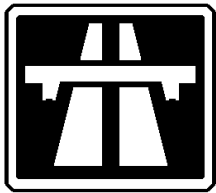


15 SEPTEMBRE AU 15 DECEMBRE 2014



## CO.P.R.A. 184 COLLECTIF POUR LA PROTECTION DES RIVERAINS DE L'AUTOROUTE A184 DEVENUE A104

Notre collectif, apolitique et collégial, est né en 1991 du rassemblement de 17 associations de défense de l'environnement lors de l'annonce, par l'Etat, du « Projet autoroutier de Prolongement de la Francilienne (A184 devenue A104), entre Méry sur Oise et Orgeval ».

Notre champ d'action s'étend sur les 2 départements des Yvelines et du Val d'Oise.

### Boîte postale :

BP 30035 Eragny  
95611 Cergy Cedex

### Demande de contact :

[contact@copra184.org](mailto:contact@copra184.org)

### Site internet :

[www.copra184.org](http://www.copra184.org)

## CAHIER D'ACTEUR

Une infrastructure portuaire (PSMO) à taille humaine appliquant, très majoritairement, un report modal fluvial et ferré, dès son ouverture

### PRESENTATION DU COLLECTIF

Aujourd'hui le CO.P.R.A. 184 est présent dans 13 villes concernées par le projet A104 dont Andrésy, Conflans-Sainte-Honorine et Achères. Il est animé par un conseil d'administration de 120 membres élus chaque année en Assemblée Générale Ordinaire.

Son rôle est « d'informer les habitants au sujet du projet A104 et des autres projets qui pourraient être en relation avec celui-ci », de « protéger les populations contre les pollutions et les nuisances en tous genres qu'engendrerait le projet A104 et les voies annexes » et de « promouvoir toutes les actions nécessaires pour sauvegarder l'environnement, le patrimoine, le cadre de vie, la santé et la sécurité des populations, ainsi que l'équilibre écologique ... ». (Conformément aux statuts du CO.P.R.A. 184).

### NOTRE PRESENCE DANS CE DEBAT PUBLIC

Le CO.P.R.A. 184 prend acte que, pour le maître d'ouvrage, le projet de Port Seine Métropole Ouest (PSMO) n'a absolument pas besoin de l'autoroute A104 pour sa réalisation.

La participation du CO.P.R.A. 184 au débat public PSMO a pour objet :

- ❖ De veiller à ce que cette « **non nécessité de l'A104** » ne soit pas remise en question dans la conduite du projet.
- ❖ D'exiger des garanties en termes de **priorisation du report modal sur le fluvial et le ferroviaire par rapport à la route**, afin de ne pas encombrer le réseau routier local.
- ❖ D'exiger le **respect des normes environnementales** en limitant au maximum les nuisances (polluants, poussières et bruit) et **en maximisant la protection des riverains et de leur cadre de vie**.

## NECESSITE D'EVALUER OBJECTIVEMENT L'ETAT INITIAL DE LA ZONE D'ETUDE ET DE SES ENVIRONS AFIN DE MESURER L'EXISTANT

### Préambule

L'infrastructure portuaire de 100 ha qui est en débat public fait partie de la Confluence Seine-Oise de l'O.I.N. Seine-Aval (O.I.N. : Opération d'Intérêt National).

A ce titre, l'Etat sera compétent pour délivrer des permis de construire et créer des zones d'aménagement concerté.



Les habitants des collines d'Andrésy et du quartier de Conflans fin d'Oise, se sont installés là, pour la vision, entre autres, tant sur la vallée de la Seine et la forêt de Saint-Germain que sur la capitale, avec vue directe sur le quartier de la Défense, le Sacré Cœur et la tour Eiffel. Lors de leur installation, les prix pratiqués, bien plus élevés qu'ailleurs, tenaient compte de cette particularité. Demain ils auront vue sur des entrepôts, des concasseurs, des grues et des portiques, d'où une légitime émotion.

### Etat initial visuel privilégié

La zone de 100 ha mise au débat public bénéficie en effet d'un environnement privilégié :

**Andrésy** : sur la Seine, face à Achères (rive gauche) et au bourg d'Andrésy (rive droite) se trouve l'île Nancy – lieu de promenade ombragé - qui reçoit, de mi-avril à début novembre, de très nombreux visiteurs venant

découvrir l'exposition annuelle de sculptures, la passe à poissons et le barrage. C'est alors l'occasion, pour eux, d'observer la faune et la flore protégées des lieux. De plus, grâce à un environnement paysager exceptionnel et à la présence de certains monuments, la ville d'Andrésy bénéficie d'une ZPPAUP (Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager). Cette zone englobe l'emprise du projet . A partir des coteaux d'Andrésy, on bénéficie d'une vue panoramique exceptionnelle sur un paysage arboré.

**Conflans-Sainte-Honorine** : le lieu de la confluence entre la Seine et l'Oise voit stationner de nombreux oiseaux migrateurs qui nichent sur des îlots. D'autre part, la topographie particulière de la ville offre, aux habitations situées en haut de la colline, des vues lointaines et imprenables sur un paysage arboré. De plus, la ville offre des cheminements piétonniers arborés et fleuris, le long des berges de la Seine.

**Achères** : ses berges sont un lieu de promenade. Il est à noter qu'une partie de la commune est en PPRI.

### Etat initial sonore

Il devra être évalué selon les normes officielles en vigueur du C.S.T.B. (centre scientifique et technique du bâtiment) qui permettent d'évaluer précisément les nuisances sonores ressenties par les riverains. **Ces mesures devront être réalisées tout près des habitations et non à quelques kilomètres de là.**

### Etat initial des sols et de l'air

Il existe une pollution des sols par les eaux brutes de la ville de Paris (métaux lourds). Un bilan des analyses des sols pollués et des eaux déversées vers la Seine est indispensable. Une dépollution sera nécessaire.

En ce qui concerne l'air, des mesures du taux de particules fines devront être faites sur place, **près des habitations concernées et non à quelques kilomètres de là, afin de bien refléter la réalité du terrain.**

### Etat initial de l'exploitation

Il est nécessaire d'établir le bilan de **l'exploitation par GSM : tonnage annuel et nombre de camions/jour.**



## LES EXIGENCES DU CO.P.R.A. 184 RELATIVES AU TRAITEMENT DE L'ENVIRONNEMENT

- ❖ Considérer que les populations riveraines doivent **conserver leurs conditions actuelles de vie**, selon la loi (niveau sonore, air ambiant, visions sur les paysages ...).
- ❖ Exiger que les installations prévues sur la zone d'étude soient **compatibles avec l'environnement du secteur et la présence des riverains**.
- ❖ **Mettre en place des garanties de respect des émissions de bruit et de particules**, par les clients de PSMO, ainsi que des **outils de contrôle et de répression**, en cas de dépassement des seuils.
- ❖ Installer des **merlons paysagers** afin de cacher à la vue des habitants de la rive droite le lieu d'exploitation des granulats et de diminuer les nuisances sonores.
- ❖ **Végétaliser les espaces** afin de cacher les installations à partir des coteaux.
- ❖ **Maintenir et développer les continuités des circulations piétonnes et cyclistes, le long des berges sur la rive gauche de la Seine**.
- ❖ Mettre en place un **cahier des charges relatif aux horaires de fonctionnement en respectant un arrêt de nuit des activités** (avec ouverture du site du lundi au vendredi de 07h à 18h) et **en limitant l'éclairage nocturne des lieux de 18h à 07h**.
- ❖ Exiger que le transport par camions soit diminué de façon drastique en faveur des transports fluvial et ferré afin qu'il ne devienne qu'un complément occasionnel de ces deux derniers.

## LES PROPOSITIONS DU CO.P.R.A. 184 RELATIVES AU REPORT MODAL

### Constats relatifs au report modal

Le tableau ci-dessous exprime un report modal insignifiant, en France, par rapport à d'autres pays. Il est donc nécessaire que cela soit totalement modifié et qu'il y ait, en France, un véritable développement du transport fluvial et ferré au détriment du transport routier beaucoup plus couteux et beaucoup plus polluant pour l'environnement et les populations.

Le Grenelle de l'Environnement s'engageait à faire évoluer « **la part cumulée du fret ferroviaire et du fret fluvial de 14 % à 25 % à l'échéance 2022** » ce qui **laisse à la route 75%**.

Mais les potentialités offertes, dans le cadre du Grand Paris et ses « grands travaux » nous permettent de penser que les hypothèses du Grenelle peuvent être largement dépassées.

En s'inspirant de ce qui se fait depuis de nombreuses années dans les ports de la « rangée nord », on deviendrait compétitif, tout en étant exemplaire en termes de développement durable.

Sources : Autorités Portuaires 2009	Nombre de conteneurs en EVP*	(*) : 1 EVP = 1 équivalent vingt pieds = 30 m <sup>3</sup>		
		Route	Fluvial	rail
Anvers	4,5 millions	57%	33%	10%
Rotterdam	6,8	56%	33%	11%
Hambourg	4,6	63%	2%	35%
Le Havre	1,6	84%	9%	7%

Le tableau précédent montre, qu'à travers les trois ports choisis, la route représente de 56 à 63% et le report modal de 37 à 44%. **Ce dernier n'est que de 16% en France pour un transport routier de 84%.**

Des solutions ont été trouvées, à l'étranger, pour aboutir à ces chiffres. On peut penser que les questions économiques et environnementales ne sont pas étrangères à ces choix et qu'elles pourraient être utilisées également en France.

**PSMO doit être le premier port français à mettre en œuvre cette démarche nouvelle où le report modal fluvial et ferré serait totalement privilégié.**

### Justification du report modal

Reprenons les chiffres clés\* de « Ports de Paris » : pour transporter 5000 tonnes, il faut un seul convoi fluvial ou 125 wagons (3 trains) ou 250 camions.

	Camions	Wagons	convoi fluvial
	250	125	1
CO <sub>2</sub> en gramme par tonne et par km	79 g		21,5 g
Taux d'accidents	93,20%	6%	5%
Coût d'utilisation	2,6 cts	0,6 cts	0,2 cts

(\*) : Chiffres que l'on retrouve sur l'Eco-Comparateur proposé par Ports de Paris.

La justification est donc claire : **les 2 modes de transports alternatifs à la route sont peu polluants, sûrs et économiques.**

### Remarques relatives à la création d'emplois dans les ports

L'argument du développement économique doit être réaliste. En effet, le nombre d'emplois engendrés par ces activités et annoncé par Ports de Paris nous paraît **beaucoup trop surestimé** (500 à 1000 emplois directs sur la zone de 100 ha d'ici la fin de l'exploitation).

A titre de comparaison, rappelons que dans l'actuel port de Limay, la création des emplois ne s'est réalisée que sur 30 ans ou plus et que le port de Gennevilliers a créé 8000 emplois directs, en 60 ans, avec 275 sociétés en activité, présentes sur le port. D'autre part, il semblerait qu'une zone de 1 ha génère habituellement en moyenne entre 4 à 5 emplois, donc entre 400 et 500 emplois, seulement, en ce qui concerne ce dossier.

### CONCLUSION

- ❖ Nous sommes partisans des modes fluvial et ferré dans le transport du fret. Aussi, nous demandons que la priorité soit mise sur ces deux modes, dès la mise en service de PSMO.
- ❖ Nous demandons l'assurance qu'à la fin de l'exploitation de la carrière (extraction des granulats et concassage des remblais du BTP), vers 2035, les entreprises présentes sur le site privilégient encore le fluvial et le ferré et ne mettent pas l'accent sur le transport routier, en demandant la mise en place de nouvelles infrastructures autoroutières (Transport routier nettement plus coûteux et polluant).
- ❖ Nous demandons que tout soit mis en œuvre pour préserver la qualité de vie des populations, sur le plan visuel, sonore et olfactif (plantations d'une végétation dense et haute afin de cacher les installations prévues et de préserver les vues lointaines paysagères, isolation des machines bruyantes, surveillance des poussières et du niveau sonore ...).
- ❖ Les mesures de l'état initial (Bruit et air) devront être pertinentes, c'est-à-dire réalisées aux bons endroits, tout près des populations et devront servir de base à des spécifications contraignantes pour les futurs exploitants de PSMO. Les valeurs obtenues à l'état initial devront être opposables, juridiquement, dans le cas où les émissions futures seraient supérieures à celles de l'état initial.