



Le dossier
du maître d'ouvrage
Debat public 15 septembre - 15 décembre 2014

Port
Seine-Métropole
Ouest





Jean-François Dalaise



Alexis Rouque

À l'initiative de Ports de Paris, la Commission nationale du débat public a décidé d'organiser un débat public sur le projet de Port Seine-Métropole Ouest et d'en confier l'animation à une Commission particulière.

Ce projet de port est conçu comme une réponse à trois besoins : le recours aux modes de transport alternatifs en Ile-de-France (fleuve et fer), la logistique des chantiers du Grand Paris et le développement local de Confluence Seine-Oise.

Trois principes ont principalement présidé à l'élaboration de ce projet : le développement économique durable, l'exemplarité environnementale et l'ouverture du port au grand public avec une implantation et une exploitation des activités en cohérence avec le territoire environnant (ville, berges, parc urbain).

Le débat public est un moment fort dans l'élaboration du projet, et ce dossier doit permettre à chacun de s'en approprier les enjeux, de sorte qu'il soit pour tous l'occasion de faire valoir ses idées et d'apporter sa contribution, pour éclairer la décision du maître d'ouvrage.

Ports de Paris l'aborde avec la préoccupation constante de la transparence et de l'écoute. Nous souhaitons qu'il permette une expression aussi large que possible des acteurs du territoire et du grand public, gage de l'enrichissement du projet.

Jean-François Dalaise

Président du Conseil d'administration
de Ports de Paris

Alexis Rouque

Directeur Général de Ports de Paris

Sommaire

Propos liminaire	4
Présentation du maître d'ouvrage	6
Chapitre 1 - Pourquoi Port Seine-Métropole Ouest?	8
Accélérer le report modal	10
• Répondre aux objectifs nationaux en faveur du transport fluvial et ferroviaire	10
• En Ile-de-France, un besoin spécifique de plateformes multimodales	12
• La confluence Seine-Oise : un potentiel portuaire sans équivalent en Ile-de-France	14
S'inscrire dans la dynamique du Grand Paris	18
• Les grands chantiers du Nouveau Grand Paris	18
• PSMO : une réponse aux trois défis du Nouveau Grand Paris	20
Contribuer au développement de la confluence Seine-Oise	23
• Un territoire fragilisé	23
• Un territoire sur lequel Port Seine-Métropole Ouest serait créateur de valeur	24

Chapitre 2 - La définition du projet			
Port Seine-Métropole Ouest	26		
Le diagnostic du territoire, géographie et population	28		
• La localisation dans la plaine d'Achères	28		
• Population et bassin d'emploi	29		
Un territoire contraint mais riche de potentialités	30		
• Un sol partiellement pollué, mais un sous-sol riche en granulats	30		
• Un site exposé au risque d'inondation, mais qu'un port rendrait constructible	30		
• Un patrimoine naturel et paysager, typique des boucles de la Seine, à préserver	32		
• Un territoire sans réserve de capacité routière, mais bien desservi par le fleuve et le fer	34		
Le projet Port Seine-Métropole Ouest	36		
• Les principes de conception du projet	36		
• Les caractéristiques physiques du projet	40		
• Le calendrier du projet, lié à l'exploitation des granulats	46		
• La vocation économique du projet	48		
• Le coût et le financement du projet	49		
Chapitre 3 - Les bénéfices et les effets du projet			50
Les retombées socioéconomiques			52
• Un bilan socioéconomique positif			52
• Un potentiel de création d'emplois			52
Le report modal et les flux de marchandises			54
• Un net renforcement de la part du fret fluvial et ferroviaire			54
• Un impact positif sur le réseau routier			55
Les liens entre le port, la ville et le territoire			56
L'intégration des enjeux environnementaux			58
• L'identification préalable des enjeux environnementaux			58
• La maîtrise des impacts environnementaux en phase travaux			60
• La maîtrise des impacts environnementaux en phase d'exploitation			60
Après le débat public			62
Glossaire			64

Propos liminaire

Le réseau portuaire d'Ile-de-France est un outil indispensable pour assurer le développement des transports alternatifs à la route.

C'est pour contribuer à son développement que, dès les années 2000, des études de faisabilité ont été menées par Ports de Paris sur la plaine d'Achères, dans le but d'y implanter une nouvelle plateforme portuaire d'une centaine d'hectares à l'ouest de la RN184.

Cette intention est déjà traduite dans plusieurs documents réglementaires en vigueur :

- le plan local d'urbanisme de la ville d'Achères ;
- le plan global d'aménagement de la plaine d'Achères-Poissy, initié par l'État et qui vise à favoriser le développement économique, dans le respect du plan de prévention du risque inondation des Yvelines ;
- un arrêté préfectoral d'exploitation des granulats alluvionnaires délivré en 2009 intégrant une partie de cette emprise, et qui tient compte de l'éventualité de créer un port avec une darse⁽¹⁾, dans les conditions de remise en état après l'extraction.

Toutefois à partir de 2011, les études ont porté sur un périmètre plus large allant des écluses d'Andrézy, à l'ouest, à l'usine Seine Aval du Syndicat interdépartemental pour

l'assainissement de l'agglomération parisienne (SIAAP), à l'est, dont la refonte, présentée en débat public en 2007, libère un terrain de 300 hectares environ.

L'ambition de constituer une plateforme multimodale sur cette emprise potentielle de plus de 400 hectares a été inscrite dans le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) approuvé le 27 décembre 2013.

Inscrite dans un programme baptisé « Port Seine-Métropole », elle a été exposée lors de réunions de concertation, préalables à la saisine de la Commission nationale du débat public.

Ces rencontres ont eu lieu en décembre 2011 et avril 2012 avec les acteurs institutionnels, économiques et associatifs du territoire.

Il est ressorti de cette concertation et des études de faisabilité que les deux parties constitutives du projet présentaient en réalité des fonctionnalités et un niveau de maturité différents.

La première, d'une centaine d'hectares située à l'ouest de la ligne du RER A, a en particulier pour vocation d'accompagner le développement des secteurs de la construction et des travaux publics, dans le cadre des travaux du

Nouveau Grand Paris. Elle peut être mise en œuvre à court terme, puisqu'elle est autonome sur le plan économique, utilise majoritairement le transport fluvial et ne nécessite pas d'amélioration de la desserte autoroutière.

La seconde, d'une superficie de 300 hectares environ à l'est de la RN184, est plutôt dédiée à la logistique longue distance et aux conteneurs, en lien avec le Port du Havre. Elle constitue un projet à plus long terme, puisqu'elle nécessite la réalisation préalable de plusieurs conditions, énumérées par le SDRIF (il s'agit en particulier de la garantie d'une desserte routière adaptée et d'une desserte ferrée efficace, en relation avec la ligne Serqueux-Gisors et l'utilisation de la gare de triage d'Achères).

L'État a réaffirmé son ambition, partagée par Ports de Paris et matérialisée par les acteurs locaux dans le SDRIF et le protocole préalable au contrat de développement territorial (CDT) de Confluence, de voir se constituer à terme sur ce site, lorsque les conditions nécessaires seront réunies, une plateforme multimodale d'envergure nationale.

C'est donc le projet localisé sur l'emprise dite « secteur Ouest », dont l'urbanisation est dès à présent prévue au SDRIF, et intitulé dans le

présent dossier Port Seine-Métropole Ouest, qui est poursuivi par Ports de Paris, et qui a été présenté à la Commission nationale du débat public⁽²⁾.

Si l'ensemble des critères permettant d'envisager le développement du projet relatif au « secteur Est » étaient vérifiés, le programme spécifique de ce deuxième projet pourrait être relancé par Ports de Paris, en cohérence avec les ambitions nourries pour la plaine d'Achères dans son ensemble. Dans ce cas, la Commission nationale du débat public devrait être saisie de l'organisation d'une seconde consultation du public, propre cette fois-ci au secteur Est.

¹ et ². Cf. glossaire.

Présentation du maître d'ouvrage

Ports de Paris est un établissement public de l'État créé en 1970, dont la gouvernance est partagée avec les collectivités locales et les acteurs économiques franciliens, qui sont représentés à son conseil d'administration.

Il a pour mission d'aménager les espaces portuaires publics en Ile-de-France et de développer la logistique propre et le transport de passagers par la voie d'eau.

Depuis 2012, il inscrit son action en coordination avec les ports du Havre et de Rouen dans le cadre de l'ensemble portuaire HAROPA.

Ports de Paris gère environ soixante-dix ports, parmi lesquels six plateformes multimodales⁽¹⁾. Ce réseau constitue le premier port intérieur mondial pour le transport touristique de passagers (7,6 millions de passagers en 2013). C'est aussi le premier port fluvial français et le deuxième port européen pour le transport de marchandises (21,3 millions de tonnes manutentionnées en 2013).

Ports de Paris, c'est également :

- **850** hectares d'espaces portuaires
- **600** entreprises implantées sur les ports, qui représentent environ **20 000** emplois directs et **60 000** emplois indirects
- **85** millions d'euros de chiffres d'affaires tirés de l'exploitation du domaine public portuaire
- En moyenne annuelle, **35** millions d'investissements et **10** millions de dépenses environnementales (biodiversité, qualité des eaux, insertion paysagère, etc.)
- **200** salariés

1. Cf. glossaire.

HAROPA

Depuis 2012, Ports de Paris et les Grands Ports Maritimes du Havre et de Rouen se sont réunis au sein d'HAROPA (pour HAVre-ROuen-PARis, ou HARbours Of PARis). HAROPA est à la fois une ambition et un outil.

Une ambition

Constituer un ensemble portuaire à l'échelle de la vallée de la Seine, fondé sur une offre commune et une marque unique. L'offre commune, qui est à la fois maritime, douanière, foncière et multimodale, est désormais accessible par un guichet unique commun aux trois ports. La marque unique, c'est la bannière HAROPA sous laquelle se déploie désormais toute la communication commerciale des trois ports, au service d'un objectif commun : « faire de l'axe Seine un système logistique majeur en Europe, compétitif et durable, au service des entreprises et des territoires ».

Un outil

Le groupement d'intérêt économique (GIE) HAROPA, direction commune de l'organigramme des trois ports, dans lequel une centaine de salariés mis à disposition exercent les fonctions qui sont mieux assumées collectivement qu'isolément : la politique commerciale, la communication, la stratégie et les réseaux.



Chapitre 1

Pourquoi Port Seine-Métropole Ouest ?

- 1 | Accélérer le report modal
- 2 | S'inscrire dans la dynamique du Grand Paris
- 3 | Contribuer au développement de la confluence Seine-Oise

Port Seine-Métropole Ouest contribue au développement durable des territoires à différentes échelles.

Il permet de répondre aux enjeux liés au réchauffement climatique en Ile-de-France en favorisant le report modal vers la voie d'eau, notamment pour le transport de marchandises.

Le projet s'inscrit également dans la dynamique du Grand Paris en permettant une chaîne logistique exemplaire pour l'organisation des chantiers.

Enfin, il contribue au développement de Confluence Seine-Oise, sur laquelle il est implanté.

Accélérer le report modal⁽¹⁾

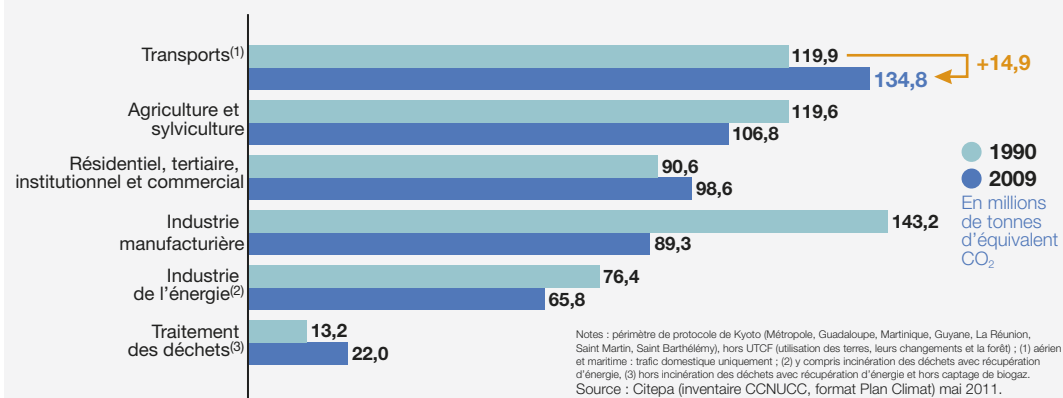
Pour répondre aux enjeux liés au réchauffement climatique et en tenant compte du poids relatif du secteur des transports dans les émissions de gaz à effet de serre (GES), la politique des transports vise à favoriser les modes respectueux de l'environnement, notamment la voie d'eau pour les transports de marchandises. Ces enjeux sont particulièrement forts en Ile-de-France qui connaît une congestion routière importante et donc des problèmes récurrents de pollution, nuisances, temps perdu, etc.

La région dispose d'un réseau fluvial à fort potentiel et la confluence de la Seine et de l'Oise se positionne comme un territoire stratégique pour l'implantation d'un nouveau port en Ile-de-France.

Répondre aux objectifs nationaux en faveur du transport fluvial et ferroviaire

Pour lutter contre le réchauffement climatique, la France a pris l'engagement de diminuer par quatre ses émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050, soit une réduction de 3 % par an.

ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE PAR SECTEUR EN FRANCE



CHIFFRES CLÉS DU TRANSPORT

Pour transporter 5 000 tonnes, il faut :



1. VNF
2. ADEME - DELOITTE 2007

Pour ce faire, le secteur des transports est un axe prioritaire d'amélioration, car il représente environ 27 % des émissions nationales en 2012⁽¹⁾. Le transport de marchandises reste routier à près de 85 %, ce qui justifie de donner la priorité aux modes de transports « massifiés » (voie d'eau et voie ferrée), qui produisent moins de gaz à effet de serre (un convoi fluvial de 5 000 tonnes consomme cinq fois moins de carburant et émet deux fois moins de CO₂ à la tonne transportée qu'un poids lourd).

L'article 11 de la loi du 3 août 2009 de mise en œuvre du Grenelle de l'environnement fixe ainsi l'objectif de faire passer au niveau national la part des modes alternatifs à la route et à l'avion de 14 % à 25 % d'ici à 2022.

Concernant le trafic fluvial, l'effort se concentre sur les voies navigables à grand gabarit⁽²⁾ et plus particulièrement sur le bassin de la Seine, qui génère la moitié du trafic fluvial français.

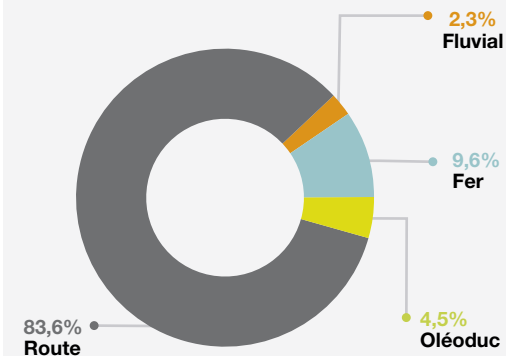
L'engagement national pour le fret ferroviaire a quant à lui été formalisé en septembre 2009 au travers d'un vaste plan de modernisation, visant à le rendre plus performant et à renforcer sa compétitivité vis-à-vis de la route dans un objectif de report modal⁽³⁾.

1. Commissariat général au développement durable, *Repères – chiffres-clés du transport*, février 2014.

2. Cf. glossaire.

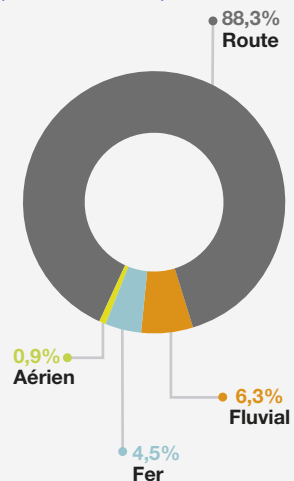
3. Commission Mobilité 21, *Rapport au ministre chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche*, « Pour un schéma national de mobilité durable », 27 juin 2013.

TRANSPORTS INTÉRIEURS TERRESTRES DE MARCHANDISES par mode en 2012



Source : SOeS, rapport CCTN 2013

TRANSPORTS DE MARCHANDISES
par mode en 2010
en Ile-de-France
(hors oléoducs)



En Ile-de-France, un besoin spécifique de plateformes multimodales

UN TRANSPORT DE MARCHANDISES QUI RESTE PRINCIPALEMENT ROUTIER

Compte tenu de son importance démographique et économique (région française la plus peuplée et la plus riche), l'Ile-de-France constitue un carrefour de flux majeurs en France et en Europe, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

Concernant plus particulièrement le transport de marchandises, la région Ile-de-France génère, par mode de transport, les tonnages suivants :

- 197 millions de tonnes par la route (soit un peu plus de 88 % des trafics échangés tous modes confondus) ;
- 14 millions de tonnes par la voie d'eau (soit environ 6,3 % des trafics tous modes confondus, ce qui est de l'ordre de 3 fois supérieur à la moyenne nationale), dont 48 % sont en provenance ou à destination des ports du Havre et de Rouen ;
- 10 millions de tonnes par le fer (estimation, soit environ 4,5 % des trafics tous modes confondus) ;
- 2,2 millions de tonnes par le fret aérien (soit environ 1 % des trafics tous modes confondus) à partir notamment de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, qui représente 84 % du fret aérien français⁽¹⁾.

La prédominance du mode routier en région Ile-de-France pose deux problèmes majeurs :

- la congestion du réseau routier (le réseau francilien totalise 60 % de l'encombrement

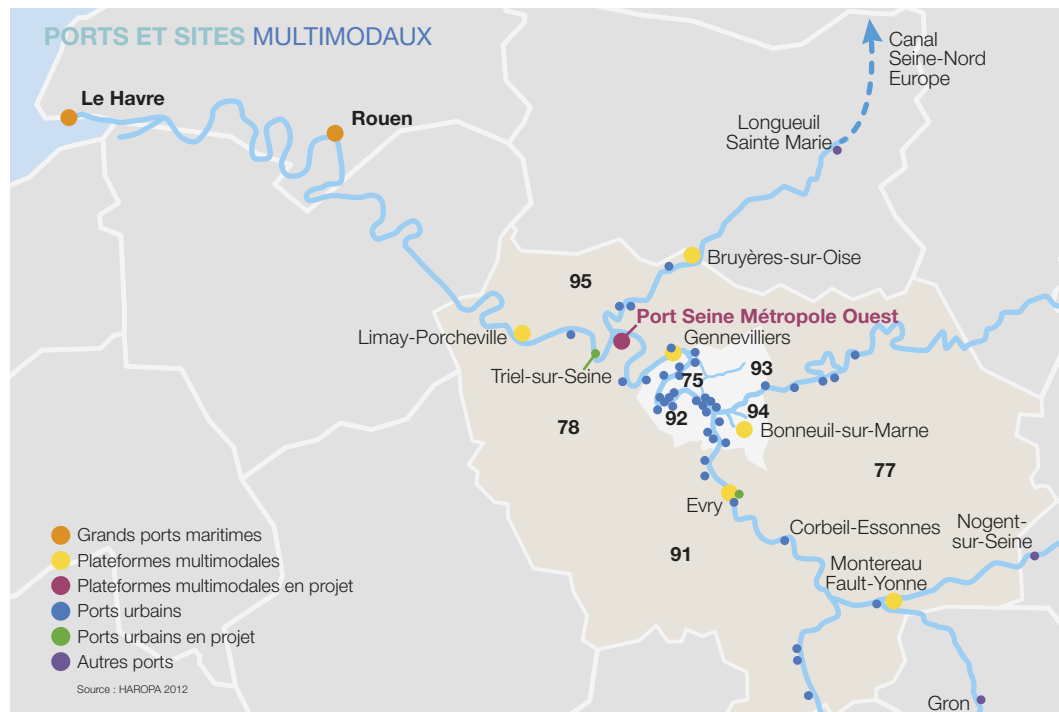
routier national, avec 68 % de ces encombrements qui se produisent en dehors de Paris et du boulevard périphérique)⁽²⁾ ;

- la pollution : 3 millions de Franciliens sont soumis à une qualité de l'air qui ne respecte pas les normes fixées pour les oxydes d'azote, et environ 1,8 million de Franciliens sont touchés par les dépassements des seuils de particules⁽³⁾.

DES PORTS EN RÉSEAU, AU SERVICE DES TERRITOIRES

L'organisation en réseau des ports d'Ile-de-France est essentielle pour permettre le basculement d'une part croissante du transport de marchandises vers la voie d'eau. Elle repose sur :

- 64 ports urbains qui assurent une desserte fine, au cœur de la zone dense parisienne notamment. Les ports urbains offrent leurs services aux agglomérations, ou à des zones d'activités, et à leurs entreprises dans le domaine de la logistique urbaine, des déblais et matériaux recyclables, du BTP, des colis lourds, des céréales, etc. Ils sont implantés au plus près des lieux de consommation et de production, et peuvent également servir de points d'accès au réseau fluvial dans des chaînes logistiques longues ;
- 6 plateformes multimodales desservies par l'eau, le fer et la route (Limay-Porcheville, Bruyères-sur-Oise, Gennevilliers, Bonneuil-sur-



Marne, Évreux et Montreuil-Fault-Yonne), qui jouent un rôle de hub⁽⁴⁾ sur une zone plus étendue que les ports urbains.

Elles constituent des lieux d'échanges entre les différents modes de transport de marchandises et accueillent des activités diversifiées. Elles permettent la transformation sur site et la massification des flux de marchandises, deux conditions essentielles à l'utilisation de la voie d'eau et du fer à un coût compétitif. C'est ainsi que sur les trois plateformes de Gennevilliers, Limay et Bonneuil-sur-Marne, le trafic ferroviaire est passé de 1,1 à 1,9 million de tonnes entre 2010 et 2013, soit une croissance de 70 % ;

- **des ports « privés »** complètent le réseau des ports urbains et des plateformes participant ainsi au développement du trafic fluvial. Il s'agit d'outils portuaires situés sur le domaine public fluvial, dédiés à une entreprise en particulier installée sur un terrain privé en bord de voie d'eau (grandes usines, centrales thermiques, silos céréaliers, carrières...).

UN BESOIN D'EXTENSION DU RÉSEAU PORTUAIRE EXISTANT

Le développement de la voie d'eau en Ile-de-France, dont le potentiel est réel, passe par la densification et l'extension du réseau portuaire, pour répondre à la saturation qui l'affecte et pour positionner les ports au plus près des entreprises qui les utilisent.

Un potentiel de développement de la voie d'eau

La politique de développement du transport fluvial en Ile-de-France repose sur deux constats :

- la voie d'eau n'est pas saturée : elle offre 500

kilomètres de voies navigables en Ile-de-France, dont 420 kilomètres à grand gabarit⁽⁵⁾. La partie de la Seine à l'aval de Paris est accessible 24 heures sur 24. Les trafics y sont nettement inférieurs à ce qu'ils ont été par le passé. Ainsi, par exemple, le trafic de charbon est passé de 4,5 millions de tonnes en 1980 à 0,9 million de tonnes en 2013 ;

- **le potentiel de report modal est important :** les filières traditionnellement utilisatrices de la voie d'eau ont des réservoirs de croissance (les besoins de construction du Grand Paris pour les granulats⁽⁶⁾, la consolidation et l'extension de la zone de collecte du port de Rouen pour les céréales) ; de nouvelles filières en émergence ont favorisé le regain du transport fluvial depuis le début des années 2000 (conteneurs, produits valorisables) ; d'autres, enfin, s'affirment en réponse à des besoins émergents (logistique urbaine, pour acheminer jusque dans le cœur des villes des biens de consommation courante). Ces différents secteurs, sur lesquels

Ports de Paris s'est déjà fortement investi, constituent les principaux relais de croissance du transport fluvial en Ile-de-France.

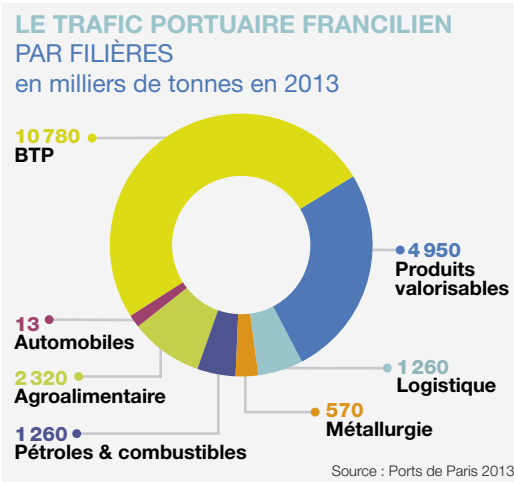
Le secteur du BTP reste le principal utilisateur de la voie d'eau en Ile-de-France : 60 % des marchandises manutentionnées sur les ports sont des matériaux liés à la construction⁽⁷⁾.

Le transport fluvial a progressé en Ile-de-France de 25,3 % sur les quinze dernières années.

Un réseau de ports en voie de saturation

Le taux d'occupation des ports publics franciliens, plateformes et ports urbains gérés par Ports de Paris est élevé. Au troisième trimestre 2013, les taux d'occupation du foncier et de l'immobilier de l'ensemble des ports atteignaient respectivement 84 % et 87 %, ce qui traduit une saturation presque complète puisqu'il faut prendre en compte les périodes incompressibles de vacance entre deux occupations.

Ports de Paris a ainsi défini, dès à présent, une stratégie de densification des ports de Limay, Bonneuil-sur-Marne et Gennevilliers (Gennevilliers doit accueillir prochainement le premier grand entrepôt à étage d'Ile-de-France d'une surface d'environ 60 000 m² sur deux niveaux). Pour autant, cette stratégie ne sera pas suffisante pour faire face à une croissance des trafics massifiés en Ile-de-France, au plus près des besoins des territoires.



1, 2, 3 et 7. Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France, Document d'orientations stratégiques pour le fret en Ile-de-France à l'horizon 2025, mai 2012.
4, 5 et 6. Cf. glossaire.

FOCUS

LE PROJET D'ÉCO-PORT DES 2 RIVES DE SEINE

Triel-sur-Seine et
Carrières-sous-Poissy

Ce port urbain est une réponse de proximité aux besoins logistiques des entreprises de la boucle de Chanteloup et notamment sur le secteur d'activité de l'écoconstruction.

Il se distingue de la plateforme multimodale Port Seine-Métropole Ouest par :

- une superficie plus réduite (34 hectares) ;
- l'absence de desserte ferrée.

La création de chacun des deux projets complémentaires de développement du réseau francilien fait l'objet d'une certification ISO 14001 dans une approche de conception de port de nouvelle génération.

L'enquête publique relative à la demande de l'autorisation de la loi sur l'eau s'est déroulée en septembre 2013.

La livraison d'une première phase de 27 hectares devrait intervenir à l'horizon 2018.

La nécessité de rapprocher les ports de l'origine ou de la destination des flux de marchandises

Le transport par voie d'eau est d'autant plus pertinent que la distance entre les ports et les entreprises utilisatrices est faible, pour deux raisons :

- **cette proximité favorise la compétitivité**, puisqu'elle réduit les coûts de pré- et de post-acheminement⁽¹⁾ des marchandises et permet de proposer des tarifs compétitifs par rapport à un transport tout routier ;
- **elle maximise le gain environnemental**, puisqu'elle permet de réduire voire d'annuler les nuisances associées au transport routier de proximité.

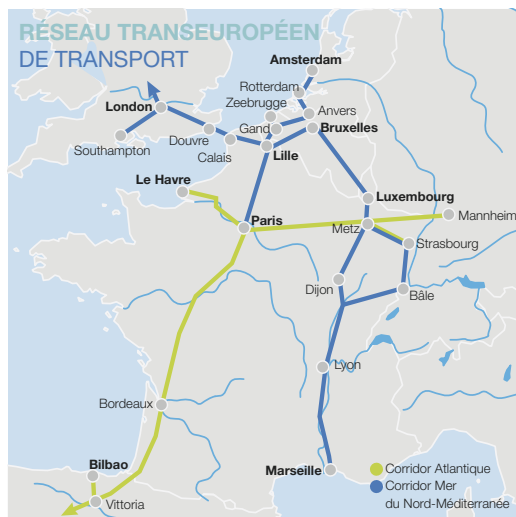
Afin de développer cette proximité, Ports de Paris doit donc réaliser des opérations d'amélioration de l'accès aux installations existantes, et d'aménagement de nouveaux ports urbains ou plateformes multimodales.

C'est dans ce cadre que la confluence de la Seine et de l'Oise apparaît comme un territoire stratégique pour l'implantation de nouveaux équipements portuaires.

La confluence Seine-Oise : un potentiel portuaire sans équivalent en Ile-de-France

UN CARREFOUR TRI-MODAL

Le territoire est situé au croisement des deux corridors européens de fret⁽¹⁾ majeurs pour l'Ile-de-France : d'une part, l'axe Mer du Nord – Méditerranée et sa branche vers Paris, et d'autre part l'axe Atlantique et sa branche est-ouest prenant naissance au Havre.



La confluence Seine-Oise constitue un nœud de transport à grand potentiel où se croisent modes fluvial, ferroviaire et routier.

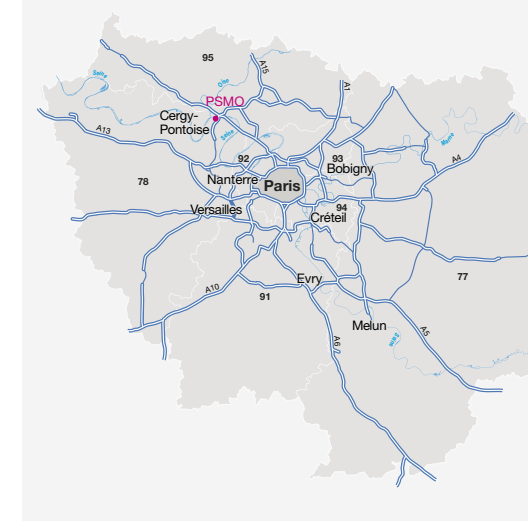
Sur le plan fluvial, le site offre l'opportunité de créer un hub⁽²⁾ entre la Seine et l'Oise, au gabarit européen⁽³⁾, autorisant des convois de plus de

3000 tonnes. Ce hub se renforcerait encore grâce à l'amélioration de la liaison Seine-Escaut⁽⁴⁾.

Sur le plan ferroviaire, la confluence se situe à proximité de l'ancienne gare de triage d'Achères Grand-Cormier. Le raccordement à cette gare assure une liaison vers :

- la grande ceinture fret de l'Ile-de-France pour le territoire national et au-delà ;
- la desserte de la Normandie – et du port du Havre – par la ligne ferroviaire passant par Serqueux et Gisors, et dont la modernisation est engagée. Cette desserte pourra être améliorée à plus long terme par la Ligne Nouvelle Paris-Normandie qui pourrait libérer de nouveaux potentiels pour le fret sur la ligne actuelle Paris-Le Havre.

RESEAU ROUTIER STRUCTURANT DE L'ILE-DE-FRANCE

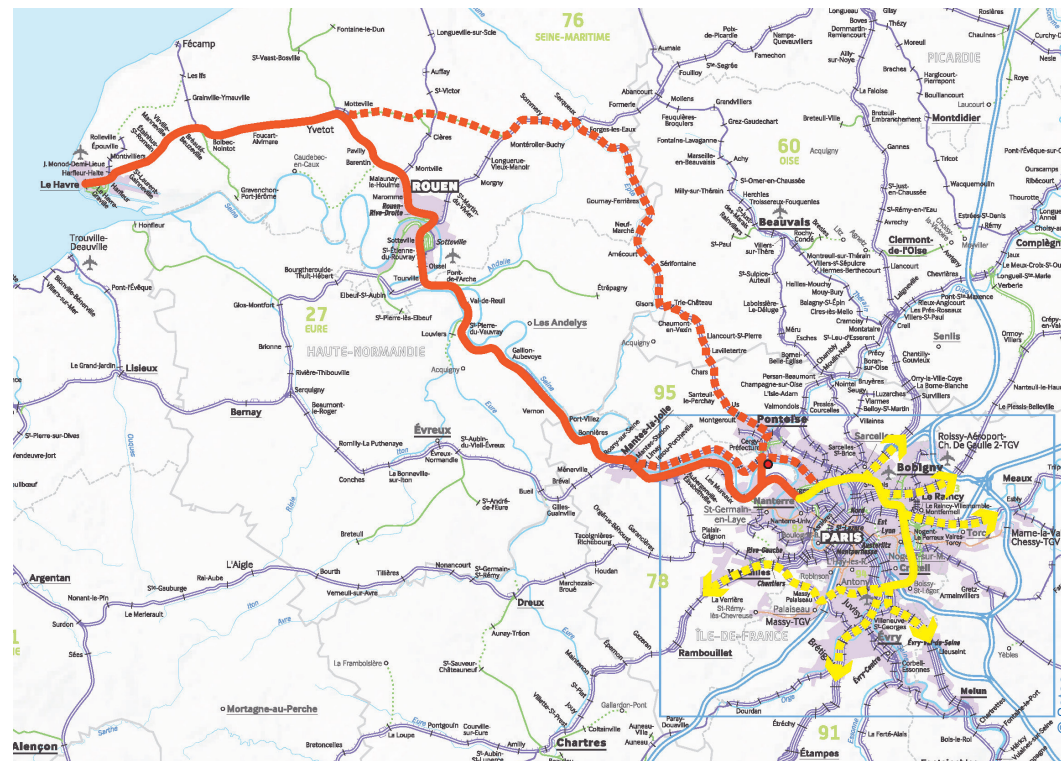


Sur le plan routier, par rapport aux modes fluvial et ferroviaire, la desserte est moins performante. Le site bénéficie d'un accès rapide au réseau structurant, dont les conditions de circulation sont denses voire saturées en heures de pointe. C'est donc pour des activités qui utilisent principalement les modes massifiés⁽⁵⁾, comme le secteur du BTP, que le potentiel du site pourra être le mieux exploité.

Ce positionnement, au sein d'un carrefour tri-modal, explique l'importance des transports dans l'identité de la confluence :

- historiquement, les premiers centres urbains de la confluence se sont implantés grâce à la présence du fleuve. La ville de Conflans-Sainte-Honorine, au débouché de l'Oise, a joué un rôle important dans l'organisation de la navigation fluviale. Elle est d'ailleurs considérée comme la capitale française de la batellerie ;
- l'ancienne gare de triage d'Achères Grand-Cormier a, elle, été l'une des plus importantes en trafic de l'Ile-de-France. Après la diminution du trafic, le triage a été fermé en 2005.

PRINCIPALES LIAISONS FERROVIAIRES FRET (EXISTANTES ET PROJETS) AUTOUR DE PSMO



- Port Seine-Métropole Ouest
- Liaison fret ferroviaire port du Havre – Ile-de-France
- - - Liaison fret ferroviaire port du Havre – Ile-de-France itinéraire alternatif
- Grande ceinture fret

1, 2, 3 et 5. Cf. glossaire.
4. Cf. glossaire (projet de canal Seine-Nord Europe).

FOCUS

LE PROJET CANAL SEINE-NORD EUROPE

Le canal Seine-Nord Europe doit permettre de relier le bassin de la Seine aux 20 000 kilomètres de voies navigables du nord de l'Europe par une infrastructure neuve sur une centaine de kilomètres entre Compiègne et Douai. Ce projet a été déclaré d'utilité publique le 11 septembre 2008 et une procédure pour l'attribution d'un contrat de partenariat a été lancée en 2009. Compte tenu du renchérissement du coût du projet, le ministre chargé des Transports a décidé, le 26 mars 2013, d'arrêter la procédure d'attribution du contrat de partenariat et de confier au député Rémi Pavros une mission de reconfigu-

ration du projet, notamment au niveau technique et économique. Le rapport a été remis au ministre le 11 décembre 2013. Les conséquences de la reconfiguration du projet en termes économiques, techniques et administratifs devraient être présentées avant fin 2014.

Le projet Port Seine-Métropole Ouest se justifie en dehors de la réalisation du canal Seine-Nord Europe. Ce dernier projet, s'il venait à être réalisé, renforcerait, d'une façon générale, l'utilisation de la voie d'eau et par conséquent des infrastructures portuaires.



UNE RÉSERVE FONCIÈRE RARE

À proximité de la zone dense de la capitale, l'emprise disponible pour le projet Port Seine-Métropole Ouest représente environ une centaine d'hectares d'un seul tenant sur la plaine d'Achères. Il s'agit d'une situation unique en Ile-de-France, qui offre de réelles opportunités d'aménagement. Historiquement, cette disponibilité foncière s'explique par le fait que le site a été jusqu'en 2007 principalement un lieu d'épandage des eaux usées du Syndicat interdépartemental d'assainissement de l'agglomération parisienne (SIAAP).

UN GISEMENT DE GRANULATS

La plaine d'Achères est identifiée comme un gisement d'enjeu interrégional pour les sables et graviers alluvionnaires⁽¹⁾ de 40 millions de tonnes environ.

La société GSM a été autorisée par le préfet des Yvelines (arrêté du 18 août 2009 modifié) à exploiter durant trente ans un gisement estimé à 14 millions de tonnes sur la commune d'Achères. La société Carrière de la Grande Arche y bénéficie, pour sa part, d'une autorisation (en date du 13 janvier 2009) de douze ans pour environ 3 millions de tonnes.

La partie du gisement de granulats alluvionnaires sur la plaine d'Achères, qui ne fait pas l'objet à ce jour d'autorisation d'exploiter, est inscrite au schéma départemental des carrières pour 24 millions de tonnes et a vocation à être extraite.

Les conditions d'exploitation de ce gisement, desservi principalement par voie routière, pourraient être significativement améliorées en utilisant les modes de transports massifiés.

UNE DYNAMIQUE DE TERRITOIRE

La confluence de la Seine et de l'Oise et, plus particulièrement, la plaine d'Achères, ont un positionnement hautement stratégique pour l'aménagement de l'Ile-de-France.

C'est pour cette raison que l'État a décidé d'inclure ce territoire dans le périmètre d'une opération d'intérêt national (OIN Seine Aval) et potentiellement dans celui du contrat de développement territorial dit « Confluence », pour accélérer les projets d'aménagement.

Le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) a, pour sa part, réaffirmé le caractère stratégique de ce secteur. Ce territoire en effet, à l'ouest de l'agglomération, est situé entre la zone dense de la capitale et la Manche, sa façade maritime.

En conclusion, la plaine d'Achères est un lieu unique qui rassemble beaucoup d'atouts pour l'implantation d'une nouvelle plateforme portuaire multimodale sur la Seine. Ce projet s'inscrit dans une politique globale destinée à favoriser le report du trafic de marchandises sur la voie d'eau, mode de transport à fort potentiel en Ile-de-France.

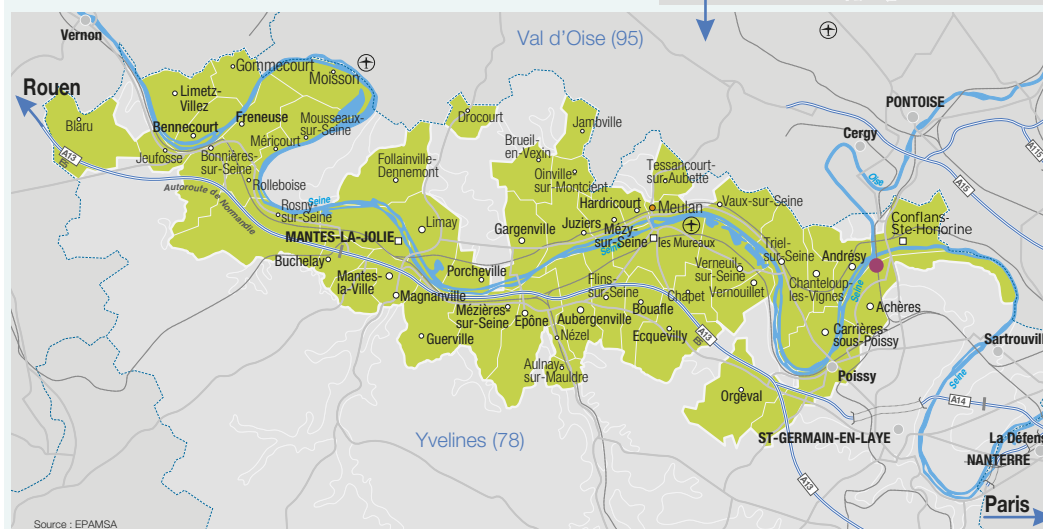
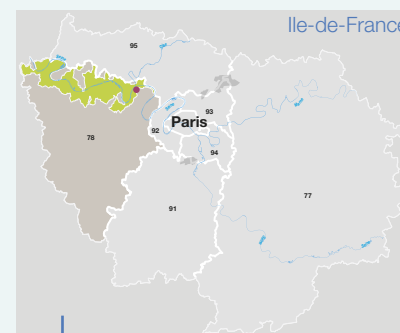
1. Cf. glossaire.

FOCUS

L'OPÉRATION D'INTÉRÊT NATIONAL SEINE AVAL

Lorsque l'aménagement d'un territoire revêt un caractère stratégique au niveau national, une opération d'intérêt national (OIN) peut être mise en place. Ce dispositif permet à l'État, sur le périmètre objet de l'OIN, d'être compétent pour délivrer notamment les permis de construire ou créer des zones d'aménagement concerté. La création d'une opération d'intérêt national pour l'aménagement du secteur du Mantois Seine Aval a été officialisée par décret du 10 mai 2007. L'opération Seine Aval est située entre Paris, Saint-Quentin-en-Yvelines, Cergy-Pontoise et la Normandie. Elle représente un territoire de 398 km² répartis sur 51 communes. Elle prévoit notamment la réalisation d'une plateforme portuaire à la confluence Seine-Oise.

L'établissement public du Mantois Seine Aval (EPAMSA) a été désigné coordonnateur des actions sur le territoire dans un protocole signé, le 31 janvier 2008, entre l'État, la Région Ile-de-France et le Département des Yvelines.



S'inscrire dans la dynamique du Grand Paris

La loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris présente « *un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région Ile-de-France [...] et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale.* »

Ce projet s'appuie sur deux composantes essentielles :

- la création d'un réseau de transport public de voyageurs ;
- l'articulation de ce réseau autour de contrats de développement territorial, qui participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements en Ile-de-France.

Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) a vocation à être une solution pour la construction du Grand Paris au travers de l'approvisionnement en granulats (exploitation qui a commencé sur une partie du site) et de la valorisation des déblais. Port Seine-Métropole Ouest répond, ce faisant, aux besoins des acteurs économiques du secteur de la construction et des travaux publics clients de Ports de Paris.

Les grands chantiers du Nouveau Grand Paris

CONSTRUIRE 70 000 LOGEMENTS PAR AN EN ILE-DE-FRANCE

La résolution de la crise du logement implique la construction de 500 000 logements par an en France.

À l'échelle de l'Ile-de-France, les objectifs formulés par la loi du Grand Paris, et qui déclinent cette ambition nationale, sont inscrits dans le Schéma

directeur de la région Ile-de-France (SDRIF). Il porte l'objectif ambitieux d'atteindre un rythme de construction de 70 000 logements par an d'ici 2020, ce qui représente un quasi-doublement par rapport à ce qui a été observé lors de la dernière décennie (36 970 logements en moyenne par an entre 2000 et 2009⁽¹⁾).

FOCUS

L'OBJECTIF DE 70 000 LOGEMENTS

- 38 000** nouveaux ménages
- 17 000** renouvellements du parc
- 12 000** rattrapages du déficit accumulé
- 3 000** gestions de la mobilité des ménages

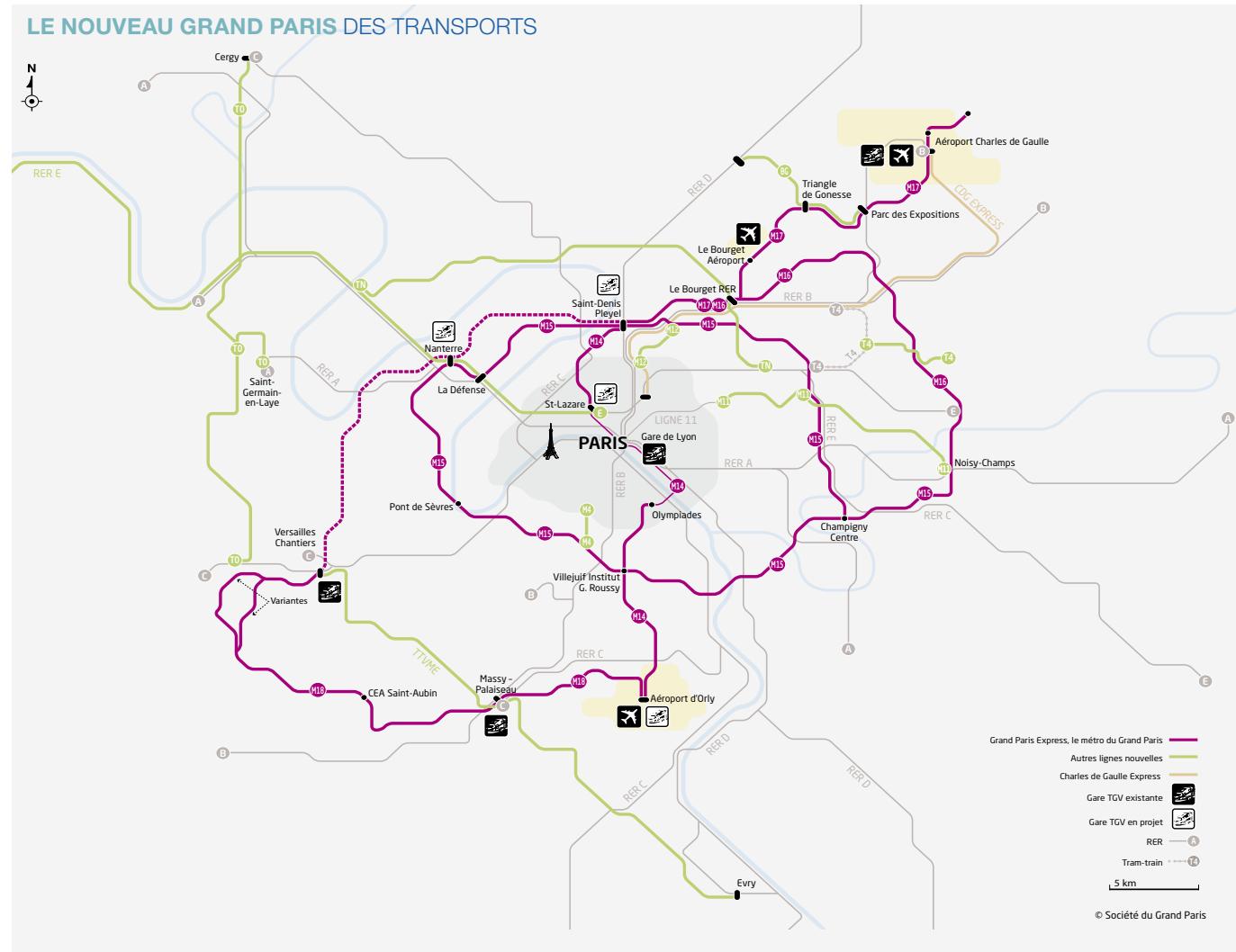
CONSTRUIRE EN 20 ANS LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU NOUVEAU GRAND PARIS

Présenté le 6 mars 2013, le Nouveau Grand Paris prévoit à la fois la modernisation des transports existants et la réalisation d'un nouveau métro automatique, le Grand Paris Express (220 kilomètres, 72 gares).

Sur le territoire de Confluence, le Nouveau Grand Paris prévoit notamment le prolongement du RER E à l'ouest (projet Eole), la Tangentielle Ouest et l'amélioration du RER A.

S'agissant du calendrier de réalisation du Grand Paris Express, les travaux sur les différents tronçons commenceront de manière échelonnée et se poursuivront avec des périodes de recoupement d'un tronçon à l'autre jusqu'à l'horizon 2030 et au-delà.

Pour l'organisation des travaux de ces infrastructures (tunnels, gares, ouvrages annexes), il est d'ores et déjà prévu d'utiliser en priorité le transport fluvial et ferroviaire.



1. APUR et IAU, *Quelle production de logements en Ile-de-France dans le contexte économique actuel?* note n° 50, octobre 2011.

PSMO: une réponse aux trois défis du Nouveau Grand Paris

Les chantiers du Grand Paris vont créer d'ici 2020 des besoins supplémentaires en approvisionnement en granulats en Ile-de-France, ainsi qu'en capacité pour la valorisation des déblais.

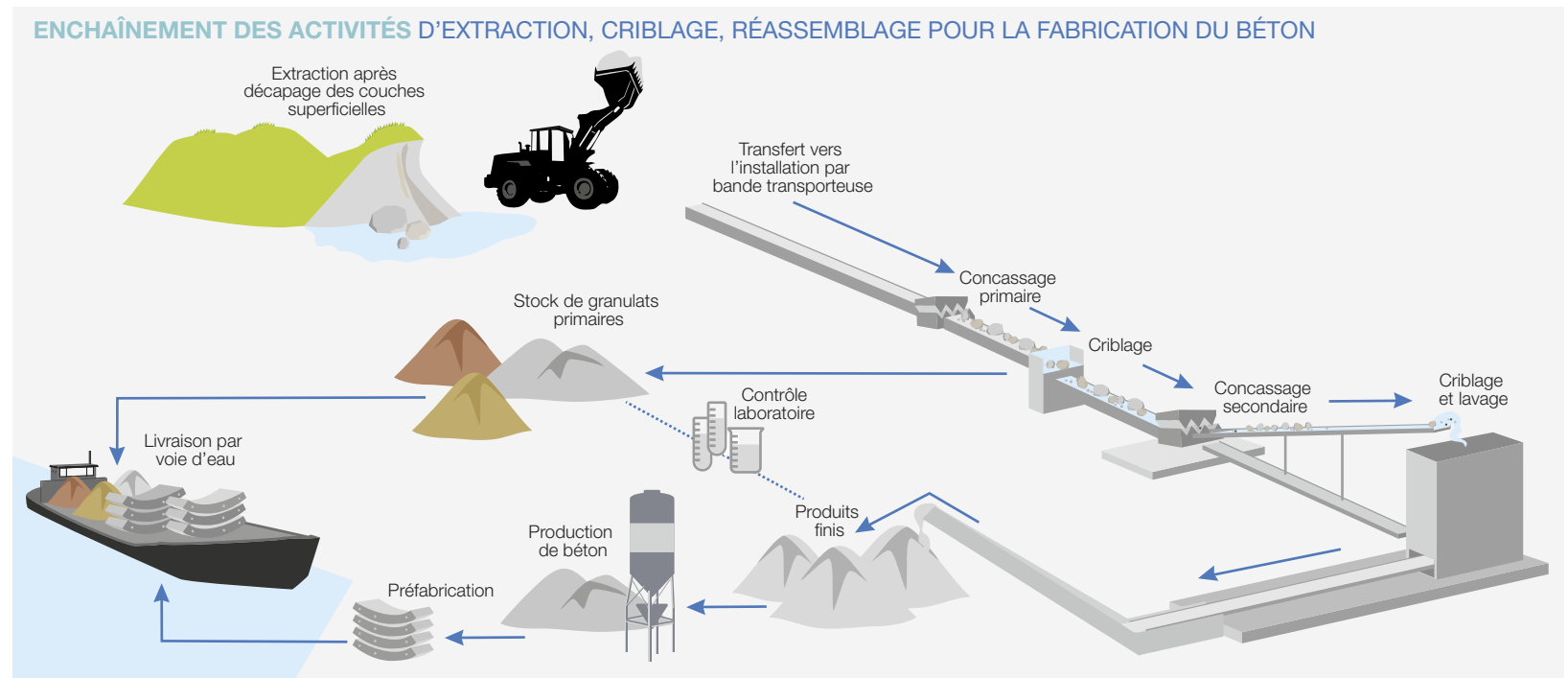
Ces besoins vont générer des flux qui risquent d'accroître la congestion et la pollution, sauf à ce qu'émergent des solutions logistiques recourant au fleuve et au fer. PSMO pourrait apporter des réponses efficaces à ces différents défis.

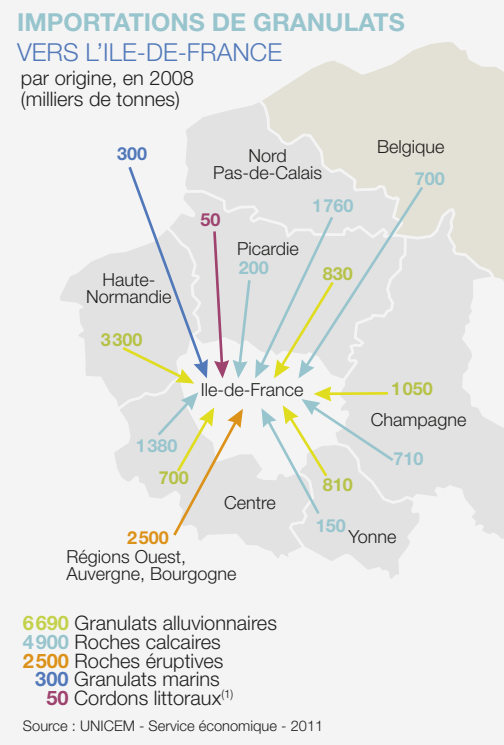
APPROVISIONNER LES CHANTIERS DU GRAND PARIS

La construction en Ile-de-France nécessite d'importantes quantités de matériaux issus des ressources du sous-sol (granulats alluvionnaires⁽¹⁾ notamment). En effet, les sables et graviers alluvionnaires sont les matières premières entrant majoritairement dans la composition des bétons hydrauliques⁽²⁾, largement utilisés dans le secteur du bâtiment et des travaux publics. Ces besoins vont être encore accentués par les chantiers du

Grand Paris: au vu des objectifs régionaux de construction, en particulier de logements, de bureaux et du métro du Grand Paris Express, les besoins en granulats supplémentaires devraient représenter à l'horizon 2020 environ 5 millions de tonnes par an⁽³⁾.

Or, si l'Ile-de-France possède des ressources en sables et graviers alluvionnaires, elles sont insuffisantes, de plus en plus difficiles d'accès et inégalement réparties (principalement en Seine-et-Marne).





Elle dépend donc pour près de la moitié de ses besoins d'approvisionnements extérieurs.

Les granulats alluvionnaires constituent ainsi la première des « importations » régionales, avec 6,7 millions de tonnes en 2008, en provenance principalement de Haute-Normandie.

Cette situation n'est pas satisfaisante d'un point de vue environnemental et économique : afin de limiter les flux de granulats, qui pèsent sur les transports régionaux, et de réduire le coût de

cette ressource, qui pèse *in fine* sur le coût des logements et des transports, il est préférable de rapprocher au maximum les lieux de production des besoins. C'est pourquoi le secteur d'Achères est identifié comme un gisement d'enjeu interrégional pour les sables et graviers alluvionnaires. Il présente deux avantages majeurs : sa position à l'ouest de la région qui permet de rééquilibrer les approvisionnements en Ile-de-France et à proximité du cœur de l'agglomération parisienne, et l'importance de la ressource qu'il représente.

VALORISER LES DÉBLAIS DE CHANTIER EN REMBLAIEMENT DE CARRIÈRES

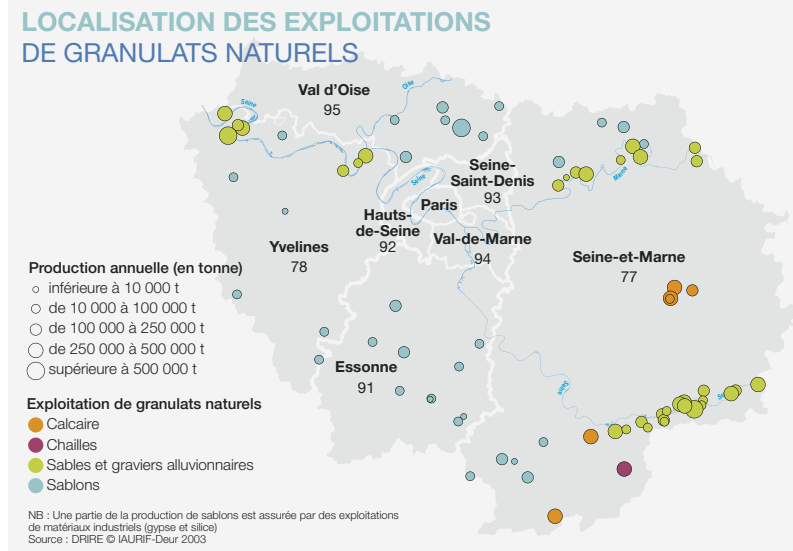
L'exploitation des carrières et l'évacuation des déblais de chantier peuvent être coordonnées au profit d'une réduction des impacts sur le paysage.

Les chantiers d'infrastructures de transport du Nouveau Grand Paris vont engendrer des déblais importants, par exemple, entre 2020 et 2026, en moyenne 11 millions de tonnes de déblais par an⁽⁴⁾.

À titre de comparaison, la production annuelle de déchets issus des chantiers du BTP en 2010 en Ile-de-France était estimée à 25 millions de tonnes (60 % issus des travaux publics, 40 % issus du bâtiment).

Les chantiers du Nouveau Grand Paris vont donc nécessiter de **nouvelles capacités de valorisation**.

Les matériaux inertes issus de ces chantiers (terres et matériaux de terrassement **non pollués**, pierres, produits de démolition, etc.) peuvent en effet être valorisés de deux façons :

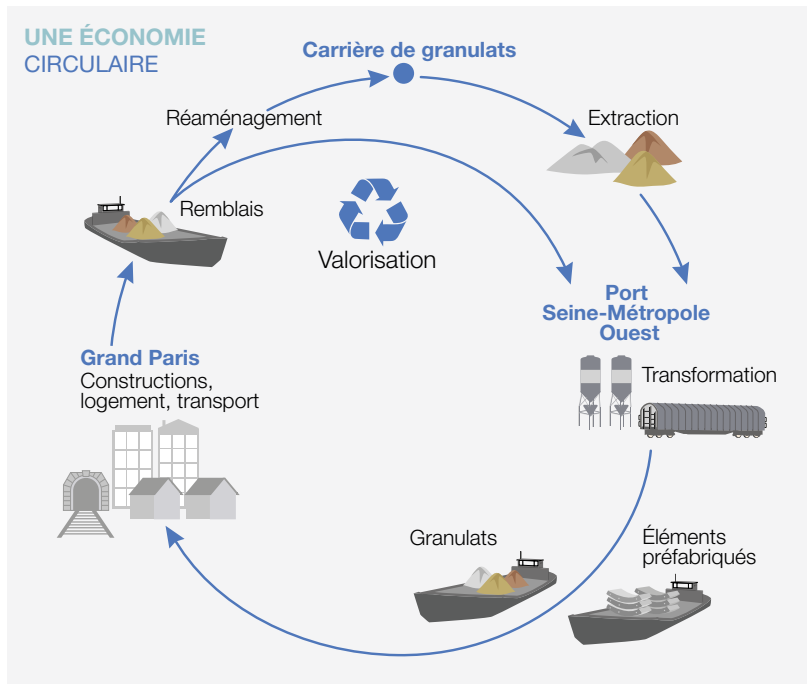


- dans la remise en état des carrières en exploitation avec un plan d'aménagement prédéfini. Le potentiel de remblaiement du secteur Ouest de la plaine d'Achères est à ce titre de 7 millions de m³ environ. En cas d'ouverture de nouvelles carrières dans la plaine ce volume pourrait plus que doubler ;
- dans le recyclage pour contribuer à la ressource en granulats. La pratique du recyclage, déjà très active en Ile-de-France, devrait continuer à se développer, pourrait s'implanter sur PSMO et participer ainsi à la création d'une économie circulaire.

1 et 2. Cf. glossaire.

3. DRIIE Ile-de-France, *L'approvisionnement du Grand Paris en matériaux*, 18 décembre 2012.

4. Avant-projet de plan régional de prévention et de gestion des déchets de chantier en Ile-de-France, septembre 2013.



ÉTABLIR UNE CHAÎNE LOGISTIQUE EXEMPLAIRE ET DURABLE

Pour évacuer ses déblais, la Société du Grand Paris⁽¹⁾ (SGP) souhaite établir une logistique durable en développant le trafic fluvial, en encourageant le fret ferroviaire et en diminuant les distances de transport routier.

C'est pourquoi une convention de partenariat a été signée en décembre 2013 entre la SGP et Ports de Paris. Elle vise l'utilisation des ports et du transport fluvial pour la construction du réseau de transport public : d'une part pour l'approvisionnement des matériaux de construction et, d'autre part, pour la gestion des déblais de chantier.

Les principes d'une chaîne logistique durable : vers un double fret fluvial

Une chaîne logistique durable prend en compte le cheminement des matériaux depuis le lieu d'extraction des ressources vers leur lieu de transformation et de consommation, et également en retour, les déchets issus de ces mêmes chantiers.

Prendre en compte à la fois le flux des ressources et celui des déblais, c'est assurer la mutualisation des infrastructures et des moyens de transport, et coordonner leur utilisation dans le temps. C'est donc en définitive limiter au minimum le transport routier généré par les chantiers.

Le secteur d'Achères identifié comme point clé de cette chaîne logistique durable

L'ouverture de Port Seine-Métropole Ouest offrirait l'opportunité, en s'appuyant sur ses nombreux atouts, de développer une infrastructure qui permettrait :

- un « double fret » déblais/matériaux de construction ;
- une optimisation de la logistique fluviale liée à l'activité du BTP⁽²⁾.

Le schéma directeur d'évacuation des déblais des lignes du Grand Paris Express a déterminé les possibilités de lieux d'évacuation et de stockage accessibles par la voie d'eau. C'est ainsi que la Société du Grand Paris compte s'appuyer largement sur le réseau des ports existants mais également sur le projet Port Seine-Métropole Ouest.

C'est pour cette raison que le Schéma de développement de la région Ile-de-France

(SDRIF) identifie dès à présent le projet Port Seine-Métropole Ouest comme étant stratégique pour accompagner la dynamique du Nouveau Grand Paris.

FOCUS

LE SDRIF

Le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) est un document de planification à portée réglementaire qui donne un cadre à l'organisation de l'espace francilien.

Il est élaboré par la Région Ile-de-France en association avec l'État.

Il fixe les orientations afin de mieux maîtriser la croissance urbaine et démographique, tout en garantissant le rayonnement international de la région. Il précise les moyens à mettre en œuvre pour corriger les disparités spatiales, sociales et économiques, coordonner l'offre de déplacement et préserver les zones rurales et naturelles, afin d'assurer les conditions d'un développement durable du territoire.

Le nouveau Schéma directeur de la région Ile-de-France qui fixe les orientations à l'horizon 2030 a été approuvé par décret en conseil d'État n° 2013-1 241 du 27 décembre 2013.

Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales doivent être compatibles avec le SDRIF.

Le SDRIF permet la réalisation du projet Port Seine-Métropole Ouest.

1. Cf. glossaire.

2. Avant-projet de plan régional de prévention et de gestion des déchets de chantiers (PREDEC), septembre 2013.

Contribuer au développement de Confluence Seine-Oise

Le projet Port Seine-Métropole Ouest pourrait être créateur de valeur pour le territoire fragilisé sur lequel il s'implante, sous deux formes : un réaménagement qualitatif du site et une dynamisation économique.

Un territoire fragilisé

Historiquement, la plaine d'Achères a été marquée par des pratiques d'épandage des eaux usées, à l'origine de la pollution du site, et par l'exploitation des granulats, à l'origine d'importants flux de poids lourds.

Sur le plan économique, si pendant la période des Trente Glorieuses le territoire de la Seine Aval a été très dynamique, en produisant notamment une offre résidentielle pensée dans le cadre du développement de la métropole francilienne, la baisse de l'emploi industriel a créé, sur ce territoire, un déséquilibre entre les habitats et les emplois.

FOCUS

HISTORIQUE DE LA PLAINE D'ACHÈRES

1855 Achèvement de la digue d'Achères qui s'étend du pont de Conflans à Poissy pour protéger les terres cultivables des crues de la Seine.

1889 Création des « champs d'épandage des égouts de la ville de Paris » sur 2000 hectares de la plaine d'Achères. Les 430 hectares de la forêt de Saint-Germain sont déboisés et cédés à la ville de Paris. L'ensemble des champs d'épandage prend très vite le nom de « parc agricole d'Achères ».

1895 Achèvement de l'aqueduc d'Achères qui traverse la Seine et l'Oise pour amener les eaux usées de Paris et sa banlieue jusqu'aux champs d'épandage de Gennevilliers, d'Achères et de Triel.

Vers 1920 Début de l'extraction de sable et de pierres de ballast dans la plaine. Creusement de gravières et de ballastières, notamment celle de l'étang du Corra, exploitée de 1929 à 1976. Parallèlement à l'activité d'extraction, l'étang servira aussi de plan d'eau, ouvert à la baignade de 1947 jusqu'à la cessation de l'exploitation.

1940 Création de la station d'épuration d'Achères (agrandie en 1966, 1972 et 1978).

Vers 1975 Remplacement progressif des cultures maraîchères par la culture du maïs (moins contaminé par l'irrigation aux eaux usées). Extension de l'arboriculture.

2000 Interdiction des cultures légumières sur les parcelles où des eaux usées ont été épandues. Seules sont autorisées les cultures non alimentaires.

En 2007, l'OIN Seine Aval recense dans son périmètre le taux d'emploi⁽¹⁾ le plus faible d'Ile-de-France (68 % pour une moyenne de 77 % pour le département des Yvelines)⁽²⁾.

Un territoire sur lequel Port Seine-Métropole Ouest serait créateur de valeur

UN RÉAMÉNAGEMENT QUALITATIF

Sur le plan de l'aménagement, l'apport du projet serait de deux ordres :

- l'existence d'un port et de sa darse, à même d'absorber une partie des crues, rendrait possible la création de zones d'activités non inondables à Achères ;
- en suivant l'exploitation de la carrière, le port, projet concerté et porté par un maître d'ouvrage à même d'en assurer la réalisation, ouvrirait la voie à un réaménagement du site conforme aux principes du développement durable.

UNE RÉDUCTION DE LA NUISANCE ROUTIÈRE

Pendant l'exploitation de la carrière, le port favoriserait le recours au fleuve au détriment du transport routier, il permettrait à ce titre de préserver la qualité de vie des riverains. La réduction de la nuisance routière est un objectif permanent du projet Port Seine-Métropole Ouest.

UNE CONTRIBUTION À LA REDYNAMISATION ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE

La plaine d'Achères présente une vocation technologique et industrielle historique, notamment dans les filières automobiles avec l'usine PSA à proximité et l'usine du SIAAP attenante. Elle est aujourd'hui à la recherche de leviers de croissance.

Le protocole de l'OIN Seine Aval identifie un potentiel de développement du secteur industriel déjà présent sur son territoire, qui intègre le périmètre du projet Port Seine-Métropole Ouest, en se basant prioritairement sur une main-d'œuvre locale expérimentée et un tissu industriel composé de filières traditionnelles. L'un des atouts primordiaux du secteur pour faire fructifier ce potentiel est la présence du fleuve.

Seine Aval est en effet l'un des cinq sites en mutation en Ile-de-France, figurant au SDRIF de 2013, pour privilégier le développement d'activités économiques liées au fleuve. Les ports sont alors identifiés comme des opportunités de relocalisation d'activités à proximité de la voie d'eau, non seulement pour les filières traditionnellement utilisatrices du fer et du fleuve (au premier chef, le secteur de la construction), mais aussi pour des filières d'avenir porteuses d'innovation (telles que les éco-industries⁽³⁾, l'écoconstruction⁽⁴⁾, ou la logistique urbaine⁽⁵⁾).

Cette ambition serait servie par Port Seine-Métropole Ouest de deux points de vue :

- par la localisation d'emplois diversifiés et de proximité, non seulement dans le secteur du BTP qui serait sa vocation première, mais aussi

dans les autres filières compatibles avec sa desserte routière ;

- par l'argument de compétitivité et d'attractivité que représenterait un port doté d'un quai à usage partagé, utilisable par toute entreprise du secteur désireuse de réduire ses coûts de transport et de diversifier sa logistique.

En conclusion, le projet Port Seine-Métropole Ouest répond à la fois à des enjeux franciliens et à des besoins locaux. Il permet de rendre plus acceptable, d'un point de vue environnemental et urbain, l'activité d'extraction de granulats alluvionnaires sur la plaine d'Achères en favorisant un report modal de la route vers le fleuve. Il participe ainsi à la mise en place d'une logistique durable, qui sert la dynamique du Nouveau Grand Paris. Il permet d'accueillir de l'activité économique, levier de développement pour la plaine.

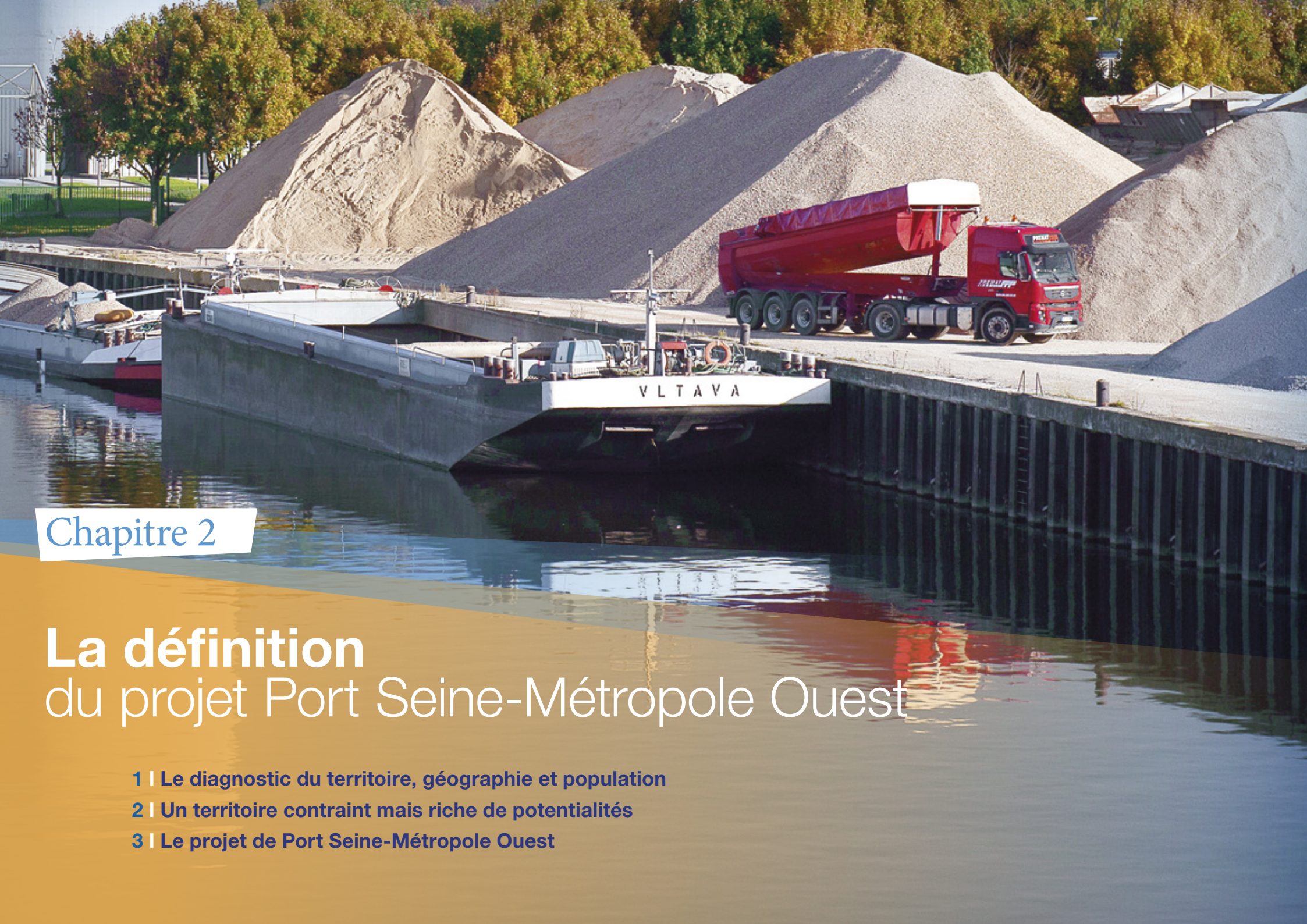
1. Le taux d'emploi est calculé en rapportant le nombre d'individus ayant un emploi au nombre total d'individus en âge de travailler (15 à 64 ans).

2. Établissement public d'aménagement du Mantois Seine Aval, *Protocole de l'opération d'intérêt national Seine Aval*, signé en janvier 2008 par le préfet de Région.

3, 4 et 5. Cf. glossaire.




© Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise, Christian Souffron.



Chapitre 2

La définition du projet Port Seine-Métropole Ouest

- 1 | Le diagnostic du territoire, géographie et population
- 2 | Un territoire contraint mais riche de potentialités
- 3 | Le projet de Port Seine-Métropole Ouest



Port Seine-Métropole Ouest est un projet de port de nouvelle génération, ouvert sur la ville et conçu en concertation avec les acteurs du territoire. Il s'agit d'un projet évolutif, avec un calendrier de réalisation lié à celui de l'exploitation de la carrière implantée sur le site pour une trentaine d'années.

C'est aussi un projet qui a la capacité de s'intégrer dans le territoire qui l'accueille et de s'adapter à l'évolution du contexte économique.

Le diagnostic du territoire, géographie et population

Port Seine-Métropole Ouest est situé au nord de la boucle de la Seine de Saint-Germain-en-Laye, à la confluence de la Seine et de l'Oise, sur les communes d'Achères, d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine.

Sur le territoire Confluence, la population au cours des dix dernières années est en augmentation, et l'évolution moyenne de l'emploi montre une progression inférieure à celle de l'Île-de-France.

La localisation dans la plaine d'Achères

Le projet Port Seine-Métropole Ouest se situe dans la plaine d'Achères, au cœur de la boucle de la Seine dite « boucle de Saint-Germain », ancienne zone d'épandage des eaux usées de Paris et de sa petite couronne.

La plaine d'Achères est bordée au nord par un méandre de la Seine et la confluence avec l'Oise, et au sud par la forêt de Saint-Germain-en-Laye et la ville d'Achères.

Elle s'étend du site industriel de PSA Peugeot-Citroën, à l'ouest, à l'usine du SIAAP, à l'est. La partie de la plaine directement concernée par le projet se situe à l'ouest du RER A.

Le projet Port Seine-Métropole Ouest concerne plus particulièrement les communes d'Achères (85 % du périmètre d'aménagement portuaire), d'Andrésy (13,5 %) et de Conflans-Sainte-Honorine (1,5 %).

Le périmètre d'aménagement regroupe sur 97 % des terrains de l'État et des collectivités, ceux de deux entreprises en activité sur le site (GSM et le Foll) et quelques terrains non bâtis. Les 3 % restants concernent neuf lots bâtis.

LE PÉRIMÈTRE D'AMÉNAGEMENT DU PROJET PSMO



Population et bassin d'emploi

La Confluence Seine-Oise s'inscrit dans une conurbation de 440 000 habitants⁽¹⁾ (incluant les communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy, Conflans-Sainte-Honorine, Cergy- Pontoise), avec une population relativement jeune.

Entre 1999 et 2008, la population a augmenté de 0,57 % par an. Les pôles urbains alentours sont organisés en réseau et constituent des bassins de vie, notamment grâce aux équipements et aux services offerts.

Les communes concernées par le projet sont principalement résidentielles. C'est notamment le cas d'Achères et d'Andrésy, où la grande majorité de la population travaille en dehors de ces villes.

Les projets de créations de parcs d'activités à proximité ou sur la plaine d'Achères vont néanmoins dans le sens d'un regain de croissance des emplois sur le territoire.

En parallèle, le développement d'activités de loisirs est envisagé sur la plaine (parc, développement des modes de transport doux⁽²⁾, etc.).

Territoire	Superficie (km ²)	Population municipale en 2008	Évolution moyenne annuelle population municipale 1999-2008 (taux)*	Emplois en 2008	Évolution moyenne annuelle de l'emploi 1999-2008	Taux d'emploi en 2008
Conflans-Sainte-Honorine	9,9	34 814	0,51	10 067	0,46	0,59
Achères	9,4	19 733	0,46	4 683	1,52	0,41
Andrésy	6,9	12 233	-0,23	1 906	-0,57	0,31
CDT Confluence Seine-Oise	255	415 627	0,57	169 914	0,99	0,80
Ile-de-France	12 012	11 659 260	0,70	5 612 336	1,19	0,94

* NB: du fait de changements dans la méthodologie des recensements, les données sur les évolutions de population entre 1999 et 2008 sont à prendre avec précaution. Elles doivent avant tout servir à indiquer les tendances sur cette période. Pour des besoins plus précis, les évolutions sur la période plus longue 1990-2008 sont à privilégier.
Source: INSEE RP 2008.

1. Atelier Parisien d'Urbanisme, *Consultation Plaine d'Achères-Grande Arche – Synthèse*, juin 2011.

2. Cf. glossaire.

Un territoire contraint mais riche de potentialités

Malgré la pollution du sol et l'inondabilité de la plaine, le site et sa desserte révèlent des atouts valorisables par une implantation portuaire respectueuse du paysage remarquable des boucles de la Seine.

Un sol partiellement pollué, mais un sous-sol riche en granulats

Situés sous une couche de terres superficielles d'une épaisseur de 30 centimètres à 1 mètre, les sous-sols de 70 % environ de l'emprise du projet sont constitués de sables et de graviers alluvionnaires sur une dizaine de mètres de profondeur.

Ils seront encore exploités par l'entreprise GSM dans les vingt-cinq années à venir.

Pour autant, parce que la plaine d'Achères servait de site d'épandage aux eaux usées de l'agglomération parisienne, elle est polluée en surface principalement aux métaux lourds. C'est pour cette raison qu'aucune agriculture orientée vers l'alimentation n'est actuellement autorisée. Seule la culture céréalière en vue de la production de biocarburant est pratiquée. Cette pollution touche les sols superficiels mais pas les sous-sols alluvionnaires.

Un site exposé au risque d'inondation, mais qu'un port rendrait constructible

Dans la plaine d'Achères, le risque d'inondation est majeur. Le plan de prévention du risque inondation (PPRI) des Yvelines, approuvé par arrêté préfectoral du 30 juin 2007, précise ainsi qu'en cas de crue similaire à celle de 1910, la plaine d'Achères serait en grande partie submergée avec des hauteurs d'eau pouvant aller jusqu'à 2,5 mètres.

FOCUS

LA CRUE DE 1910 ET LE PLAN DE PRÉVENTION DU RISQUE INONDATION

La crue de 1910 a été la plus forte du XX^e siècle.

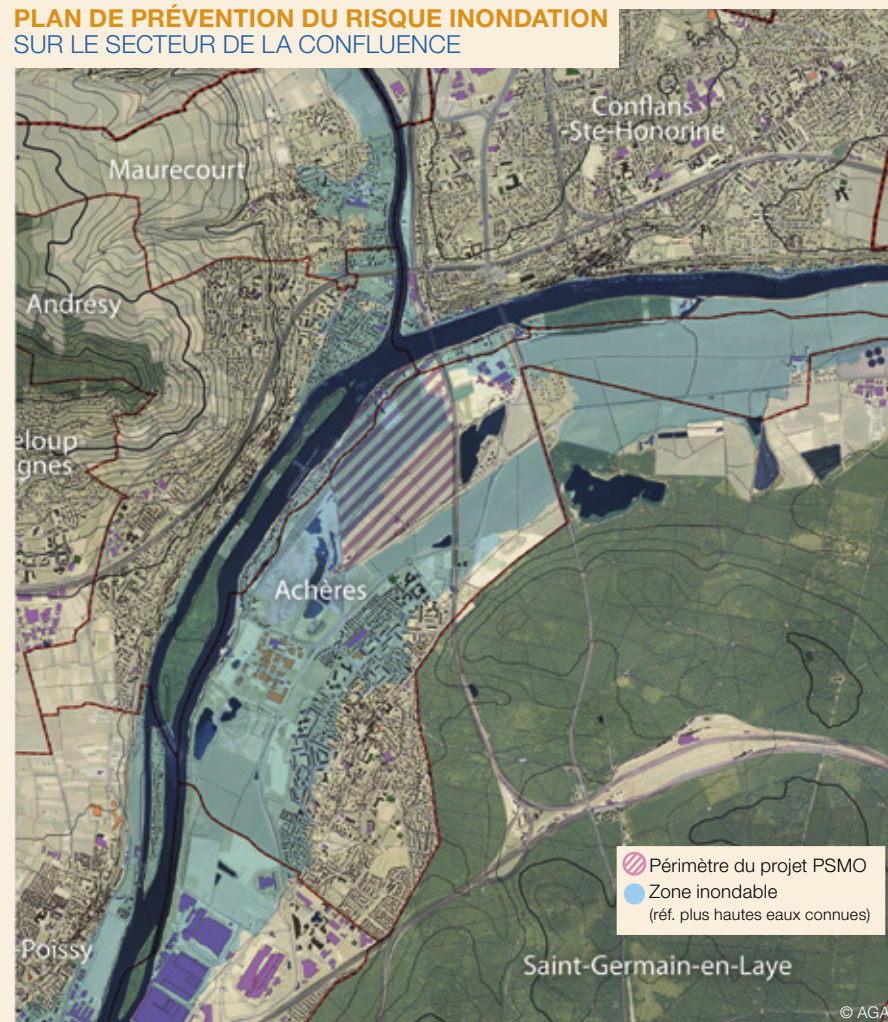
Elle a engendré les plus hauts niveaux d'inondation connus sur l'Yonne, la Marne et la Seine, et sert de référence dans l'établissement des plans de prévention du risque inondation (PPRI) en région Ile-de-France.

Le PPRI des Yvelines prévoit onze types de zones réglementaires en zone inondable. Le plan impose des contraintes aux développements urbain et industriel, et fixe des règles notamment en termes de volumes d'expansion des crues, de conservation de la libre circulation des eaux ou de maintien des écoulements.



© Archives départementales des Yvelines

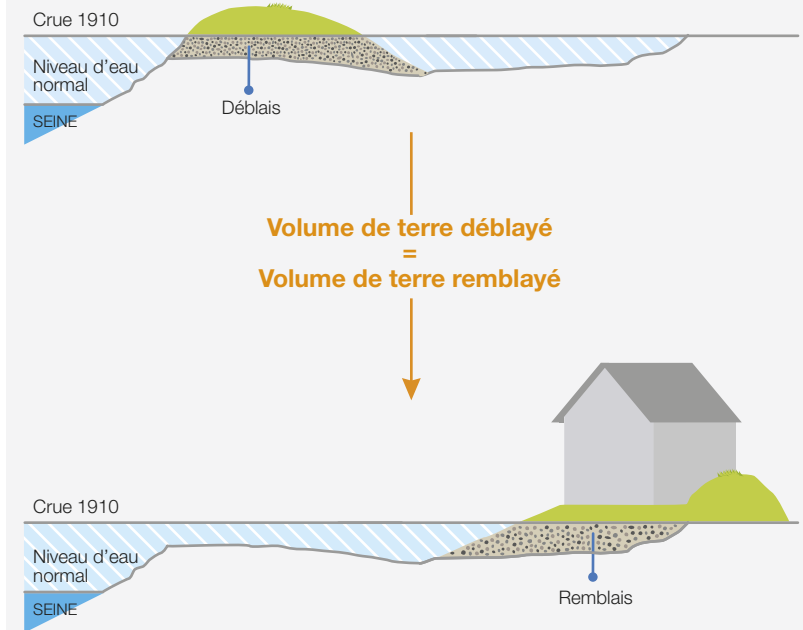
PLAN DE PRÉVENTION DU RISQUE INONDATION SUR LE SECTEUR DE LA CONFLUENCE



La plaine d'Achères-Poissy est pourtant identifiée dans le PPRI comme un secteur particulier à forts enjeux économiques, avec notamment son industrie automobile et son projet portuaire. Les constructions et aménagements sur le secteur ont donc été autorisés sous réserve de la mise en œuvre d'un Plan global d'aménagement (PGA).

Ce plan vise à permettre un développement économique de la plaine tout en garantissant le

MAINTIEN DU VOLUME D'EXPANSION DES CRUES



maintien des fonctions hydrauliques du fleuve, par un principe de compensation mutualisée entre les différents porteurs de projet.

Il a été élaboré à partir de 2005 par l'État, le Département des Yvelines, la Ville d'Achères, la Ville de Poissy, la société Peugeot Citroën Automobiles SA et Ports de Paris.

Le plan présenté à la page précédente (page 31) met en évidence la contribution essentielle de l'aménagement portuaire au bénéfice des capacités d'aménagement de l'ensemble de la plaine.

Un patrimoine naturel et paysager, typique des boucles de la Seine, à préserver

Situé à proximité directe des berges de Seine, de la forêt de Saint-Germain-en-Laye et de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) « Parc agricole et plans d'eau d'Achères », le projet borde des milieux naturels sensibles.

Le territoire concerné s'est historiquement construit et nourri avec le fleuve, et s'en est ensuite détourné au milieu du XX^e siècle. Mais les éléments permettant de composer un grand paysage sont encore bien présents sur ce territoire et ses abords : la forêt de Saint-Germain-en-Laye, le massif de l'Hautil, la plaine de Pierrelaye... et surtout la boucle de la Seine.

L'alternance de coupures urbaines et de coupures naturelles, qui caractérise ce territoire, doit être préservée et, le cas échéant, complétée afin de retrouver un dialogue entre la forêt et le fleuve. Le territoire du projet est composé d'un habitat urbain dense sur les coteaux de Conflans-Sainte-Honorine et d'Andrésy, mais aussi d'un habitat clairsemé dans la plaine.

La ville d'Achères se trouve, elle, coupée de son accès au fleuve par la route départementale RD30 qui marque la limite de l'urbanisation de la commune.

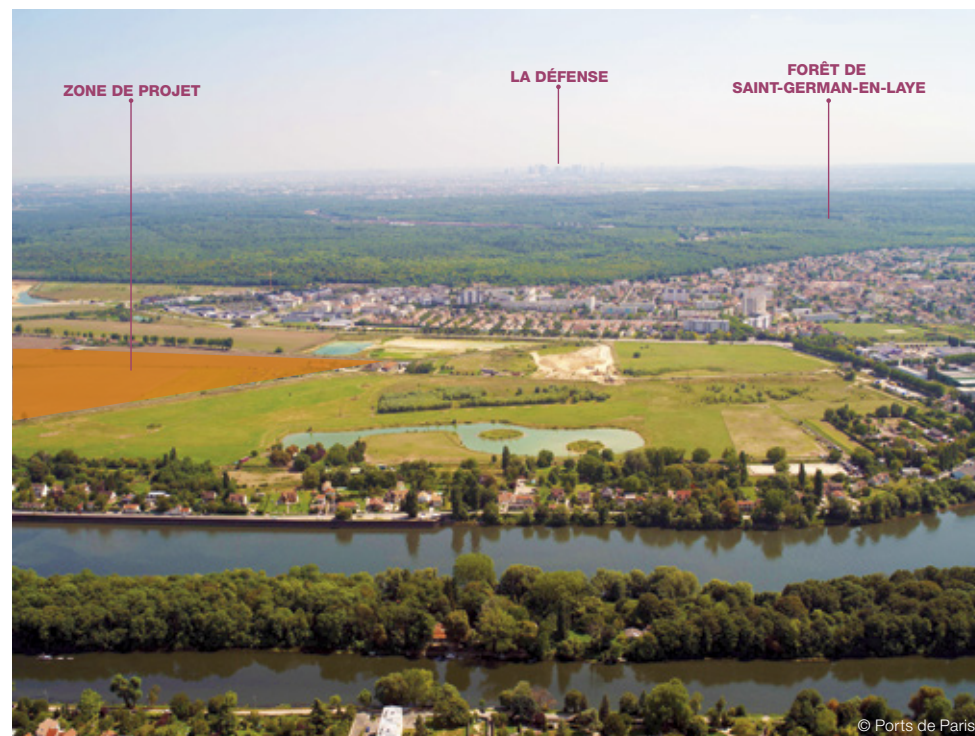
La partie Nord-Ouest du projet est incluse dans la zone de protection du patrimoine architectural urbain et paysager (ZPPAUP) d'Andrésy, qui vise à préserver les vues emblématiques sur la plaine et à maintenir les protections des zones naturelles et les richesses écologiques.

En effet, les berges constituent une frange arborée et enherbée offrant de remarquables panoramas, notamment sur l'église Saint-Germain et la demeure Rêve Cottage (monuments respectivement classé et inscrit à l'inventaire des monuments historiques, situés sur la rive droite d'Andrésy).

La colline boisée de l'Hautil (à une altitude de 169 mètres) située sur les coteaux d'Andrésy, l'une des hauteurs culminantes de la région parisienne, offre un point de vue d'exception à préserver.



VERSANT DE L'HAUTIL



PLAINE D'ACHÈRES ET FORÊT DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE EN ARRIÈRE-PLAN

Un territoire sans réserve de capacité routière, mais bien desservi par le fleuve et le fer

S'agissant des infrastructures routières, le site est principalement desservi par un axe de circulation du réseau magistral francilien : la RN184.

Cette dernière permet de rejoindre les grandes infrastructures routières nationales :

- au nord, l'A15 et l'A104 (toutes les deux à environ 15 kilomètres) et l'A16 (à environ 30 kilomètres) ;
- au sud, accessibles via la RD30, l'A13 (à environ 10 kilomètres) et l'A14 (à environ 8 kilomètres).

Elle permet d'atteindre Cergy-Pontoise au nord, et Saint-Germain-en-Laye au sud.

Le trafic est dense et présente des points de congestion aux heures de pointe, notamment aux principaux carrefours.

Deux projets routiers sont inscrits au SDRIF sur le territoire pour répondre à la congestion routière :

- le prolongement de la Francilienne A104 (entre Méry-sur-Oise et Orgeval⁽¹⁾) ;
- la liaison RD30-RD190 avec la création d'un franchissement de la Seine entre Carrières-sous-Poissy et Achères.

Le territoire est, par ailleurs, desservi par deux gares : Achères-Ville et Achères Grand-Cormier. La première est utilisée par le RER A en direction de Cergy-le-Haut et la ligne L du Transilien entre Paris-Saint-Lazare et Cergy-le-Haut.

La seconde, arrêt du RER A en direction de Poissy, est également une ancienne gare de triage de 90 hectares sur laquelle des activités de fret ont lieu à ce jour et que le SDRIF identifie comme une plateforme de fret d'importance régionale. Elle est aussi utilisée pour l'exploitation des lignes de transport en commun franciliennes.

Des projets ferroviaires sont en cours d'étude à proximité du secteur :

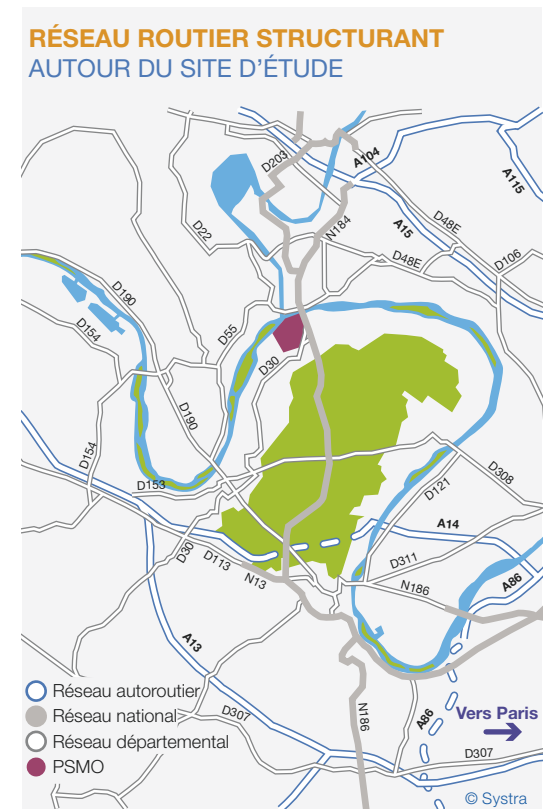
- la Tangentielle Ouest, qui reliera à l'horizon 2020 Achères-Ville à Saint-Cyr-l'École ;
- le prolongement du RER E (Eole) jusqu'à Mantes-la-Jolie, qui desservira Poissy ;
- la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, pour laquelle la partie Paris-Mantes est prioritaire⁽²⁾.

Le projet est connecté à la Seine équipée pour la navigation de bateaux au gabarit européen. La Seine a des capacités disponibles pour le développement du trafic fluvial.

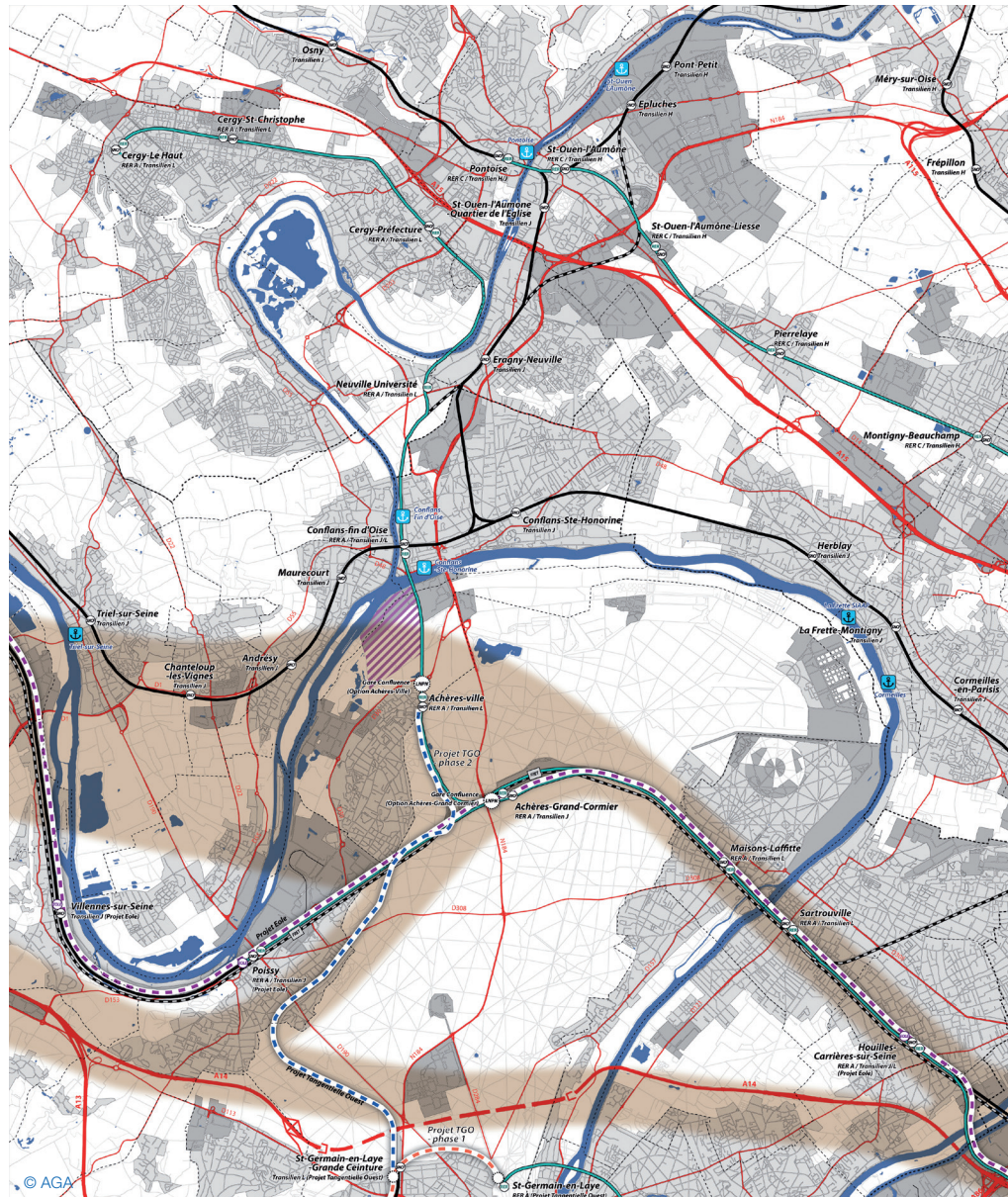
En conséquence, il apparaît que seul un projet comme Port Seine-Métropole Ouest est en mesure de s'inscrire dans l'ensemble des contraintes précitées.

1. Le rapport de la commission Mobilité 21 (juin 2013) ne considère pas ce projet comme prioritaire et le reporte à l'horizon 2030-2050 (priorité réalisable tous les cinq ans).

2. Le débat public du projet LNPN s'est achevé en 2012. Les études préalables se poursuivent actuellement. Elles doivent, dans un premier temps, préciser les fonctionnalités du projet, et déterminer une zone de passage préférentielle.



CARTE FERROVIAIRE DU SECTEUR D'ACHÈRES



Le projet Port Seine-Métropole Ouest

Le projet présenté au débat repose sur une conception qui structure l'espace portuaire avec une darse, un réseau de voiries, des espaces verts, un quai à usage partagé et des circulations douces.

Il offre la possibilité d'implanter différents types d'activités économiques et peut évoluer dans le temps. D'une façon générale, il ouvre des perspectives pour penser l'aménagement de la plaine d'Achères.

Les principes de conception du projet

Port Seine-Métropole Ouest a pour ambition d'être un port de nouvelle génération, par sa conception et son exploitation future.

Un port de nouvelle génération est un port qui prévoit :

- des mesures environnementales et paysagères intégrées dès la conception du projet ;
- un lieu d'activité économique ouvert sur son territoire ;
- un usage raisonné du foncier disponible ;
- des obligations vertueuses, fixées aux futurs clients du port, en matière de recours aux modes massifiés, de conception de leurs installations et de qualité de l'exploitation ;
- l'inscription dans la transition énergétique (performance thermique des installations).

Un port de nouvelle génération est également conçu en concertation tout au long du projet avec tous les publics.

C'est dans cet esprit, au terme d'une première concertation avec les acteurs institutionnels, économiques et associatifs et, compte tenu du diagnostic du territoire et de son environnement, qu'ont été définis les premiers principes structurants du projet qui laissent ouverte la possibilité d'adaptations résultant des conclusions du débat public, des études et des concertations futures.

Il s'agit en particulier :

- d'assurer le report du transport de marchandises vers les modes alternatifs à la route ;

- de réserver l'implantation sur le port à des activités générant des trafics compatibles avec le réseau routier existant ;
- de réaliser un aménagement respectueux de l'environnement et du paysage ;
- de répondre aux besoins de la construction et des travaux publics dans la dynamique du Nouveau Grand Paris ;
- de répondre aux contraintes hydrauliques de la plaine (respect du plan global d'aménagement).

Ports de Paris s'engage sur cette ambition et ces principes et a obtenu à ce titre une certification ISO 14001 pour la création de Port Seine-Métropole Ouest.

LES ENGAGEMENTS DU PROJET «PORT SEINE-MÉTROPOLÉ OUEST»



Dans le cadre de sa politique environnementale, Ports de Paris s'engage pour le projet «Port Seine-Métropole Ouest» sur les objectifs suivants :

- 1 à concevoir une plateforme multimodale dans une politique de développement durable, en intégrant les enjeux de report modal, de la Région Ile de France, et de la Confluence Seine-Oise.
- 2 à contribuer à la valorisation des ressources naturelles de la plaine d'Achères en favorisant le recours au trafic fluvial en coordination avec le projet portuaire, en cohérence avec l'exploitation en cours des granulats du site et la création des infrastructures portuaires pour limiter l'utilisation du mode routier pour l'activité de carrière et le BTP,
- 3 à réaliser le projet d'une plateforme multimodale de la croissance verte : développement d'activités dans le respect de l'environnement, en conciliant l'activité économique et la mise en valeur de la nature (création d'emplois, plan-guide d'activités, de paysage et de maintien des équilibres environnementaux),
- 4 à créer un port-paysage avec de grandes qualités environnementales, en générant un nouveau paysage forestier entre le fleuve et la forêt de Saint-Germain-en-Laye pour y inscrire le projet portuaire dans le respect des trames bleue et verte,
- 5 à conduire le projet de Port Seine-Métropole Ouest en concertation avec tous les acteurs du territoire, en étant attentif aux objectifs de chacun (institutionnels, acteurs économiques, associations) à l'échelle appropriée.

Engagés
POUR L'ENVIRONNEMENT

www.paris-ports.fr/ environnement

Alexis ROUQUE
Directeur Général
11/06/2014

FOCUS

LA NORME ISO 14001

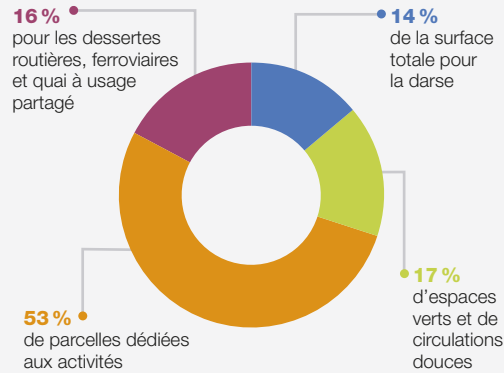


La norme ISO 14001 est une norme environnementale internationale qui implique la mise en place d'un système de management environnemental.

Ce dernier permet à Ports de Paris de développer et de mettre en œuvre une politique environnementale et des objectifs correspondants, qui prennent en compte les exigences légales et les exigences supplémentaires que Ports de Paris souhaite s'appliquer.

CHIFFRES-CLÉS DU PROJET PSMO

100 hectares
de superficie



Un investissement
d'environ **110**
millions € HT

Dans le respect de ces engagements, le projet Port Seine-Métropole Ouest pourrait prendre la forme telle que présentée dans l'illustration page suivante.

Ce plan assure les conditions de faisabilité de la plateforme portuaire tout en donnant la possibilité de s'adapter aux projets du territoire, à différents scénarios économiques et à une commercialisation des parcelles évolutive dans le temps.

La présentation des aménagements qui pourraient se développer est détaillée en page 42.

PLAN D'IMPLANTATION DU PROJET PSMO



Les caractéristiques physiques du projet

UN PORT CENTRÉ SUR UNE DARSE UNIQUE

Le projet repose sur la réalisation d'une darse de 80 mètres minimum de large, avec une aire de retournement des bateaux de 195 mètres de diamètre.

La desserte fluviale ainsi réalisée pourrait accueillir, par des manœuvres simples et rapides, y compris en période de crue, tout bateau d'une longueur maximale de 135 mètres pour les automoteurs⁽¹⁾, et tout convoi poussé⁽²⁾ de 180 mètres x 11,40 mètres.

Ces caractéristiques ont été définies par une étude approfondie de manœuvrabilité réalisée par le CETMEF⁽³⁾ (avril 2011). Différents scénarios d'implantation de la darse ont été étudiés en consultant des navigants professionnels et en utilisant un modèle spécifique de manœuvrabilité de bateaux (NAVMER⁽⁴⁾).

La conception de la darse tient compte en particulier des courants créés par la confluence avec l'Oise, de la proximité du barrage et des écluses d'Andrésy, de la nécessité pour les bateaux d'entrer face au courant, des conditions d'envasement potentiel de l'entrée de darse.

Cette darse est aussi et avant tout un élément déterminant pour l'équilibre général des règles hydrauliques prévu par le Plan général d'aménagement (PGA). En effet, la mise en œuvre de l'ensemble des projets de la plaine n'est possible qu'à la faveur du creusement de la darse.

UN PORT ACCESSIBLE PAR TOUS LES MODES DE TRANSPORT TERRESTRE

L'accessibilité terrestre du site s'entend à la fois pour les marchandises et pour le public.

En termes de desserte routière, Port Seine-Métropole Ouest serait raccordé au réseau routier existant par la route du Barrage et par deux carrefours sur le chemin des Basses Plaines, accessible par le rond-point RD30 dans le prolongement de la rue des Frères Lumière (cf. page 42).

Les études de faisabilité ont démontré que le réseau routier structurant actuel ne serait pas impacté par le développement du projet (cf. chapitre 3, p. 55), grâce à l'usage du fleuve et du fer pour le transport des marchandises et matériaux.

L'accès au réseau ferré national serait assuré par un raccordement direct selon le même principe que l'embranchement ferré existant.

Les études menées avec RFF ont montré que l'amélioration de la desserte était possible en s'appuyant sur l'utilisation de l'ancienne gare de triage d'Achères Grand-Cormier (située à environ 3 kilomètres de la plaine), dans laquelle des trains pourraient être stockés et, le cas échéant, assemblés en trains plus longs.

Un réseau de bandes transporteuses⁽¹⁾, connecté à la voie ferrée, peu consommatrices d'espaces, peu bruyantes grâce à une motorisation électrique, pourrait distribuer les matériaux sur l'ensemble du site portuaire. Ce réseau pourrait également assurer des liaisons avec la voie d'eau et entre les parcelles.

Pour le public, l'accessibilité du port par les transports en commun, notamment pour les salariés des entreprises implantées sur le port, est un élément complémentaire pris en compte. La gare d'Achères-Ville, au sud du projet, est desservie par le RER A et la ligne L du Transilien. La mise en service de la deuxième phase de la Tangentielle Ouest (TGO) confortera la desserte de cette gare à l'horizon 2020.

Enfin, le port serait accessible au public en toute sécurité, en dehors des strictes zones directement liées à l'activité portuaire. Le réseau de voiries serait ainsi public et disposerait de cheminements pour les modes doux.

1,2 et 3. Cf. glossaire.

4. CETMEF, *Rapport final provisoire*, avril 2011 : le modèle « calcule les efforts sur un navire à partir de ses caractéristiques, des ordres du pilote, du site, du vent et du courant ».

ACHÈRES GRAND-CORMIER - ANCIENNE GARE DE TRIAGE



UN «PORT PAYSAGE»

L'hypothèse majeure qui a guidé la conception du projet Port Seine-Métropole Ouest est un aménagement de la plaine respectueux de la relation historique qui s'est construite entre la Seine et la forêt.

La création d'une darse, de préférence à l'installation de manutentions portuaires directement au bord du fleuve, permettrait de préserver et de renaturer les berges de Seine.

Plus généralement, il y aurait une densification du végétal. L'espace public portuaire serait constitué d'une alternance paysagère de forêts alluviales⁽¹⁾, et de haies et lisières.

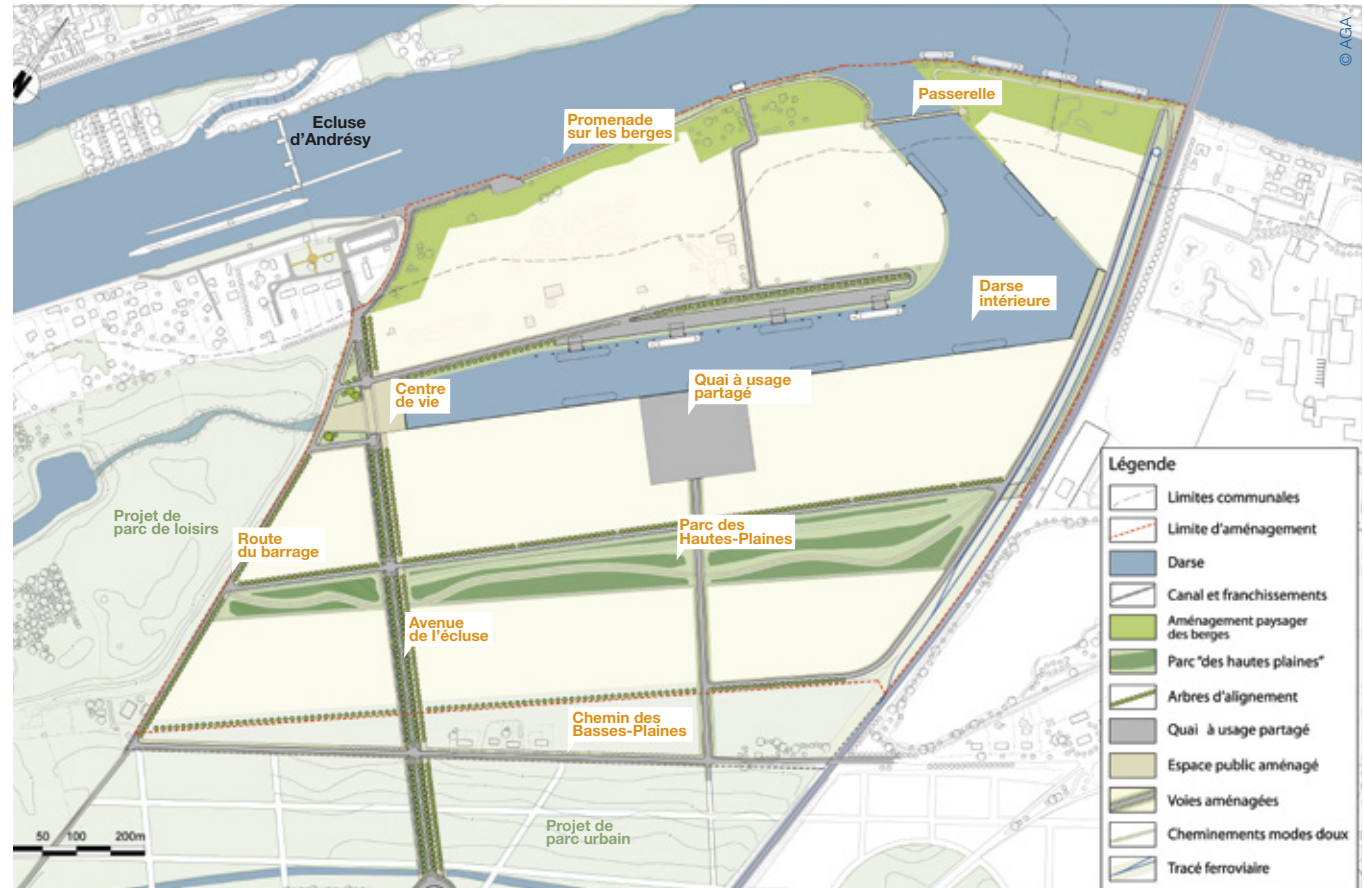
Ces espaces, ouverts au public, représenteraient alors plus de 15 % de l'emprise totale du projet. Ils complèteraient ceux prévus par le Plan global d'aménagement autour du projet portuaire (notamment deux parcs urbains, l'un à l'ouest et

l'autre comme transition avec la ville d'Achères au sud) pour structurer le grand paysage de la plaine.

Port Seine-Métropole Ouest serait donc de nature à requalifier les panoramas depuis les coteaux de Conflans, d'Andrésey et de la colline de l'Hautil. De nouvelles vues seraient également créées depuis la rive droite.

PLAN DE PRINCIPE DU PROJET PSMO

VUE AÉRIENNE DU SITE



UN PORT OUVERT SUR LA VILLE

Le projet propose un aménagement assurant des circulations douces continues sur les emprises portuaires, dans le respect des principes du «Chemin de Seine» porté par le Conseil général des Yvelines.

EXEMPLE D'AMÉNAGEMENT DE BERGES



Deux axes nord-sud qui structureraient la liaison entre la ville d'Achères et le port

La première intention serait de créer, dès le début de la construction de Port Seine-Métropole Ouest, un lien entre la ville et le fleuve en requalifiant la route du Barrage existante. Celle-ci serait aménagée jusqu'à la Seine pour établir des promenades (pour les piétons et les modes doux) du centre-ville d'Achères jusqu'aux berges. Elle serait parcourue de plantations linéaires d'arbres, qui rappelleraient le projet de parc mitoyen.

La route du Barrage aurait vocation à évoluer dans le temps pour accompagner le développement de l'espace portuaire.

En première étape, c'est-à-dire jusqu'à la libération complète des terrains par l'exploitant de la carrière, cette route assurerait la desserte du port. En deuxième étape, un nouvel axe serait aménagé pour relier la gare d'Achères-Ville à la Seine. Il prolongerait la rue des Frères Lumière et le mail de la gare jusqu'à l'écluse, et reprendrait le rôle de desserte principale. L'intention serait alors de créer un nouveau lien entre la ville et le fleuve par un grand boulevard urbain : l'avenue de l'Écluse.

Cette avenue serait bordée à l'est par un mail planté d'arbres, et à l'ouest par une promenade avec piste cyclable et « ligne d'eau » reliant la ville à la Seine.

1. Cf. glossaire.

AVENUE DE L'ÉCLUSE



Des circulations douces le long des berges

Un parcours continu serait aménagé le long des berges de la Seine en rive gauche, dans un espace naturel assez dense. La traversée de la darse serait assurée par une passerelle qui permettrait, en plus de la continuité du cheminement des modes doux, de créer de nouveaux panoramas sur la confluence, le fleuve, la rive opposée urbanisée, ainsi que sur les activités du port.

La circulation piétonne serait ainsi rendue possible d'ouest en est le long des berges, sur les communes d'Andrésy puis de Conflans-Sainte-Honorine, avant de rejoindre la passerelle Saint-Nicolas.

PROMENADE SUR LES BERGES



Une «promenade en forêt» pour rejoindre les berges

Au cœur du port, depuis le mail de l'avenue de l'Écluse, les circulations douces pourraient emprunter un parcours alternatif pour rejoindre les berges. Dans un **espace entièrement dédié à la promenade**, un parc parallèle à l'actuelle route des Hautes-Plaines, de 50 à 100 mètres de largeur, offrirait une alternance de prairies et de boisements.

À l'extrémité est de cette promenade, un cheminement parallèle à la voie ferrée permettrait de rejoindre les berges de la Seine avec des perspectives sur la darse.



Des équipements aménagés pour le public

Le long des parcours, deux lieux pourraient accueillir des activités culturelles et de services. La **maison du projet**, située au niveau du coude de la darse, pourrait présenter des expositions sur l'activité portuaire et les métiers associés. Elle pourrait ouvrir dès le début de la réalisation du projet. À l'autre extrémité de la darse sur l'avenue de l'Écluse, un **centre de vie** pourrait réunir des services de restauration, de détente, etc., où le public profiterait du plan d'eau (la darse), de la perspective sur les activités à quais et de la proximité du parc de loisirs d'Achères.

Une conception partenariale et évolutive

Pour s'assurer que Port Seine-Métropole Ouest soit intégré durablement à son environnement et à son territoire, Ports de Paris poursuivrait tout au long du projet, dans le respect de ses engagements, la **concertation avec l'ensemble des partenaires pour faire évoluer les aménagements, les équipements et les services.**

LE CENTRE DE VIE



Le calendrier du projet, lié à l'exploitation des granulats

L'aménagement du site est directement associé à l'exploitation de la carrière, dont le périmètre recouvre en grande partie (70 % environ) celui du projet Port Seine-Métropole Ouest.

La surface restante concerne les berges, qui seraient renaturées dès les premiers travaux pour assurer une bonne intégration du port dans son environnement.

La société GSM a été autorisée, par arrêté préfectoral du 18 août 2009, à exploiter cette carrière pour une durée de trente ans. Un arrêté fixant des prescriptions complémentaires a été pris le 29 novembre 2012. Ces arrêtés précisent notamment les conditions d'exploitation de la carrière exposées ci-après.

L'exploitation est prévue au rythme moyen de 600 000 tonnes par an et avec un maximum réglementaire de 1 million de tonnes par an.

L'exploitation de la carrière intègre le projet portuaire dans l'organisation de son phasage. La réalisation du port est ainsi coordonnée avec les dates de libération des terrains, elles-mêmes en fonction de la rapidité d'extraction. Dès lors, toute accélération du rythme d'extraction permettrait de réduire les délais de réalisation du port.

Le positionnement de l'installation de traitement GSM, au nord du terrain, et l'organisation de l'exploitation sont compatibles avec le projet de

port. Ainsi, l'emplacement de la future darse ne serait pas remblayé, il suffirait d'ouvrir ce bassin sur la Seine pour créer l'entrée du port. L'exploitation permet de libérer, au fur et à mesure, des espaces permettant une mise en service échelonnée du port. Cinq phases sont ainsi envisageables, entre 2019 et 2035, dans l'aménagement de la zone portuaire.

Concernant les matériaux de surface pollués, ils seront traités dans le cadre fixé par l'arrêté préfectoral pour être rendus inertes, puis stockés dans des conditions qui sécurisent tant l'activité portuaire que la fréquentation du public.

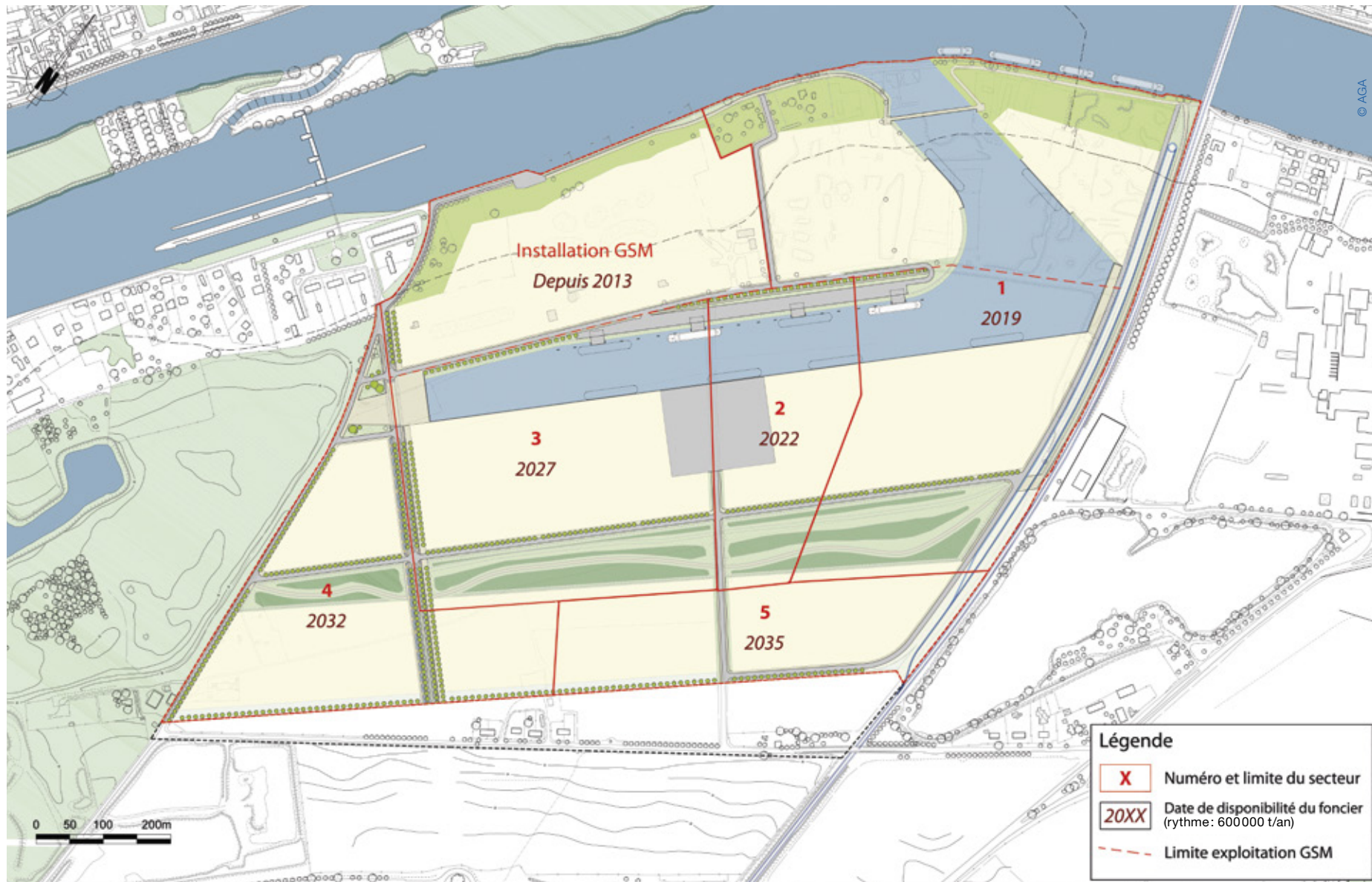
FOCUS

DE LA CARRIÈRE À L'EXPLOITATION DU PORT

Pour chaque secteur se succèdent les phases suivantes :

- exploitation de la carrière avec extraction de granulats ;
- remise en état de la carrière compatible avec le projet portuaire ;
- travaux des infrastructures portuaires sous la maîtrise d'ouvrage de Ports de Paris ;
- commercialisation des parcelles à des entreprises ;
- travaux d'aménagement des parcelles par les entreprises les occupant.

PHASAGE DES AMÉNAGEMENTS DE L'ESPACE PUBLIC



La vocation économique du projet

La contrainte de desserte routière conduirait à privilégier le positionnement, sur le port, d'entreprises utilisatrices des modes fluvial et ferroviaire (en priorité le secteur de la construction) ou d'entreprises dont l'activité ne génère pas de flux routier significatif.

Ce choix se traduirait dans la configuration du port, organisé en trois secteurs principaux, aux vocations différenciées.

Autour de la darse (30 hectares environ): des activités conditionnées par un accès direct à la voie d'eau

L'accès direct à la darse devrait être réservé aux entreprises du secteur du BTP, génératrices de trafics massifiés importants.

Il s'agirait en premier lieu de l'exploitation de la carrière elle-même, jusqu'en 2039 au plus tard. Il s'agirait également des activités du BTP utilisatrices des granulats à même de trouver entre elles des synergies :

- le traitement et le criblage⁽¹⁾ des granulats ;
- la production de béton prêt à l'emploi⁽²⁾ ;
- le négoce de granulats ou de produits BTP ;
- la préfabrication de grands éléments en béton armé ;
- la production et le négoce de matériaux pour la construction de chaussées⁽³⁾.

Par ailleurs, le secteur de la valorisation de matériaux de déconstruction et des chantiers de travaux publics présente un fort potentiel de développement, car ces activités sont très complémentaires de celles déjà évoquées, et permettent de limiter

la pression exercée sur la ressource en granulats du sous-sol. Ces matériaux pondéreux ou volumineux se prêtent aisément au transport fluvial.

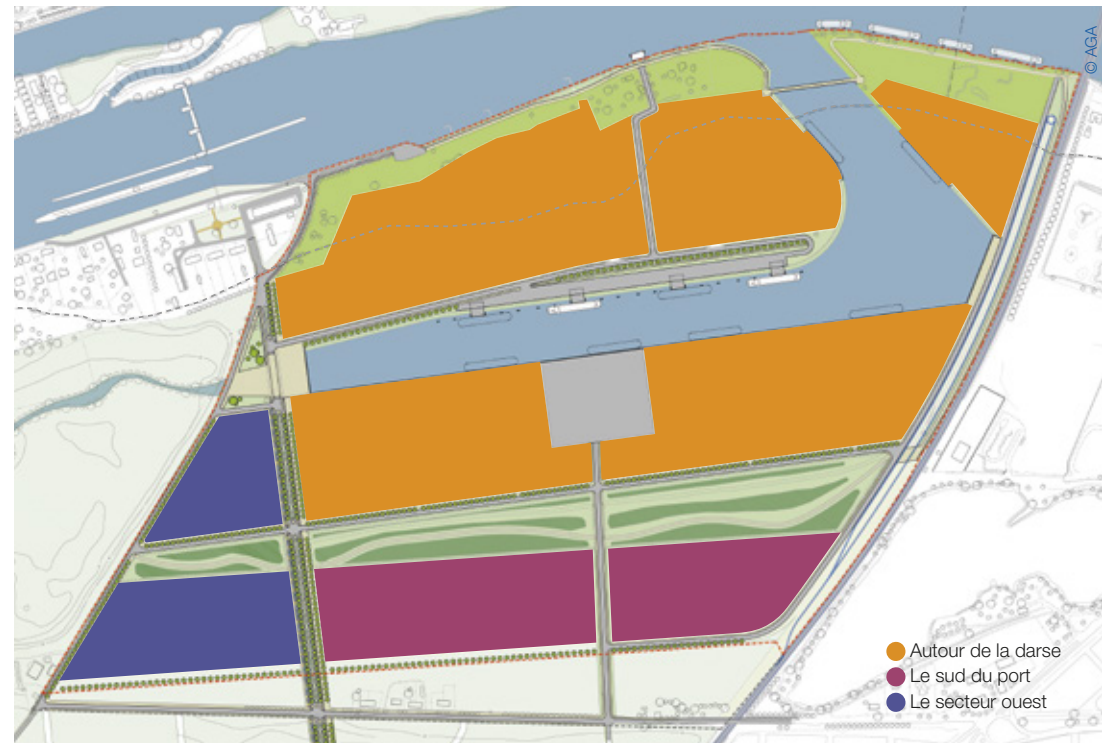
De manière plus générale, les parcelles bordant la darse posséderaient leur propre infrastructure portuaire, indispensable pour les activités liées aux granulats et à leur transformation.

Pour s'adapter aux trafics attendus, la partie Sud de la darse serait équipée d'un quai artificiel sur toute sa longueur.

La berge Nord pourrait préserver un aspect plus naturel et ne comporter que des infrastructures plus ponctuelles. Elle pourrait également permettre l'implantation de services pour la batellerie (maintenance, petites réparations, autres services).

Le sud du port (13 hectares environ): des activités compatibles avec un accès mutualisé à la voie d'eau

Cet espace portuaire, ouvert sur la darse par le quai à usage partagé, pourrait constituer un lieu particulièrement adapté pour le développement



d'activités générant moins de flux et utilisant à ce titre plus ponctuellement la voie d'eau : par exemple, la production d'éléments préfabriqués et de produits semi-finis pour la construction.

Ce secteur serait également aisément relié par bande transporteuse aux installations portuaires situées en bord de darse, et au réseau ferroviaire pour d'autres échanges.

Cet espace offrirait ainsi des opportunités à des entreprises, déjà implantées sur la plaine d'Achères ou à proximité, de relocaliser leurs activités et de les développer en tirant profit des atouts du port. Cette partie sud constituerait une façade du port vue depuis Achères, ce qui impliquerait pour Ports de Paris des exigences de qualité d'insertion dans le paysage, en particulier pour les bâtiments.

Le secteur ouest de l'avenue de l'Écluse (7 hectares environ) : des activités tournées vers la ville et le port

Ces parcelles, proches de la ville et d'aménagements publics, auraient vocation à accueillir des activités diversifiées tournées à la fois vers la ville et le port, notamment des activités d'appui et de services aux entreprises (location de matériels, ateliers, bureaux, laboratoires, etc.).

La création d'un centre de vie avec café et offre de restauration, tant pour les personnes travaillant sur le port que pour les riverains et les visiteurs, participerait à l'offre de services de PSMO développée dans ce secteur.

Le coût et le financement du projet

Le montant des investissements publics pour le projet Port Seine-Métropole Ouest est estimé à

environ 110 millions d'euros HT pour le maître d'ouvrage. Ce montant est prévisionnel et issu des études de faisabilité. Il sera ajusté au regard des études techniques ultérieures.

À ces investissements s'ajouteraient ceux des entreprises qui s'implanteraient sur le port, et qui pourraient être du même ordre de grandeur.

Ces entreprises auraient en charge la construction et l'entretien des bâtiments et de tous les équipements nécessaires à leurs activités. Elles devraient en outre respecter les prescriptions définies par Ports de Paris en matière d'architecture, d'environnement et d'insertion paysagère.

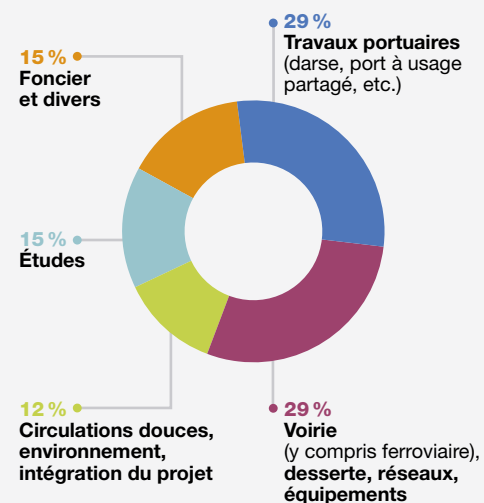
Les grands postes d'investissements publics ont d'ores et déjà été identifiés (répartition donnée à titre indicatif compte tenu de l'avancement des études).

Le modèle économique de Ports de Paris repose sur les redevances d'occupation du domaine perçues sur les entreprises implantées sur les ports. Ce modèle prévaudrait pour PSMO, où Ports de Paris s'assurerait la maîtrise du foncier. Sa situation financière est aujourd'hui suffisamment saine, en termes d'autofinancement et de capacité d'endettement, pour lui permettre d'assumer une part significative de l'investissement.

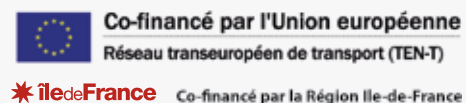
Le projet rentrerait dans les objectifs de deux autres acteurs susceptibles de compléter son financement, dans le prolongement des subventions déjà accordées pour les études préalables : l'Union européenne, au titre du Réseau transeuropéen de transport, et la Région Ile-de-France dans le cadre de la contractualisation État-Région.

En conclusion, le projet Port Seine-Métropole Ouest, sur une emprise de 100 hectares environ, et pour un coût de 110 millions d'euros environ, serait créé dans une démarche d'exemplarité environnementale appuyée sur la certification ISO 14001. Ce port de nouvelle génération, ouvert sur la ville, serait une plateforme multimodale de la croissance verte, visant le développement d'activités dans le respect de l'environnement.

LES GRANDS POSTES D'INVESTISSEMENT



Les études de définition du programme sont soutenues financièrement par l'Europe et la Région Ile-de-France.



1, 2 et 3. Cf. glossaire.



Chapitre 3

Les bénéfices et les effets du projet

- 1 | Les retombées socioéconomiques
- 2 | Le report modal et les flux de marchandises
- 3 | Les liens entre le port, la ville et le territoire
- 4 | L'intégration des enjeux environnementaux

L'implantation de Port Seine-Métropole Ouest sur la plaine d'Achères offre des possibilités de développement économique, des réponses aux enjeux de report modal et un accès repensé au fleuve pour les habitants.

Les effets socioéconomiques, urbains et environnementaux, évalués à ce stade, seront approfondis si le projet est poursuivi.

Les retombées socioéconomiques

Le projet Port Seine-Métropole Ouest apporte des bénéfices socioéconomiques à la collectivité et au territoire. Il générera des emplois sur le périmètre portuaire et au-delà.

Un bilan socioéconomique positif

L'évaluation socioéconomique d'un projet prend en compte :

- le niveau d'investissement qu'il représente et son étalement dans le temps ;
- les gains et coûts associés au projet (par rapport à une situation de référence sans projet) pour les différents acteurs (tiers, usagers du port, opérateurs de transports, gestionnaires d'infrastructures de transport, puissance publique et Ports de Paris, notamment).

Le bilan de ces coûts et avantages permet de définir différents indicateurs de performance socioéconomique pour le projet par rapport à la collectivité.

Port Seine-Métropole Ouest a un bilan socioéconomique nettement positif (valeurs calculées conformément à la circulaire de 2005), pour un investissement de l'ordre de 110 millions d'euros HT, avec une valeur actuelle nette (VAN) d'environ 80 millions d'euros et un TRI d'environ 11 %.

FOCUS

LA VAN ET LE TRI SOCIOÉCONOMIQUE

La somme des avantages et des inconvénients valorisés du projet pour l'ensemble des acteurs s'appelle la **valeur actuelle nette (VAN)** ou **bénéfice actualisé (BA)**.

Si la VAN est positive, on peut dire que le projet est rentable en termes socioéconomiques, car il génère plus de bénéfices que de pertes pour la société.

Si la VAN d'un projet A est supérieure à celle d'un projet B, on peut dire que le projet A est plus avantageux pour la collectivité en termes socioéconomiques que le projet B.

Le **taux de rentabilité interne (TRI)** est le taux d'actualisation qui annule la valeur actuelle nette. Si on obtient un TRI supérieur au taux d'actualisation (qui est d'environ 4 %), on peut dire que le projet est rentable en termes socioéconomiques.

Un potentiel de création d'emplois

Les ports d'Ile-de-France génèrent en moyenne entre 10 et 20 emplois par hectare. À titre d'exemple, le port de Limay présente un taux de 14 emplois par hectare. **Appliqué au projet Port Seine-Métropole Ouest, d'une cinquantaine d'hectares d'activité économique, entre 500 et 1 000 emplois directs pourraient ainsi être attendus.**

De surcroît, des emplois indirects et induits sont habituellement générés par les activités portuaires. Ces emplois indirects et induits sont estimés généralement à deux fois le nombre d'emplois directs. **Ainsi, pour 500 emplois directs, 1 000 emplois indirects seraient créés.**

Par ailleurs, la réalisation des travaux de construction, tant de Ports de Paris que des entreprises qui s'installeraient, générerait en moyenne **140 emplois directs par an pendant la durée du chantier, soit une vingtaine d'années.**

TRANSPORT DE GRANULATS



Le report modal et les flux de marchandises

Le projet Port Seine-Métropole Ouest répond aux enjeux de développement d'un transport de marchandises durable. Il favorise l'utilisation de la voie d'eau et du fer, plus respectueux de l'environnement, et diminue globalement le trafic de poids lourds sur le réseau routier du secteur.

Un net renforcement de la part du fret fluvial et ferroviaire

Les études de trafic de marchandises montrent que la présence de Port Seine-Métropole Ouest permettrait d'augmenter sensiblement l'utilisation de la voie d'eau.

Environ 50 millions de tonnes.kilomètre par an de report modal de la route vers le fleuve peuvent être attendues pour l'ensemble des gisements de la plaine d'Achères. Ce qui représente 27 000 poids lourds en moins sur un parcours moyen de 100 kilomètres.

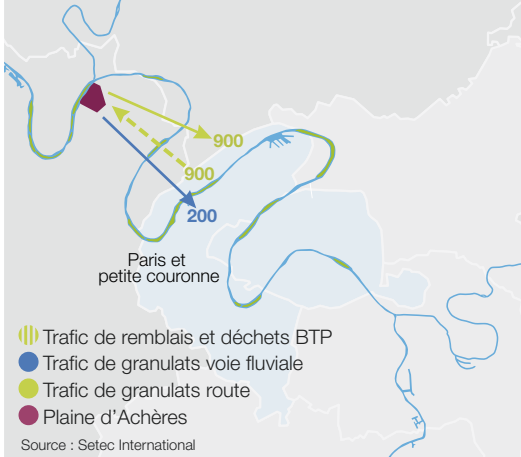
Avec le projet portuaire, la part modale de la voie d'eau atteindrait alors le taux de 60 %, ce qui occasionnerait des entrées et sorties de l'ordre de quatre convois poussés⁽¹⁾ par jour. Le trafic fluvial supplémentaire sur la Seine (par rapport à la situation de référence sans projet) est de l'ordre de 5 %.

À l'issue de la période d'extraction, Port Seine-Métropole Ouest poursuivrait son rôle de plateforme de stockage et de distribution de granulats, avec des calcaires en provenance du Nord et des granulats marins qui remonteraient l'axe Seine.

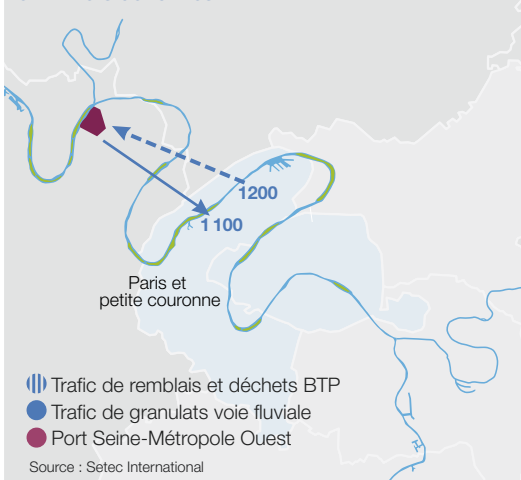
Ces matériaux seraient alors acheminés exclusivement par bateaux ou par trains jusqu'à Port Seine-Métropole Ouest. Ils y seraient stockés, éventuellement réassemblés, puis redistribués vers les sites de consommation au centre de la métropole en utilisant majoritairement la voie d'eau.

Dans ce cadre, le mode ferroviaire pourrait atteindre à l'horizon 2040 un tonnage annuel d'environ 200 000 à 500 000 tonnes (un à deux trains par jour), avec une utilisation accrue en journée de l'embranchement ferré.

2025 SCÉNARIO DE RÉFÉRENCE
TRAFIC ANNUEL BTP
ENTRE LA PLAINE D'ACHÈRES
ET PARIS/PETITE COURONNE
 en milliers de tonnes



2025 SCÉNARIO DE PROJET
TRAFIC ANNUEL BTP
ENTRE PSMO ET PARIS/PETITE COURONNE
 en milliers de tonnes



Un impact positif sur le réseau routier

Actuellement, les itinéraires d'accès au réseau autoroutier, utilisés par les poids lourds dans le cadre de l'exploitation de la carrière, empruntent des axes parmi les plus chargés du secteur d'étude à savoir :

- la RD30 et la RN184 vers le nord en direction de l'A15 ;
- la RD30 en direction de l'ouest.

Le projet Port Seine-Métropole Ouest aurait un effet positif sur l'état du trafic routier dans le secteur d'étude.

En effet, les études démontrent que, grâce au report modal de la route vers le fleuve pendant la période d'exploitation du gisement de la plaine, le nombre de poids lourds diminuerait globalement sur l'ensemble du secteur par rapport à la situation de référence⁽²⁾ de 450 poids lourds par jour à l'horizon 2025 en entrée et sortie du port. Le maintien de cet avantage serait stable pendant toute la phase d'exploitation du gisement. À l'issue de cette période, le recours massif au fleuve et au fer permettrait de stabiliser les flux routiers du port.

1, 2 et 3. Cf. glossaire.

IMPACT DU PROJET SUR LE TRAFIC LOCAL DE POIDS LOURDS À L'HEURE DE POINTE DU MATIN⁽³⁾ EN 2025

Trafic poids lourds par heure en 2025	RN184 à Conflans-Sainte-Honorine (chaque sens)	RD30 partie Sud (chaque sens)	RD30 partie Nord (sens est-ouest)
Nombre de poids lourds en scénario de référence	177	136	126
Impact du projet PSMO sur ce nombre	-45	-11	-11

IMPACT DE PSMO SUR LE TRAFIC LOCAL DE POIDS LOURDS par heure en 2025



Les liens entre le port, la ville et le territoire

Port Seine-Métropole Ouest favoriserait une réappropriation du fleuve par les habitants de la plaine d'Achères. Une attention particulière serait portée sur l'interface ville-port, en concertation avec les acteurs locaux.

Le programme de Port Seine-Métropole Ouest prévoit d'implanter un « port-paysage » ouvert sur son territoire.

Les liens entre l'équipement portuaire, les futurs parcs urbains, le fleuve et les centres habités alentour ont été étudiés pour permettre aux riverains de s'approprier le port en le rendant accessible au public.

L'interface entre la ville et Port Seine-Métropole Ouest se déclinerait concrètement de deux façons principales :

- un port ouvert sur la ville et accessible pour ses habitants, qui accueillerait des circulations douces, aménagerait des espaces publics et créerait des liens entre la ville et le fleuve ;
- une transition entre le port et ses activités industrielles, d'une part, et les projets du territoire en devenir, d'autre part, par l'installation d'entreprises de services, de restauration, etc.



L'intégration des enjeux environnementaux

Port Seine-Métropole Ouest intègre d'ores et déjà les enjeux environnementaux dans sa conception.

La prise en compte de ces enjeux se poursuivrait dans le cadre des études ultérieures, des travaux de construction et tout au long de la vie de l'infrastructure portuaire.

Dès les premières études de faisabilité, Ports de Paris a souhaité réaliser un état des lieux environnemental qui prend en compte à la fois le milieu physique, humain et naturel pour intégrer des exigences fortes dans la conception et la réalisation du projet. Cette démarche fait partie du système de management environnemental⁽¹⁾ (SME) certifié ISO 14001 pour le projet de création de Port Seine-Métropole Ouest.

Si le projet se réalise, Ports de Paris maintiendra ces engagements dans la suite des études et pendant la phase de réalisation du projet, et les étendra à la gestion de la plateforme en phase d'exploitation.

À ce stade du projet, Ports de Paris a procédé à l'identification des enjeux environnementaux.

Par la suite, ces enjeux nécessiteraient la mise en œuvre, par Ports de Paris, de procédures

permettant d'obtenir les autorisations administratives requises. Les dossiers correspondants seraient instruits par les services de l'État garants du respect de l'environnement. Ils préciseraient les mesures destinées à éviter, réduire, voire compenser les impacts qui auront été identifiés et analysés dans les phases d'études ultérieures. Ils seraient soumis à concertation puis à enquête publique.

L'identification préalable des enjeux environnementaux

Parmi l'ensemble des enjeux environnementaux étudiés, certains ont été identifiés comme pré-

sentant une sensibilité environnementale forte ou moyenne.

DES ENJEUX FORTS POUR LES PROBLÉMATIQUES HYDRAULIQUES ET DE POLLUTION DES TERRES

Ces enjeux seraient d'ores et déjà pris en compte dans la conception du projet. En complément du maintien des conditions d'écoulement du fleuve, il est prévu notamment la réalisation d'un système d'assainissement permettant la collecte des eaux pluviales et leur déversement à faible débit vers la Seine après traitement. Par ailleurs, le stockage des matériaux inertes impactés par la pollution est traité dans l'exploitation de carrière, sans incidence sur la qualité des eaux, conformément à son arrêté d'exploitation.



VUE PANORAMIQUE
DEPUIS L'HAUTIL

DES ENJEUX FORTS POUR LA QUALITÉ DU PATRIMOINE ET DES PAYSAGES

Le projet est en effet concerné par des périmètres de protection de deux monuments historiques : la demeure dite Rêve Cottage et l'église paroissiale Saint-Germain à Andrésy. La berge est, quant à elle, située dans une zone de protection de patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP).

Le projet intègre d'ores et déjà cette problématique. Ainsi, la création d'une darse, de préférence à l'installation de manutentions portuaires directement au bord du fleuve, offrirait la possibilité d'une «renaturation» des berges de Seine. En outre, la structuration du port par des écrans végétaux successifs permettrait de requalifier les panoramas.



ÉGLISE SAINT-GERMAIN
À ANDRÉSY

DES ENJEUX FAIBLES À FORTS POUR LE MILIEU NATUREL

Ils sont concernés respectivement par l'exploitation de la carrière et les berges et leurs abords. Des inventaires écologiques ont été menés et des espèces patrimoniales⁽²⁾ y ont été recensées. Il s'agit d'oiseaux et d'insectes (par exemple le conocéphale gracieux, le grillon d'Italie, l'œdipode turquoise, l'hirondelle de rivage, le traquet motteux ou le vanneau huppé) caractéristiques de ces espaces. Des espèces protégées⁽³⁾ ont par ailleurs été repérées sur le secteur, comme l'écureuil roux ou le hérisson. L'importance des surfaces réservées aux espaces naturels, le maintien des corridors de biodiversité existants parallèlement à la Seine et la priorité réservée aux espèces indigènes et patrimoniales, préserveraient la richesse de la biodiversité voire contribueraient à son développement.

UNE SENSIBILITÉ FAIBLE À MOYENNE, POUR LES NUISANCES SONORES

Un état des lieux acoustique a été mené, incluant la réalisation de mesures de bruit⁽⁴⁾. Les secteurs habités présentant des enjeux vis-à-vis du bruit sont situés sur la commune d'Andrésy, sur le site de la confluence, et, dans une moindre mesure, en bordure de la ville d'Achères et sur les berges situées à l'ouest du port sur la rive gauche. Les simulations acoustiques menées ont permis de déterminer que l'incidence resterait très limitée (environ 1dBA⁽⁵⁾) et largement inférieure aux seuils réglementaires de 5dBA en journée. Ces études seraient poursuivies pour limiter les impacts sonores des activités portuaires pressenties et optimiser leur positionnement.

1, 2, 3 et 5. Cf. glossaire.

4. Il convient toutefois de noter que celles-ci ont eu lieu avant la mise en exploitation de la carrière de GSM.

La maîtrise des impacts environnementaux en phase travaux

Même si l'organisation des travaux n'est pas encore définie, à ce stade d'avancement des études, plusieurs enjeux appelleraient dès à présent une attention particulière.

Concernant la **gestion des eaux**, des principes de vigilance seraient retenus lors du chantier du fait des risques d'inondation et de pollution.

Le cas échéant, le milieu naturel serait protégé (poussières, pollutions accidentelles, confinement des stations botaniques). Un plan d'actions serait à mettre en place, par exemple, pour le traitement des plantes envahissantes.

La faune et la flore seraient à protéger des perturbations liées aux travaux, si besoin, par une adaptation de leur planning et le suivi de chantier par un écologue.

La gestion des continuités viaires, des trafics et de l'ambiance sonore devrait être également intégrée dans le phasage de réalisation du projet et impliquerait des prescriptions particulières pour limiter les impacts pendant les travaux.

Enfin, l'organisation du chantier devrait respecter les prescriptions préfectorales en la matière, en particulier sur la maîtrise des nuisances sonores pour les riverains.

La maîtrise des impacts environnementaux en phase d'exploitation

Afin de pérenniser l'intégration environnementale du port une fois son exploitation commencée, des outils spécifiques seraient mis en place pour permettre à Ports de Paris et aux clients du port de respecter les engagements pris.

UN SCHÉMA D'ORIENTATION ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Afin d'accompagner le développement des ports et de les inscrire de manière durable dans le territoire, Ports de Paris a initié l'élaboration de **schémas d'orientation et développement durable (SODD)** pour ses principales implantations (plateformes de Gennevilliers, Bonneuil et Limay). L'enjeu principal de ces documents est de **formaliser et partager avec l'ensemble des partenaires locaux** (collectivités locales, acteurs économiques et associatifs, entreprises du port, riverains...) **les exigences environnementales et économiques**.

Cette démarche accompagnerait également l'évolution de Port Seine-Métropole Ouest.

LA CERTIFICATION ISO 14001 POUR L'EXPLOITATION DE LA PLATEFORME

La plateforme Port Seine-Métropole Ouest ferait également l'objet d'une certification ISO 14001 pour son exploitation, avec des engagements environnementaux, afin de s'inscrire dans **une démarche d'amélioration continue d'un port de nouvelle génération**.

LA CONVENTION D'OCCUPATION TEMPORAIRE⁽¹⁾

Les entreprises s'implantant sur le port s'engageraient contractuellement auprès de Ports de Paris à respecter un cahier de prescriptions et une charte.

Différents outils seraient mis en place comme sur d'autres ports, d'une part pour s'assurer de leur respect à travers un Comité local d'information portuaire pour la prévention et un comité de voisinage, d'autre part pour le contrôle et le suivi, principalement des conditions des conventions d'occupation temporaire.

Cahier de prescriptions architecturales, environnementales et paysagères

Les entreprises s'implantant sur le port auraient la charge de l'aménagement des îlots qu'elles occuperaient.

C'est pourquoi un règlement appelé « cahier de prescriptions architecturales, environnementales et paysagères » serait édicté par Ports de Paris pour imposer le respect des contraintes de constructibilité, la recherche vertueuse d'une autonomie énergétique, une intégration paysagère de qualité conforme aux principes de conception, etc.

Ce document garantirait le respect des intentions initiales de Ports de Paris.

Une charte d'exploitation

Par cette charte, Ports de Paris souhaiterait aller au-delà des dispositions prévues et encadrées par les textes réglementaires pour fixer des règles communes à toutes les activités fixant notamment la bonne utilisation de l'énergie, l'entretien des espaces verts, la propreté, la limitation des nuisances, etc.

À titre d'exemple, pour les activités du bâtiment et des travaux publics, il existe la charte « Sable en Seine » qui associe, avec ces objectifs, l'Union nationale des industries de carrière et matériaux de construction d'Ile-de-France (UNICEM) et le Syndicat français de l'industrie cimentière (SFIC).

Ainsi, les principaux effets de Port Seine-Métropole Ouest sur le territoire seraient :

- des possibilités de développement économiques autour des activités liées principalement à l'exploitation des granulats et à la construction ;
- des retombées économiques directes, avec la création attendue d'environ 500 à 1 000 emplois sur le site ;
- des réponses aux enjeux de report modal à l'échelle de la confluence avec une diminution du nombre de camions sur le réseau routier en période d'exploitation par rapport à la situation de référence ;
- la création d'un trait d'union entre la ville et la Seine via l'aménagement d'accès au fleuve, l'ouverture de promenades, la création d'une continuité paysagère, l'implantation d'un centre de vie, etc. ;

- la création d'un paysage de transition entre le fleuve et la forêt pour préserver les panoramas de la plaine d'Achères ;
- un traitement des enjeux environnementaux à tous les stades du projet (conception, travaux, exploitation), traduits dans des engagements validés par une certification environnementale ISO 14 001.

Par ailleurs, Port Seine-Métropole Ouest constituerait un projet qui ouvre des possibilités et des perspectives dans l'aménagement global de la plaine d'Achères (PGA). Les compensations hydrauliques apportées par la darse permettraient le développement économique du territoire.

L'ensemble de ces effets esquisse le port de nouvelle génération que Ports de Paris propose de créer sur le site, entendu comme un port créateur d'activités, ouvert sur la ville et respectueux de l'environnement.

1. Cf. glossaire.

Après le débat public

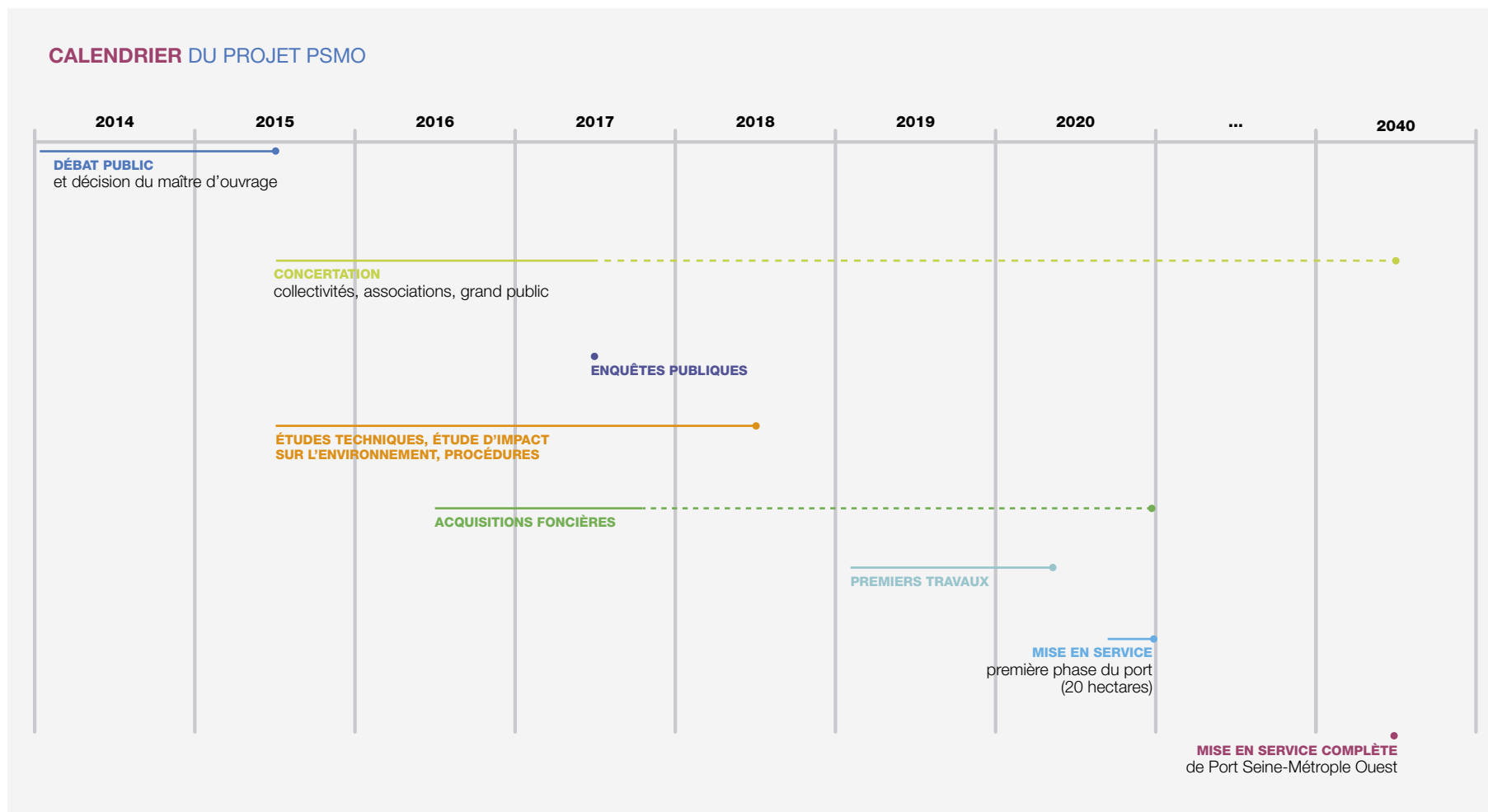
Le débat public donnera lieu à une décision de Ports de Paris sur le principe de poursuivre ou non le projet. Dans l'hypothèse d'une poursuite, Ports de Paris s'engage à mener une concertation avec le public tout au long de la vie du projet.

Deux mois après la fin du débat public, le président de la Commission nationale du débat public publiera un compte rendu du débat et en dressera le bilan. Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois, à compter de la publication du bilan, pour faire connaître sa décision quant à la poursuite du projet. Il précisera, le cas échéant, les principales modifications apportées au projet soumis au débat public. Il indiquera également les mesures qu'il jugera nécessaires de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il aura pu tirer du débat public.

Si Ports de Paris décidait de poursuivre le projet Port Seine-Métropole Ouest à l'issue du débat, **les études techniques et environnementales** seraient approfondies en concertation avec les partenaires du territoire, dans le cadre **des engagements ISO 14 001**. Le projet serait défini avec davantage de précisions pour permettre la mise en œuvre des procédures nécessaires à sa réalisation. Une étude d'impact servirait à identifier les incidences du projet sur son environnement et les mesures destinées à les éviter, les réduire, voire les compenser.

En complément de la concertation menée tout au long du projet, **des enquêtes publiques** permettraient à chacun de s'exprimer sur le projet Port Seine-Métropole Ouest dont la définition technique serait alors à un stade plus avancé. Si toutes les conditions étaient réunies, le projet pourrait être **déclaré d'utilité publique, afin d'assurer la maîtrise foncière**.

À ce stade, s'il est donné suite au projet, son calendrier prévisionnel pourrait se décliner comme indiqué ci-dessous.



Glossaire

Automoteur

Péniche de transport fluvial motorisée.

Bande transporteuse

Dispositif de transport ou de manutention linéaire permettant le déplacement continu de marchandises en vrac ou de charges isolées sur un tapis. Sa motorisation est généralement électrique.

Béton hydraulique

Matériau de construction composé d'un mélange de sable (30 %), de gravier (40 %), de ciment (10 %) et d'eau, avec, éventuellement, des adjuvants et/ou des produits d'addition (20 %).

Bord à voie d'eau

Au bord de l'eau.

CETMEF

Centre d'études techniques maritimes et fluviales : service d'ingénierie et d'expertise placé auprès du ministre en charge du Développement Durable.

Chaille

Roches meubles composées de galets siliceux divers et de toutes dimensions (1 à 20 centimètres) se trouvant dans des sols argilo-sableux.

Chaîne logistique

Flux de transport des produits depuis l'achat des matières premières jusqu'à la livraison des produits finis au consommateur.

Circulation douce/mode doux

Mode de déplacement sans moteur (marche et vélo, notamment).

Commission nationale du débat public/CNDP

Autorité administrative indépendante dont la mission est d'informer les citoyens et de faire en sorte que leur point de vue soit pris en compte dans le processus de décision.

Confluence

Endroit où se rencontrent deux cours d'eau.

Contrat de développement territorial/CDT

Le contrat de développement territorial a été créé par la loi relative au Grand Paris du 3 juin 2010 modifiée.

Il est conclu entre l'État, d'une part, et les communes et leurs groupements, d'autre part.

Le contrat de développement territorial définit, pour un territoire donné, les objectifs et les priorités en matière d'urbanisme, de logements (nombre de logements et pourcentage de logements sociaux à réaliser), de transports (calendrier de réalisation des grandes infrastructures de transport notamment), de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages et des ressources naturelles.

Tout contrat fait l'objet d'une enquête publique avant sa signature.

Convention d'occupation temporaire

Contrat de location des terrains portuaires.

Convoi poussé

Convoi fait de barges poussées par un bateau à moteur, appelé « pousseur ».

Cordons littoraux

Roches meubles produites notamment en Baie de Somme et utilisées dans les bétons en substitution des granulats alluvionnaires.

Corridors de biodiversité

Couloirs de passage pour les espèces entre des espaces naturels où la diversité des espèces vivantes est particulièrement riche. Ils offrent aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie.

Corridors européens

Corridors identifiés par l'Union européenne comme étant des axes de développement majeurs sur lesquels réaliser en priorité des investissements, notamment en termes d'infrastructures.

Criblage

Tri des granulats selon leurs dimensions après passage dans un tamis.

Darse

Bassin rectangulaire constituant la partie intérieure d'un port, destiné principalement à l'accostage des bateaux.

Déblais

Matériaux que l'on retire d'un terrain.

Densification

Fait de rendre plus dense, plus compact, un espace c'est-à-dire, pour un espace portuaire, de mettre davantage d'installations ou d'activités sur une même surface.

Espèce patrimoniale

Espèce protégée, menacée, rare ou ayant un intérêt scientifique ou symbolique. Espèce que les scientifiques et les conservateurs estiment importante pour des raisons écologiques, scientifiques ou culturelles.

Espèce protégée

Au titre du code de l'environnement, espèce inscrite sur une liste établie par arrêté ministériel et qui fait l'objet de mesures de conservation.

Espèce indigène

Espèce originaire de la région par opposition à une espèce exotique (extérieure à la région).

Écoconstruction

Construction qui cherche à respecter au mieux l'environnement et l'écologie, et à être peu consommatrice d'énergie pendant la période des travaux ou pendant son utilisation.

Éco-industrie

Industrie ayant pour objectif de réduire la pollution ou de protéger l'environnement (énergies renouvelables, recyclage, dépollution, etc.).

Épandage des eaux usées

Technique permettant d'épurer les eaux d'égout par filtration à travers le sol.

Forêt alluviale

Forêt se développant sur une zone constituée d'alluvions, et souvent située au bord des cours d'eau.

Fret

Transport de marchandises dans le cadre d'échanges commerciaux.

Gabarit européen, grand gabarit

Le gabarit européen permet le passage de bateaux de 3000 tonnes et plus. En France, il concerne 20 % du réseau fluvial, soit environ

1 600 kilomètres. Le grand gabarit concerne les bateaux supérieurs à 1 350 tonnes.

Gare de triage

Plateforme permettant le stockage et la constitution de trains de longueur adaptée aux caractéristiques du réseau ferré à partir de wagons isolés ou de coupons de plusieurs wagons.

Gisement

Lieu où un matériau géologique donné s'est accumulé et que l'on peut exploiter en totalité ou en partie.

Granulat alluvionnaire

On appelle granulats un ensemble de grains minéraux inertes de dimensions comprises entre 0 et 12,5 centimètres. C'est pourquoi on dit parfois que les granulats sont composés à la fois de sables (grains de très faible diamètre) et de graviers (grains de plus fort diamètre).

On distingue les **granulats naturels**, issus de gisements disponibles dans les sols, des **granulats artificiels** qui proviennent du recyclage ou de la transformation de produits du BTP ou industriels (produits issus d'anciens bâtiments ou chaussées, résidus de hauts fourneaux, etc.).

Les sables et graviers alluvionnaires constituent le premier type de granulats naturels par leur qualité technique et leur accessibilité (gisements

généralement peu profonds). Provenant du dépôt de matériaux transportés par d'anciens fleuves et glaciers, ces gisements se trouvent principalement dans les lits majeurs des fleuves.

De manière générale, les granulats sont en Ile-de-France majoritairement dédiés à la production de bétons hydrauliques destinés à la construction, contrairement aux autres régions où les deux tiers des granulats sont utilisés dans le domaine routier.

Ceci est particulièrement vrai pour les ressources alluvionnaires qui, compte tenu de leur qualité et de leur raréfaction, sont utilisées en priorité pour la fabrication de bétons.

Groupement d'intérêt économique/GIE

Groupement d'entreprises existantes qui mettent en commun certaines de leurs activités pour « faciliter ou développer l'activité économique de ses membres, améliorer ou accroître les résultats de ces activités » (article L. 251-1 du code de commerce).

Heure de pointe du matin

Période de la matinée où le trafic est le plus important (tranche horaire où les automobilistes rejoignent leur lieu de travail, généralement entre 7 et 9 heures).

Hub

Dans les transports, c'est une plateforme de correspondance considérée comme une zone d'interface privilégiée par sa position spatiale et ses infrastructures de communication. Cette plaque tournante assure par sa concentration un maximum de correspondances.

Infrastructure linéaire

Infrastructure de transport le long d'un axe, telles que les routes, les voies ferrées, les voies navigables.

Liaison Seine-Escaut

Projet visant à relier, par canal à grand gabarit, Le Havre au Benelux. La liaison Seine-Escaut est l'un des trente projets prioritaires des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T). Le projet Canal Seine-Nord Europe fait partie de la liaison Seine-Escaut.

Lit majeur

Espace occupé par le cours d'eau lors de ses plus grandes crues.

Logistique urbaine

Principe visant à amener, par voie d'eau ou par fer, les marchandises au plus près des centres-villes.

Ainsi, seuls les derniers kilomètres sont parcourus par camion (ou véhicule électrique).

Maître d'ouvrage

Personne physique ou morale qui définit les grandes fonctions du projet et réunit les financements. Il pilote les études.

Matériaux inertes (ou déchets inertes)

Déchets qui, pendant leur stockage, ne subissent aucune modification physique, chimique ou biologique importante.

Le déchet inerte ne se décompose pas, ne brûle pas et ne produit aucune autre réaction physique ou chimique. Il n'est pas biodégradable et ne détériore pas les autres matières avec lesquelles il entre en contact. Le plus gros apport de ce type de déchet provient des chantiers de démolition.

Matériaux pour assises de chaussée

Matériaux améliorés, traités ou d'un tout-venant de concassage, servant à constituer les couches de fondation.

Méandre

Sinuosité d'une rivière.

Mode massifié

Voir transport massifié.

Noue

Sorte de fossé peu profond et large, végétalisé, qui recueille provisoirement de l'eau soit pour l'évacuer *via* un trop-plein, soit pour l'évaporer ou pour l'infiltrer sur place, permettant ainsi l'alimentation des nappes phréatiques.

PGA

Le Plan global d'aménagement est réalisé, après études, sur un périmètre donné pour favoriser le développement économique, dans le cadre d'un Plan de prévention du risque d'inondation et à la demande de l'ensemble des porteurs de projets concernés. Il définit les principes de compensation et d'aménagement en fonction des contraintes hydrauliques.

Plateforme multimodale

Plateforme utilisée dans le cadre du transport de marchandises, et qui constitue un lieu d'échanges entre les différents modes de transport.

Pré- et post-acheminement

Action d'amener une marchandise au port pour son transport en bateau (pré-acheminement) ou de la récupérer sur le port après son trajet en bateau pour l'emmener vers un autre lieu (usine de transformation, client final, etc.).

Préfabrication

Action qui consiste à fabriquer, en usine ou en dehors du lieu de destination finale, différents éléments d'une construction ensuite prêts à être utilisés ou posés en l'état.

Programmation économique

Ensemble des activités économiques « types » qui guident le développement d'un projet.

Quai à usage partagé

Quai mis à disposition de l'ensemble des clients installés sur un port, et qui peut être utilisé pour la manutention des marchandises. Il peut également être mis à disposition temporaire d'entreprises locales non implantées sur le port.

Remblais

Matériaux apportés pour combler ou pour surélever un terrain.

Report modal

Modification des parts de marché respectives des différents modes de transport (route, fleuve, fer).

Sablon

Sables fins utilisés en travaux publics dans des domaines peu exigeant techniquement. Les sablons sont également utilisés comme abrasifs, pour attaquer des matériaux plus tendres.

Situation de référence

Situation la plus probable sans le projet.

Société du Grand Paris/SGP

Établissement public de l'État à caractère industriel et commercial (EPIC) créé en 2010 pour concevoir et réaliser le réseau de transport public du Grand Paris (métro automatique).

Système de management environnemental (SME)

Outil de gestion qui permet à une entreprise ou une collectivité de s'organiser de manière à réduire et améliorer ses impacts sur l'environnement. Différentes normes ISO décrivent ce système de management (ISO 14001, notamment).

Transport massifié

Mode d'approvisionnement de marchandises privilégiant leur regroupement pour minimiser les coûts de transport. Les transports fluvial et ferré sont des modes massifiés.

Tonne.km

Unité de mesure de transport représentant le déplacement d'une tonne sur un kilomètre. À titre d'exemple, un trajet de 10 km pour un déplacement de 20 tonnes représente 200 tonnes.km.

Rédaction

Setec Organisation

42-52, quai de la Rapée 75583 Paris Cedex 12

Tél. : 01 82 51 67 00

www.orga.setec.fr

Conception et réalisation



Stratis

16 bis, avenue Parmentier 75011 Paris

Tél. : 01 55 25 54 54

www.agencestratis.com

Ressources iconographiques

Couverture : Ports de Paris. Vue aérienne de la confluence depuis Achères.

Chapitre 1, p. 8 : Ports de Paris. Conflans-Sainte-Honorine.

Chapitre 2, p. 26 : Ports de Paris. Port de Bonneuil-sur-Marne.

Chapitre 3, p. 50 : Ports de Paris. Vue aérienne - barrage d'Andrésy.

Date de réalisation

Juillet 2014





2 quai de Grenelle - 75732 Paris Cedex 15
Tél. : 01 40 58 29 99 • Fax : 01 45 78 08 57
www.haropaports.com/fr/paris