



Contribution du groupe local de Poissy Val-de-Seine EELV au débat sur le projet Port Seine-Métropole Ouest

EUROPE ECOLOGIE – LES VERTS / GROUPE LOCAL DE POISSY VAL-DE-SEINE

Le groupe local de Poissy Val-de-Seine réunit les élus, les militants et sympathisants d'EELV des villes de Poissy, Villennes sur Seine, Orgeval, Les Alluets le Roi, Morainvilliers, Médan, Achères, Carrières sous Poissy, Crespières, Dravon, Feucherolles, Chambourcy, Aigremont. Porteur d'un projet durable et solidaire EELV s'investit dans le débat du PSMO convaincu qu'il existe une alternative au développement du territoire proposé.

Contacts

Porte parole : Max Calabro Tél. 06 84 01 99 91 calabro-max@wanadoo.fr
poissy@eelv-yvelines.org
www.poissy.eelv.fr

Port Seine-Métropole Ouest, la première pierre du Grand Paris

Notre propos est d'analyser le projet Grand Paris pour s'assurer de l'opportunité et de la faisabilité du PSMO et pour comprendre s'il est conforme à l'idée de développement durable suivant plusieurs critères :

- Sa nécessité,
- Sa rentabilité,
- Son coût,
- L'emploi,
- Impact écologique de l'exploitation de la carrière d'Achères

Nous avons repris pour ce faire les analyses de la Direction du Trésor et du Commissariat Général à l'Investissement publié dans le journal du Monde daté du juin 2013 et celles publiées dans le même journal en octobre 2014.

Nous verrons que ce projet en terme d'impact CO₂ donc de gaz à effet de serre (GES) pour le seul PSMO est déjà hors-jeu vis-à-vis du protocole de Kyoto voire du Grenelle de l'environnement.

Si ce projet est suivi du Port Seine Métropole Est, il sera encore plus incohérent pour les émissions de GES puisque ce port sera dédié à l'importation de marchandises provenant des économies les plus carbonées du monde (facteur 10).

Port de Paris est d'ailleurs clair dans son projet stratégique 2010/2015 en affirmant « du fait de la désindustrialisation et la tertiarisation de son économie, l'Ile de France est désormais plus un bassin de consommation générant des flux imports qu'un bassin de production générant des flux export »

Compte tenu du peu d'éléments en notre possession nous n'avons pu évaluer en terme environnemental que l'impact de la carrière.

Port Seine-Métropole Ouest, la première pierre du Grand Paris.

Rappel historique

Histoire à rebonds que ce port d'Achères :

- En 2006, à l'issue du débat public sur l'A 104, l'État nous sort du chapeau qu'un port de 120 ha va voir le jour à Achères. Ainsi donc durant tout le débat public ce fait majeur a été « oublié » par la DRIE ;
- Le 26 juin 2007, le président Nicolas Sarkozy sort le projet du Grand Paris pour contrer le SDRIF et reprend les propos de Bonaparte (7/11/1802): « Paris, Rouen, le Havre une seule et même ville dont la Seine est la grande rue »;
- En décembre 2010, le port passe de 120 Ha à 420 Ha du fait de l'Opération d'Intérêt National Seine Aval ;
- 2014 Retour du canal Seine Nord qui va doper les liaisons depuis Rotterdam et Anvers, ports privilégiés par les chargeurs,
- 2014 Lancements du débat public sur le Port Seine Métropole Ouest d'Achères avec un message clair : ce port est destiné à la construction du Grand Paris.

Il est donc clair que la réalisation du Grand Paris implique la création du :

- **Port Métropole « Ouest »** pour extraire les granulats nécessaires à la construction des 70 000 logements par an nécessaires à l'équilibre économique du projet du Grand Paris Express prévus dans le SDRIF. Il est mieux de les véhiculer par la voie d'eau qu'au moyen de camions ;
- **Port Métropole « Est »** qu'il faudrait nommer **Port Mégapole Est**.

Ce port sera l'entrée de la Région Ile de France soit un accès depuis la mer à une **Mégapole de 12 millions d'habitants**.

Rappelons-nous les propos d'Antoine Grumbach responsable du projet Axe Seine : « une ville monde se doit d'avoir un débouché maritime ».

C'est ainsi que Grumbach à conceptualisé ce grand dessein de l'Etat qui partant d'un monument naturel « La vallée de la Seine » a pour ambition de faire de Paris et de sa Région la plaque tournante de l'Europe (rien que ça). Achères que ce soit par Anvers et Rotterdam ou par le Havre sera le port du Grand Paris. Il est à notre sens impossible de nier la réalité, nous ne couperons ni au port Est, ni au port Ouest si nous restons dans la logique du Grand Paris.

Une remise en cause du PSMO dédié au Grand Paris ?

La nécessité du Grand Paris ? ça se discute

Cela part du constat que l'internationalisation de Paris et sa Région serait inférieure à celles de Londres, de la Randstad ou de Bruxelles.

Paris et sa région figurent dans le peloton de tête des 129 villes mondes mais c'est la seule ville en France, alors qu'en Allemagne bien que moins bien placée, six villes mondes sont recensées.

Visiblement l'économie allemande ne se porte pas plus mal que la nôtre.

De là à conclure que la volonté de tout concentrer sur Paris et sa région n'est peut-être pas le seul scénario pour tirer l'économie vers le haut...

La rentabilité du Grand Paris reste à démontrer ?

La Société du Grand Paris (SGP) estime que la construction du Grand Paris Express (GPE) (environ 200km de métro, 50 gares (72 avec les optionnelles) créera 115 000 emplois et générera 67,5 milliards d'€ de retombées économiques.

En juillet 2013 la Direction du trésor s'est interrogée sur la rentabilité du GPE, mais aussi sur son coût, ainsi la Direction du Trésor estime que ce projet n'est pas rentable, ce que la SGP conteste allant jusqu'à soutenir que les entreprises de province viendront s'installer dans l'agglomération parisienne, drôle de conception du développement durable et de la décentralisation !

La rentabilité oui...mais ... avec des citoyens qui vivent comme prévu !

La SGP ne doute de rien « les gens vont habiter et ne travailler qu'autour des gares, ils vont être plus productifs grâce au nouveau métro » et la SGP, de conclure « les avantages du projet seront nettement supérieurs à son coût, sur cinquante ans ! Bonjour les certitudes ! ».

Son coût...selon la direction du Trésor?

La Direction du Trésor (journal le monde de juin 2013) s'étonne des méthodes de la SGP car il n'existe aucune étude scientifique qui permette de dégager des " conclusions claires et robustes " sur l'impact économique des infrastructures. De plus l'hypothèse d'une rupture dans l'évolution de la population et de l'emploi en Ile de France est peu réaliste ». Elle estime par contre que le coût du projet estimé à 30 milliards d'€ va dériver et atteindre 41,7 milliards d'€.

L'emploi selon le Commissariat Général à l'Investissement et la SGP

En juin 2013, le CGI s'est positionné. Il a reconnu le sérieux du travail de la SGP, mais a fait remarquer que compte tenu des délais impartis il n'a pas pu produire une contre-expertise confirmant les créations d'emplois. Il a insisté sur les précautions à prendre avec « leurs chiffrages » dues à l'absence de consensus scientifique sur l'évaluation des effets économiques.

Le CGI rappelle que les réalisations des " hypothèses d'emploi et de population " sont " indissolublement liées aux politiques de logements ". A savoir la construction de 70 000 logements en ile de France jusqu'en 2025.

En octobre 2014 la CGI a validé les hypothèses du conseil scientifique de la SGP

Le Président du Conseil scientifique de la SGP, Jacques François Thyse, a rappelé néanmoins

concernant l'impact économique d'un tel chantier : « on peut prévoir les conséquences d'une ligne de métro, mai un choc de cette ampleur va modifier profondément la structure des transports en Ile de France et il est très difficile de savoir où les entreprises vont s'implanter, où les familles vont déménager

Bilan carbone issus de la carrière de la plaine d'Achères.

Préambule

Le Port Seine Métropole Ouest est présenté comme un projet qui s'inscrit dans la lutte contre le réchauffement climatique et donc des engagements pris par la France en la matière : réduction par 4 de ses émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050, soit une réduction de 3 % par an.

Emission de CO₂ ? Qu'en est-il ?

Emissions de liées au granulat transporté

Le préfet a autorisé la société GSM en 2009, pour une durée de 30 ans, à exploiter les carrières de la plaine d'Achères sur un gisement estimé à 14 millions de tonnes. La même année, la société Carrière de la Grande Arche, a reçu l'autorisation pour douze années d'extraire environ 3 millions de tonnes.



Si on suit le calendrier du projet PSMO, durant une période de 11 années d'extraction, au rythme de 600 000 tonnes par an, ce seront 6,6 millions tonnes de granulats qui voyageront par camion jusqu'en 2020 dans un rayon d'environ 30 km.

La mise en service de la première phase du port soit la darse et les appontements nécessaires aux chargements des bateaux, aura lieu début 2021.

A partir de cette date seulement, le transport des granulats se fera par convoi fluvial massifié sur 19 années pour 11,4 millions de tonnes de granulats.

Conclusion : durant 12 ans le transport de granulat par camion va générer 18,8 millions de tonnes de CO₂, et pour la seconde phase, 13,1 millions de tonnes de CO₂.

Nous nous étonnons que rien ne soit prévu pour un transport alternatif dès le début de l'exploitation.

Emission de CO₂ lié à la production du béton

Sur les 17 millions de tonnes de granulats provenant des carrières d'Achères, environ 11,4 millions de tonnes de granulats vont être utilisé pour la fabrication de ciment soit 16 millions de tonnes de CO₂. Imaginez l'impact en CO₂ du projet Grand Paris avec un besoin de 5 millions de tonnes par an de granulats !

Nota Une tonne de ciment à produire : c'est 60 à 130 kg de fuel, 210 kWh d'électricité et 350 kg de CO₂.

Prenons une hypothèse, considérons que les deux tiers des granulats extraits sur 30 ans vont être transformés en béton.

Emission de CO₂ liées au transport de remblais

La remise en état des carrières d'Achères avec l'utilisation de remblais provenant des chantiers du projet de Grand Paris entrainera le déplacement d'environ 7 millions de m³ de matériau.

En supposant que l'ensemble se fera par voie fluviale, on ajoute encore 7,7 millions de tonnes qui voyageront avec une énergie fossile soit 9,3 millions de tonnes de CO₂ supplémentaires.

Les émissions de CO₂ par tonne.km sont de :

- 95 g pour les poids lourd et de 40 g pour le convoi fluvial selon port de Paris (2014)
- alors qu'en 2009, ce sont 79g pour les poids lourds et 22g pour le convoi fluvial (cf. rapport d'activité Port de Paris).

Doit-on comprendre que les bateaux consomment plus et les camions aussi ?

Bilan des émissions de CO₂ sur 30 ans

Les émissions de CO₂, juste pour le transport des granulats et des remblais vont s'élever à 41 millions de tonnes de CO₂ soit une moyenne sur 30 ans de 1,4 millions de tonnes par an.

Constat

L'État s'engage à réduire de 3 % par an les émissions de CO₂ française soit 17,1 millions de tonnes par an, alors qu'inversement il accepte pour ce projet une production de 1,4 millions de tonnes de CO₂ soit 8% de l'engagement annuel précité.

A noter que des dizaines de sites identiques doivent exister avec les mêmes impacts environnementaux.

Conclusion

Un projet d'avant la crise

Le Projet du Grand Paris a été initié avant la crise. Depuis : la dette a atteint plus de 2 000 Mds d'€, et la situation économique s'est fortement dégradée.

Alors privilégions les projets de transports prioritaires tels le barreau Paris Mantes de la LNPN et le bouclage de la Tangentielle Ouest, **sans oublier le RER A qui n'en peut plus et lesusagers non plus.**

Une réussite non acquise

La réussite du Grand Paris n'est pas acquise : Elle dépend de trop de facteurs.

La priorité aujourd'hui n'est pas de payer une danseuse aux majors du bâtiment mais d'implanter des transports performants en grande couronne là où **résident les populations.**

Soyons lucides !

Le Grand Paris dans quel but ? A quoi sert-il de concentrer tout le monde au même endroit à l'heure de la fibre optique et des plateaux virtuels de développement ?

Vite, appelons la DATAR à créer de nouvelles métropoles d'équilibre.

Nous vivons de plus en plus mal en région parisienne.

Concernant le PSMO

Compte tenu du mauvais bilan carbone du projet et de notre désaccord avec le Grand Paris, il va de soi que le projet du PSMO doit être redimensionné **à la baisse** pour les transports de granulat. Nous préférons bien sûr la voie d'eau à la route.