



Commission nationale
du **débat public**

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

PSMO – Port Seine-Métropole Ouest

VERBATIM DE LA RÉUNION TERRITORIALE

Réunion publique avec audition des acteurs économiques

Poissy, Centre de Diffusion Artistique, le 20 novembre 2014 (20h15-21h55)

(45 auditeurs)

En tribune

Commission particulière du débat public :

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

Maîtrise d'ouvrage :

- Antoine BERBAIN, Directeur du Développement, Ports de Paris
- Mariusz WIECEK, Directeur de l'Agence Seine Aval, Ports de Paris
- Marc REIMBOLD, Directeur du projet Port Seine-Métropole Ouest, Ports de Paris

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

Mesdames et Messieurs, nous allons débiter cette rencontre. Merci aux courageux qui sont venus ce soir ; visiblement, le public sera assez limité. J'ai proposé à nos intervenants de ce soir d'être un peu plus synthétiques dans leurs propos, pour aller un peu plus vite, compte tenu du nombre que nous sommes. En revanche, nous vous laisserons le temps des questions, de revenir sur tel ou tel point, si vous souhaitez que telle ou telle question soit approfondie.

Je passe la parole à M. le Maire adjoint de la Mairie de Poissy. Il est de tradition, comme je le dis chaque fois, d'avoir un mot d'accueil du maire qui nous reçoit. Je crois que M. le Maire avait un empêchement ce soir.

Patrick MEUNIER, Maire adjoint de Poissy :

Merci, M. le Président. Mesdames et Messieurs, en qualité de Maire adjoint au Développement économique et aux Transports, et bien entendu au nom de notre Maire, Karl OLIVE, qui avait une obligation ce soir dont il n'a pu se libérer, je suis très heureux de vous accueillir ici.

Je remercie toutes les personnes présentes, le public, les représentants institutionnels, les élus. Cette réunion, vous le savez, a pour titre « Audition des acteurs économiques ». La Commission expliquera juste après moi ce qu'elle entend par cette dénomination. Je parlerai simplement au nom de Poissy.

Poissy est très heureuse d'accueillir cette séance du débat public, parce que le Port que le Maître d'ouvrage nous propose correspond à l'histoire, et à notre tradition – tradition industrielle depuis plus d'un siècle, dont nous sommes fiers et que nous ne renions pas ; tradition fluviale, et là on ne parle plus en siècles mais en millénaires. L'attachement de la ville de Poissy à son fleuve est une longue histoire.

A l'évidence, votre projet est fluvial ; à l'évidence, votre projet est industriel. Donc, en première approche, il nous convient, et même si le projet n'est pas situé sur le territoire de notre commune il nous concerne, il nous intéresse. Cette semaine, M. le Maire de Poissy qui est aussi, rappelons-le, président de l'intercommunalité Poissy-Achères-Conflans qui a en son centre votre projet, et moi-même, avons reçu le Maître d'ouvrage. Avant les vacances d'été, j'avais reçu votre Commission, que je remercie pour sa volonté d'avoir été présente à Poissy pour préparer ce débat qui devait avoir lieu cet automne.

Nous avons assuré le Maître d'ouvrage de notre soutien à son projet parce qu'il nous semble répondre à des priorités d'aujourd'hui, qui sont aussi nos priorités d'équipe municipale nouvelle à Poissy.

Quelles sont ces priorités ?

Tout d'abord, l'usage du fleuve. Il est aujourd'hui sous-utilisé et vous allez apporter, par ce projet, l'opportunité de l'utiliser mieux. Vous allez bien sûr apporter aussi l'opportunité à de nombreux métiers du fluvial d'exercer davantage d'activité, de mettre à la disposition, notamment des jeunes, des filières qui étaient réputées moribondes, jusqu'à il y a quelques années.

Autre priorité pour nous : l'inter-modalité. Sur ce Port Ouest, elle est timide mais c'est un début, à notre sens. C'est une inter-modalité un peu routière (on l'espère, le moins possible), un peu ferroviaire, et très fluviale.

Le respect de l'environnement, le Développement durable, sont également des priorités, pour vous et pour nous. Vous avez apporté un grand soin à cette installation, et nous en sommes très satisfaits.

Peut-être au sommet, plus que tout, vous envisagez des créations d'emplois. Bien entendu, c'est notre intérêt à tous, élus, entreprises, d'être des créateurs d'emplois. Mais, ce n'est pas

une fin en soi, pour être créateur d'emploi il faut avoir une activité et là, vous nous proposez quelque chose, c'est intéressant.

Evidemment, cette réalisation ne sera pas la panacée pour tous les maux de notre économie. Les emplois vont se créer de manière progressive. A vrai dire, nous avons pensé avec M. Le Maire, en nous entretenant avec le Maître d'ouvrage, que ce serait peut-être l'occasion de créer des filières de formation au bord de ce Port d'Achères Ouest : formation en matière de bâtiment puisque l'activité sera dédiée à des activités de travaux publics et du bâtiment, formation en matière de batellerie et des métiers touchant au fluvial.

Donc, oui, vous le comprenez, Poissy soutient activement ce projet.

Pour autant, bien que le projet ne soit pas situé sur notre commune, nous sommes vigilants quant à certains points parce que nous pourrions subir certaines conséquences que nous jugeons néfastes, de ce projet.

Votre Commission nous donnera certainement des assurances, ainsi que le Maître d'ouvrage, mais nous restons très sensibles à certains aspects.

Aujourd'hui, à défaut d'un contournement routier de Poissy, à défaut aussi d'un pont entre Achères et Carrières, Poissy, en plein cœur, subit un transit routier intense. Nous ne souhaitons pas, bien sûr, que ce transit s'accroisse.

Donc, le premier point de vigilance est : quel sera le trafic routier entrant et sortant du port ? Nous avons bien entendu pris connaissance des études faites, cependant, nous sommes très regardants à ce que la baisse de trafic qui nous est promise soit bien par rapport au trafic actuel et non pas par rapport à ce que serait, au pire, l'exploitation de nouvelles extractions, sans port. Il faut donc éclaircir ce point.

Notre deuxième point de vigilance est : puisque nous sommes situés entre deux bassins d'extraction, quels seront les liens entre les extractions faites en Boucle de Chanteloup, dont certaines ont été autorisées très récemment (nous avons dû en délibérer en Conseil municipal de Poissy) et le Port d'Achères ? Si des liaisons régulières, des transferts de matériaux, ont lieu, ils auront lieu très probablement en camion, et tant que le pont d'Achères à Carrières ne sera pas réalisé, ils transiteront dans le centre-ville de Poissy. Ce n'est pas parce que nous en avons l'habitude que nous souhaitons voir se développer ce genre d'activité. La vigilance est de bon sens : les Achérois sont proches de nous, la ville d'Achères fait partie de notre intercommunalité,

Vigilance, enfin, quant à la qualité des matériaux qui seront entreposés sur le site. Nous avons bien sûr déjà obtenu des garanties quant à leur innocuité, mais nous serons très regardants sur le maintien de cette qualité des matériaux stockés. Aujourd'hui, par exemple, des camions de boues traversent notre ville, avec les satisfactions que vous pouvez imaginer, en termes d'odeurs en particulier. Ils viennent notamment d'Achères et se dirigent vers des dépôts situés sur le plateau des Alluets. Là non plus, nous ne souhaitons pas une aggravation.

Mais, nous faisons confiance à la Commission. Elle a largement entamé ses travaux, et un de ses rôles est de nous éclairer. J'ai participé à certaines séances, elle le fait très bien et les dossiers sont remarquablement faits.

Nous pensons également que seule une véritable économie qui fonctionne, une économie réelle, en redressement, en France et en Europe, peut contribuer à dynamiser une installation portuaire, de même qu'un aéroport et de même que d'autres installations liées au transport.

Le secteur du transport est un peu comme le secteur du bâtiment, c'est le thermomètre de l'économie. Il y a des choses que l'on n'a plus envie de voir. Si l'on parle ferroviaire, aujourd'hui, plus de mille locomotives destinées au fret sont stockées en Normandie, sans emploi. Certaines sont anciennes mais d'autres sont très récentes. C'est un très mauvais signe. On a « déchiré » (comme on dit) de nombreuses péniches, pendant de nombreuses

années, on a commis une sorte d'autodafé de nos moyens de transport du fret, tout au moins les transports non routiers. Il faut que cela cesse. Nous soutenons votre projet parce que nous pensons que c'est un acte de foi en l'avenir.

Nous écouterons bien sûr les intervenants qui se succèderont. Nous souhaitons que ce débat soit fructueux et nous vous remercions encore une fois de l'avoir organisé. Merci.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD :

Merci, M. le Maire adjoint.

LE DÉBAT PUBLIC

Un mot rapide sur ce débat public pour rappeler que si nous l'avons organisé depuis septembre c'est parce qu'un Maître d'ouvrage, Ports de Paris, a saisi comme le veut le Code de l'Environnement, la Commission nationale du débat public, qui a donc décidé d'organiser ce débat public.

Je voudrais rappeler aussi que ce débat public a lieu pendant la période 15 septembre au 15 décembre et que la réunion de clôture aura lieu à Andrésy le 2 décembre. La semaine prochaine, il y a une réunion à l'université de Cergy (le lundi 24). Jusqu'au 15 décembre, le public peut déposer des avis sur notre site, poser des questions, etc.

Je rappelle également qu'à l'issue de cette période, nous aurons, nous, Commission, deux mois pour rédiger un compte rendu – et pour le Président de la CNDP, dresser un bilan. Ensuite, le Maître d'ouvrage aura trois mois pour prendre sa décision, qui elle aussi sera publique. Tous ces documents étant publics.

Cela nous amène à une décision post-débat de la part de Ports de Paris, vers mi-mai l'an prochain.

Voilà ce que je voulais rapidement rappeler. Je passe la parole à Jacques ROUDIER, membre de la Commission, qui anime la rencontre.

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

Merci, Président. Bonsoir à tous. Le projet PSMO est un projet industriel, par conséquent ce qu'il sera dans l'avenir dépend aussi de la façon dont les acteurs économiques vont s'y implanter et le développer, sous la houlette bienveillante de Ports de Paris ; c'est pourquoi il nous a paru important de donner l'occasion aux acteurs économiques de s'exprimer sur ce projet. C'est l'objet de cette séance d'audition publique, dans laquelle tout le monde pourra intervenir, puisqu'elle est publique, mais dans laquelle la priorité est évidemment l'intervention de nos participants.

Il nous a paru important de porter l'éclairage sur quatre aspects :

- Une vision globale de l'activité de la zone et de son évolution, et de la région - c'est le réseau des Chambres de Commerce qui va le faire ;
- Le Grand Paris, qui est un des éléments structurants et une des grandes justifications du projet ;
- Nous ferons intervenir deux grands champs d'activités industrielles liées à ce projet :
 - celle des transporteurs fluviaux,
 - le secteur de la production des granulats et des produits dérivés, notamment le béton prêt à l'emploi.

Nous allons modifier un peu le programme par rapport à la diapositive qui vous est présentée. Il y aura une présentation rapide par le Maître d'ouvrage, puis interviendront les

quatre intervenants, à la suite les uns des autres ; c'est en conclusion que nous ouvrirons le débat et nous recueillerons les questions de l'ensemble de l'assistance.

Voilà ce qui est devant nous et je donne tout de suite la parole au Maître d'ouvrage, Ports de Paris.

Antoine BERBAIN, Directeur du Développement, Ports de Paris :

Bonsoir. Mariusz WIECEK, Directeur de l'Agence Seine Aval ; Marc REIMBOLD, Directeur du projet Port Seine-Métropole Ouest ; et moi-même, représentons ce soir le Maître d'ouvrage.

En introduction, quelques éléments rapides de présentation de Ports de Paris.

Comme vous le savez probablement, Ports de Paris est un établissement public de l'Etat, qui a pour mission de développer et de gérer les ports fluviaux en Ile-de-France, qu'il s'agisse de ports de marchandises ou de ports à passagers.

Par ailleurs, Ports de Paris est allié aux Ports maritimes de Rouen et du Havre, au sein d'HAROPA, afin de constituer un système portuaire complet, donc maritime et fluvial, au service des entreprises et des territoires de l'Axe Seine.

Quelques éléments généraux sur l'activité portuaire en Ile-de-France, qu'il me semblait important de rappeler en introduction aujourd'hui.

Il y a deux catégories d'activités sur les ports en Ile-de-France : les activités liées au transport de marchandises, et celles de transport de passagers.

Les ports à passagers

Les ports à passagers en Ile-de-France répondent aujourd'hui exclusivement à des enjeux et des attentes touristiques et de loisirs, et non à des besoins de déplacements.

Ils sont principalement localisés à Paris, où annuellement sept millions de personnes montent sur un bateau pour une visite touristique, un dîner, un verre. C'est donc une activité touristique importante, localisée à Paris ; pour autant, elle concerne aussi le territoire car également, environ 70 000 passagers par an font une croisière de plusieurs jours, sur des paquebots fluviaux, entre Honfleur et Le Havre, avec des escales, notamment les escales à Poissy.

Le transport de marchandises

La deuxième activité portuaire est liée aux marchandises, je veux parler des ports industriels, de logistique, et de commerce, qui servent aux entreprises qui ont besoin d'accéder au réseau fluvial, et au réseau ferroviaire naturellement, pour leurs approvisionnements ou leurs expéditions.

Plus de 20 millions de tonnes de marchandises sont manutentionnées sur les quais en Ile-de-France chaque année, il s'agit majoritairement de produits du BTP en provenance ou à destination d'entreprises, ou en provenance ou à destination des chantiers de construction. Il s'agit aussi de céréales, produites en Ile-de-France en grande majorité, transformées ou non, qui sont destinées à nos besoins locaux mais aussi à l'exportation, via le Grand Port Maritime de Rouen.

Il y a aussi les produits valorisables qui entrent dans des chaînes de recyclage, notamment le papier. On trouve aussi des marchandises diverses, que je ne citerai pas – il y en a un grand nombre – qui sont transportées soit en vrac, soit en conteneur, pour nos besoins locaux ou pour l'exportation.

Les emplois

En lien direct avec ces activités, on dénombre 20 000 emplois sur les ports en Ile-de-France, avec un total d'environ 600 entreprises implantées dans les ports. Il y a par exemple

8 000 emplois au port de Gennevilliers dans le domaine du BTP, de la logistique, de la valorisation, de l'agro-alimentaire et des services, avec 275 entreprises implantées sur ce port, qui est le principal port d'Ile-de-France et aussi la plus grande plateforme fluviale française.

Deuxième exemple, cette fois dans les Yvelines : il y a environ 1 000 emplois sur le port de Limay-Porcheville, dont des entreprises importantes spécialisées dans le traitement et la valorisation des déchets.

Voilà quelques éléments généraux sur l'activité portuaire en Ile-de-France.

Objet du débat

J'en viens spécifiquement à notre projet soumis au débat public : Port Seine-Métropole Ouest (PSMO).

Le projet de port soumis au débat est situé sur les communes d'Achères, d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine. Sa superficie totale est de 100 ha. Il est situé dans la plaine d'Achères, en rive gauche de la Seine, à l'ouest de la ligne du RER A, et il est conçu et proposé pour répondre à des besoins du secteur de la construction et des travaux publics et limiter le nombre de camions lié à l'exploitation des carrières en cours dans la plaine d'Achères.

Dans ce secteur, un autre projet de port, situé également dans la plaine d'Achères, mais lui, à l'est de la RN184, sur une superficie de 300 ha, a également été étudié, avec pour ambition de répondre à une autre filière économique : celle de la logistique. Pour autant, les conditions nécessaires sur la desserte routière n'étant pas remplies, ce projet n'est aujourd'hui pas d'actualité. Il n'est donc pas soumis au débat et devrait faire l'objet, le cas échéant, d'un débat spécifique.

Pour revenir au projet soumis au débat, les activités et les entreprises attendues pour s'installer sur PSMO sont principalement des entreprises du secteur de la construction. C'est une filière économique déjà très présente sur les ports en Ile-de-France, habituée à utiliser le transport fluvial, et qui va devoir faire face à une demande croissante de constructions pour répondre aux besoins locaux et aux besoins du Grand Paris qui, comme vous le savez, intègre un objectif de production annuel de 70 000 logements et la construction d'un nouveau métro de 200 km de long, le Grand Paris Express. Ces enjeux seront naturellement développés ce soir, notamment par les représentants de l'UNICEM et de la Société du Grand Paris.

Nous pensons donc – c'est le fondement du projet – que le projet de port répondant aux besoins du secteur de la construction est une opportunité pour fixer sur le territoire des emplois dans les années à venir, et s'inscrire dans l'élan économique du Grand Paris.

A quels autres objectifs PSMO a-t-il vocation à répondre ?

Il doit permettre naturellement – c'est son ADN – d'établir une chaîne logistique durable en utilisant le fluvial et le ferroviaire pour le transport des matériaux de construction, et il offre aussi la possibilité d'un réaménagement de la plaine d'Achères, qui aujourd'hui est à la fois une grande carrière dans sa partie ouest, donc une zone de production de matériaux de construction, mais aussi une zone inondable, avec les contraintes que cela génère, et dont le sol est pollué. C'est le fruit de l'épandage des eaux usées de l'agglomération parisienne, que vous connaissez.

Ces éléments font fondamentalement de la plaine un espace difficile à aménager et à valoriser pour le territoire et les habitants ; dès lors, le port est une opportunité de réaménagement.

Quelques éléments descriptifs de l'aménagement proposé.

Une carte vous est projetée, un plan de l'aménagement. L'idée principale proposée est de créer une darse, c'est-à-dire un bassin intérieur, pour réaliser toutes les opérations de

manutention, de chargement et de déchargement. Cela permet de préserver les berges de Seine de toute activité portuaire et donc de réserver les berges de Seine à d'autres usages, notamment la promenade.

Sur les 100 ha que représente la superficie du projet, il y a en définitive 50 ha de terrain d'activité à proprement parler, pour accueillir les entreprises et les emplois, mais aussi 17 ha d'espaces verts ou naturels et 15 ha environ de plan d'eau sous la forme de la darse. C'est donc un projet de développement économique, mais qui est aussi un espace ouvert sur son environnement.

Nous proposons en effet que le port soit ouvert aux habitants et aux riverains, avec une grande liaison depuis le centre d'Achères jusqu'à la Seine, passant au bout de la darse à l'ouest que nous appelons pour le moment l'avenue de l'Ecluse, avec au nord la berge de Seine ouverte et continue, et une passerelle qui surplombe l'entrée de la darse pour la continuité des circulations piétonnes et cyclables, et un parc naturellement ouvert au sud de l'aménagement.

Les activités économiques s'installent en bord de darse, pour celles qui sont les plus utilisatrices du transport fluvial ; les activités tertiaires et de service liées à l'activité portuaire, elles, s'installent dans la partie ouest, à proximité de cette liaison, l'avenue de l'Ecluse, et dans une plus grande continuité avec le centre-ville d'Achères.

Voilà les principes généraux de cet aménagement.

C'est un investissement public, porté par l'établissement public Ports de Paris, évalué à 110 M€ et pour lequel nous appellerons des cofinancements de la part de la Région dans le cadre du CPER, et de l'Union Européenne dans le cadre du Programme des Réseaux transeuropéens de Transport. Ce coût de 110 M€ inclut l'ensemble des aménagements présentés mais n'inclut pas pour autant les investissements privés à réaliser par les entreprises qui viendront s'implanter sur les différentes parcelles du port.

Calendrier prévisionnel sous réserve du débat public

Pour conclure, le calendrier du projet est naturellement conditionné à la suite qui sera donnée au projet à l'issue du débat.

Si la suite est positive, la concertation se poursuivra naturellement sur les études, avec un objectif de début des travaux en 2018 et des premières implantations en 2020.

Au regard du rythme actuel de libération des terrains par la carrière, l'aménagement portuaire pourrait être complet à l'horizon 2035-2040.

Je vous remercie pour votre attention.

(Applaudissements.)

Jacques ROUDIER :

Voici venu le temps de nos intervenants et je vais donner tout de suite la parole à M. François BELLINI, qui est élu à la Chambre de Commerce de Paris Ile-de-France et à la Chambre de Commerce de Versailles Yvelines. Vous avez la parole.

François BELLINI, Elu à la CCI Paris IDF et à la CCI Versailles Yvelines : Bonsoir à tous. Monsieur le Maire, Monsieur le Président de la Commission Particulière du Débat Public, et ses membres qui la composent, Messieurs les représentants du monde économique, Monsieur le Directeur Général de Ports de Paris, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs ;

Je suis heureux que la voix des entreprises soit entendue dans le cadre de ces débats publics sur le Port Seine-Métropole Ouest. Je vous remercie de nous avoir invités.

Ce projet, stratégique pour le territoire de la Vallée de Seine, s'inscrit dans l'ambition du Grand Paris porté par nos Chambres et contribuera au développement mondial d'une métropole du XXI^e siècle dotée d'une façade maritime.

Je vais vous faire part d'un certain nombre d'observations du réseau des Chambres de Commerce, qui tiennent en quatre points principaux.

- Port Seine-Métropole Ouest est un projet majeur du Grand Paris qui contribuera de manière décisive à sa réussite.

Nous saluons la réflexion commune engagée par la Société du Grand Paris et Ports de Paris pour mettre en place une chaîne logistique exemplaire, dans le cadre de ces chantiers d'infrastructures de transport et de logements.

Avec la construction du Grand Paris, ce sont en effet des millions de tonnes de matériaux de construction et de déblais qui devront être gérés.

Le choix d'aménager Port Seine-Métropole Ouest sur un site de carrières de granulats permettra d'assurer une meilleure utilisation des gisements locaux et d'optimiser les déplacements.

Ce projet contribuera donc à l'accélération du Grand Paris, dont il est fondamental de respecter le calendrier.

Le transport fluvial facilitera plus généralement la massification du transport de marchandises. N'oublions pas que la Seine dispose de 50 % de réserves de capacité.

A l'horizon 2025, il sera ainsi possible de diminuer le nombre de camions circulant chaque jour sur le réseau routier entre l'est de la plaine d'Achères et le port, notamment sur la RN184, vers l'A15 et sur la RD30.

- Le Port Seine-Métropole contribue donc à la réorganisation de l'activité logistique en Ile-de-France. Le réseau des ports franciliens est indispensable à l'approvisionnement de la métropole, mais aussi à son attractivité et à sa compétitivité.

Le coût, la congestion et les nuisances générés par le transport routier rendent plus que jamais nécessaire le développement du transport fluvial. Cependant, les ports existants, situés essentiellement à l'est, en Seine-et-Marne notamment, sont en voie de saturation et l'extension du port de Bruyères sur Oise, par exemple, ne suffira pas.

Port Seine-Métropole, par sa situation stratégique à l'ouest de Paris et la disponibilité de son foncier, constituera une infrastructure complémentaire au réseau existant, et favorisera le rééquilibrage de l'activité logistique entre l'est et l'ouest francilien.

Pour une parfaite réussite de ce projet, la gouvernance doit associer l'ensemble des parties prenantes et en particulier les acteurs économiques, tant au niveau local que régional.

Nous demandons également, dès la mise en service du port, la création d'une communauté portuaire pour instaurer un dialogue permanent de l'ensemble des acteurs du port : monde économique, collectivités locales, associations.

- C'est un levier pour le développement local de la Confluence Seine-Oise. Le Port Seine-Métropole doit favoriser le développement local et participer à l'amélioration du cadre de vie des habitants et de l'environnement des entreprises. C'est un élément fondamental pour nos Chambres de Commerce.

Pour ce qui est du développement local, plusieurs acteurs du territoire l'ont rappelé, la Seine-Aval a perdu 5 000 emplois industriels ces dix dernières années. L'aménagement du port sur ce site stratégique doit impérativement favoriser l'essor économique local et impulser une dynamique nouvelle en matière de création

d'emplois. Or, l'aménagement de la partie ouest de Port Seine-Métropole ne répond que partiellement à cette ambition. A partir de 2025, Ports de Paris estime la présence sur le site de 150 emplois pour la réalisation de l'aménagement du port et l'extraction, la transformation, la valorisation du granulat, soit 1,5 emploi à l'hectare, ce qui n'est pas suffisant.

A titre de comparaison, la réalisation d'une plateforme pour les containers sur la partie est permettrait de créer de 5 000 à 10 000 emplois. C'est seulement à terme que Port Seine-Métropole Ouest accueillera des activités urbaines et de service aux entreprises locales, créatrices de 500 à 1 000 emplois. C'est pour nous tardif et insuffisant pour compenser le déficit d'emplois sur le territoire de Confluence.

De même, les enjeux environnementaux et d'insertion urbaine du port doivent être pris en compte tout au long de la réalisation du projet car ils contribueront à sa durabilité et à son succès. Il constituera une vitrine du Grand Paris logistique, préservant le patrimoine naturel et valorisant le paysage, tout en limitant les nuisances sonores liées aux activités du port.

L'ouverture du projet sur la ville, à travers la réalisation de liaisons piétonnes entre la ville d'Achères et le port, devra permettre l'accessibilité du site au public.

- L'aménagement du site dans son intégralité est une condition de l'attractivité et de la compétitivité de la métropole parisienne.

Représentantes des acteurs économiques, nos Chambres de Commerce ne peuvent se contenter de la réalisation de la seule partie ouest. La capacité d'entraînement économique de Port Seine-Métropole tient à sa réalisation intégrale. La partie est de la plaine d'Achères - même si j'ai bien entendu que c'est un projet séparé et que cela peut faire l'objet d'une étude future - pourrait permettre de développer des activités diversifiées, insérées dans les grands flux logistiques internationaux et continentaux, grâce aux transbordements de containers.

Il existe un fort enjeu pour les entreprises franciliennes de concurrence et de captation des flux, de l'activité et de la valeur ajoutée liée à la logistique.

La réalisation de cet objectif est subordonnée à l'implantation de centres de distribution directement connectés au fer et à la voie d'eau, entre le Grand Port Maritime du Havre et l'Île-de-France. L'accessibilité routière et ferroviaire du port est donc une condition à la réalisation intégrale du projet.

En ce sens, nous demandons la réalisation à terme du bouclage de l'A104 dans le cadre du projet global. Ce n'est pas un préalable à Port Seine-Métropole.

Dans l'attente de sa finalisation, un effort doit être porté sur l'amélioration de la N184 et la réalisation d'un nouveau franchissement de la Seine.

Ce système logistique doit être appréhendé de manière large. La modernisation de la ligne de fret ferroviaire Serqueux-Gisors doit être réalisée en même temps que la Ligne Nouvelle Paris-Normandie car elle permettra de disposer de sillons supplémentaires pour acheminer des marchandises depuis Le Havre.

La création d'une gare de fret à Achères - Grand-Cormier, quant à elle, permettra d'assurer l'inter-modalité entre le ferroviaire et la route. Ces infrastructures routières et ferroviaires permettront à Port Seine-Métropole et plus largement aux territoires de Confluence, d'avoir un impact majeur sur le système logistique régional et d'améliorer la création de valeur ajoutée de la filière.

Pour conclure, les Chambres de Commerce d'Île-de-France et de Normandie sont favorables au projet de Port Seine-Métropole Ouest, mais la réalisation de la partie est, avec une accessibilité ferroviaire et une accessibilité routière adaptées, est à nos yeux indispensable pour la réussite globale du projet de développement économique.

Je vous remercie.

(Applaudissements.)

Jacques ROUDIER :

Merci beaucoup pour cette intervention. Il est temps que nous sachions enfin tout sur le Grand Paris, donc je donne la parole à Frédéric WILLEMIN, directeur de l'Ingénierie environnementale à la SGP.

Frédéric WILLEMIN, Directeur de l'Ingénierie environnementale, SGP :

Bonjour à tous. Le Président Gaillard a demandé que nous concentrons les propos sur les messages. Vous avez à l'écran le message principal : Port Seine-Métropole Ouest est pour le Grand Paris une belle opportunité, pour les chantiers du métro.

- Le Grand Paris Express

Le Grand Paris Express a déjà été un peu évoqué, avec un certain nombre d'objectifs, notamment en matière de lignes de transport. C'est ce qui a motivé la création d'un établissement spécifique, la Société du Grand Paris, composée aujourd'hui d'une centaine de personnes, et qui est chargée de la construction des lignes - ouvrages et installations fixes du métro -, de l'aménagement des gares et de l'acquisition du matériel roulant.

L'objectif est de faciliter les déplacements, notamment de banlieue à banlieue (ce qui explique que l'architecture des lignes soit en rocade principalement), d'alléger le trafic sur les lignes existantes de manière à éviter à un certain nombre de Franciliens de repasser par Paris pour aller de banlieue à banlieue, favoriser l'égalité entre les territoires, puisque l'accès aux transports est évidemment un moteur essentiel en termes d'accès à l'emploi. Donc, il offre de ce point de vue un accès renforcé à un certain nombre de centres économiques, qu'il s'agisse de pôles d'affaires, de centres hospitaliers ou de centres universitaires.

Pour le Grand Paris Express aussi, il y a eu un débat public, et même deux débats publics : l'un porté par l'Etat et l'autre, porté par le Conseil régional, avec deux projets qui étaient majoritairement convergents et qui ont permis d'aboutir à l'élaboration du tracé du Grand Paris Express, début 2011, qui se concrétise par un schéma d'ensemble approuvé par décret.

En voici une représentation assez globale, puisque vous avez là à l'écran le nouveau Grand Paris des transports, qui comporte non seulement la création de quatre lignes nouvelles : 15, 16, 17 et 18, mais également la modernisation du réseau existant, avec la prolongation de certaines lignes de métro, de tramway et de RER.

Pour situer les choses, le projet concernant les nouvelles lignes de métro porte sur un montant d'un peu plus de 22 milliards d'euros, tandis que 12 milliards d'euros sont consacrés à l'amélioration du réseau existant. Donc, tout n'est pas dévolu à la création de nouvelles lignes.

- La réalisation du projet - Enjeux et stratégie

Pour ce qui est des enjeux et de la stratégie de notre projet :

Quatre lignes nouvelles de métro, 200 km, des horizons de mise en service étagés selon les lignes entre 2019 et 2030, avec naturellement de nombreux chantiers qui seront conduits en parallèles. "

C'est le ou un des principaux sujets qui nous intéressent ce soir, voici le point de vue de la SGP avec la projection, sur une dizaine d'années, d'environ 40 millions de tonnes de déblais, ce qui représente une augmentation de 10 à 20 % de la production annuelle des déchets en Ile-de-France, puisque l'on est aujourd'hui sur une production annuelle de l'ordre de 30 millions de tonnes. 40 millions de tonnes sur une dizaine d'années, ce sont 4 millions

de tonnes par an. Cela impose évidemment une gestion anticipée et optimisée des déblais en question.

Le réseau est essentiellement souterrain. Les déblais seront des terres excavées à une profondeur d'une vingtaine de mètres, qui sera la profondeur moyenne des lignes souterraines, et il y aura aussi des terres excavées pour pouvoir construire la soixantaine de gares consécutives du Grand Paris Express.

Pour construire ces lignes de métro, nous avons besoin d'excaver des déblais mais nous avons besoin aussi de matériaux, en particulier de voussoirs, qui sont les éléments constitutifs de l'armature du tunnel. Le Grand Paris Express a besoin de granulats, de béton prêt à l'emploi.

L'anticipation au cœur de la stratégie

Nous cherchons à anticiper tous ces sujets et en particulier à identifier les sites qui permettront d'accueillir les terres extraites pour notre projet, l'objectif étant en premier lieu de pouvoir les valoriser dans des projets d'aménagement, ou de répondre à des besoins du BTP et le cas échéant, de pouvoir stocker un certain nombre de déchets, notamment quand leur qualité ne permettra pas une valorisation satisfaisante, dans des installations dévolues à cet effet.

Il y a donc, au fil de l'avancement des études, un certain nombre de travaux pour caractériser la qualité de ces déblais.

La volonté de recourir au transport fluvial

Il faut avoir aussi à l'esprit que très en amont, la Société du Grand Paris a établi un Schéma directeur d'évacuation des déblais, avec des orientations stratégiques, l'une d'entre elles étant précisément de privilégier les modes de transport alternatifs à la route, donc le fluvial et le ferroviaire, pour limiter les nuisances.

Très concrètement, quatre plateformes fluviales sont déjà prévues sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris. Une convention spécifique a été signée entre la SGP et Ports de Paris pour mettre en œuvre cette orientation stratégique. Aujourd'hui, on peut estimer à 20 % de la totalité du Grand Paris Express le pourcentage qui pourra être évacué par voie d'eau.

L'opportunité de PSMO pour les chantiers du Grand Paris Express

L'offre de Port Seine-Métropole Ouest nous intéresse à double-titre :

- Tout d'abord, parce que c'est un site d'approvisionnement en sable et en granulats qui contribuera à la fabrication des matériaux pour les lignes du métro du Grand Paris Express ;
- Naturellement, parce qu'il y a là un site de valorisation de déblais, à travers le remblaiement de carrières, qui est embranché à la voie d'eau et directement accessible depuis nos futurs chantiers.

Les calendriers sont tout à fait cohérents entre le projet et de Port Seine-Métropole Ouest et nos chantiers de lignes de métro.

Voilà le propos principal que la SGP souhaitait vous tenir ce soir et que vous pouvez retrouver dans un cahier d'acteur établi particulièrement à cet effet.

Je vous remercie.

(Applaudissements.)

Jacques ROUDIER :

Merci beaucoup. Vous avez tous compris que Port Seine-Métropole Ouest était un port dédié aux matériaux du BTP et à leur première transformation, donc il était important de faire intervenir ceux qui travaillent ces matériaux.

Je passe la parole à M. Bruno HUVELIN, qui est le président de l'UNICEM Ile-de-France

Bruno HUVELIN, Président de l'UNICEM Ile-de-France :

Merci. Bonsoir à tous. Un mot rapide sur la partie UNICEM. C'est une association professionnelle qui réunit l'ensemble des industries des carrières et des matériaux de la construction. On retrouve à ce titre-là les producteurs de granulats (UNPG) et le Syndicat national du béton prêt à l'emploi (SNBPE).

La région Ile-de-France

En termes de matériaux, chaque année, l'Ile-de-France consomme environ 30 millions de tonnes de granulats. Une partie de ces 30 millions de tonnes est produite sur place – environ 16,5 millions.

Parmi ces 16,5 millions de tonnes il y a un peu plus de 5 millions de tonnes de granulats recyclés. Nous verrons tout à l'heure l'usage qui peut être fait de ces matériaux.

Bien sûr, l'Ile-de-France ne suffit pas à sa propre production, elle importe pour cela 13,5 millions de tonnes, avec une tendance à l'éloignement de ses sources, mais avec l'utilisation bien évidemment du transport fluvial dans cette partie-là.

Ces granulats servent en grande partie (10 millions de tonnes environ) à fabriquer 5,5 millions de mètres cubes de béton prêt à l'emploi qui sont utiles pour l'ensemble des ouvrages traditionnels : logements, hôpitaux, écoles, routes, etc., toutes les infrastructures que l'on peut utiliser au quotidien.

L'UNICEM représente un certain nombre d'emplois en France, et notamment en Ile-de-France :

- Environ 130 entreprises ;
- 6 000 salariés en direct - pour comptabiliser l'ensemble des intervenants dans la chaîne il faut multiplier par 3 ou 4, ce sont donc 18 à 20 000 personnes qui sont concernées au quotidien par cette industrie ;
- Un chiffre d'affaires d'un peu plus de 1,6 milliard d'euros ;
- Et surtout, 120 sites de production de granulats et un peu plus de 100 sites de béton prêt à l'emploi.

C'est donc une industrie qui utilise beaucoup de main d'œuvre.

L'Ile de France, une région atypique

En termes de matériaux, l'Ile-de-France est très atypique.

- ✓ Bien sûr, la notion de décalage est très prononcée entre les zones de production de matériaux et la zone principale de consommation, qui est intra-muros, d'où l'utilisation de la voie d'eau.
- ✓ Une forte dépendance aux autres régions. Vous avez vu tout à l'heure que la dépendance de granulats importés est d'environ 45 %. C'est la région de France qui importe le plus vis-à-vis des autres régions.
- ✓ Une prépondérance de l'utilisation des matériaux dans les bétons prêts à l'emploi, pour les usages traditionnels.

Enfin, deux points importants :

- ✓ L'importance des matériaux recyclés, avec un développement de plus en plus fort ces dix dernières années, qui va se poursuivre puisqu'un tiers à peu près des consommations sont faites avec ces produits-là ;
- ✓ L'importance de la voie d'eau a été rappelée à plusieurs reprises, y compris par les intervenants précédents, concernant le transfert de ces matériaux au lieu de consommation.

Les principaux chiffres du transport fluvial régional

En termes de chiffres du transport fluvial, j'ai bien noté tout à l'heure le message de M. le Maire adjoint, sur l'importance de cette partie-là, mais il faut savoir que nous en faisons déjà une grande part. M. BERBAIN parlait tout à l'heure de 20 millions de tonnes de transport fluvial utilisé sur l'Ile-de-France, il y en a déjà 9 millions qui sont concernées par les granulats.

360 000 trafics de poids lourds sont ainsi évités, mais pour avoir des barges et des péniches qui servent au transport fluvial, il faut évidemment des installations qui utilisent des granulats, qui soient au plus près de la voie d'eau.

C'est le cas avec 70 % des installations régionales, notamment au niveau des centrales de BPE, les unités de production qui sont à 90 % en voie d'eau, soit « bord à quai », soit à proximité immédiate de la voie d'eau.

Une ville qui vit, c'est une ville qui construit, mais c'est aussi une ville qui déconstruit. Cela a été évoqué dans le cadre du Grand Paris, des matériaux tous les ans sont utilisés (pas forcément des déblais) pour réaménager. Ils s'élèvent à environ un million de tonnes de déchets de BTP, évacués par voie d'eau depuis le centre de la capitale, par l'intermédiaire des petits ports intermédiaires.

Les matériaux recyclés

Les matériaux recyclés sont une partie prenante de plus en plus importante de notre industrie. A ce jour, on compte pratiquement 60 installations de recyclage. La grande particularité de ces matériaux est que compte tenu de la faible valeur ajoutée, il faut absolument être le plus proche possible de l'utilisation. Ce sont à ce jour 5,3 millions de tonnes de matériaux recyclés qui sont consommées, chaque année.

L'Ile-de-France est, avec le Nord, la région qui consomme le plus ces matériaux recyclés et qui recycle le plus de matériaux, au niveau de la profession.

On a déjà évoqué cette utilisation de granulats recyclés. A ce jour, elle est essentiellement dans le domaine des travaux publics et l'usage routier. De plus en plus, on essaie de la faire évoluer, et les normes s'y prêtent de plus en plus, pour faire intervenir entre autres ces matériaux directement dans le BPE et dans les ouvrages de tous les jours.

A ce titre, il existe un projet, Recybéton, sur lequel bon nombre d'acteurs travaillent, pour la valorisation de ces produits recyclés. Un premier chantier se fera mi-2015, avec du BPE, sur l'est parisien.

L'impact du Grand Paris

M. WILLEMIN a parlé du Grand Paris. Pour mettre quelques chiffres sur ce projet :

On a chiffré uniquement le passage de 40 000 à 70 000 logements par an, qui se traduit par :

- 4,7 millions de tonnes de granulats en plus,
- 2,6 millions de mètres cubes de consommation de BPE.

Si l'on traduit cela en chiffres tels que nous les avons actuellement, en termes de dépendance, cela veut dire :

- 2,6 millions de tonnes de granulats produits en plus sur l'Ile-de-France.

Dans le même esprit, ramené à la production à l'heure actuelle, et notamment sur l'axe Seine amont et aval, cela se traduit par :

- 1,7 million de tonnes nécessaires pour répondre au seul usage des 30 000 logements supplémentaires que l'on peut avoir à ce jour.

Pour cela, il faudra – je l'ai dit – importer un peu plus. C'est tout de même un peu plus de 2 millions de tonnes. On fera notamment appel aux régions qui actuellement cotisent dans ce domaine-là, à savoir la Normandie et essentiellement le Nord/Picardie.

La problématique particulière liée aux déchets du BTP

On l'a évoqué avec le Grand Paris, on aura besoin d'exutoires et surtout de valorisation, le plus largement possible, de ces terres excavées. Pour cela, on a besoin d'une logistique, et de renforcer cette partie fluviale.

Nous avons vu les chiffres concernant le grand réseau, tout à l'heure : environ 40 millions de tonnes de déblais supplémentaires.

La démolition, qui prend un essor de plus en plus fort, viendra accroître cette demande également.

Les contraintes à prendre en compte

Il y a cinq contraintes à prendre en compte :

- Des besoins supplémentaires en granulats, de l'ordre de 100 millions de tonnes en 20 ans ; j'ai évoqué uniquement les logements mais si l'on regroupe l'ensemble des infrastructures, comme le Grand Paris le prévoit, c'est à peu près ce chiffre qu'il faudra évoquer.
- Evidemment, la volonté est inscrite au Schéma des carrières de ne pas aggraver la dépendance de l'Ile-de-France pour ses approvisionnements, ce qui veut dire que l'on devra continuer à développer le transport fluvial pour alimenter, et pour importer des régions voisines.
- La nécessité de favoriser la massification du transport des matériaux pour limiter les problèmes de circulation, en favorisant le transport fluvial, est une de nos priorités dans les années à venir, au niveau de la profession des matériaux.
- Les évacuations des déblais du BTP qui iront forcément croissant, indépendamment du Grand Paris, vont alimenter fortement ce volume et seront une source assez importante de matériaux à venir.

Pour toutes ces raisons, il est nécessaire de prévoir l'implantation de nouveaux sites de transit et de production de matériaux en Ile-de-France (granulats et BPE) et de les positionner, évidemment judicieusement, au regard des contraintes d'approvisionnement, pour permettre d'atteindre les objectifs du Grand Paris et minimiser autant que faire se peut les impacts, notamment en favorisant le transport fluvial.

De ce point de vue, vous pensez bien que créer une Plate-forme multimodale à Achères, au confluent des voies fluviales nord et ouest, répond tout à fait à cette nouvelle problématique. Merci.

(Applaudissements.)

Jacques ROUDIER :

Merci beaucoup. Enfin, il ne saurait y avoir de port fluvial sans des transporteurs. M. Didier LÉANDRI, président du Comité des Armateurs Fluviaux, va maintenant intervenir.

Didier LÉANDRI, Président Délégué Général du Comité des Armateurs Fluviaux :

En définitive, ceux qui parlent le mieux du transport fluvial, ce sont les clients, ce sont les aménageurs, je ne vais faire là que conforter les analyses et les points de vue qui viennent d'être exprimés très brillamment par les uns et par les autres.

M le Maire adjoint, M. le Président de la Commission particulière, merci de nous donner l'occasion de nous exprimer. M. le Directeur Général de Ports de Paris, Maître d'ouvrage, merci d'avoir permis que ce projet puisse passer ou puisse prochainement passer du rêve à la réalité, en tout cas c'est le souhait des armateurs fluviaux, chers amis.

Je vais commencer par une petite leçon de choses, passez-moi l'expression, savez-vous que le réseau des voies navigables françaises est le plus étendu d'Europe ? 8 500 km de voies navigables. Savez-vous que 1 litre de carburant permet de transporter 1 tonne de marchandises sur 20 km par la route seulement, 80 km par le rail et 104 km par la voie d'eau ? En termes d'équivalences, un convoi fluvial représente de 220 à 250 camions. Enfin, savez-vous que le coût du transport fluvial est, sur moyenne distance, inférieur à celui de la totalité des autres modes de transport ? Le rapport est de 1 à 3 avec le transport ferroviaire et de 1 à 10 avec le coût du transport routier, pourtant la part de marché du transport fluvial en France est inférieure à 4 %. Il y a là une sorte de paradoxe français, un de plus probablement, alors pourquoi un tel écart ? Tout simplement parce que nous ne nous sommes pas, par le passé, donné les moyens de développer le transport fluvial, nous avons pris d'autres options, l'option du tout routier, l'option du transport ferroviaire, du monopole public. Nous nous sommes abstenus ou nous avons changé de cap à l'heure où nous pouvions dans ce pays prendre un certain nombre de décisions fortes. Le meilleur exemple de cette non-décision, c'est l'abandon du canal Rhin-Rhône il y a une vingtaine d'années.

Les choses ont bien changé depuis. On pouvait donner pour mort le transport fluvial il y a 20-25 ans, c'était quelque chose de marginal ; on évoque souvent cette image d'Épinal de l'Homme du Picardie, plus loin à l'est du batelier de la Volga. Aujourd'hui, la période est au renouveau. Le transport fluvial se développe considérablement, aujourd'hui la filière du transport fluvial en France, qui inclut le secteur du transport stricto sensu, c'est à peu près 1 200 entreprises, plus de 12 000 emplois et plus de 1,5 milliard de chiffres d'affaires. Si j'ai bien suivi l'intervention du Président HUVELIN, c'est approximativement le poids économique de la filière du granulat. C'est la partie visible de l'iceberg, parce qu'autour de ce cœur de métier de la filière fluviale, il y a d'autres choses, mais il n'y a pas le secteur du transport fluvial pour compte propre qu'il faut encore ajouter à ces chiffres et il n'y a pas une filière sur le dossier qui nous occupe aujourd'hui, tout à fait adjacente, la plaisance fluviale, qui participe à l'économie du transport fluvial en France, et ce de plus en plus.

Depuis 1997, la progression du tonnage réalisé par la voie d'eau est de 40 %, nous sommes aujourd'hui sur une tendance un peu plus faible, la progression annuelle est de 1 à 4 %. La crise économique est passée par là mais sachez qu'en 2013, le transport fluvial est le seul mode de transport terrestre à avoir vu sa part de marché progresser au côté du routier et du ferroviaire. Nous sommes véritablement à un tournant du développement et de la vie de ce secteur économique.

Pourquoi un tel renouveau ? Tout simplement, la prise en compte devenue obligée, inéluctable, du développement durable dans tous nos choix et principalement dans le choix des industriels. Nous avons vu les engagements de la filière granulats à l'instant, la relance des ports français qui impose, compte tenu du gigantisme des navires, d'avoir des voies de communication terrestres massives en entrée et en sortie des ports - c'est ce que l'on appelle l'arrière-pays des ports - et, disons-le, la désaffection progressive du transport ferroviaire dont il ne faut pas se réjouir mais qui a permis d'offrir des débouchés au transport fluvial. Plus récemment, cela a été dit, un nouvel élan a été donné par les pouvoirs publics avec le projet de canal à grand gabarit Seine-Nord, tout à fait fondamental à terme jusque, et y compris, sur le projet qui nous occupe.

La reconquête des berges et le regard un peu différent des territoires à l'égard de cette richesse naturelle que constitue le transport fluvial a fait le reste. C'est bien dans ce dernier

registre que se place le projet Port Seine-Métropole Ouest. Évidemment, de la même manière qu'il ne peut pas y avoir de transport ferroviaire sans gare, il ne peut pas y avoir de transport fluvial sans port. C'est une évidence mais au vu des erreurs du passé, j'en ai mentionné certaines, il semble ô combien utile de le rappeler. Or nous manquons de ports, y compris en Île-de-France dont nous pensons toutes et tous qu'il s'agit d'un territoire largement desservi, ce n'est pas tout à fait le cas. Quand on regarde la carte des ports, je parle sous le contrôle du Directeur Général, on voit que Paris intra-muros est assez bien desservi, que la partie Est est desservie et qu'à l'Ouest il n'y a pas de proportions claires entre le niveau de l'activité économique et le nombre de points de desserte sur le fleuve. Il faut absolument compléter cette géographie des ports par Port Seine-Métropole Ouest. Nous sommes ici, je le disais, à un point de concentration extrêmement important de l'activité économique et nous sommes également à un carrefour dans un sens vers Le Havre, dans l'autre vers Paris, nous sommes également au débouché du futur canal Seine-Nord-Europe.

Vous avez une richesse sur votre territoire, c'est probablement la dernière implantation portuaire aux portes de Paris et vous êtes au carrefour de l'Europe avec demain ce projet Seine-Nord. Autrefois dédié à l'industrie, votre territoire peut devenir une zone à forte implantation de services logistiques, avec un fort accent mis sur le développement durable.

Je complète ce qui était dit en rappelant que le transport et la logistique sont des secteurs qui emploient, qui n'ont jamais cessé d'employer même au plus fort de la crise et comme il est d'usage de le rappeler, ces emplois sont non-délocalisables, autrement dit avec un ancrage territorial durable et fort.

J'en terminerai en vous disant que vous avez des partenaires fiables, des partenaires industriels à la fois sur le plan technique et sur le plan économique avec Ports de Paris, avec certains des fleurons de la filière des granulats, Cemex, GSM, Lafarge, des entreprises de logistique dont font partie les armateurs fluviaux qui sont partie intégrante de cette grande filière d'avenir qu'est la logistique fluviale.

Ce projet est financé, il a un vrai sens économique, je suis tout simplement venu, mais comme l'ensemble des intervenants, vous dire de ne pas passer à côté. Il est tout à fait essentiel pour les acteurs économiques que nous représentons, et nous vous donnons rendez-vous pour couper le ruban dans quelque temps avec le Maître d'ouvrage. Je vous remercie de votre écoute.

(Applaudissements.)

Jacques ROUDIER :

Merci beaucoup, voilà qui clôt le cycle des interventions des acteurs économiques. Je remercie les quatre intervenants pour la richesse d'informations que contenaient leurs présentations. Maintenant le moment est ouvert de vous donner la parole en prenant les questions qui vous brûlent les lèvres. Qui souhaite ouvrir le feu de cette partie de notre séance ? Monsieur !

Patrick MEUNIER :

Au nom de la ville de Poissy, je me permets cette question. Nous sommes sollicités par des entreprises spécialisées dans la construction de merlons de protection contre le bruit qui nous indiquent que les produits utilisés vont aussi provenir des travaux du Grand Paris. Je n'en doute pas et je voulais savoir si ces entreprises sont intéressées par des sites dans la banlieue ouest et vers l'ouest de Paris puisqu'elles ont reconstitué des paysages à l'aide de merlons plutôt dans l'est et dans le sud de l'Île-de-France, et ont beaucoup de mal à trouver des sites sur l'ouest. Je me demandais s'il pouvait y avoir un lien entre l'alimentation de certaines constitutions de merlons, je pense à l'autoroute A13 sur notre secteur, avec le port, c'est un exemple. Peut-on imaginer que les extractions qui sont accumulées dans votre projet de port seraient réutilisées ? Y a-t-il un lien technique possible, même si aujourd'hui on formule une hypothèse, entre ce port et la constitution de merlons en banlieue ouest ?

Jacques ROUDIER :

Merci. Avez-vous un commentaire côté Ports ?

Marc REIMBOLD :

Oui. Port Seine-Métropole Ouest comportera ce que l'on appelle un quai à usage partagé, c'est un site qui n'est pas attribué à une entreprise en particulier mais qui peut permettre tous types de transbordements, y compris pour des chantiers ou des alimentations de déblais qui ne seraient pas directement sur Port Seine-Métropole Ouest. Si, et c'est bien le cas, le site de Port Seine-Métropole Ouest, ne peut accueillir tous les déblais du Grand Paris Express une partie des matériaux pourrait servir aussi à l'ouest de Paris et transiter par ce quai à usage partagé. C'est un outil au service du territoire, y compris dans le domaine des déblais.

Jacques ROUDIER :

Une autre question ? Madame, s'il vous plaît !

Danièle BOURÉ, Conflans :

Je fais partie de l'Association ARJ Conflans, nous sommes déjà intervenus lors des précédents débats et je voulais vous faire part de mon étonnement ce soir. C'est la première fois que j'entends dire que le Port Ouest ne se fera que s'il est fait dans son intégralité, c'est à dire avec l'Est, avec l'A104 relancée, avec le projet des 25 trains de fret supplémentaires par jour sur la ligne Serqueux-Gisors. Quand on vous entend, on a très peur, on se dit que l'A104 qui était arrêtée va être relancée puisque l'Est ne peut se faire qu'avec l'A104, c'est ce que l'on a entendu la semaine dernière, pour les accès camions et le déchargement du fret. Je ne sais pas comment vous l'expliquer, mais ce soir je suis un peu interloquée par ce que je viens d'entendre. Nous venons d'entendre quatre intervenants dont le dernier a dit que l'on allait couper le cordon. Cela me fait quand même très peur, on dirait que tout est finalisé, tout est bouclé, et que si l'on ne fait que l'ouest pour l'instant, il est acquis que le reste se fera dans la foulée sans notre intervention.

Jacques ROUDIER :

Je crois que les choses n'ont pas été assez clairement exprimées. Sur le dernier point, je rappellerai, et je pense que nous l'avons dit à chacune de nos séances, que la règle du jeu du débat public est que ce qui est mis en débat est un projet et à l'issue du débat, il appartiendra au Maître d'ouvrage de prendre une décision, que cette décision peut être de faire le projet comme il est prévu, peut être de faire le projet en le modifiant substantiellement et peut être aussi de ne pas faire le projet. La vie de la Commission nationale du débat public montre qu'au travers des différents projets, de l'ordre des deux tiers ont été substantiellement modifiés ou abandonnés, par conséquent celui-ci est un débat public qui participe de cette logique et de ces conditions. Il appartiendra, selon le calendrier qui a été dit, au Maître d'ouvrage d'indiquer sa décision le moment venu, c'est-à-dire au mois de mai.

Sur le lien entre Port Seine-Métropole Ouest et les différents équipements qui ont été mentionnés, peut-être le Port peut-il rappeler ce qui a été là-aussi dit un certain nombre de fois et qui n'a pas été, me semble t-il, contredit aujourd'hui.

Marc REIMBOLD :

Antoine l'a rappelé tout à l'heure, on est bien sur Port Seine-Métropole Ouest qui est un port orienté vers les travaux publics et la construction, qui fait 100 ha et qui est lui-même plutôt à l'origine d'une diminution du nombre de camions. Avec ce qui est aujourd'hui autorisé par l'arrêté préfectoral, à l'ouest de la RN184, on pourra diminuer le trafic de 65 camions par jour si l'on construit le port. De la même manière, à l'issue du gisement, il est prévu de faire des

approvisionnement par la voie d'eau et si le canal Seine-Nord était réalisé, une part significative pourrait venir du nord de la France par le canal mais nous avons aussi prévu de faire appel à la voie ferrée pour cette partie-là à hauteur de 1 à 2 trains par jour. C'est bien ce qui a été exprimé. Nous avons ensuite rappelé que dans le Schéma directeur de la région Île-de-France, il est prévu, sous conditions, la possibilité de créer une plateforme plutôt orientée vers la logistique longue distance et associée aux conteneurs, un autre équipement, mais c'est bien sous conditions. Tant que les conditions, que ce soient celles qui sont en relation avec Serqueux-Gisors ou celles qui concernent la desserte routière, ne sont pas réalisées, c'est un projet qui n'existe pas. Si les conditions sont réalisées, il y aura une nouvelle concertation, probablement sous la forme d'un débat public et cette question sera posée à nouveau au territoire. Rien n'a changé mais nous avons constaté comme vous que les acteurs économiques souhaitent, c'est leur expression, la réalisation de cette deuxième partie, mais clairement, ce n'est pas ce qui est mis au débat public depuis le début.

François BELLINI :

Si je peux me permettre, ce qui a été dit très clairement, c'est que les Chambres de Commerce sont totalement favorables au projet tel qu'il est aujourd'hui, sans aucun préalable. Nous nous sommes demandé quel serait l'enjeu pour le développement économique du territoire. Veut-on qu'il y ait du travail, à terme, pour nos enfants qui seront sur place ? Si c'est le cas, nous aurons besoin, à terme, d'avoir des structures routière et ferroviaire adaptées. C'est tout ce que nous avons dit.

Jacques ROUDIER :

Merci. Monsieur.

Rémy VINCENT, Conflans-Sainte-Honorine :

Pour répondre à ce monsieur, le fret, c'est bien, mais si on pouvait avoir du fret qui ne fasse pas de bruit, ce serait mieux. Concernant tous les autres transports qui sont en train d'être développés, pour le transport routier, le nécessaire a été fait pour qu'il ne fasse pas de bruit, le transport fluvial ne fait pas de bruit, par contre le ferroviaire, c'est une horreur. Je voudrais que tous ces messieurs fassent remonter très haut que nous souhaiterions que soit développé du fret qui ne fasse pas de bruit. On sait le faire mais on ne veut pas s'en donner les moyens. Dans tous vos futurs projets, vous parlez beaucoup de fret, dites : du fret qui ne fasse pas de bruit. Merci.

Jacques ROUDIER :

Merci. Une autre intervention ?

Bertrand IOOSS, Poissy :

J'habite juste à côté, je suis venu voir ce qui se passe, je ne représente que moi. Je voulais savoir si vous aviez fait des prévisions sur le transport fluvial à terme et s'il y a des limites, notamment au niveau de la traversée du centre de Paris. C'est peut-être une question idiote mais je la pose.

Jacques ROUDIER :

Il n'y a pas de questions idiotes dans un débat public. Merci.

Marc REIMBOLD :

Je voudrais dire un mot sur le fret ferroviaire et après je parlerai des bateaux. Pour les trains qui sont prévus sur Port Seine-Métropole Ouest après l'extinction de la carrière, nous avons privilégié et regardé avec RFF la possibilité d'utiliser les heures creuses de journée. Certes, un train de marchandises fait toujours du bruit mais c'est un bruit qui est notoirement moins

perçu le jour que la nuit, et pour nous il est essentiel que les trains qui viendraient desservir Port Seine-Métropole Ouest à terme soient des trains diurnes.

En ce qui concerne la capacité de la voie d'eau et nos prévisions de transport pour Port Seine-Métropole Ouest, bien que les trafics soient très importants, vous avez compris que les bateaux eux-mêmes sont très performants puisqu'un seul convoi poussé peut être équivalent à 250 camions, donc une file de 4 km quand ils sont à l'arrêt, un peu plus quand ils sont en mouvement sur l'autoroute ou de trois à quatre trains complets pour une longueur de plus de 1 km. De fait, les convois de bateaux ont une très grande capacité et le nombre de bateaux, sachant qu'ils seraient chargés à la fois l'aller et au retour, serait de deux à quatre convois par jour. C'est une très forte massification qui entraîne un nombre très faible de bateaux. La navigation sur la Seine s'organise avec un transit important qui peut aller depuis le Port du Havre et remonter jusqu'à Montereau, voire Nogent-sur-Seine, ou également sur l'Yonne. Mais en ce qui concerne une part tout à fait significative du trafic, il nous a été rappelé que 9 millions de tonnes concernent les travaux publics ; il y a des gisements de granulats aussi bien à l'amont qu'à l'aval de l'agglomération parisienne et donc le trafic transitant par Paris pour ces matériaux-là, qui représentent une part tout à fait significative du trafic, est limitée à sa plus simple expression. Les carrières de l'est approvisionnent l'est de l'agglomération parisienne, et réciproquement pour l'ouest. Il est vrai que les capacités de passage dans Paris sont moindres qu'en section courante mais elles restent tout à fait significatives et présentent encore un grand potentiel de développement, nous sommes très loin de la saturation. De plus, comme nous l'avons déjà dit, nous ne sommes pas obligés pour tous les trafics de traverser Paris.

Jacques ROUDIER :

Bien, merci beaucoup. Y a-t-il d'autres questions ? Monsieur, s'il vous plaît !

Luc LEVASSEUR, responsable du COPRA pour Poissy :

J'ai plusieurs questions. Pour le Grand Paris, vous avez dit que 20 % des déblais seraient évacués par voie d'eau. Comment transportez-vous les 80 % restants ?

Tous les déblais qui vont arriver à Port Ouest à Achères vont-ils arriver par bateau ou une partie arrive-t-elle déjà par camion ?

Tant que la darse de Port Ouest n'est pas construite, actuellement nous sommes dans une période d'exploitation de la carrière, donc les granulats sont sortis, sont-ils expédiés par voie d'eau puisqu'il n'y a pas de quais ? Sont-ils sortis par camion ? Comment reviennent les déblais pendant toute cette période jusqu'à la mise en service du port ?

J'aimerais que tout ce panorama-là soit un peu mieux expliqué.

Jacques ROUDIER :

Merci. Je vais d'abord passer la parole à Monsieur Frédéric WILLEMIN, puis le Port prendra le relais.

Frédéric WILLEMIN :

Vous l'avez bien noté, une partie des déblais pourra être évacuée par voie fluviale, pour ce qui est de l'autre partie, la voie ferroviaire - on en revient au fret - sera également valorisée. C'est difficile, on a quelques projets en tenant compte évidemment du réseau actuel, de la possibilité d'implanter des installations terminales embranchées et de disposer de sillons pour pouvoir évacuer les déblais par train. Personne ne vous cachera que c'est une solution qui n'est pas simple parce qu'on est en petite couronne et il ne faut pas que l'évacuation des déblais, que le fret, vienne pénaliser le transport de voyageurs qui est prioritaire. Quant à l'autre partie, elle sera évacuée par voie routière et il y aura du cas par cas, c'est l'objet de nombreuses questions et de discussions dans les réunions publiques qu'anime la Société du

Grand Paris. Il y en a une en ce moment même sur la commune de Sevrans, ce sont des questions posées par les riverains, c'est normal et il y a une recherche de minimiser les nuisances. Cela joue sur les horaires de circulation des trains, sur la détermination des itinéraires de manière très précise, site par site, au niveau des gares en particulier, pour pouvoir rejoindre le plus rapidement possible le réseau structurant, autoroutier en particulier.

Voilà la démarche menée par la Société du Grand Paris, elle n'est pas menée à terme puisque les projets sont en train de s'élaborer, ils sont plus ou moins avancés selon les tronçons mais en tout cas, c'est la logique qui est suivie par la Société du Grand Paris.

Marc REIMBOLD :

Comment est exploitée actuellement la carrière qui est sur le site ? Cette carrière a une capacité annuelle de 600 000 tonnes, elle pourrait monter, si les besoins du Grand Paris le justifiaient, jusqu'à 1 million de tonnes par an, avec l'arrêté préfectoral existant. Une partie part déjà par la voie d'eau sur un quai provisoire pour lequel Voies Navigables de France a donné une autorisation très temporaire dans l'attente de la construction du port. Dans le même groupe financier 200 000 tonnes de matériaux partent du groupe Italcementi, donc la société GSM l'envoie vers des centrales à béton de petite couronne. Une partie, un tiers je pense, part vers la société voisine, la société Le Foll, qui dessert du béton pour la Confluence donc dans des camions-toupies ; c'est certes un trafic routier mais qui ne peut pas être empêché. Puis, il y a de la vente de granulats localement, qui concerne le troisième tiers. Donc actuellement, un tiers du flux d'évacuation de la carrière passe par la voie d'eau.

En ce qui concerne les remblais sur le site, ils n'ont pas encore véritablement commencé puisque le centre de criblage est en service depuis juin 2013 seulement et comme vous pouvez le voir sur le site, si vous y allez, il y a encore peu de place pour effectuer des remblais, ils n'ont donc pas commencé. Pour l'instant, seul le mode routier est prévu pour effectuer les remblais. En revanche, dès que le port sera créé, on peut dire dès le début des travaux puisque pour décharger des remblais on n'a pas besoin de beaucoup d'infrastructures portuaires, ils pourront utiliser la voie d'eau, il y aura donc une amélioration tout à fait sensible. Aujourd'hui, quand on regarde uniquement l'exploitation de la carrière ouest en cumulant les effets de l'action du port, on pourra diminuer le trafic routier de 65 camions par jour environ.

Jacques ROUDIER :

Merci. Une autre intervention ?

Marc-Noël VANDAMME, Construisons Ensemble un Andrésy Solidaire :

Je voudrais poser une question qui n'a pas de rapport avec l'économie mais avec l'insertion du port sur la ville, et à laquelle je n'ai pas eu de réponse lors de la dernière réunion. Cela concerne la coordination qu'il peut y avoir entre la réfection du port, le parc d'Achères et l'aménagement des berges sur l'île Peygrand.

De l'autre côté, qu'est-il prévu comme coordination pour l'aménagement de la zone sur Conflans entre la voie ferrée et la nationale 184, sachant qu'actuellement, sur cette zone de Conflans, il existe une entreprise de tuyaux qui pourrait être localisée sur le port et libérer les zones correspondantes pour d'autres activités ?

Jacques ROUDIER :

Merci beaucoup. Monsieur.

Salah ANOUAR, Poissy :

Merci pour l'organisation de ce débat. J'aimerais interpeller la personne qui a parlé du transport fluvial et revenir sur ce paradoxe français que vous avez souligné, à savoir que le

réseau fluvial est très grand, parmi les plus grands réseaux de transports en France et malheureusement il ne représente que 4 %. En même temps, on a vu qu'avec le port il représente quand même 57 % des transports effectués par le pétrole. Personnellement, j'ai un problème avec le pétrole parce qu'il est générateur non seulement de guerres mais de pollution énorme de l'environnement. Avez-vous une réflexion large, ne concernant pas uniquement le port d'Achères mais concernant ce réseau dont vous avez parlé d'une manière large, avec une solution réfléchie non seulement au niveau national mais au niveau transeuropéen ? Ces 57 % pourront être résorbés petit à petit, j'aimerais que l'on tende vers 10 % à l'échelle de la France et de l'Europe pour les transports par camion. Avez-vous réfléchi à la manière de connecter tous les ports ? À l'époque du roi d'Égypte Farouk, Ferdinand de Lesseps marchait tout seul dans le désert et il a construit le canal de Panama ! Avec toute notre technologie, avec tous vos savoirs, vous pourriez avoir une petite réflexion pour connecter les réseaux.

Ma deuxième question concerne l'activité du port, c'est très important pour moi en tant qu'écologiste. Vous le savez, les Yvelines sont un département riche en forêts et vous n'avez parlé que du BTP, en fait du bétonnage, mais la forêt peut être génératrice de nombreux emplois. Vous n'avez pas parlé de l'énergie, ce n'est peut-être pas le débat de ce soir, mais ne pourrait-on pas utiliser le bois pour tendre vers une autonomie énergétique, même partielle, du port ?

Jacques ROUDIER :

Merci beaucoup. M LÉANDRI, pouvez-vous apporter une première réponse ?

Didier LÉANDRI :

Je buvais du petit lait en vous écoutant, vous évoquez Ferdinand de Lesseps, le roi Farouk... À notre échelle plus modeste du transport fluvial, nous avons un projet : le projet Seine-Nord-Europe qui a fait l'objet d'une décision de réalisation par le Premier ministre en septembre. Ce projet permet de réunir les canaux et principalement la Seine au réseau européen des voies navigables et d'ouvrir le marché international et européen aux unités industrielles fluviales françaises. L'interconnexion entre les réseaux, et c'est la particularité du réseau français d'avoir des fleuves qui ne sont pas connectés les uns aux autres, est en train de s'opérer. Nous avons d'autres projets dans les cartons, j'évoquais le projet Rhin-Rhône qui a fait l'objet d'un arrêt un peu brutal il y a une vingtaine d'années, il est toujours inscrit dans les projets de long terme français. Il est évident que la solution qui est préconisée par les milieux économiques fluviaux pour développer ces filières est d'interconnecter les bassins français entre eux. C'est un projet de longue haleine qui est extrêmement coûteux en termes d'investissements. Je rappelle que l'interconnexion dont je parlais est le canal Seine-Nord-Europe, c'est 5 milliards d'investissements, Rhin-Rhône ou son succédané Saône-Moselle ou Saône-Rhin, c'est plus de 15 milliards d'euros. Il s'agit de montants extrêmement importants qui nécessitent à la fois des études, de la réflexion et surtout des budgets disponibles, toutes choses qui, en ce moment, font un peu défaut à notre pays et à l'Europe. Voilà pour la question du transport.

Jacques ROUDIER :

Merci beaucoup. Marc REIMBOLD, pouvez-vous prendre la suite pour les autres aspects ?

Marc REIMBOLD :

Je vais traiter dans la continuité les aspects d'aménagement. Dans la plaine d'Achères, au bord de notre projet, se trouvent deux espaces verts, l'un au sud du port qui est le secteur dans lequel la carrière réalisera les compensations de biodiversité qu'elle a dans son arrêté préfectoral. Il y aura déjà une barrière verte entre la ville d'Achères et la partie sud du port, c'est ce que l'on appelle le parc urbain d'Achères. Puis, il y a effectivement un grand parc, aujourd'hui pas encore réalisé, d'une cinquantaine d'hectares, comprenant un bassin

existant, la mare aux canes. Le maire d'Achères a prévu, en relation avec le maire d'Andrésey, de créer à cet endroit un espace de loisirs et en même temps nous avons prévu que le port sur cette façade soit ouvert sur ces activités. Le secteur à l'ouest de l'avenue dite de l'Ecluse aura lui-même des ouvertures sur ce parc et gèrera la transition. De la même manière, l'extrémité de la darse pourra donner des continuités vers ce parc. Quand le projet de la ville d'Achères sera plus avancé nous serons bien évidemment amenés à nous coordonner pour avoir une compatibilité d'activité autour de cette frontière ouest du port.

Vous nous interrogez sur les continuités d'aménagement des berges, cela fait partie de la politique du département des Yvelines de créer le concept des Chemins de Seine qui prévoit des circulations douces à la fois pour les randonnées pédestres et à la fois pour les cycles, bien évidemment sans exclure les piétons et les personnes à mobilité réduite. Le projet d'aménagement des berges au niveau de Port Seine-Métropole Ouest sera bien en continuité de ces aménagements et là aussi nous nous coordonnerons avec les collectivités territoriales, communes, communautés de communes, département, voire la région qui participe aussi à certains financements de ces circulations douces, pour créer véritablement des itinéraires dans lesquels le port constituera une partie que l'on espère agréable et en même temps représentative d'un tourisme industriel. Nous espérons que le port, dit de nouvelle génération, pourra être apprécié par la qualité de ses installations.

Vous avez évoqué en troisième point la société Bonna Sabla qui est installée entre le RER A et la RN184. Aujourd'hui, il semblerait que cette société va reprendre de l'activité et qu'elle va trouver des chantiers pour répondre en particulier à la fabrication des gros tuyaux qui sont sa spécialité. En même temps, elle occupe une surface tout à fait significative, si elle devait déménager sur le port elle ne permettrait pas le développement qui est prévu aujourd'hui pour le traitement des granulats. Par contre, elle pourra bénéficier du quai à usage partagé. Vous avez déjà dû par le passé voir certains transports de colis lourds émanant de cette usine, de très gros tuyaux, qui peuvent être envoyés à l'exportation via le port du Havre. Le quai à usage partagé qui sera à moins de 1 km de cette usine pourra lui permettre une meilleure compétitivité par l'utilisation de la voie d'eau.

Je vais répondre à la question sur la filière bois et la possibilité d'utiliser cette filière sur Port Seine-Métropole Ouest. Elle fait partie des filières qui ont été étudiées, il est vrai que nous sommes proches de forêts, qu'il s'agisse de forêts domaniales ou du parc national du Vexin, il y a donc des productions locales qui pourraient alimenter une production d'énergie renouvelable, voire si une filière se créait, éventuellement des besoins d'importation de bois d'autres destinations pour faire tourner des chaufferies collectives, par exemple. Oui, ce sera possible, car nous avons largement dimensionné le quai à usage partagé qui fait de l'ordre de 3 ha, donc généralement le chauffage est plutôt dans certaines périodes de l'année avec des consommations différentes selon la période, il y aurait la possibilité, si la filière venait à se développer, d'utiliser le quai à usage partagé de Port Seine-Métropole Ouest pour gérer ces flux et le cas échéant, pourquoi pas, produire de l'énergie sur le port.

Jacques ROUDIER :

Merci beaucoup. Je rends la parole au Président Michel GAILLARD pour conclure cette soirée.

Michel GAILLARD :

Si vous le voulez bien, nous allons clore cette rencontre. Je voulais simplement rappeler que nous avons une dernière réunion à l'université de Cergy, lundi, avec les étudiants de Cergy, non seulement ceux de l'université mais aussi tous ceux qui voudront bien venir. Cette réunion est ouverte au public, je pense que l'annonce a été faite.

La clôture, je le rappelle également, se tiendra le 2 décembre à Andrésey. La réunion de clôture, c'est une réunion où aussi bien le Maître d'ouvrage que nous-mêmes rendrons

compte de ce que nous avons entendu au cours de ce débat public, c'est donc une réunion importante.

Les décisions interviendront au mois de mai, de la part de Ports de Paris, et à ce jour, nous ignorons ce que seront ces décisions.

Merci à tous et rendez-vous à la prochaine rencontre.

(Applaudissements.)