

DÉBAT PUBLIC  
**Port Seine-Métropole  
Ouest**



Commission nationale  
du débat public

**Vous donner la parole  
et la faire entendre.**

**PSMO – Port Seine-Métropole Ouest**

**VERBATIM DE LA RÉUNION TERRITORIALE**

**Présentation du projet - Focus sur le développement économique**

**Achères, salle Boris Vian, le 6 novembre 2014 (20h10-22h40)**

*(170 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
- Mariusz WIECEK, Directeur de l'agence Seine-Aval

**Intervenants :**

- Philippe TAUTOU, Président de la Communauté d'Agglomération des Deux Rives de Seine
- Jean BOUZID, Président du Syndicat Yvelinois des Travaux Publics de France
- Pascal MALBRUNOT, Président Région Bassin Parisien, Chambre Nationale de la Batellerie artisanale (CNBA)

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

Mesdames et Messieurs, si vous le voulez bien, nous allons commencer cette soirée. On a un concurrent sérieux ce soir, ce qui peut peut-être expliquer en partie un certain nombre de chaises vides. Je pense que les gens les plus motivés sont venus et c'est ça qui compte !

Comme il est de tradition, je passe tout de suite la parole à M. le Maire d'Achères pour le mot d'accueil habituel et républicain.

**Marc HONORÉ, Maire d'Achères :**

M. le Président de la Commission particulière du débat public, Mesdames et Messieurs de la Commission, M. le Directeur général de Ports de Paris, Alexis ROUQUE et ses équipes, M. le Président de la Communauté d'agglomération des Deux rives de Seine, Mesdames et Messieurs les élus, Maires et Conseillers régionaux, Conseillers municipaux, M. le Président du Syndicat des Yvelines des Travaux publics, M. le Président du bassin parisien de la Chambre nationale de la batellerie artisanale, Mesdames et Messieurs,

C'est à nouveau avec un grand plaisir et un grand honneur que je vous accueille ce soir à la salle Boris Vian pour cette seconde soirée achéroise dédiée à l'implantation de la future plateforme multimodale Port Seine-Métropole Ouest sur la plaine d'Achères.

Cette seconde réunion est pour le Maître d'ouvrage Ports de Paris l'occasion de présenter, ou représenter pour certains, son projet. Elle va également permettre à de nouveaux acteurs d'aborder le développement économique induit par l'implantation de ce futur port.

Depuis le début du mois d'octobre, plusieurs réunions ont eu lieu et d'autres sont à venir, parce que nous avons conscience qu'Achères ne sera pas la seule ville impactée par les nuisances engendrées, nous sommes très attentifs à ce qui se dit, notamment chez nos amis d'Andrézy. C'est d'ailleurs pour cela que je vais rencontrer la semaine prochaine mon collègue Hugues RIBAULT afin d'étudier avec lui les meilleures solutions à prendre pour définir un environnement de haute qualité.

Les ambitions annoncées par Ports de Paris en matière de développement économique sont intéressantes : 500 à 1 000 emplois directs ; à ceux-là viendront s'ajouter les emplois induits générés par les activités portuaires : 1 000 emplois indirects et aussi 500 emplois directs créés.

J'en profite pour rappeler aux équipes de Ports de Paris que notre service Développement économique d'Achères et notre service d'Aide à la recherche d'emploi et de formation (SAREF) seront à leur disposition pour les aider à recruter des Achérois le moment venu.

Pour l'instant, on voit que le futur port de Paris pourrait n'être qu'un équipement dédié à la logistique BTP. A Achères, nous pensons que la construction d'un port à vocation BTP doit être une chance pour bâtir une véritable filière complète de BTP. Pour qu'elle soit clairement identifiée par les professionnels, Achères devrait regrouper la filière BTP dans son ensemble : extraction, production, transformation mais aussi formation et recherche.

Pourquoi ne pas envisager l'implantation d'un centre de recherche sur les nouveaux matériaux de construction, l'arrivée d'écoles de formation dans le domaine de l'écoconstruction. Tout cela n'est pas utopique, ce sont des idées intéressantes auxquelles il faudrait, me semble-t-il, réfléchir.

Pour nous, Achères et le port doivent devenir une référence dans le BTP et un point d'ancrage et de développement de cette filière dans la future intercommunalité du territoire Seine Aval allant de Mantes-la-Jolie à Conflans-Sainte-Honorine. Ce serait une opportunité supplémentaire de développer ce vaste espace, d'y apporter de la vie et bien évidemment des emplois de qualité non délocalisables.

Dans quelques jours, nous allons remettre notre cahier d'acteurs de la Ville d'Achères qui reprendra nos idées en matière de développement économique. Nous y ajouterons d'autres

thèmes qui nous tiennent à cœur, comme l'intégration du futur port à la ville, un cadre de vie et des espaces verts à valoriser, j'entends par là la plaine de jeux et le parc urbain, un aménagement des berges de la Seine permettant de relier Poissy à Conflans-Sainte-Honorine en zone piétonne ou cycliste.

Vous l'aurez compris, Achères est partisan d'un tel projet, nous voulons surtout en être un acteur et un partenaire à la fois loyal mais aussi exigeant.

Dans le passé, le nom d'Achères a été régulièrement associé à des mots peu valorisants pour son image et celle de ses habitants, je veux dire : épuration, épandage, pollution, mauvaises odeurs, etc.

Pour ce passé, et avant de vous souhaiter une bonne soirée et un débat de qualité, je voudrais indiquer à la Commission particulière du débat public et aux responsables de Ports de Paris que les élus achérois, et sûrement une grande partie de la population également, aimeraient beaucoup que le port porte le nom d'Achères. En effet, il y a le Port de Gennevilliers, le Port de Limay, le Port de Triel, pourquoi pas le Port d'Achères Seine-Métropole Ouest situé en totalité sur notre territoire achérois, il identifierait davantage le port à la ville et serait un gage de meilleure intégration. Enfin le nom de notre ville serait associé à un projet régional, et même d'envergure nationale, constituant un ensemble portuaire à l'échelle de la vallée de la Seine, en intégrant des enjeux environnementaux forts pour la qualité du patrimoine, des paysages et des milieux naturels.

Je vous remercie de votre attention.

*(Applaudissements.)*

## **LE DÉBAT PUBLIC**

### **Michel GAILLARD :**

Merci M. le Maire. Avant d'entrer dans le vif du sujet, je voudrais faire un petit rappel sur le débat public et une mise au point.

La Commission nationale du débat public et la Commission particulière que nous sommes, ont un certain nombre de valeurs qu'elles mettent en œuvre : l'indépendance vis-à-vis du Maître d'ouvrage, la neutralité sur le dossier évoqué dans ces rencontres. Nous n'avons pas d'avis sur ce dossier. Pour nous, il n'est ni bon ni mauvais, notre rôle est de vous donner la parole, de vous permettre de vous exprimer sur ce projet.

Je rappelle également que le débat public lui-même a quelques valeurs qu'il respecte, et nous veillons à ce qu'elles soient respectées :

*C'est la transparence.* Toute l'information est donnée, il n'y a rien « sous la table » ;

*C'est le principe d'équivalence :* tout un chacun peut s'exprimer dans un débat public, et le poids de sa parole vaut celle de son voisin quel que soit le statut de chacun, c'est important.

Un débat public se situe en amont de toute décision. Donc, nous sommes à un moment où le projet n'est pas ficelé, ce projet peut évoluer et même significativement.

Je voudrais faire une mise au point en ce qui concerne l'objet du débat. Ports de Paris a saisi la Commission nationale du débat public en décembre 2013 sur un projet qui a des frontières, qui a des caractéristiques : 100 ha à l'Ouest du RER A. C'est un projet qui s'appuie sur l'exploitation d'une carrière de granulats qui a été autorisée en 2009 et qui a fait l'objet d'un arrêté préfectoral en 2009, elle est en exploitation depuis 2013.

Notre débat public, faut-il le rappeler, doit traiter de ce projet, et il ne traite que de ce projet, sous l'angle de son opportunité : faut-il le réaliser ou pas ? Sous l'angle de ses caractéristiques : est-ce qu'elles peuvent être améliorées ? Y a-t-il des choses qui peuvent être modifiées par rapport à ce qui est proposé par le Maître d'ouvrage, sur les objectifs de

ce projet : à quoi servira-t-il ? Tout ceci représente donc bien l'objet du débat et ce sont les limites du débat.

Depuis le début de ce débat, que ce soit en réunions, sur le site Internet, voire dans certains projets de cahiers d'acteurs que nous avons reçus récemment, apparaissent de nombreuses interventions sur la partie Est de la Plaine d'Achères, qu'il s'agisse d'ailleurs de s'élever contre l'idée qu'il faille développer cette plaine à l'Est et y faire un port ou au contraire qu'il s'agisse d'en souhaiter la réalisation. Pour tout vous dire, nous n'en sommes pas surpris. Pourquoi ne sommes-nous pas surpris que cette partie Est apparaisse ? Tout simplement, quand on regarde le schéma des carrières de la région Ile-de-France, c'est bien la totalité de la plaine qui est inscrite au schéma des carrières. Le SDRIF, qui a été approuvé, évoque effectivement un port à l'Ouest mais aussi à l'Est. Rappelons que le port à l'Est est conditionné par la levée de contraintes concernant les moyens routiers, les infrastructures routières. Cette partie Est est donc mise sous condition.

De fait, je pense que personne n'ignore qu'il y a eu des réflexions et des amorces d'études concernant cet aménagement de l'ensemble de la Plaine d'Achères. Nous avons bien compris que pour un certain nombre de décideurs de la Région, qu'il s'agisse d'élus, d'agents économiques, il y a là une ambition à vouloir développer l'ensemble de cette plaine qui correspond à ce que l'on appelle le territoire de Confluence. Ce projet aussi – et nous l'avons également noté – suscite de nombreuses oppositions.

Je rappelle, et c'est tout à fait fondamental, qu'à ce jour, il n'y a aucun pétitionnaire qui a fait une demande pour exploiter ce granulat à l'Est, en tout cas pas à la connaissance du public. S'il venait à y avoir une telle demande, il y aurait une enquête publique, et donc le public aurait l'occasion de s'exprimer sur cet aspect carrière.

Nous avons bien compris, et c'était dans les propos de Ports de Paris, que si une telle exploitation était décidée un jour, le Port PSMO serait un atout dans le cadre de l'exploitation de cette carrière pour en évacuer les granulats par le fleuve ; ce qui est un point extrêmement important. Par contre, une telle exploitation (si elle devait avoir lieu) poserait la question : que fait-on ensuite de l'espace de cette carrière exploitée ? Je crois que pour le moment il n'y a pas de projet à l'Est, je n'en connais pas. Il y a des ambitions, des envies, des gens qui s'expriment. Aujourd'hui, à notre sens, tous les possibles sont ouverts. S'il s'agissait d'un port, à ce moment-là, le Maître d'ouvrage chargé de le réaliser devrait produire un dossier, il y aurait un débat public sur ce projet, et donc si je puis dire : tout reste à faire dans ce domaine.

Donc, aujourd'hui (et c'était le sens de mon message) le dossier que nous avons entre les mains, ce dont nous pouvons parler concrètement, c'est le projet PSMO. A l'Est, rien n'est disponible et tout est ouvert.

Pour tout vous dire, nous avons récusé un cahier d'acteurs que nous avons reçu et qui traitait beaucoup de la partie Est, parce que ce n'était pas le sujet. On traite de l'Ouest, même si nous comprenons parfaitement que des décideurs et des acteurs de la région aient des ambitions, c'est normal mais qu'il y ait aussi des oppositions c'est tout aussi normal.

Pour conclure, je voudrais rappeler les rendez-vous de ce débat :

- 8 réunions publiques, et nous en sommes à la quatrième aujourd'hui.
- Un atelier technique prévu à Andrésy le 18 novembre (27 participants sont inscrits) réfléchira à l'insertion du port dans le tissu urbain, dans l'environnement Achères, Andrésy, Conflans. Cet atelier sera animé par l'Atelier d'architecture de Cergy-Pontoise.
- Une rencontre publique avec les étudiants de l'université de Cergy-Pontoise. J'en profite pour saluer la présence de certains d'entre eux dans la salle et des étudiants de l'ESSEC du master concerné par notre sujet.

Le débat public sera clos le 15 décembre. Nous aurons deux mois pour produire le compte rendu. Ensuite, le Maître d'ouvrage aura trois mois pour rendre sa décision, qui pourrait être prise d'ici mi-mai 2015. Ce n'est pas une date de bonne volonté pour le décideur, c'est la loi qui l'impose. Tous ces délais sont fixés par la loi.

Voilà ce que je voulais vous dire ce soir, je ne sais pas si cela suscite quelques questions. Et tout à l'heure, si vous voulez y revenir, ce sera bien volontiers.

Je passe tout de suite la parole à Bruno de TRÉMIOLLES, membre de la Commission, qui va animer cette rencontre axée sur le développement économique.

**Bruno de TRÉMIOLLES, membre de la Commission particulière du débat public :**

Merci. Avant de rentrer dans le déroulement de la soirée, hier lors de la visite au port de Limay, un participant a oublié un petit paquet dans le car, si cette personne est là, je suis prêt à lui remettre.

Donc, ce soir, cette réunion est basée sur le développement économique. Nous vous proposons le programme suivant :

- Une présentation par Ports de Paris en deux étapes : un film illustrant ce projet et ensuite la présentation de ce projet avec les différents éléments qui le composent.
- L'intervention de Philippe TAUTOUT, Président de la Communauté d'agglomération des Deux rives de Seine.
- Première phase de débat avec la salle (de 40 à 50 mn).
- Deux autres interventions toujours sur le focus du développement économique : Jean BOUZID Président du syndicat des travaux publics des Yvelines, Pascal MALBRUNOT Président du bassin parisien de la Chambre nationale de la batellerie.
- Deuxième phase de débat avec la salle, que ce soit sur le développement économique ou sur tout autre sujet traitant de PSMO.

Je passe maintenant la parole à Ports de Paris pour la première partie de cette soirée.

*(Projection du film du projet PSMO réalisé par Ports de Paris).*

**PRÉSENTATION DE LA GENÈSE, FONDEMENTS ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET**

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

Bonsoir à tous, je suis Etienne DEREU le Directeur de l'aménagement de Ports de Paris. Je suis accompagné aujourd'hui par Marc REIMBOLD, Directeur du projet Port Seine-Métropole Ouest et Mariusz WIECEK, Directeur de notre agence territoriale Seine Aval.

Je vais commencer, si vous le permettez, par une présentation en quelques mots de Ports de Paris.

*Qui sommes-nous ?*

Ports de Paris est un établissement public de l'État, dont la gouvernance est partagée avec les acteurs territoriaux dans un Conseil d'administration qui regroupe des clients du port mais aussi des élus, des représentants de l'État, des représentants des salariés. Donc, une gouvernance partagée avec les collectivités territoriales notamment.

*Rôle de Ports de Paris*

En fait, il peut être présenté en trois points :

Un rôle d'aménageur. Un aménageur dans la durée, puisque nous sommes un établissement public qui peut se prononcer sur le long terme.

C'est aussi un établissement qui exploite les infrastructures avec un souhait de proximité. Pour ce faire, 200 salariés répartis sur des agences territoriales qui sont chargées de ce rôle de proximité et d'exploitation.

Une mission fondamentale : la nécessité de l'opportunité d'assurer le transfert des marchandises sur des modes comme le fluvial ou le ferroviaire, donc de faire du report modal.

Nous sommes convaincus que le mode fluvial est un mode d'avenir, et que précisément c'est une réponse aux enjeux territoriaux de développement et de croissance durable.

Nos projets de ports sont, pour nous, des solutions que nous souhaitons offrir au territoire, malgré les contraintes de chacun, et c'est à ce titre que nous venons aujourd'hui avec le projet Port Seine-Métropole Ouest.

Le projet Port Seine-Métropole Ouest est sur ce que l'on considère comme étant un site d'avenir qui est à la confluence entre la Seine et l'Oise. C'est un territoire avec un projet qui est inscrit, comme le disait le Président GAILLARD, depuis longtemps dans les réflexions du territoire. Cela se traduit par exemple par son inscription dans les schémas directeurs régionaux d'aménagement (SDRIF) et dans les plans locaux d'urbanisme (PLU).

Effectivement, il y a eu (on l'a dit et le Président GAILLARD l'a redit) une ambition de développer un port sur 400 ha, mais l'incompatibilité de la desserte routière fait que Ports de Paris porte ici un projet qui se trouve sur les 100 ha à l'Ouest. C'est effectivement ce port de 100 ha, compatible avec le réseau routier, que je vous présente.

Pour qu'il soit compatible avec le réseau routier, nous l'avons conçu (et nous le proposons ici) comme un port orienté dans les secteurs des travaux publics et du bâtiment, de la construction. Ces activités pratiquent beaucoup le report modal, et elles sont connues pour cela. Elles permettent de construire ce projet de port sur trois communes (Achères, Conflans et Andrésy), avec un port autoportant, qui fonctionne en lui-même.

En fait, nous devons répondre à trois défis :

Le premier défi qui est celui de toute l'infrastructure portuaire : établir une chaîne logistique durable et efficace, dans une logique d'économie circulaire. Je ne vais pas trop m'étendre sur ce point, car il fait partie du focus du développement économique, et Mariusz se chargera de le préciser.

Bien entendu, ce premier défi se fonde en premier lieu sur l'existence actuelle de l'exploitation d'une carrière. Effectivement, cette exploitation a déjà démarré.

Le deuxième défi qui est une spécificité du territoire : procéder à un réaménagement efficace, qualitatif de la Plaine d'Achères, alors même que cette plaine a des contraintes : elle est inondable, elle est également polluée. Mais, nous considérons avoir le savoir-faire, parce que nous avons l'expérience d'aménagement de plateformes justement pour tirer le bénéfice du territoire, réussir à convertir ces contraintes en atouts.

Le troisième défi : développement économique du territoire. Nous considérons que la filière des travaux publics et la filière de la construction (et M. le Maire l'a bien dit, nous adhérons évidemment à ses idées) sont des filières d'avenir parce que de grands projets qui sont connus, notamment les chantiers du Grand Paris, que ce soit en logements mais aussi en infrastructures de transports vont donner une dynamique de développement à ce type d'activités. Encore une fois, ces sujets seront évoqués par Mariusz.

Je vais donc me concentrer sur la présentation du projet dans son ensemble.

*De quoi parle-t-on donc ?*

C'est un projet de port qui représente 100 ha. Pour se donner un ordre de grandeur, cela représente 1 km x 1 km.

Dans le projet conçu, nous avons un port qui se répartit entre 50 % d'espaces dédiés aux activités économiques et les 50 % autres sont dédiés aux accès routiers, aux accès ferroviaires, à la darse (bassin intérieur), sur laquelle nous reviendrons puisque c'est un élément important du projet, et enfin les espaces verts qui représentent environ 17 % de la surface.

Nous concevons dans notre esprit un port de nouvelle génération. Qu'entend-on par port de nouvelle génération ? Ports de Paris gère tout un réseau de ports et notamment des plates-formes assez anciennes, comme le port de Gennevilliers ou le port de Bonneuil. Ces ports n'ont pas été conçus à l'époque avec les réflexions que l'on peut avoir actuellement. Effectivement, ce sont des ports dont l'intégration dans le paysage, l'ouverture à la ville et la concertation dans sa conception n'ont pas été réellement faites.

Là, on a une chance puisqu'on développe une nouvelle infrastructure, on est dans une démarche avec Port Seine-Métropole Ouest consistant précisément dans une démarche d'amélioration continue à travailler sur la concertation avec les acteurs locaux, l'intégration dans le paysage et l'ouverture à la ville. Tout cela étant certifié par une garantie, qui est une certification reconnue au niveau international pour les points de vue environnementaux : la certification ISO 14001.

En poussant les réflexions en matière d'aménagement, nous essayons effectivement de construire et de proposer un port qui soit ouvert aux habitants, qui présente donc une véritable articulation avec la ville, et notamment avec des infrastructures qui permettent aux riverains de rejoindre facilement par des circulations douces, des circulations cyclables par exemple, la Seine.

Mais c'est aussi un port avec une végétalisation poussée, j'en ai déjà parlé, des berges qui sont dédiées aux modes doux, qui sont revitalisées avec une logique de franchissement du bassin intérieur avec une passerelle et avec également un centre de vie, c'est-à-dire un lieu sur lequel des activités ouvertes à tous (bars ou restaurants) pourraient être implantées au fond de la darse pour précisément créer du lien entre les activités portuaires et les riverains.

J'insiste sur ce bassin intérieur, cette darse. Le fait qu'il soit situé en milieu de port, c'est la garantie que les activités économiques se font principalement au milieu du port, notamment celles consistant à faire les transbordements (chargements ou déchargements de bateaux). Ainsi, le périmètre du port et notamment les berges sont au contraire des espaces qui peuvent être revitalisés ou renaturés, et donc rouverts au public.

Le port est orienté vers la construction et les travaux publics, ce sont des activités qui sont effectivement assez naturelles du fait de la présence de la carrière, mais également parce que ce sont des activités qui utilisent massivement les modes comme le transport fluvial ou ferroviaire. Encore une fois, Mariusz pourra en faire le détail.

Pour vous donner quelques éléments sur l'effet du projet, la façon dont il s'aménage au fur et à mesure du temps, puisque vous avez compris que la carrière au fur et à mesure de son exploitation libère des terrains, et c'est précisément à ce moment-là que le port s'aménage. Donc, tout cela se déroule sur un horizon qui va jusqu'à 2040 (date d'achèvement d'exploitation de la carrière).

Pour la présentation, j'ai deux focus, l'un dans 10 ans (en 2025) et l'autre en 2040.

2025 est un horizon sur lequel on peut se projeter.

*Que verra-t-on en 2025 ?*

Un port qui aura déjà un début de darse qui aura été construit. La construction de ce bassin intérieur aura commencé et les activités notamment d'extraction ou de valorisation des produits de construction issus de la carrière commenceront à effectuer leurs activités au sein du port, grâce au port et grâce à la darse. Donc, les activités se feront au sein du port.

Du coup, nous aurons une circulation fluviale qui est de l'ordre de 2 bateaux par jour et 500 000 tonnes par an. Par ailleurs, les berges auront déjà été rendues accessibles et les activités économiques pourront également utiliser un quai partagé, c'est-à-dire une infrastructure portuaire qui n'est pas louée à l'une ou l'autre des entreprises, mais ouverte à chacun.

À ce titre, dès 2025, un véritable report modal aura été constaté, donc un changement de mode de transport. On voit sans le projet dans la situation actuelle avec l'exploitation de la carrière : 215 camions par jour sur le réseau routier local, alors qu'avec le projet, on a effectivement une économie de 65 camions. Donc, effectivement, c'est une véritable économie de camions et un gain pour le territoire.

*Que verra-t-on en 2040 ?*

Les infrastructures, telles qu'elles ont pu vous être présentées, seront finalisées, entièrement ouvertes au public et accessibles avec une végétalisation qui sera mûre, des trains supplémentaires qui pourront circuler (de 1 à 2 trains par jour), ce qui représente jusqu'à 500 000 tonnes. Pourquoi des trains ? En fait, les trains prendront le relais de l'approvisionnement des granulats par rapport à l'approvisionnement actuel de la carrière.

Le Port comprendra également des activités de transformation et valorisation, ce qui représentera entre 500 et 1 000 emplois directs sur le port.

La végétalisation aura atteint la maturité sur le périmètre représentant 15 à 17 % du territoire.

Le centre de vie également sera ouvert et permettra à la population de rejoindre les espaces ouverts au public.

Pour conclure, le projet envisagé est un projet important pour Ports de Paris, il représente 110 millions d'euros. Cet investissement serait financé par Ports de Paris avec des financements envisagés, et c'est déjà le cas pour les études actuellement menées, de la part de l'Union européenne et de la région Île-de-France.

En termes de calendrier, si à l'issue du débat public, nous considérons que le projet soit opportun et qu'il faille le poursuivre, nous pourrions donc faire les études permettant d'aller jusqu'à l'enquête publique, qui aurait lieu en 2017 et de réaliser les premières infrastructures dès 2020 pour pouvoir accueillir les premiers clients.

Je vais maintenant laisser la parole à Mariusz qui va présenter le focus sur le développement économique.

## **PRÉSENTATION DU FOCUS SUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE**

**Mariusz WIECEK, Directeur de l'agence Seine-Aval :**

Bonsoir à tous, peut-être avant de commencer, juste deux mots sur ce qu'est l'agence Seine aval. C'est l'une des quatre agences territoriales de Ports de Paris, qui gèrent les installations portuaires à l'aval de Paris, à l'aval de l'écluse de Suresnes, sauf une exception le port de Gennevilliers qui est une agence à part, vu sa taille et son importance. Il s'agit de 16 ports répartis sur 4 départements, dont 2 plateformes multimodales, celle de Limay dans les Yvelines, que nous avons pu visiter hier, et celle de Bruyères-sur-Oise dans le Val-d'Oise. Environ une soixantaine d'entreprises sont installées sur ces installations portuaires.

Quel est le rôle d'une agence portuaire ? Pour poursuivre notre mission principale de développement des activités fluviales, ce sont les réaménagements de nos emprises, l'entretien de ces emprises, l'accueil des clients, leur suivi et leur accompagnement, et les relations avec tous les acteurs de ces territoires : riverains, élus, services techniques.



Revenons à notre sujet principal : comment le développement des activités fluviales pourrait participer au développement économique de ces territoires à court et surtout à long terme ? Quel est le devenir de cette plateforme, de ce site après l'exploitation des carrières ?

Voilà le type de questions initiées par la démarche de Ports de Paris, moteur de notre réflexion et qui ont donné naissance à ce projet. Pour en parler, je vous propose une présentation en quatre points : Quelles sont les opportunités économiques de ce projet ? Quels sont les besoins ? Quels sont les atouts de notre projet et des territoires pour répondre à ses besoins ? Quels types d'activités envisage-t-on ? Quel type d'aménagement et dans quelle phase de développement ? Quelles sont les retombées socioéconomiques pour le territoire ?

Un constat : on est en face d'un gisement très important de granulats qui après son exploitation laissera une plaine vide, s'il n'y a pas de projet, qui est implantée au bord de l'eau et à proximité de la gare de triage d'Achères.

Autre constat : comme vous le savez, la filière BTP utilise massivement la voie fluviale, puisque 60 % des tonnages qui transitent par nos ports sont consacrés à cette filière. Malgré cela, aucune plateforme en bord de voie d'eau n'existe sur ces territoires. Pourtant, il existe une demande des professionnels du BTP, des entreprises locales des Yvelines ou du sud du Val-d'Oise qui aujourd'hui s'approvisionnent sur les plateformes lointaines. Ce besoin a été clairement exprimé notamment lors de la réunion du débat public à Saint-Germain-en-Laye.

Il y a aussi les chantiers du Grand Paris qui sont étalés sur plusieurs années. On s'est demandé comment créer une relation fluviale entre à la fois la carrière d'Achères, le futur projet de port et les chantiers franciliens.

*Quels sont les atouts de ce projet en réponse à ces besoins ?*

Nous sommes donc un établissement public et ne serait-ce que par cela on garantit la pérennité de nos installations, de nos investissements et de notre présence.

Suite à l'exploitation de carrière, on peut assez facilement réaliser le bassin intérieur, la darse d'eau, puis construire à l'intérieur de cette darse les ouvrages portuaires, et notamment le quai public, le quai à usage partagé qui pourrait être utilisé par les entreprises locales.

On souhaiterait aussi réhabiliter l'embranchement ferroviaire existant pour rendre cette plateforme véritablement trimodale, aussi intégrer dans notre projet les activités annexes, administratives, les services avec une architecture soignée. Tout cela accompagné d'un aménagement valorisant, notamment le long des berges de Seine ou le long de l'axe routier.

Le fait d'avoir à peu près le même type d'activités sur cette plateforme permettra d'avoir une synergie entre les entreprises permettant de mutualiser les effectifs, les moyens notamment pour le transbordement. Cela permettra aussi aux entreprises de petite ou moyenne taille de s'organiser, car elles-mêmes n'ont pas suffisamment d'activités pour remplir un bateau, de se réunir et donc de massifier les transports en obtenant des coûts intéressants de transport.

La présence de Ports de Paris qui propose des conventions d'occupation adaptées aux besoins des entreprises, qui peuvent être des conventions de longue durée, la durée des conventions dépend évidemment des investissements portés par les entreprises. Ces conventions donnent à la fois l'assurance et la visibilité aux entreprises qui s'installent. Au-delà de la durée et de l'aspect financier, elles définissent aussi les conditions et les contraintes imposées aux entreprises et à l'aménagement de leur site.

Ports de Paris favorise les entreprises qui utilisent la voie fluviale, notamment via l'avantage financier consenti dans les loyers.

Nous garantissons aussi la présence de nos équipes sur le site. Et c'est important, grâce à cela, on ne laisse jamais les entreprises seules face à leurs problèmes, ni les riverains seuls face aux entreprises. Par exemple, nous organisons des réunions avec les clients sur nos

plateformes, cela reflète nos relations avec nos amodiataires. On a aussi des comités locaux d'information portuaires qui réunissent à la fois les entreprises, Ports de Paris mais également les riverains, les associations, les élus, à peu près une fois par an pour pouvoir évoquer ensemble les évolutions, les niveaux d'activité, les contraintes, les nuisances éventuelles et l'avenir de telle ou telle plateforme.

*Quelle organisation de ces sites ?*

Cela a été assez rapidement évoqué. Nous imaginons le découpage de ces sites en trois secteurs :

- Tout d'abord, autour de la darse : les activités qui nécessitent un accès direct et fréquent à la voie d'eau. On imagine les parcelles, chacune étant équipée de son propre ouvrage portuaire pour pouvoir réaliser ses activités.
- Puis au sud, d'autres activités qui nécessitent une utilisation fluviale d'une manière ponctuelle, à usage partagé au milieu de la berge sud de la darse.
- A l'ouest, une zone d'activités plutôt bâtie, des activités annexes, une zone administrative avec les services qui peuvent être tournés à la fois vers le port et vers l'extérieur.

Hier, en visitant le site de cette future plateforme en montant sur les coteaux d'Andrézy, on avait cette partie assez visible, dont le caractère bâti pourra lui donner un peu plus de caractère.

*Quels types d'activités envisage-t-on sur cette plateforme ?*

Tout d'abord, l'exploitation naturelle de la carrière elle-même jusqu'en 2039 au plus tard.

Puis, nous imaginons l'implantation des activités qui tournent naturellement autour de la transformation de granulats : revalorisation, recyclage de produits de chantiers. Ces photos représentent les zones de préfabrication des bordures de chaussée, des trottoirs, de mobilier urbain, de voussoirs pour les tunnels sûrement nécessaires pour les besoins des chantiers du Grand Paris. Mais aussi l'installation d'une centrale à béton pour assurer les besoins locaux des bâtiments et travaux publics en béton prêt à l'emploi, une activité de négoce tant demandée par les professionnels des BTP, le recyclage et la revalorisation des matériaux (cette filière va se développer considérablement dans les années à venir) mais aussi l'implantation des agences BTP qui pourront se trouver à proximité des activités précédemment citées.

Progressivement, les services administratifs, les sièges sociaux des entreprises pourront aussi s'installer sur cette plateforme, mais aussi les activités annexes comme la location de matériel de BTP ou d'autres services comme la restauration.

Cette slide montre un exemple des différentes activités avec les nécessités en surface et le nombre d'emplois correspondant : usine de préfabrication consommatrice de surface (7 à 10 ha) avec 70 à 100 emplois ; activité de négoce ou de revalorisation qui nécessite aussi une surface conséquente et un peu moins d'emplois ; une centrale à béton sur une surface relativement petite (maximum 1 ha) et 20 à 25 emplois avec les chauffeurs de toupies qui diffusent le béton sur les chantiers.

Ces différentes activités nécessitent des emplois et des qualifications très variés. Cela fait partie de l'attrait des activités BTP, car on peut trouver à la fois des emplois peu qualifiés en passant par les techniciens qui ont déjà une bonne formation jusqu'aux cadres administratifs ou cadres techniques. On a parlé tout à l'heure, dont M. le Maire, des centres de recherche. La variété est assez large, ce qui signifie que tout le monde peut trouver sa place sur cette plateforme.

*Quel phasage ?*

Actuellement, nous avons déjà des activités installées sur ces sites, notamment sur une vingtaine d'hectares en bord de Seine et une centaine d'emplois.

La première phase à l'horizon 2025 consistera surtout à la réalisation de l'entrée de la darse (rendre ce bassin exploitable), donc l'entrée qui ne fait pas partie de l'exploitation de carrière. Cette entrée sera créée après que la société GSM ait libéré cette zone. Donc, on aura la mise en place d'environ 25 ha exploitables, GSM occupera 10 ou 15 ha sur ce site pour continuer ses activités, les activités existantes sur le site qu'on souhaite reloger sur les nouvelles emprises. On aura sûrement à notre disposition 5 ha qui pourront accueillir les nouvelles activités accompagnées d'un quai public, à usage partagé. Dès 2025, on pourra rendre ces services aux entreprises locales.

Entre 2025 et 2040, GSM continuera à libérer cette plateforme et permettra ainsi l'installation progressive de nouvelles activités. A la fin de l'exploitation de cette carrière, les entreprises déjà installées sur le site, qui auront investi dans leur outillage, pourront continuer leurs activités, grâce notamment à l'import de granulats par la voie fluviale ou voie ferrée (granulats alluvionnaires, granulats marins ou des roches éruptives), mais aussi l'utilisation des granulats de recyclage. C'est une filière qui va se développer considérablement dans les années à venir. Cette plateforme restera pérenne.

*Quelles sont les retombées économiques ?*

Dans les différentes présentations, nous avons parlé de chiffres d'emplois potentiels sur ces sites de 500 à 1 000 emplois à l'horizon 2040. D'où viennent-ils ? De notre expérience, d'une plateforme à l'autre, le ratio s'échelonne entre 10 et 20 emplois par ha. Par exemple, sur le port de Gennevilliers, on est plutôt autour de 25 emplois par ha ; sur le port de Limay plutôt 13 ou 14. Donc, le ratio de 10 à 20 emplois est tout à fait raisonnable. Mathématiquement, pour 50 ha exploitables de la plateforme Seine Métropole Ouest, cela représente 500 à 1 000 emplois.

Dans le cadre de Port Seine-Métropole Ouest, si les activités BTP consommatrices de surface tournent plutôt autour de 5 à 10 emplois à l'hectare, ce sont plutôt les activités annexes, les activités administratives, les services qui amèneront certainement beaucoup plus d'emplois à l'hectare sur ce site.

Prenons l'exemple du port de Limay, qui a été construit dans les années 70-80, il s'est développé sur une trentaine d'années progressivement, en passant de 30 à 70 ha et de 400 à 1 000 emplois actuellement. Finalement, sur ces 30 années, les surfaces commercialisées ont augmenté, en même temps que les emplois, en préservant le ratio emploi/ha de manière constante sur ces sites.

Au-delà des emplois, le territoire pourra aussi compter sur les retombées fiscales qui accompagnent naturellement le développement d'activités sur un site.

En guise de conclusion, deux réflexions :

Ports de Paris ne crée pas lui-même des emplois, mais il peut créer les conditions pour que les entreprises le fassent en installant leurs activités sur ses sites.

Cette plaine peut rester juste une carrière remblayée, mais elle représente aussi une chance exceptionnelle pour y installer des activités, et donc participer au développement économique de ces territoires.

Merci bien.

*(Applaudissements.)*

**Bruno de TRÉMOLLES :**

Merci beaucoup, je vais demander au Président Philippe TAUTOU de nous faire part de sa vision de ce port en lui demandant de respecter à peu près le timing afin de vous donner la parole le plus rapidement possible.

## **DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU PSMO**

### **Philippe TAUTOU, Président de la Communauté d'Agglomération des Deux Rives de Seine :**

M. le Président, M. le Directeur général, Messieurs les Directeurs, M. le Maire merci de votre accueil, mes chers collègues, M. Eddie AÏT Conseiller régional, vous m'avez demandé effectivement d'intervenir sur le thème du développement économique en quelques minutes. Je crois que la démonstration vient d'être faite que ce port à l'évidence présente un intérêt certain pour notre territoire. En parlant de notre territoire, il s'agit de la communauté d'agglomération des deux rives de Seine, mais non seulement. Effectivement, nous sommes ici à Achères, et nous sommes avec nos collègues achérois en train de réfléchir à une intercommunalité beaucoup plus vaste qui va correspondre vraisemblablement au périmètre de l'OIN. J'insiste sur ce point, car la dimension de votre projet – et vous l'avez évoqué tout à l'heure, M. le Président - et je respecterai évidemment ce que vous nous avez demandé : de nous concentrer sur la partie actuelle soumise au débat, sans aller au-delà, mais le « au-delà » ira forcément un jour de pair avec un territoire plus vaste ; raison pour laquelle je me permettrais de dire que les deux sont intimement liés.

Même au-delà, car ce projet porté aujourd'hui par Ports de Paris est en réalité un projet qui remonte à plusieurs années, puisqu'un investissement considérable a été fait au Havre avec Port 2000 pour essayer de voir comment valoriser et comment transformer la Seine en un vecteur de développement économique très fort. Depuis lors, de nombreux investissements ont été réalisés, vous venez de le rappeler notamment à Limay, et nous portons sur notre communauté d'agglomération l'ambition partagée avec Ports de Paris pour développer le port de Triel. Depuis Le Havre, sans oublier Rouen, on en arrive donc naturellement sur ce territoire où le projet que vous nous proposez est l'un des maillons d'une chaîne, et on voit bien l'intérêt essentiel de ce maillon pour notre propre territoire.

Vous l'avez évoqué aussi rapidement, mais là encore, si vous vous projetez dans l'avenir, le projet du Canal Seine Nord Europe est vraiment de nature également à nous permettre ici d'entrevoir une dynamique et un développement économique encore plus fort, encore plus puissant. Ce territoire d'une centaine de kilomètres en cours de préparation de travaux va accueillir de nombreuses entreprises et notamment des entreprises de la logistique.

Toutes les filières éventuelles, que ce soit les filières pour les conteneurs, le BTP (et c'est le cas pour notre projet aujourd'hui), les céréales, les produits valorisables, la logistique urbaine..., il y a l'opportunité un jour d'imaginer une filière automobile. Somme toute, ce territoire qui sera le nôtre demain, cette grande intercommunalité, portera en son sein les plus grandes entreprises automobiles françaises avec Renault et Peugeot. Pourquoi ne pas imaginer également que nous ayons un jour des débouchés sur cette filière ?

Je ne vais pas reprendre les chiffres que vous venez de nous indiquer, ces chiffres parlent d'eux-mêmes, nous avons une espérance de grosso modo 500 voire de 1 000 emplois. Ce sont des emplois directs qui sont toujours accompagnés d'emplois indirects, de même équivalence à peu près. Donc, on est bien dans une logique de création d'environ 1 000 à 2 000 emplois. Sur notre territoire, 1 000 ou 2 000 emplois : c'est considérable dans la mesure où nous attendons des emplois pour bon nombre de jeunes, pour une catégorie également de demandeurs d'emploi qui n'ont pas de formation. Votre projet correspond exactement aux ambitions que l'on porte, et que l'on porte bien au-delà même de notre intercommunalité, vous y avez fait référence à plusieurs reprises, en parlant de la Confluence.

La Confluence est bien une association qui a été créée avec mes collègues de Conflans et d'Achères, en y associant Saint-Germain-en-Laye, mais surtout la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise. On voit bien qu'au travers de la Confluence, c'est l'ensemble de ce territoire qui pourra bénéficier des retombées de ce projet.

Donc, vous avez en face de vous des acteurs locaux qui sont très favorables à ce projet qui porte votre ambition et qui porte également un souhait que non seulement après la réussite de ces 100 premiers hectares, nous puissions imaginer avoir encore plus d'intérêt et encore plus d'ambition. Si en France, on doit construire 500 000 logements, rien que pour la région parisienne, notre rôle consistera à en construire à peu près 70 000 (vous avez rappelé ce chiffre) ; pour notre territoire, c'est près de 10 000 logements qu'on nous demandera de réaliser. Là encore, avoir un tel outil à nos portes est tout à fait essentiel. Mais, et je terminerai par cela, il ne faut absolument pas entrevoir la réalisation de ce programme sans que l'aspect purement environnemental ne soit vraiment mis en exergue. C'est l'une des priorités. Si l'on espère, comme moi, que non seulement cette première tranche corresponde à une qualité environnementale certaine, cela nous permettra peut-être de justifier, avec vous, que nous avons un savoir-faire et que nous pouvons en cela espérer avoir des débouchés plus importants sur un territoire encore plus vaste.

Je vous remercie.

*(Applaudissements.)*

### **Bruno de TRÉMIOLLES :**

Je vous propose maintenant une première séquence de questions-réponses. Quelques petites indications, je demanderais à celui ou celle qui pose une question de bien vouloir se lever et de se nommer afin de pouvoir être référencé, puisque tout est filmé, et de pouvoir limiter son intervention à 3 mn afin d'optimiser les possibilités pour tout un chacun.

Qui ouvre le feu ?

### **Marc-Noël VANDAMME, Andrésy, association « Construisons ensemble un Andrésy solidaire » :**

J'ai cinq questions à poser. L'exposé de M. TAUTOU a bien montré que le projet était un maillon dans une chaîne de projets, et je pense qu'il serait intéressant que l'on puisse au cours des débats publics avoir à la tribune non seulement le Maître d'ouvrage (Ports de Paris) mais également un certain nombre de décideurs politiques, comme l'OIN, pour replacer le projet dans son contexte général. C'est une demande que je formule à l'organisateur du débat public.

La deuxième question concerne la présentation économique de Mariusz WIECEK. On voit bien toute l'ambition autour de ce projet de port, et je pense que ce projet a beaucoup d'ambition, on est bien loin des deux bateaux par jour et des 500 000 tonnes de granulats présentés dans l'exploitation de la carrière ouest. Il faut bien que tout le monde le sache, ce projet est ambitieux. Il serait intéressant dès le début du projet qu'il y ait des perspectives de développement dans des secteurs d'activités plus innovants ou plus porteurs d'avenir, y compris dans le bâtiment comme l'isolation et des choses de ce style. Je pense que cela devrait être présenté dans le projet.

La troisième question concerne l'étude architecturale du projet. Je pense que plusieurs études architecturales du projet ont été réalisées, une seule est présentée. Je crois avoir entendu dire que Roland CASTRO avait proposé quelque chose. Je voudrais savoir si l'on peut nous présenter ces autres études architecturales et comprendre pourquoi celle-ci a été retenue et pas les autres. Bref, si vous pouviez éclairer les gens sur le choix présenté. On nous présente un projet, mais y a-t-il d'autres alternatives ?

La quatrième question concerne l'intégration dans la ville. On a bien vu que des développements étaient envisagés en bout de darse, mais ces centres de vie en bout de darse ne pourront être réalisés qu'une fois la darse complètement construite, c'est-à-dire autour de 2040. Je crois qu'il est nécessaire de développer ces activités d'intégration du port dans la ville dès le départ, et notamment pourquoi pas avec un centre de vie en entrée de darse, ainsi on sera sûr que cela se fera au début.

Par ailleurs, une autre idée peut revenir sur cette intégration du port dans la ville, c'est la jonction entre la rive droite et la rive gauche d'Andrésy qui permettrait aux Andrésiens d'accéder à l'autre bout et à l'autre rive, au port et au centre de vie qu'on prépare.

J'avais une dernière question, dont je ne me rappelle plus du détail, je pense que je vais en rester là.

**Bruno de TRÉMIOLLES :**

Peut-être pourriez-vous la rechercher pendant que je prends une autre question.

**Germain DEMAY, Conflans :**

Je voulais faire état d'une situation, il y a quelques mois j'étais chez des amis qui vivent le long de la Seine à Conflans, les fenêtres de leur habitation étaient ouvertes et une péniche qui naviguait sur la Seine a laissé dans son sillage un nuage de fumée jaune qui dégageait une odeur pestilentielle, odeur flottant dans l'air pendant 10 à 15 mn. Le projet de transport fluvial pourrait incorporer cette vision écologique des péniches.

J'estime une barge correspondant au volume de 20 camions environ, le flux routier va croître sur la RN184 et cela ne sera-t-il pas la porte ouverte pour remettre sur le tapis le projet d'autoroute A104, auquel les populations locales s'étaient opposées.

Depuis quatre ans, je travaille à Gennevilliers village et je passe souvent au port de Gennevilliers. A mon sens, il est impensable d'y vivre, c'est une zone faite pour l'activité mais ce n'est pas un lieu de vie. Je ne vois pas très bien comment le PSMO que vous proposez pourrait être vivable pour les populations locales. Sur ce sujet, nous avons besoin de garanties.

Au port de Gennevilliers, on voit beaucoup de recyclages, Paperec recycle beaucoup de papier, carton et autres produits. On voit aussi du recyclage de matériaux lourds. Le recyclage en France est nécessaire, il fait partie de nos nouveaux modes de vie écologiques. Localement parlant peut-on parler d'écologie dans le recyclage industriel à Gennevilliers ? Je souhaite que le futur port ne soit pas une concentration d'entreprises qui vont faire du recyclage à tout va.

**Bruno de TRÉMIOLLES :**

Merci beaucoup. Si Ports de Paris veut bien répondre à cette première série de questions.

**Etienne DEREU :**

Si vous me permettez simplement pour la technique, on entend très mal les questions des intervenants, j'espère que les questions auront bien été comprises et qu'on y répondra bien. N'hésitez pas à nous reprendre si nous sommes un peu à côté du sujet.

Pour la question de l'ambition du projet et des chiffres proposés, les deux bateaux par jour correspondant à 500 000 tonnes par correspondent bien à l'ambition décrite par Mariusz. Les chiffres sont cohérents, je peux vous le confirmer.

En fait, un convoi fluvial représente en équivalent 200 à 250 camions. Avec le développement économique envisagé sur 50 ha, on est sur des volumes d'exploitation de carrière, de valorisation des granulats, d'exploitation, de transformation de l'ordre de 500 000 tonnes. Effectivement, cela correspond aux 2 bateaux dont on a pu parler. Il faut malgré tout signaler qu'il y a des bateaux de tous types, et je renvoie d'ailleurs, si vous me le permettez, immédiatement à la question posée sur une nuisance olfactive d'un bateau. La flotte de bateaux, et peut-être que la CNBA pourra en parler, se développe beaucoup et évolue. Elle se modernise, les bateaux deviennent de plus en plus volumineux, de plus en plus efficaces. Ces bateaux peuvent transporter jusqu'à 2 500 voire 5 000 tonnes en convoi. Ils sont de plus en plus respectueux de l'environnement et ont une capacité à transporter des

grands volumes, c'est ce qui explique la raison pour laquelle avec 2 bateaux on peut arriver à 500 000 tonnes.

Peut-être pour faire la transition avec la question sur l'incident que vous signalez, les bateaux comme tous les véhicules sont soumis à une réglementation, ils sont contrôlés. Par ailleurs, il y a des normes environnementales. Ports de Paris et les acteurs de façon plus générale du milieu fluvial ont des capacités à faire des signalements. En vous indiquant que Ports de Paris est présent sur le terrain de façon pérenne, c'est notamment pour régler ce type de situation. Pour être parfaitement franc, de trois ou quatre ans d'expérience, c'est la première fois qu'on me signale une nuisance de ce type (et je n'ai pas de doute qu'elle a existé). On a tendance à considérer bien au contraire que le transport fluvial est un transport très respectueux de l'environnement, déjà car proportionnellement il fait moins de bruit que les autres transports, et par ailleurs il est particulièrement visuellement peu nuisant, il dégage quasiment pas d'odeurs. Comme il est très massif, il est très efficace et génère peu de dioxyde de carbone.

Avant de laisser mes collègues intervenir, je me permets également de parler du port de Gennevilliers. Pour information, j'ai été Directeur du port de Gennevilliers dans mes attributions antérieures, et je peux donc vous en parler en connaissance de cause. Le port de Gennevilliers accueille déjà actuellement un centre de vie, au fond de la darse N°2. Pour vous donner une information intéressante, le centre de vie du port de Gennevilliers fait 800 couverts par jour, c'est quand même assez significatif. Vous avez entre 6 et 8 000 emplois sur le site. Je peux vous confirmer, études à l'appui, qu'il n'y a pas que des employés du site, il y a aussi des Genevillois car le port de Gennevilliers propose des circulations douces. C'est un peu la même logique que PSMO, sauf que le port de Gennevilliers est un port d'ancienne génération, tout cela se construit au fur et à mesure. Pour autant, il y a des circulations douces, des transports en commun qui permettent de venir sur le port de Gennevilliers. Parfois, il y a même des soirées d'organisées au centre du port de Gennevilliers. C'est une réalité et cela fonctionne assez bien. D'ailleurs, des visites du port qui partent du centre de vie, dans une logique de tourisme industriel, fonctionnent très bien : 8 ou 9 visites par an comportant 250 ou 300 personnes par visite. C'est quelque chose qui fonctionne bien et qui présente un vrai intérêt dans l'interface entre la ville et le port.

Pour ce qui concerne le recyclage, ce que vous citez n'est pas tout à fait le sujet de Port Seine-Métropole Ouest qui s'oriente vers la filière du BTP. Le recyclage du carton, du papier, du plastique existe sur le port de Gennevilliers. Sur Port Seine-Métropole Ouest, quand on parle de valorisation recyclage, il s'agit bien de produits de construction. Ce sont des activités qui existent, que ce soit au port de Limay, au port de Gennevilliers. Par exemple, je peux citer l'entreprise Yprema connue pour ce type d'activités. Ce sont souvent des activités assez exemplaires dans leur volonté d'insertion environnementale et paysagère. On en a déjà parlé dans les réunions précédentes, mais ce sont des entreprises qui adhèrent à la charte Sable en Seine, qui est une charte d'amélioration continue, de travail permanent quotidien d'amélioration, de lutte contre les nuisances, de lutte pour la qualité environnementale. Quand les entreprises s'implantent sur le site, elles signent une convention qui définit les conditions de location. A ce titre, elles sont signataires d'une charte d'amélioration continue « Sable en Seine ». Pour information, cette charte et les bonnes pratiques de cette charte ont été mises en ligne sur le site Internet.

Pour ce qui concerne le recyclage, on est bien sur le recyclage des produits de BTP, donc la comparaison avec Gennevilliers n'est pas tout à fait la même.

Pour terminer sur la question de la RN184 et de l'A104, ce sujet a déjà été abordé. Le projet de Port Seine-Métropole Ouest est un projet qui est conçu de telle sorte qu'il utilise massivement les transports ferroviaires et fluviaux, raison pour laquelle par rapport à la situation actuelle, où la carrière à l'ouest est exploitée, il y a moins de camions (65). A ce titre, nous n'avons pas besoin de modification du réseau routier et même en réalité, on baisse un peu la saturation ou l'usage du réseau routier. La question de l'A104 n'est pas du

tout en interaction avec le projet Port Seine-Métropole Ouest, je l'ai dit dans ma présentation, il s'agit d'un projet autoportant qui n'a pas besoin de projet comme l'A104.

**Marc REIMBOLD, Directeur du projet Port Seine-Métropole Ouest :**

Avec l'appui de la slide 51, je vais répondre pour partie à la question sur un maillon dans une chaîne de projets. C'est l'échelle du Grand Paris, on reviendra après, si vous le voulez, à une échelle de la Confluence. Le Port Seine-Métropole Ouest répond aux besoins du Grand Paris mais en complémentarité avec l'ensemble du réseau des ports gérés par Ports de Paris. Vous avez à l'écran la représentation à la fois de la rivière, le positionnement de Port Seine-Métropole Ouest et quatre points d'intersection qui font l'objet d'une convention de partenariat entre la Société du Grand Paris et Ports de Paris, montrant la sollicitation du réseau de ports de Ports de Paris pour répondre en quatre points particuliers aux échanges à la fois en approvisionnement et en évacuation de déblais pour le Grand Paris. Donc, on rentre bien ici pour PSMO dans une organisation globale, et dont Port Seine-Métropole est l'un des maillons.

L'autre échelle concerne bien évidemment la Plaine de Confluence. Il y a des projets de transports en commun, comme la Tangentielle ouest, la gare Confluence par l'intermédiaire de la LNPN.

A cette échelle, et vous avez là les différents projets ferroviaires dans le secteur d'Achères, on va se retrouver dans une complémentarité et les recherches d'interfaces avec les autres projets du territoire.

Vous souhaitez attirer notre attention sur le fait que l'on arrivera assez tard à l'extrémité de la darse, aux alentours de 2030, pas forcément 2040. Effectivement, cela semble tardif. Nous avons une réunion à Andrésy, un atelier d'aménagement et nous sommes bien conscients que, au-delà de la présentation du projet à l'horizon 2040, il faut certainement regarder comment à court terme on pourra créer les conditions d'une appropriation du projet par les riverains, et le fait que la relation ville-port puisse émerger dès le début du projet. Vous proposez qu'on regarde l'implantation d'un bâtiment ou d'une structure plus proche de l'entrée de la darse, ce sont des points qu'on pourra étudier lors de l'atelier d'aménagement. Cela fait aussi partie des réflexions auxquelles on a pensé. Suivant les activités qui seront souhaitées sur les berges, on aurait tout à fait une complémentarité potentielle du moins en attendant d'arriver en 2030 à l'extrémité de la darse, sachant que le centre de vie est quand même particulièrement bien positionné également en extrémité de la darse, puisque M. le Maire l'a rappelé, il existe un projet de la ville d'aménager en équipements de loisirs la partie à l'ouest du port. Donc, on aurait sur ce centre de vie positionnée en extrémité de darse une possibilité d'utilisation en particulier le week-end et le soir pour les gens qui viendraient se promener ou avoir des activités dans le projet du Parc d'Achères.

Votre proposition est tout à fait judicieuse. Effectivement, il nous faut regarder maintenant l'aménagement dans le temps. La berge de Seine est certainement l'endroit sur lequel on va le moins intervenir. Donc, on aura la possibilité d'y développer de manière pérenne des installations.

Vous avez parlé également de la jonction rive gauche/rive droite à Andrésy. Il est vrai que c'est problématique, puisque la ville est coupée physiquement par le fleuve. Là aussi, il y a certainement des choses à imaginer. Modestement, Ports de Paris se consacre plutôt à des aménagements fluviaux. J'avais dit qu'un bateau relie l'île Nancy au centre d'Andrésy, peut-être est-il nécessaire d'avoir un deuxième point d'arrêt (je parle naturellement du côté fluvial) qui serait sur la berge d'Andrésy et qui permettrait le cas échéant d'accueillir des bateaux, mais il y a peut-être aussi d'autres solutions à regarder éventuellement avec VNF sur ce sujet. De la même manière, on pourrait lors de l'atelier d'aménagement évoquer ces sujets.

Vous avez parlé de l'insertion architecturale des installations sur le port. Nous avons mis en ligne un cahier de prescriptions architecturales et paysagères. Effectivement, on en parle mais on n'a pas donné d'exemple, c'est encore un peu tôt pour Port Seine-Métropole Ouest.



A titre d'exemple, on a fourni sur le site de la CPDP le cahier des prescriptions du port de Limay, qui est un exemple de ce que l'on pourrait faire sur Port Seine-Métropole Ouest.

**Mariusz WIECEK :**

Je vais peut-être juste compléter, car une question concernait le type d'activités. Dans mon exposé, je n'ai pu pas énumérer toutes les activités possibles et imaginables. Il est évident qu'à la fois on privilégie les activités qui utilisent la voie d'eau, et c'est le rôle d'un port, le noyau de l'activité tourne autour des granulats, mais également les autres activités, tous les secteurs d'innovation, tout ce qui gravite autour du bâtiment et de la construction, tous ces métiers pourront trouver leur place sur le port. Il est normal et naturel qu'une entreprise locale qui cherche à s'approvisionner sur cette plateforme ne vienne pas uniquement chercher du sable ou des gravillons, elle doit pouvoir trouver tout ce dont elle a besoin. On a parlé rapidement de la location de matériel de BTP, mais cela peut être d'autres métiers, d'autres activités. On a 50 ha disponibles à aménager pour trouver une place pour ces activités annexes, des activités d'appui.

**Bruno de TRÉMIOLLES :**

Merci beaucoup. Question ?

**Franck MARTZ, élu à Andrésy du groupe « Andrésy dynamique » :**

Je suis très attaché au transport fluvial étant petit-fils de marinier, c'est plutôt très intéressant. J'interviendrai plutôt sur la partie coût et investissement. Le coût représentant 110 millions d'euros, plus les études qui sont supportées par la Région en partie et l'Union européenne, pourriez-vous nous donner les montants à la charge de la Région, puisque cela nous concerne tous directement compte tenu de la pression fiscale actuellement en vigueur ?

Bien évidemment que c'est un beau projet, mais pouvez-vous nous donner un éclaircissement sur les coûts de fonctionnement inhérents à ces investissements ?

Qui sera chargé de supporter ces coûts dans les années à venir ? Comme il y a deux tranches, dans un premier temps à moyen et court terme, et dans le terme final ?

**Bruno de TRÉMIOLLES :**

Merci beaucoup. Madame !

**Jacqueline LEGIEC, Conflans-Sainte-Honorine :**

Je n'ai pas une question technique, c'est la troisième réunion à laquelle j'assiste et je vous entends très souvent utiliser un temps qui est le futur comme si ce port allait se faire alors que je pense que vous devriez utiliser le conditionnel. Moi personnellement ça me gêne beaucoup, car utiliser le futur implique la certitude de réaliser cet ensemble.

**Bruno de TRÉMIOLLES :**

Votre remarque est particulièrement judicieuse et je vous en remercie beaucoup. Nous nous efforçons d'utiliser le conditionnel, mais merci beaucoup.

Ports de Paris, pouvez-vous répondre à la première question de Monsieur ?

**Marc REIMBOLD :**

En ce qui concerne l'investissement, Ports de Paris tire des recettes qui proviennent des locations de ses terrains et donc une part significative de l'investissement peut être financée directement par l'établissement. Mais à partir du moment où d'autres acteurs défendent les mêmes valeurs que nous, et en particulier la Région pour la multimodalité ou le

développement de la voie d'eau, mais également la Communauté européenne pour le développement de grands axes de communication, ils peuvent participer à ce financement. Aujourd'hui rien n'est arrêté pour le financement puisque le projet, qui est au conditionnel, ne fait pas lui-même l'objet d'une prise en considération. Ce qui se pratique habituellement, c'est au niveau de l'Europe, si le dossier est réceptionné on peut obtenir des subventions allant jusqu'à 20 % du montant de l'investissement et jusqu'à 50 % du montant des études et la région Île-de-France peut abonder nos projets d'investissement jusqu'à hauteur de 35 %. Ces financements ne sont peut-être pas mobilisés sur la totalité du projet qui s'étalerait sur 20 ans, donc il y aurait la difficulté de la répétitivité. On peut néanmoins espérer avoir des financements significatifs sur notre projet, ce qui permettrait à l'établissement de conserver des capacités financières pour développer d'autres projets futurs qui concerneraient aussi bien la réhabilitation que la création de nouvelles plateformes ou assurer ses coûts de fonctionnement.

**Étienne DEREU :**

S'agissant des charges, je vais me permettre de procéder par analogie, celles-ci sont entièrement supportées par Ports de Paris. Ce sont des redevances domaniales qui sont en partie utilisées pour procéder à l'entretien et l'exploitation des ports. Prenons le port de Gennevilliers (attention, le port de Gennevilliers est sur 400 ha donc il faut à peu près diviser par 4), les charges d'entretien annuelles sont de 4 à 5 millions d'euros. Ces charges sont de tous types, les dragages c'est-à-dire l'entretien des darses, les réparations d'infrastructures, quais, routes, voies ferrées, il y a également du nettoyage, de l'entretien d'espaces verts. Une des spécificités du port de Gennevilliers est que s'y trouvent beaucoup d'entrepôts, ce qui ne serait pas le cas de PSMO, il faut donc retenir que les charges annuelles d'entretien seraient, en première approche, de l'ordre de 1 million d'euros.

Pour ce qui concerne l'utilisation du futur, je suis désolé, nous allons essayer de faire attention de bien utiliser le conditionnel.

**Bruno de TRÉMOLLES :**

Merci. Monsieur.

**Serge GODAERT, Maire adjoint de Maisons-Laffitte :**

Comme vous ne venez pas chez nous, on vient chez vous ! Je suis délégué à l'urbanisme, à l'aménagement et bien sûr aux transports. Ma question est la suivante : bien évidemment, j'ai été saisi par la SNCF qui me dit qu'alors que vous annoncez que l'équivalent d'une barge est de 125 wagons, il n'y en aurait que 85. Donc, je m'inquiète sur le fait qu'il y aura peut-être un remplacement de transport, notamment de camions et bien me faire confirmer ce qui nous a été donné par le président GAILLARD, à savoir : aurons-nous dans toutes les communes environnantes, dont la nôtre bien évidemment, un surplus de camions qui viendront pallier ce manque de quantités de déplacements à travers vos bateaux ? Je vous en remercie.

**Bruno de TRÉMOLLES :**

Merci beaucoup. Madame.

**Jocelyne ANFOSSO, Achéroise :**

J'ai appris aujourd'hui qu'avait été organisée hier une visite du port de Limay. À la première réunion organisée ici même, j'avais exprimé le souhait de pouvoir visiter ce port en semaine, j'ai bien laissé mes coordonnées sur le site, et je n'ai pas été prévenue. J'espère qu'il y aura d'autres visites et que j'y serai conviée.

Ce grand ensemble va demander certainement de l'énergie et a priori il ne semble pas prévu de production locale d'énergie renouvelable, éolienne ou autre, utilisation de la force de la Seine.

Pour le recyclage des produits des bâtiments qui vont être démolis, n'y aurait-il pas certains produits nocifs comme l'amiante qui pourraient revenir sur notre plaine d'Achères ?

Enfin je me pose une question sur la chronologie des travaux, en attendant que le port puisse être utilisé, n'aurait-il pas fallu prévoir de transporter d'ores et déjà par voie ferrée les produits qui arrivent aujourd'hui par camions.

**Bruno de TRÉMOLLES :**

Merci beaucoup. Concernant la visite du port de Limay, je suis très étonné que vous n'ayez pas eu l'information car nous avons multiplié les canaux d'information afin d'avoir le maximum de personnes pour cette visite en semaine qui, je crois, a été un succès puisque le car était plein. Il n'est pas prévu d'autre visite du port de Limay durant ce débat et j'en suis fortement désolé.

**Mariusz WIECEK :**

Si vous me permettez de compléter, s'il n'y a pas d'autre visite prévue aujourd'hui par la CPDP, je vous propose une visite privée du port de Limay qu'on pourrait organiser à une date à convenir, il n'y a aucun souci.

*(Applaudissements.)*

**Bruno de TRÉMOLLES :**

Merci beaucoup. Donc si vous voulez bien répondre aux questions qui ont été posées, s'il vous plaît ?

**Marc REIMBOLD :**

En ce qui concerne les équivalences des camions, des wagons et des convois, suivant la nature des produits, la capacité, en particulier des wagons, est différente. Généralement, en ce qui concerne les granulats, les wagons trémies spéciaux adaptés à ce matériau font 60 tonnes par unité plutôt que 40 tonnes, valeur moyenne de ce qui est transporté généralement par les wagons. Il n'empêche que ça ne change pas la répartition modale et ce qui arriverait sur la plateforme par wagons concernerait le même tonnage. Il y aurait peut-être un peu plus ou un peu moins de wagons mais cela ne changerait pas la répartition entre les différents modes. Il en est de même pour les camions pour lesquels vous savez qu'il y a une nouvelle réglementation les autorisant maintenant à rouler à 44 tonnes, mais tous les camions ne sont pas encore à ce tonnage, il s'agit donc de prendre les valeurs moyennes plutôt que les valeurs maximales. Il y aurait donc probablement la possibilité de prendre d'autres chiffres que ceux annoncés, mais l'ordre de grandeur resterait identique.

**Étienne DEREU :**

Sur la question de l'énergie, au titre de la réglementation, ce sont des questions qui pour n'importe quel projet d'infrastructure doivent être posées. C'est une réglementation récente qui date du Grenelle de l'environnement. Je pense qu'il faut distinguer deux choses : il y a des activités ou des filières complètes d'énergie et tant sur le port de Limay que sur le port de Gennevilliers, il existe des trafics de charbon, ce sont des secteurs de l'énergie qui ne sont pas prévus sur le Port Seine-Métropole Ouest où nous sommes sur des produits du BTP. En revanche, chaque entreprise qui s'installe sera conduite, dans le cadre de l'optimisation de son installation, à se poser des questions d'efficacité énergétique. Cela passe par des démarches de pompes à chaleur, d'isolation thermique, de production très locale d'énergie éventuellement avec du photovoltaïque etc. Donc, ce sont des questions qui

doivent se poser parce que c'est très efficace et qu'encore une fois c'est la logique du port de nouvelle génération. Quand on est sur un port qui n'est pas ainsi conçu au préalable, il est très compliqué de mettre en œuvre ce type de pratique, par contre quand on est dans une démarche nouvelle où ces réflexions sont présentes dès l'origine, et c'est le cas de toutes les entreprises qui vont pouvoir s'installer, tous les dispositifs techniques qui sont connus à ce stade peuvent être envisagés et mis en œuvre beaucoup plus facilement.

**Marc REIMBOLD :**

Concernant le recyclage de produits du bâtiment, bien évidemment il y a tous types de produits, ce que nous imaginons de traiter sur le Port Seine-Métropole Ouest, ce seraient les produits qui peuvent être réutilisés et revalorisés en termes de granulats, puisque la filière sur ce site c'est bien celle de la transformation de granulats. Donc les ressources naturelles sont à préserver et à partir du moment où l'on peut rentrer dans la filière des matériaux de revalorisation, c'est un bien. Il n'est pas du tout prévu d'accueillir d'autres types de matériaux qui seraient assimilés à des déchets et encore moins ceux qui comporteraient de l'amiante ou d'autres produits au plomb par exemple.

Quant à l'arrivée de matériaux supplémentaires par voie ferrée, c'est toujours possible, la voie ferrée existe, elle est à disposition. On a vu tout à l'heure sur la slide qu'il existait une interface entre la rivière et certains sites du Grand Paris, mais il existe aussi des interfaces entre des voies ferrées et des infrastructures du Grand Paris. Si des chantiers souhaitent utiliser la voie ferrée pour évacuer un certain nombre de déblais, ils seront les bienvenus sur Port Seine-Métropole Ouest mais a priori, pendant la phase de production de granulats, il n'est pas prévu de faire appel à des approvisionnements supplémentaires par voie ferrée.

*(Intervention inaudible dans la salle).*

Ah pour la construction du port ! Excusez-moi, comme l'a déjà dit Étienne, nous avons un mauvais retour, nous ne percevons qu'un mot sur trois de vos questions.

Pour sa construction, le port ne va pas avoir de très gros travaux à faire dans le sens où le carrier va déjà avoir réalisé les grands mouvements de terre. Le bassin qui va être laissé en eau sera la darse future, les terre-pleins qui seront remis en état seront à la bonne cote, donc il n'y aura pas d'énormes travaux de terrassement pour constituer ce port. En ce qui concerne les entreprises qui viennent réaliser les travaux fluviaux, la plupart du temps elles seront, par obligation, obligées d'avoir une logistique fluviale pour apporter les matériaux puisqu'il faut les battre justement dans l'eau ou il faut les mettre en œuvre dans l'eau. Pour les travaux, on ferait appel à des bateaux pour ce qui concerne la constitution des infrastructures portuaires, pourquoi ne pas faire appel au ferroviaire s'il y a des matériaux ou des fournisseurs qui se trouvent dans une situation propice pour être compétitifs pour apporter ces matériaux ?

**Alexis ROUQUE, Directeur de Ports de Paris :**

Bonsoir, je suis Directeur général de Ports de Paris, je dirige l'établissement qui est Maître d'ouvrage de ce projet, je me permets d'intervenir un court instant dans le débat pour apporter deux précisions par rapport à des questions qui ont été posées. Tout d'abord, la question qui a été soulevée sur la production d'énergie : que les choses soient claires, le Port n'a pas du tout l'intention de faire des éoliennes. Quand on parle d'un port paysage, on n'a pas du tout l'intention d'y implanter des éoliennes bien que cela existe, le port de Vienne en Autriche est couvert d'éoliennes, il y en a partout sur le port mais il n'est pas du tout dans un environnement urbain. La production d'énergie est importante quand on parle d'un port de nouvelle génération mais on pensera principalement à du photovoltaïque, en revanche l'éolien non, nous sommes dans un environnement urbain avec des paysages à préserver, ce n'est pas du tout notre intention.

Autre précision, vous évoquiez le coût de l'investissement, nous vous avons répondu qu'il allait être financé en partie avec de l'autofinancement, en partie avec de la subvention

publique. La subvention publique, c'est de l'impôt, donc vous êtes tout à fait légitimes à considérer qu'en tant que contribuables il est important d'avoir un aperçu sur la rentabilité de ce port. Je voudrais simplement rappeler que l'objectif du port, ce n'est pas d'être un coût, c'est d'être une ressource, c'est de produire de la valeur, c'est de produire de la richesse sur ce territoire puis derrière de produire de la ressource fiscale. Il y aura une contribution valeur ajoutée, il y aura des taxes foncières acquittées par les entreprises qui sont présentes sur le port, l'objectif étant bien que tout le monde soit gagnant : que le port soit gagnant parce que ça lui permet de dégager des recettes pour assumer les charges d'entretien, ça ne coûtera pas 1 € aux communes qui accueillent le port. Étienne a expliqué tout à l'heure que les charges d'entretien seront à la charge du port, on ne demande ni subvention ni intervention financière de la part des communes qui accueillent le port.

Donc le port est gagnant parce qu'il a des recettes, les collectivités locales sont gagnantes parce qu'elles reçoivent également des recettes mais plus généralement de l'activité et de l'emploi, les entreprises qui sont présentes sur le site bénéficient d'un accès plus facile à du transport moins coûteux, elles ont un accès plus facile à des marchés par le biais du transport fluvial ou du transport ferroviaire. L'idée est bien avoir un port qui soit un créateur de valeur, il ne faut pas le voir simplement comme un coût mais comme une ressource et une richesse pour le territoire.

### **Bruno de TRÉMOLLES :**

Merci. Je vous propose d'interrompre cette première séance de questions-réponses et je vais demander à Monsieur Jean BOUZID du syndicat de travaux publics de venir nous parler du développement économique.

### **Jean BOUZID, Président du Syndicat Yvelinois des Travaux publics :**

Bonjour, je suis Jean BOUZID, je suis le chef d'entreprise de Watelet-TP qui est situé à Plaisir et j'interviens ici ce soir devant vous en qualité de Président de la Fédération des Entreprises de Travaux Publics des Yvelines.

Je suis un peu ennuyé par rapport à ce que je vais vous montrer parce que, cher Monsieur, vous avez déjà tout dit donc il va y avoir peut-être un peu de redite, je vais néanmoins faire mon possible pour éviter de trop vous endormir.

Dans le cadre de ce débat, ici, ce soir, je suis un peu juge et partie, je m'en excuse, mais en tant que représentant des entreprises de travaux publics, il est important de dire que pour nous ce projet est en effet un projet porteur pour l'avenir. Pourquoi ? Parce que c'est une opportunité de redynamiser un territoire tant sur le plan économique que sur le plan environnemental. Comment ? Par la création d'une plateforme intermodale qui sera complémentaire à celle de Gennevilliers et qui bénéficiera au département des Yvelines, qui en a besoin et également au Val-d'Oise ouest qui lui n'a pas ce type d'installation. Également par la création d'activités annexes comme montrées dans la présentation. Je témoigne ici personnellement du restaurant de Gennevilliers dans lequel il n'y a pas que les personnes de la plateforme qui déjeunent, moi-même je m'y rends de temps en temps.

Pourquoi important et porteur aussi ? Parce qu'il va participer à rendre plus propre la plaine d'Achères grâce à la dépollution du site du fait des aménagements paysagers qui y sont prévus. C'est également une opportunité pour le secteur de la construction, on est près d'un gisement de silico-calcaire important, sans équivalent en Île-de-France. Comme rappelé dans la précédente réunion, en termes de flux, nous sommes déficitaires dans le département, les matériaux viennent par camions, par fer, donc ce port pourra nous permettre, en utilisant les gisements, de pouvoir éviter un trafic trop important sur les routes du département. D'autre part, dans le futur, il y a un gisement important de graves de mer, des matériaux marins qui arriveront directement ici ce qui évitera tout le transport routier que l'on constate aujourd'hui.

C'est aussi un exutoire important pour les déblais de chantiers. Je fais la nuance avec les déchets de chantiers, tout à l'heure une dame parlait d'amiante, ce n'est pas de l'amiante qui peut venir en remblaiement de ce type de carrière, ce sont des déblais. Qu'est-ce qu'un déblai ? C'est principalement de la terre, des limons. L'amiante, c'est un déchet dangereux, qui est tracé et qui va dans des installations de classe 1. Pour les déblais de chantiers du Grand Paris, c'est un site important parce qu'aujourd'hui, il n'y a qu'en Seine-et-Marne qu'il existe des exutoires possibles et les Seine-et-Marnais n'apprécient plus de voir arriver tous les déchets d'Île-de-France chez eux, notamment les déblais yvelinois, je pense donc que c'est un point important pour la vitalité de ce projet.

Enfin c'est une réponse aux besoins du chantier du Grand Paris, bien que le Grand Paris soit un peu loin de chez nous, néanmoins c'est un projet d'intérêt régional. Philippe TAUTOU disait tout à l'heure qu'il y aurait très certainement 70 000 logements à construire en Île-de-France dont 10 000 chez nous, donc un port disponible pour pouvoir apporter les matériaux, c'est autant de camions en moins sur les routes.

Développement économique du secteur du BTP emploi local : j'ai dit tout à l'heure que tout avait été dit, je peux peut-être apporter quelques précisions. Les entreprises yvelinoises de travaux publics représentent environ 5 000 personnes, je dis bien de travaux publics, la fédération du bâtiment représente quant à elle une dizaine de milliers de personnes. Ramené à l'emploi dans les Yvelines, 590 000 personnes, source de la chambre de commerce, nous représentons moins de 1 % du total. Par contre, ramené au nombre d'yvelinois qui travaillent dans les Yvelines, 100 000 personnes seulement, nous représentons 5 % du total, ce qui n'est pas négligeable. Ainsi nos ratios, - vous avez les vôtres, nous avons les nôtres -, pour 1 million d'euros investis c'est 7 emplois directs chez nous et 3 emplois indirects chez nos fournisseurs de proximité, c'est-à-dire du premier rang. Je ne parle pas des fournisseurs des deuxième et troisième rangs. Pendant la construction du port, ce seront pour nous 140 emplois directs. 110 millions, on devrait dire 110 emplois mais il y a la construction de tout ce qui est autour, de tout ce qui va faire l'architecture des différentes sociétés qui vont travailler sur le port, nous l'estimons à une quarantaine de millions.

De la même façon, durant la phase d'exploitation, nous pourrions envisager des activités directes issues de nos métiers qui pourraient s'y développer, une activité de criblage et de traitement de déchets qui produirait 13,5 équivalents temps pleins, la création d'une usine de préfabrication, on montrait tout à l'heure des bordures, des tuyaux béton, un centre de recyclage qui donnerait 9 équivalents temps pleins, une centrale de blanc pour les matériaux alluvionnaires et pour les matériaux venant des gisements marins, une centrale à béton, 4 équivalents temps pleins, soit un total de 36 à 40 équivalents temps pleins uniquement pour nos activités directes.

En guise de conclusion, ce n'est pas loin de 140 emplois directs uniquement pour notre partie ce qui représente pour nous quelque chose d'important. Ce projet va apporter de la valeur au territoire, de l'emploi pour les yvelinois. Je rappelle que dans nos métiers c'est de l'emploi non délocalisable et pérenne. Enfin par la qualité des aménagements qui sont précisés dans le dossier, je pense, à titre personnel, que l'environnement immédiat et le cadre de vie de la plaine d'Achères bénéficieront d'une amélioration notable.

*(Applaudissements.)*

### **Bruno de TRÉMIOLLES :**

Merci beaucoup. Monsieur Pascal MALBRUNOT, de la batellerie, va venir nous parler de ce beau métier.

**Pascal MALBRUNOT, Président Région Bassin Parisien, Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale (CNBA) :**

Bonsoir à tous, M. le Maire, Messieurs Mesdames de la Commission du Débat Public, Messieurs de Ports de Paris, je suis Pascal MALBRUNOT, je suis élu à la CNBA, je suis présent aujourd'hui dans le cadre de ce débat public pour apporter mes connaissances et compétences en tant que batelier professionnel naviguant quotidiennement sur notre réseau. J'exploite moi-même un convoi de 1 800 tonnes qui fait 120 m de long, je suis conflanais depuis 1980.

La CNBA est un établissement public administratif qui depuis un peu plus de 25 ans joue le rôle de chambre de métiers dans le secteur du transport fluvial. Nos missions sont variées, représenter les bateliers, faciliter leurs démarches administratives, offrir conseils et assistance, favoriser la formation, etc.

Pour comprendre ce que peuvent apporter le transport fluvial et le projet de Port Seine-Métropole Ouest, je suis d'accord avec M. le Maire d'Achères, Port d'Achères serait plus simple... Le contexte est globalement favorable, je crois que tout a été dit, la pertinence de ce port n'est plus à démontrer même si Madame est gênée qu'on emploie le futur. J'entends bien votre discours Madame mais je préfère que l'on emploie le futur, ça me semble indispensable. Je n'ose pas douter qu'on ne puisse pas faire ce port, j'en serais vraiment chagriné.

Un équipement varié et adapté : on a une foultitude de bateaux différents qui peuvent intervenir, 250 tonnes à 3 000 tonnes pour les plus gros. Face au problème inquiétant de congestion urbaine, je crois que l'état d'encombrement des routes n'est plus à démontrer, le transport fluvial c'est la solution. Plus la France des transports va mal, plus les routes sont congestionnées et plus le déficit de la SNCF se creuse, plus le transport fluvial devient pertinent dès l'instant où l'on parle d'économies, d'écologie. On ne craint aucun sujet.

Une politique inadaptée : le transport fluvial souffre depuis trop longtemps de déficit d'infrastructures. Sur la route, on peut rouler très vite encore que les camions préfèrent prendre les nationales pour économiser les péages d'autoroutes, ainsi ils roulent gratuitement alors que nous, sur le fluvial, nous devons acquitter du péage. L'infrastructure ferrée, même si elle n'est pas au top est quand même beaucoup plus développée, le fluvial a été abandonné depuis un siècle et nous naviguons maintenant sur des chemins vicinaux. C'est du gabarit Freycinet où nos collègues ont vraiment de grosses difficultés de navigation. Malgré cela, nous arrivons quand même à faire encore du transport fluvial malgré un réseau non sécurisé et un entretien insuffisant pour ne pas dire inexistant. Donc le Port Seine-Métropole Ouest est une réponse adaptée.

Voilà le type de bateau que l'on peut croiser actuellement sur la Seine depuis une bonne dizaine d'années, celui-ci fait 85 m, 1 500 tonnes, bateau moderne avec moteur HDI. Il y a peut-être encore des moteurs qui fument mais j'ai moi-même un moteur HDI, nous avons des normes CCNR qui nous viennent de la commission de la navigation du Rhin qui font que l'on ne peut plus aujourd'hui mettre dans un bateau un moteur qui ne serait pas agréé, qui ne serait pas aux normes. Nous avons maintenant des moteurs qui ne fument pas.

Ce bateau-ci est un Conflanais 2 000 tonnes, équivalent à 72 camions, sachant que dans un camion on met 28 tonnes de marchandises donnant 38 tonnes de masse totale camion compris. Pour un bateau, c'est 2 000 tonnes de marchandises transportées plus 800 tonnes de ferraille. Celui-là est un tout petit peu plus petit, 1 500 tonnes. Si je vous montre ces photos de bateaux, c'est pour vous montrer qu'il n'y a plus la nuisance, vous voyez qu'il n'y a pas de vagues, ils glissent sur l'eau. Si vous vous promenez sur une berge ou sur les espaces verts de ce nouveau port, vous allez vous arrêter avec les enfants pour regarder passer les bateaux. Si vous voyez passer un train ou un camion, vous n'aurez pas la même émotion.

*(Applaudissements.)*

Les emplois liés à la construction du port : cela a été dit, qui plus est ce n'est pas mon sujet par contre je peux vous parler du fluvial dès l'instant où le bateau accoste dans un port, c'était mon cas hier et aujourd'hui. On en profite pour faire les entretiens et toutes les interventions de réparations qui sont nécessaires. Dès l'instant où le bateau accoste dans un port, une foultitude d'activités tournent autour, que ce soient les pleins de carburant, d'huile, de victuailles ou des opérations de maintenance.

L'énergie, la question énergétique : si l'on vous propose du transport fluvial, c'est justement pour économiser un maximum d'énergie. Le bateau, c'est l'économie, c'est l'écologie par excellence, c'est ce qui consomme le moins, c'est ce qui pollue le moins. Les chiffres sont là. Mon convoi de 1 800 tonnes avance avec un moteur de 660 Cv qui ne peut consommer, à fond, que 120 l à l'heure. Avec 120 l de carburant, je transporte 1 800 tonnes sur 10 km. Le camion et le train sont très loin derrière.

Donc, si l'on ne faisait pas ce port, ce serait pour moi une vraie catastrophe écologique. J'aimerais qu'on fasse Seine-Nord, Seine-Saône, Saône-Moselle, enfin toutes les grandes liaisons inter-bassins.

Merci.

*(Applaudissements.)*

### **Bruno de TRÉMIOLLES :**

Merci beaucoup pour cet exposé passionnant et passionné.

Je vous propose maintenant d'aborder la dernière partie de cette soirée avec questions-réponses. Monsieur, Madame ensuite ! Je suis désolé, je suis extrêmement mal élevé, je m'aperçois que je nomme d'abord les messieurs avant les dames. N'en prenez pas ombrage !

### **Lionel FAVIER, Membre de l'Association des Usagers des Transports :**

Je suis membre de l'Association des Usagers des Transports et je suis cycliste. Je ne suis pas d'ici, je suis neulléen, de Neuilly-sur-Seine. Je voulais d'abord dire que les aménagements pour intégrer le port de Gennevilliers en ville sont plutôt réussis. Le centre de vie avec l'embarcadère est agréable sauf qu'il n'a plus d'animation à partir de 3 h de l'après-midi. Le réseau cyclable du port de Gennevilliers qui comprend à la fois un réseau cyclable utilitaire et un réseau cyclable promenade que vous appelez vous-même l'arboretum est bien conçu et agréable. Il assure la continuité de la liaison qui va jusqu'à Dieppe, qui passe à Conflans-Sainte-Honorine pour remonter à Cergy. Donc il est important que ces aménagements soient bien conçus et qu'ils soient en connexion avec le réseau cyclable environnant, que ce ne soient pas des bouts de pistes cyclables déconnectés.

Mais je voulais surtout insister sur l'intermodalité. Monsieur disait, on a une émotion lorsque l'on voit passer un bateau, moi aussi j'ai une émotion lorsque je vois passer un train et lorsque je vois un bateau à côté d'un train, c'est l'idéal, c'est qu'il y a une réelle intermodalité. Je vois qu'au port de Gennevilliers il n'y a pas la possibilité de faire entrer ou sortir les trains, qu'on n'arrive pas à avoir le sillon pour faire entrer ou sortir les trains par le RER C puisqu'il n'y a plus de connexion par la ligne de Colombes. Des travaux importants avaient été entrepris dans le port de Gennevilliers pour rendre la desserte ferroviaire plus attractive mais cela n'a pas porté ses fruits à cause de la difficulté d'avoir des sillons. Là, il serait important que la desserte ferroviaire soit intégrée dès le départ pour que l'on puisse envisager de pouvoir l'utiliser le plus tôt possible sans attendre la deuxième phase, sans attendre 2040. Je ne sais pas où en est l'étude sur un opérateur ferroviaire de proximité tel qu'il en avait été question pour Gennevilliers et Bonneuil mais il serait bien que l'on puisse avoir ces opérateurs ferroviaires de proximité en Île-de-France pour éviter qu'il n'y ait plus de trafic fret en Île-de-France. Les besoins de transport de voyageurs sont tellement importants qu'on



aura écarté le trafic fret, il est important que le fret ferroviaire puisse être intégré dès le départ. C'était surtout sur cet aspect-là que je souhaitais m'exprimer.

**Bruno de TRÉMOLLES :**

Merci beaucoup. Madame !

**Lisette CALDERAN, Conflans-Sainte-Honorine :**

Ma question s'adresse à la Commission du débat public. J'ai déjà assisté à plusieurs réunions et je vois chaque fois le Maître d'ouvrage, c'est normal, des hommes politiques qui viennent nous expliquer à quel point ils attendent avec impatience la partie Est et des intervenants toujours très enthousiastes, qui parlent au futur et qui sont très pressés que ce futur arrive. Quand je me rends sur votre site, je vois parmi les questions des intervenants des gens beaucoup plus sceptiques, qui pensent que ce projet repose sur un modèle économique d'hyperconcentration de tout, concentration urbaine, tout béton etc. pour lequel ils ont des doutes. J'assiste à ces réunions pour me faire une idée, j'aimerais bien voir un jour à la tribune des personnes qui expriment ces doutes, ces interrogations, voire qui sont contre ce modèle proposé sur lequel repose le Port Ouest, mais ne soyons pas naïfs, d'ailleurs tous les hommes politiques le disent, ce n'est qu'un petit maillon vers un ensemble beaucoup plus grand.

Donc moi, je demande à la Commission que pour la prochaine réunion soit présent à la tribune un intervenant qui ne soit pas partie prenante et qui ne soit pas aussi enthousiaste que tous les intervenants que vous faites venir.

*(Applaudissements.)*

**Bruno de TRÉMOLLES :**

Merci. Autre question ?

**Joël MANCEL, Maire de Triel-sur-Seine :**

J'ai deux questions. La première, comment s'intègre la liaison RD30 - RD190 dans votre projet ?

La seconde, quid du port de Triel avec le port que vous allez réaliser à Achères ?

**Bruno de TRÉMOLLES :**

Merci. Je passe la parole à Ports de Paris, mais concernant votre intervention, lors de la première réunion, il y a eu un intervenant qui n'a pas bondi de joie sur ce projet et qui a fait savoir qu'il n'était pas tout à fait d'accord. C'était une représentante me dit-on de France Nature Environnement.

S'il vous plaît, Ports de Paris.

**Mariusz WIECEK :**

Avant de laisser la parole à mes collègues, pour répondre à ce souhait de voir à la fois les bateaux et les trains, cela existe aujourd'hui sur le port de Limay où nous faisons le transbordement direct depuis les trains qui amènent des granulats vers les bateaux. On peut donc voir les deux à la fois et s'en réjouir. Deux sociétés réalisent ce type de transport, ce sont les Carrières du Boulonnais et la société Lafarge, vous pouvez les voir sur le port de Limay.

**Marc REIMBOLD :**

Pour rester sur le même sujet, en ce qui concerne la desserte ferroviaire de Port Seine-Métropole Ouest à comparer aux difficultés actuellement rencontrées pour la desserte du

port de Gennevilliers, nous sommes dans une situation plus favorable et qui peut sembler paradoxale aux utilisateurs du RER que vous êtes. Vous avez certainement déjà rencontré des difficultés avec le RER et cependant c'est aussi la desserte de Port Seine-Métropole Ouest. Nous avons mené les études, il n'est évidemment pas question d'utiliser l'accès pendant les heures de pointe mais seulement en heures creuses. Nous avons regardé avec RFF les possibilités pratiques de faire le dernier kilomètre puisqu'il y a une voie dans la forêt de Saint-Germain destinée au fret et il reste 1 km pour entrer au port. Dès à présent, avec l'équipement existant, l'embranchement de la société Le Foll existe sur le site mais est peu utilisé, il sera possible après l'avoir sécurisé et réhabilité d'absorber le trafic attendu, environ 1 train le matin et 1 train l'après-midi. C'est déjà compatible avec le réseau existant et son accès au réseau ferré national puisqu'on bénéficie en plus de la gare d'Achères Grand Cormier à moins de 3 km par la voie ferrée du site et qui permet le cas échéant si un train arrive en heures pleines de transports en commun d'attendre afin qu'il puisse passer en heures creuses. Nous sommes, pour une plateforme multimodale, dans une situation tout à fait favorable pour la desserte ferrée dès à présent.

Une autre question concernait les pistes cyclables. Étienne a dû être très content de découvrir que les aménagements qui sont faits maintenant depuis une dizaine d'années sur le port de Gennevilliers étaient effectivement utilisés et jugés très corrects. Il en sera de même, nous l'espérons, sur les pistes cyclables de Port Seine-Métropole Ouest qui bien évidemment ne seront pas uniquement des lieux de promenade pour le port lui-même mais qui seront aussi intégrées à la fois à la piste cyclable Paris-Londres qui ne passe pas loin en forêt de Saint-Germain, qui traverse la Seine et qui se retrouve ensuite sur le port de Fin d'Oise mais également avec les itinéraires cyclables et pédestres dont le département des Yvelines fait la promotion par son projet général qui s'est appelé Chemin de Seine et qui favorise toutes les continuités le long des berges. Bien évidemment, nous allons nous inscrire et travailler avec le Conseil général pour être dans des continuités d'itinéraires.

#### **Étienne DEREU :**

Si vous me le permettez, je vais revenir en deux points sur les questions ferroviaires. D'abord pour vous indiquer que la Région, les services de l'État et Ports de Paris ont depuis très peu de temps lancé l'étude sur l'opérateur ferroviaire de proximité. C'est un sujet qui a été lancé au cours du dernier conseil d'administration du Port, avec un travail partenarial qui se poursuivra avec les services de l'État et de la Région avec une marge de progression très importante pour nous en matière de trafic ferroviaire.

Deuxième point, les ports et les plateformes multimodales font beaucoup de trafic ferroviaire. Cette année, ce sera de l'ordre de 2 millions de tonnes ce qui est important comparé aux 10 millions de tonnes transportées à l'échelle de l'Île-de-France. Les ports sont contributeurs de façon assez significative en matière de transport ferroviaire et PSMO, nous en avons le souhait, permettra de poursuivre ce développement.

Pour la question sur la liaison RD30 - RD190, j'ai déjà donné des éléments de réponse. Dans la mesure où Port Seine-Métropole Ouest limite, réduit même le nombre de camions sur le réseau routier local, c'est-à-dire en fait sur la RN184 et sur la RD30, nous sommes tout à fait indépendants des projets d'infrastructures routières comme l'A104 ou cette liaison RD30 - RD190. Il n'y a pas d'interaction, le projet est bien autoportant, nous n'avons donc pas à nous positionner sur un projet qui relève du Conseil général.

S'agissant enfin de la question du port de Triel, il faut bien savoir que celui-ci se situe dans une logique de port urbain, ce n'est ni la même taille ni la même ampleur que Port Seine-Métropole Ouest. Le port de Triel-sur-Seine qui est situé dans la boucle de Chanteloup a une vocation de desserte très locale urbaine alors que Port Seine-Métropole Ouest est une plateforme qui est plutôt un Hub, nous sommes bien dans une logique de complémentarité entre les deux. Cette complémentarité n'est pas théorique, on la remarque à différentes échelles, je vais vous donner quelques exemples. Vous avez par exemple, Marc l'a cité, le port de Conflans Fin d'Oise qui offre des services très locaux d'alimentation de produits de

construction autour de Conflans-Sainte-Honorine, mais de façon très locale. Ce port de Conflans Fin d'Oise bénéficierait de la présence d'une plateforme de stockage, de traitement, de préparation qui est, elle, juste à côté, sur le territoire de Port Seine-Métropole Ouest. Il existe d'autres exemples similaires, je pense au port de Gennevilliers et au port d'Argenteuil. Ces ports sont juste en face l'un de l'autre, sur des activités de granulats mais ils sont intéressants parce qu'ils travaillent en synergie. Tous les flux qui vont de l'un à l'autre, le port de Gennevilliers ce sont de grands volumes, le port d'Argenteuil c'est la desserte terminale, le port urbain, permettent d'éviter une noria de camions qui devraient traverser la Seine. Ce serait donc la même logique pour Port Seine-Métropole Ouest, la plateforme et l'écoport de Triel pour les besoins locaux ce qui permettrait d'éviter une multitude de camions.

**Bruno de TRÉMOLLES :**

Pour aller plus loin, Madame, dans la remarque que vous avez formulée, nous pourrions, à la prochaine réunion à Carrières-sous-Poissy la semaine prochaine, faire un point d'étape à mi-débat et dresser une photographie entre ceux qui sont plutôt pour cette infrastructure de PSMO et ceux qui y sont opposés.

Voilà ce que nous pouvons vous proposer pour la prochaine réunion.

**Daniel LOUVET, Conseiller municipal d'Orgeval :**

Je suis toutes vos réunions. À la première réunion, j'ai vu Monsieur BÉDIER, le Président du Conseil général dire : « ce n'est pas suffisant, nous voulons tout de suite les 400 ha ». Cela me rappelait, dans le passé, dans le Tarn une certaine réunion publique où un président du Conseil général disait : « 1 million de mètres cubes de retenue d'eau ce n'est rien, j'en veux 1,5 million ». C'est un point d'actualité, tout le monde en parle, nous voyons aujourd'hui les conséquences. Je pense que parfois il vaut mieux être un petit peu modeste au début parce que les élus, j'en fais partie, ont parfois tendance à se projeter vers des projets un peu pharaoniques avec les impôts des autres. Monsieur TAUTOU est parti, mais l'augmentation des impôts de la CA2RS : + 19 %, merci !

*(Applaudissements.)*

**Hugues RIBAUT, Maire d'Andrésy :**

Simplement une petite remarque, M. REIMBOLD, vous avez parlé des bords de Seine, vous avez parlé des cheminements, vous avez parlé des chemins de Seine, j'espère que vous obtiendrez du financement de la part du Conseil général dans le cadre des chemins de Seine, mais s'il vous plaît, n'oubliez pas que c'est à Andrésy. Si vous avez à regarder ce problème plus spécifiquement, c'est avec Andrésy. C'est un petit peu comme l'histoire du futur tout à l'heure avec le conditionnel : ne nous trompons pas de cible, c'est Andrésy qui est en bord de rives de Seine.

**Bruno de TRÉMOLLES :**

Merci beaucoup.

**Jean Max SERY, Président de TPE :**

Mesdames et Messieurs bonsoir, je suis président d'une jeune TPE installée sur Fabrique 21 qui est le site d'écoconstruction le plus important de la région Île-de-France. Aujourd'hui se profile le projet de deux ports, celui de Triel que le président de CA2RS a cité tout à l'heure et celui d'Achères. En tant que jeune TPE, nous sommes filiale d'une PME. Aujourd'hui nous commercialisons le brevet Compomur, je peux vous en dire deux mots. Il s'agit d'un système de construction évolutif composé d'ossature bois et de béton cellulaire. Nous avons réfléchi dans le cadre du développement durable, des générations futures, dans le cadre de l'écoconstruction, dans le cadre de l'écologie à concevoir un produit qui est réalisé en

utilisant des matériaux le plus juste possible. Lorsque nous construisons nos structures, une maison, un logement étudiant, un bâtiment tertiaire, nous le faisons au millimètre près en limitant autant que faire se peut les déchets liés à la construction. Lorsque nous livrons nos structures, livrées en 30 jours, nous récupérons sur les chantiers simplement 2 gros sacs-poubelle de déchets que nous faisons recycler. Notre problématique aujourd'hui est de réduire notre bilan carbone. Pour construire nos structures, nos produits viennent de la région du Gard là où il y a des forêts durablement gérées et où sont fabriquées nos ossatures bois et notre second matériau vient de Belgique ou de Hollande, il s'agit du béton cellulaire. À travers les projets du grand canal Seine-Nord qui nous permettrait d'avoir une liaison nettement plus écologique, plus propre via un transport fluvial, à travers la fabrication de nos ossatures bois qui pourraient être transportées de Marseille vers Le Havre puis vers Triel ou le port d'Achères, oui, nous sommes favorables à ce port. J'ai envie de vous dire que nous l'attendons avec impatience à Fabrique 21 qui est le plus grand site d'écoconstruction de la région Île-de-France. Il y aura un port dédié à cela, alors oui, encore une fois. Les entreprises jeunes, comme la mienne, ou grandes, qui ont plus d'expérience sont demandeuses de telles structures.

Dernier point, je voudrais faire un clin d'œil au représentant de la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale. Il existe des musées de la batellerie, l'un à Conflans et également sur la ville de Briard, près de Nevers, vous avez un excellent musée que je vous conseille et dont le responsable que j'ai rencontré est très favorable à l'implantation de ce port, lui-même étant originaire de Conflans.

**Bruno de TRÉMOLLES :**

Merci beaucoup.

**Denis FAIST, Premier Maire Adjoint d'Andrésy :**

Vous nous avez parlé d'emplois générés en 2025, en 2040, mais M. le Maire d'Achères, pour aller dans votre port il faudra passer par Andrésy. Sur Andrésy, aujourd'hui, il y a des entreprises et des emplois, beaucoup moins que prévu mais il y en a déjà et la question que je voudrais vous poser est la suivante : qu'avez-vous prévu pour ces emplois et ces entreprises ? Comment vont-elles rester, pour celles qui veulent rester ? Et pour celles qui ne pourront pas rester, cela se prépare longtemps à l'avance, comment pourrez-vous conserver ces emplois autour du territoire s'ils ne peuvent pas rester sur le port ? Et dans quelles conditions ? Merci.

**Bruno de TRÉMOLLES :**

Merci. Est-ce que Ports de Paris peut répondre à cette question ou souhaite un peu plus de temps pour y réfléchir ?

**Marc REIMBOLD :**

Je vais répondre à toute la problématique Andrésy. Nous avons bien compris, M. le Maire, que les berges étaient sur la commune d'Andrésy, un tout petit peu aussi sur Conflans. Naturellement, la ville d'Andrésy est un interlocuteur essentiel pour cet aménagement urbain en promenade le long de la berge rive gauche sur la commune d'Andrésy.

En ce qui concerne les emplois actuellement sur le site, il y a deux entreprises importantes, l'une à mon avis GSM est plutôt sur la commune d'Achères de la même manière que la société Le Foll. Elles sont peut-être sur les deux communes, je ne sais pas très bien où ils payent leurs impôts, mais il me semble que ce sont les deux plus grands contributeurs en termes d'emplois sur ce secteur, mais étant du domaine du BTP, elles ont potentiellement toute leur place dans la nouvelle structure PSMO si elle était créée. Il y a bien évidemment quelques autres entreprises que j'ai essayé de rencontrer. J'ai pu rencontrer celles qui ont des outils de production sur le site, en particulier une entreprise de métallerie sur une

surface relativement modérée, je pense que la parcelle fait moins de 3 000 m<sup>2</sup>. Cette activité pourrait se réimplanter sur le port sans aucune difficulté, sur les 50 ha si elle le souhaitait, mais en même temps si par rapport à son activité, elle trouve une autre implantation l'indemnisation de transfert qui lui sera accordée par Ports de Paris lui permettra le maintien des emplois et une réimplantation sur un autre site, le patron de cette société m'ayant d'ailleurs déjà dit que ce n'était pas son premier déménagement et que s'il fallait en envisager un nouveau, il était possible de le regarder. Bien évidemment dans tous les cas il s'agit de traiter toutes les entreprises qui sont implantées sur ce secteur et de trouver le moyen dans la durée, puisqu'on a quand même quelques années devant nous, les premiers travaux intervenant en 2017, pour trouver les solutions adaptées qui vont permettre de maintenir l'activité de ces entreprises implantées à la fois sur la commune d'Andrésey et sur la commune d'Achères dans le périmètre du port.

**Mariusz WIECEK :**

Ce ne sera pas une réponse mais plutôt une réaction à l'intervention d'un jeune entrepreneur de Triel. Merci bien, c'est encourageant, cela prouve que les projets que nous portons ne sont pas uniquement l'état d'esprit et la volonté de faire je ne sais quel business, mais c'est une vraie réponse à un besoin des entreprises installées là, notamment l'écoport de Triel doit être une réponse à Ecopôle qui est développé derrière sans être obligé de faire la route, même si elle n'est pas très longue, entre Triel et le port d'Achères. C'est une vraie justification de ces petits ports, de ces petites plateformes qui ont un rayonnement très local et qui doivent répondre à ce type de besoin.

**Bruno de TRÉMOLLES :**

Merci. Autre question ? M. le Maire ?

**Marc HONORÉ, Maire d'Achères :**

Je voudrais rassurer le Maire d'Andrésey, je ne veux pas préempter sur la bordure de Seine qu'il détient sur l'entrée du port, néanmoins je crois que nous devons travailler ensemble pour intégrer le mieux possible le port d'Achères dans l'environnement, cela concerne un peu Andrésey et beaucoup Achères, je rappelle qu'il y a quand même une centaine d'hectares sur Achères et l'enjeu est de l'intégrer aussi bien pour Andrésey que pour Achères. Je crois que nous serons amenés à travailler ensemble.

**Bruno de TRÉMOLLES :**

Merci pour cette précision. Une dernière question ? Madame !

**Anne LOCATELLI, Conseil général du Val-d'Oise :**

Juste une précision, nous avons entendu au début de l'exposé et repris dans une intervention que le projet permettait de dépolluer la plaine, j'ai donc une question : est-ce que les terres polluées sont excavées ou est-ce qu'éventuellement elles sont réutilisées dans le schéma d'aménagement, ce qui est toujours possible, auquel cas comment sont-elles traitées ?

**Bruno de TRÉMOLLES :**

Merci. Monsieur, je pense que ce sera la dernière question.

**Jérôme LEFEVRE, président de l'ARDIES Val-d'Oise :**

Je suis le nouveau président de l'ARDIES Val-d'Oise, je suis également entrepreneur dans le Val-d'Oise mais j'habite au Mesnil-le-Roi. Je suis très sensible à ce projet, je m'interroge sur les emplois qui vont être créés et sur le flux de véhicules qui va être généré puisque quand vous parlez de 125 emplois, peut-être plus, ce seront aussi des visiteurs, des

fournisseurs et un certain nombre de flux routiers. Mon entreprise c'est Infotrafic donc je suis très sensible à cette problématique de congestion, aussi bien sur la route que dans les transports publics et je m'interroge sur la façon dont vous abordez ces flux supplémentaires au-delà des camions pour lesquels on a bien compris que vous veillez à ce qu'ils ne soient pas trop développés.

**Bruno de TRÉMIOLLES:**

Merci.

**Marc REIMBOLD :**

Concernant l'atelier d'aménagement qui se tiendra le 18 novembre à Andrésy, il est ouvert aux Achérois et aux Andrésiens et ce sera un excellent moyen d'échanger sur les différents territoires sur lesquels s'implante notre projet.

Concernant les terres polluées en surface suite à l'activité d'épandage, elles sont polluées sur une profondeur assez faible, entre 30 cm et 1 m comme vous pouvez le constater quand vous allez dans la plaine. Vous voyez que la société GSM exploite les granulats très proches du sol, pratiquement il y a très peu de découverte des sols à avoir. L'autorisation préfectorale du carrier lui donne des obligations sur la manière de redonner, à l'issue de son exploitation, un terrain non pollué, cela veut dire que les matériaux qui présenteraient une pollution au-delà des normes d'un matériau inerte, obligent le carrier lui-même à faire une dépollution de ces matériaux pour les rendre inertes, par différentes techniques suivant le type de la pollution. Les règles qui sont imposées par l'État font que les matériaux inertes de surface, après dépollution, restent sur le site. Dans ce cadre-là, le carrier sur le terrain qu'il rendra à Ports de Paris laissera donc un volume de ces terres de surface qui seront inertes. Ports de Paris a prévu de les mettre dans des endroits où, dans tous les cas, on n'ira jamais retravailler ces matériaux puisque l'État demande d'avoir une traçabilité sur leur emplacement. Nous choisirons de les repositionner sous les routes par exemple ou, pourquoi pas, enfouis au niveau des espaces verts à partir du moment où l'on aura une terre de couverture au-dessus qui permettra que ce sol de surface qui a été pollué ne se retrouve jamais en contact avec le public amené à fréquenter ces espaces.

En conclusion, il y a des terres polluées, la dépollution est faite par le carrier, le stockage est compatible avec l'activité du port et son accessibilité à tous publics.

**Étienne DEREU :**

La question des trafics de véhicules particuliers qui seront générés par les emplois a déjà été bien abordée, je peux vous recommander d'aller consulter les études de trafic qui ont été mises en ligne sur le site de la CPDP et qui abordent ce point. On fait le plus souvent un focus sur la question des camions parce qu'en réalité c'est l'élément le plus déterminant. On considère qu'en effet d'emprise sur la route qu'un camion est l'équivalent de 3 à 4 véhicules particuliers ce qui explique pourquoi on parlait de 215 camions sur le site sans projet et il y a un effet très fort du camion par rapport aux véhicules particuliers. Dans la présentation, pour des raisons de simplicité, on se concentre sur la question des camions, en réalité, on a aussi abordé la question des véhicules qui représentent un certain nombre de flux mais à des horaires différents.

Un autre point déterminant sur des sujets que nous connaissons bien sur les autres plateformes, c'est que Port Seine-Métropole Ouest est très bien desservi ou potentiellement très bien desservi par les transports en commun, les gares RER A ne sont pas loin. Le Port a l'usage, il le fait sur ses actuelles plateformes, d'organiser des logiques de navettes depuis les points de transport en commun massifs que peuvent être les gares RER avec une desserte fine des territoires portuaires. Sur le port de Gennevilliers, c'est la ligne 535 de la RATP qui s'appelle le bus du port qui réalise cette navette et qui est en interconnexion avec le métro ligne 13 et le RER C. Ce sont des sujets qui pourront être évoqués dès l'atelier

d'aménagement et qui ont vocation à être étudiés et mis en œuvre de la même façon sur PSMO.

**Bruno de TRÉMOLLES :**

Merci. Je vais demander au président GAILLARD de conclure cette soirée.

**Michel GAILLARD :**

Conclusion très courte, je ne vais pas faire une synthèse de la rencontre.

Une information cependant, on a disposé à l'entrée les premiers cahiers d'acteurs qui ont été tirés, de mémoire il y en a trois.

Je vous rappelle également la prochaine réunion à Carrières-sous-Poissy la semaine prochaine puis cet atelier à Andrésy où il reste encore de la place, vous pouvez vous inscrire si vous êtes intéressés.

Merci en tout cas pour la qualité de cette rencontre, bonne soirée et à la semaine prochaine.

*(Applaudissements.)*

Un mot avant que tout le monde disparaisse, nous avons mis au point un questionnaire dans lequel nous vous demandons comment vous avez apprécié le débat public, ce que vous en pensez etc. Ces questionnaires sont distribués à l'entrée, ils sont disponibles sur le Web. Merci si un maximum d'entre vous peut le remplir, cela nous aidera à faire évoluer, favorablement bien sûr, ces Débats Publics.

Merci à tous.