



PSMO – Port Seine-Métropole Ouest

VERBATIM DE LA RÉUNION TERRITORIALE

Présentation du projet

Carrières-sous-Poissy, Espace Louis Armand, le 12 novembre 2014 (20h10-22h40)

(101 auditeurs)

En tribune

Commission particulière du débat public :

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

Maîtrise d'ouvrage :

- Alexis ROUQUE, Directeur général de Ports de Paris
- Etienne DEREU, Directeur de l'Aménagement de Ports de Paris
- Marc REIMBOLD, Directeur du projet Port Seine-Métropole Ouest

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

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je pense que nous pouvons démarrer cette rencontre et pour rester fidèle aux traditions, je le dis chaque fois, je passe tout de suite la parole à M. le maire, qui nous accueille, pour quelques propos d'ouverture.

Christophe DELRIEU, Maire de Carrières-sous-Poissy :

M. le Président du Conseil d'administration de Ports de Paris, M. le Directeur général de Ports de Paris (je sais qu'il y a aussi beaucoup de collaborateurs de Ports de Paris dans la salle), M. le Président de la Commission particulière du débat public, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission particulière du débat public, Mesdames et Messieurs les élus du conseil municipal, et j'ai le plaisir aussi d'accueillir mon collègue à la communauté d'agglomération, le maire d'Andrésy, Vice-président de la CA2RS, M. Eddie AÏT, Conseiller régional d'Île-de-France, Mesdames et Messieurs,

Tout d'abord, permettez-moi de vous remercier pour votre présence, cette démarche de concertation pour le projet de Port Seine-Métropole Ouest met au cœur les problématiques d'aménagement, la concertation directe avec les populations, les riverains et les communes.

Ce n'est évidemment pas la première fois que la ville de Carrières-sous-Poissy et Ports de Paris se retrouvent, puisqu'une autre phase de concertation se déroule depuis fin 2010 pour le projet d'Écoport des deux rives à Triel-sur-Seine. Le projet de Port Seine-Métropole Ouest est un projet ambitieux qui répond à la fois à des enjeux économiques pour Ports de Paris, à des enjeux environnementaux et à des enjeux de territoire.

Ce nouveau port s'inscrit pleinement dans les enjeux du Grand Paris, puisque les chantiers du Grand Paris vont créer d'ici 2020-2025 des besoins importants en granulats : construction de logements, réalisation du Grand Paris Express, mais vont aussi générer des besoins importants en capacité pour la valorisation des déblais. Ces besoins vont générer des flux importants en termes de congestion et de pollution. Nous connaissons bien à la Carrières-sous-Poissy, ville située dans un méandre de la Seine, toutes les problématiques relatives au désenclavement et aux problèmes de circulation. Nous sommes particulièrement attentifs à ce que tout projet majeur ne se fasse pas au détriment des voies actuelles, mais prenne bien en compte les besoins nouveaux qu'il génère.

J'évoquais les enjeux environnementaux qui ont guidé l'émergence du Port Seine-Métropole Ouest et qui nous tiennent à cœur. Port Seine-Métropole Ouest permet de répondre aux enjeux liés au réchauffement climatique en Île-de-France, en favorisant le report modal sur la voie d'eau du transport de marchandises. Il est d'autant plus important d'agir dans le domaine des transports, puisque celui-ci représente plus du quart des émissions nationales de gaz à effet de serre. L'importance de la voie d'eau est reconnue dans ce domaine puisqu'un convoi fluvial émet deux fois moins de CO₂ qu'un poids-lourd et qu'un convoi fluvial de 5 000 tonnes remplace 250 camions.

Port Seine-Métropole Ouest met aussi en avant une nouvelle dimension des projets urbains puisqu'ils se caractérisent par une forte insertion environnementale à travers la notion de port paysage. À une échelle plus locale, c'est le même parti qui a été choisi pour l'aménagement de l'écoport, les aménagements paysagers qui y seront réalisés sur les berges - réalisation du Parc des Hautes plaines - apportent une haute valeur ajoutée au port. Ils permettent également de participer à la constitution d'un vaste maillage écologique à travers le territoire de la boucle de la Seine combinant grands espaces naturels, comme les forêts de Saint-Germain-en-Laye et de l'Hautail, parc écologique comme le Parc du Peuple de l'Herbe et réseau de trames vertes le long de la Seine.

L'aménagement du Port Seine-Métropole Ouest invente également un nouveau rapport avec la Seine, là où les populations locales en ont été trop exclues. Le centre de vie réalisé au bout de la nouvelle darse en est un exemple. J'y suis d'autant plus attentif que le lien entre le fleuve et les habitants est au cœur de nos préoccupations à Carrières-sous-Poissy. Je peux

citer l'aménagement du Parc du Peuple de l'Herbe avec la réfection des berges et la création d'une berge alluviale, les différentes animations qui seront mises en place dans la ville pour retrouver le fleuve, l'aménagement du chemin de halage au niveau de l'île de la dérivation.

Notre présence ce soir marque ainsi la notion du projet de territoire qui relie déjà les communes de la communauté d'agglomération des Deux Rives de Seine entre elles, très bientôt rejointes par les villes de la communauté d'agglomération Poissy, Achères, Conflans-Sainte-Honorine. Elle nous oblige à travailler ensemble pour que tous nos projets s'additionnent au service de nos populations. L'amélioration du cadre de vie, la création d'emplois, et en tant que vice-président délégué à l'emploi et à la formation sur la communauté d'agglomération des deux rives de Seine, c'est un élément fondamental ; des déplacements plus sereins sont autant de thèmes qui nous tiennent à cœur, nous les élus mais vous aussi toute la population. La création de Port Seine-Métropole Ouest illustre donc parfaitement cette vision partagée de l'aménagement de notre territoire. Je vais laisser la parole à tous, à vous habitants, à vous élus qui vont pouvoir s'exprimer sur ce projet et qui, je souhaite, quitteront cette salle ce soir rassurés par notre volonté à tous de voir un projet écologique, économique et social exemplaire prendre place de l'autre côté de la Seine.

Je demande bien entendu à Ports de Paris, sous la bienveillance de la Commission particulière du débat public, de mener une concertation exemplaire - mais je n'en doute pas - et surtout continue tout au long des procédures administratives du projet.

Je vais faire une brève petite parenthèse pour conclure. Quand on a signé en 2007 l'opération d'intérêt national sur la ville de Carrières-sous-Poissy avec 51 ou 52 communes dans toute la vallée de la Seine, il y avait la volonté d'avoir un équilibre entre trois éléments fondamentaux que sont l'habitat, le développement économique et les transports. Demain, si le développement économique ne se fait pas dans cette zone de la vallée de Seine, nous aurons de grosses difficultés à gérer les flux de transport où tout le monde sera happé vers Paris et la petite couronne. Il y a donc une nécessité de développement économique fondamental, derrière il y a aussi la nécessité d'avoir les transports nécessaires à tout ceci, car une opération d'intérêt national représente des milliers de logements entre Carrières-sous-Poissy et Mantes-la-Jolie, voire Bonnières-sur-Seine, il est essentiel d'avoir aussi les transports qu'il faut pour tous ces gens, car demain tout le monde ne prendra pas le vélo et le métro, contrairement à ce que l'on pourrait croire, ne se trouve pas au pied des immeubles que l'on est en train de construire. J'invite tout le monde sur ces sujets-là à apporter demain une grande attention. Nous avons déjà aujourd'hui la partie habitat qui se fait, il reste le développement économique et les transports à réaliser pour que cette OIN respecte sa philosophie initiale.

Merci à vous.

(Applaudissements.)

LE DÉBAT PUBLIC

Michel GAILLARD :

Merci bien M. le Maire. Avant de passer le micro à Bruno de Trémolles qui va animer cette rencontre, je voudrais revenir un peu rapidement sur la CNDP, la Commission particulière et la nature des débats ou les valeurs que nous essayons de mettre en œuvre en tout cas à travers ces débats publics.

La Commission nationale du débat public qui est à l'origine de ce débat, autorité administrative indépendante - faut-il le rappeler - est obligatoirement saisie par les Maîtres d'ouvrage au-delà d'un certain seuil d'investissement et d'importance des projets pour qu'elle décide s'il y a lieu ou pas d'organiser un débat public. Pour celui-ci, le projet Port Seine-Métropole Ouest (PSMO), elle a pris cette décision d'organiser ce débat public.

Quelques valeurs qu'il est important de rappeler : la Commission nationale du débat public tout comme notre commission se caractérisent par une neutralité totale par rapport au projet. Nous n'avons pas d'avis sur le projet. Indépendance par rapport au maître d'ouvrage : il n'y a aucun lien entre nous et le Maître d'ouvrage.

Un point important, le débat public que nous avons et ceux que nous mettons en œuvre se situent très en amont des décisions. Autrement dit, le débat se place à un moment où le projet peut évoluer, peut se voir transformé suite au débat public, et l'expérience prouve que très souvent les débats publics ont conduit à soit annuler des projets, soit à les remanier assez profondément. Donc, cette procédure a quand même démontré toute son utilité, et pour ceux qui en douteraient, je les renvoie à ce qui s'est passé pour nombre de projets à l'issue d'un débat public. De mémoire, grosso modo, deux tiers des projets initiaux qui sont venus en débat public ont été remaniés, certains profondément, d'autres un peu remaniés, parfois abandonnés.

Je rappelle également que le débat public :

C'est la transparence. Tout est sur la table, il n'y a rien de caché, en tout cas vu de nous. Croyez-moi, nous y veillons dans la préparation des débats publics. Il n'y a pas de document qui serait resté sous le coude ou d'études qui ne seraient pas connues.

C'est l'équivalence. Toutes les interventions, qu'elles soient en réunions publiques, qu'elles soient sur le site Internet, ont le même poids dans l'appréciation que l'on peut porter sur le débat.

Je rappelle que le Maître d'ouvrage trouve tout intérêt à un tel débat public pour enrichir son projet et le rendre le plus acceptable possible par son environnement, tel est l'objet de la démarche du débat public.

Voilà ce que je voulais dire à propos de nos débats publics. Justement un mot pour rappeler que 8 réunions publiques étaient prévues, nous en sommes ce soir à la cinquième, la prochaine étant à Andrésy où l'on va traiter de l'insertion du port dans son tissu urbain, dans son environnement. Elle sera précédée d'un atelier auquel on pouvait s'inscrire, et je crois que de mémoire, il doit y avoir une petite trentaine de participants. Il y aura une réunion à l'université de Cergy avec les étudiants d'un Master logistique transport environnement, qui contribue à l'évaluation de ce débat public. Je salue au passage les étudiants du Master II de l'université de Marne-la-Vallée Paris-Est, qui sont parmi nous ce soir, un Master management et opérations urbaines, merci à eux de nous avoir rejoints.

Calendrier : je rappelle que le débat va être clos le 15 décembre, la réunion de clôture se tiendra le 2 décembre. Ensuite, nous aurons deux mois pour rendre public le compte rendu de ce débat et le Président de la CNDP en dresser un bilan. Ensuite, le Maître d'ouvrage aura trois mois pour prendre une décision, et là encore la rendre publique. Tout ceci nous amène à la mi-mai.

Voilà ce que je voulais dire en guise d'introduction et de rappel, et je passe la parole à Bruno de TRÉMIOLLES qui va animer la soirée.

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

Bonsoir. Nous vous proposons pour cette réunion, comme nous sommes à peu près à mi-débat, trois temps principaux :

- Un point d'étape sur ce débat présenté par Lucie DEMONDION, membre de la commission,
- Le Maître d'ouvrage présentera son projet avec un film illustrant ce PSMO,
- Le débat avec la salle, temps le plus important.

Je vous engage à être très prolixes dans vos questions. Nous sommes là pour prendre en compte tous vos points de vue. Ports de Paris souhaite que vous soyez le plus motivé possible afin d'enrichir son projet.

Je laisse la parole à Lucie DEMONDION

POINT D'ÉTAPE DU DÉBAT PUBLIC

Lucie DEMONDION, membre de la Commission particulière du débat public :

Bonjour à toutes et à tous. Comme l'a dit Bruno, cette présentation est un point d'étape à mi-parcours du débat public. L'objectif consistera à vous donner quelques chiffres clés du débat et également de présenter les questions et les points de vue qui jusqu'à présent ont suscité le plus d'interventions ou d'échanges à la fois lors des réunions publiques et également sur le site Internet du débat. L'objectif étant de vous donner en 10 minutes un aperçu des échanges, des craintes, des oppositions et aussi des soutiens au projet qui est aujourd'hui en débat.

Chiffres clés :

- 850 personnes ont assisté aux 4 premières réunions du débat
- Plus de 6000 visites sur le site Internet
- 119 questions ont été posées, dont 15 sur le débat public et 104 sur le projet PSMO
- 26 avis ont entraîné 8 commentaires
- 8 points de vue ont été publiés soit sous forme de cahiers d'acteurs, soit sous forme de contributions. Certains points de vue sont en cours de relecture par la Commission du débat public et d'autres sont en cours de publication.

Les 4 grandes thématiques identifiées à mi-débat :

Les transports

La première concerne de façon assez naturelle les transports, et principalement les transports routiers, avec notamment la crainte que le projet n'entraîne une hausse du trafic routier dans un secteur qui est aujourd'hui déjà saturé. Aussi, en début de débat on a pu remarquer des inquiétudes par rapport à l'incidence du projet sur le bouclage de l'A104. Les réponses qui ont été apportées par Ports de Paris, qui a souligné la non-nécessité de la réalisation de ce bouclage, semblent avoir désamorcé ces craintes. En contrepartie, ces réponses ont pu entraîner une éventuelle frustration, qui a surtout été exprimée sur le site Internet de la CPDP, de voir ce projet autoroutier reporté.

Par rapport au transport ferroviaire, beaucoup d'interventions ont salué l'intermodalité entre le fleuve et le rail, donc une intermodalité qui permet de diminuer l'engorgement sur les routes et donc de diminuer la pollution atmosphérique. Cependant, on a pu voir que quelques participants déplorent le fait que le mode ferroviaire ne soit pas plus présent au sein du projet. Également des inquiétudes ont été formulées concernant l'utilisation des lignes du RER A pour le fret qui, selon certains participants, en tout cas pose la question d'une éventuelle détérioration des conditions de transport des usagers du RER A.

Toujours concernant le fret, des inquiétudes ont été formulées sur le fait que le fret pourrait être une source de nuisances, principalement des nuisances sonores.

Des questions ont aussi été posées sur la façon dont pourraient se faire les connexions avec les voies ferrées existantes. Ici, ce sont des questions auxquelles Ports de Paris a globalement répondu de façon assez précise.

Concernant le transport fluvial, on a davantage vu des questions à caractère informatif, c'est-à-dire des questions qui concernaient notamment l'activité du port en cas de crue de la Seine : est-ce que l'activité du port allait être stoppée ? Si oui, y aurait-il un report vers le

mode routier pour acheminer les marchandises ? Aussi, des questions ont été posées pour connaître les liens entre le projet PSMO et les autres infrastructures situées à proximité ou en projet comme Gennevilliers, Triel ou le canal Seine Nord Europe.

L'environnement

Concernant la thématique de l'environnement, c'est l'impact du projet sur les milieux naturels et sur le cadre de vie. Les principales inquiétudes et questions formulées ont porté sur les nuisances liées au port et à son activité. Beaucoup de questions ont porté sur l'insertion paysagère du projet. Par exemple, est-ce que l'écran végétal prévu par Ports de Paris va vraiment permettre de préserver les points de vue, notamment depuis l'Hautil ?

Aussi des questions portant sur les nuisances sonores, avec l'idée de savoir quel pourrait être le niveau sonore du fait de l'activité du port. Par exemple, y aura-t-il de l'activité la nuit sur le port ? Aussi, des inquiétudes et des questions ont été posées par rapport aux poussières du fait de l'exploitation de la carrière. C'étaient des questions assez récurrentes à la fois lors des réunions publiques et également sur Internet. Cela pose la question des moyens mis en œuvre par Ports de Paris pour limiter cette gêne.

On a également eu des questions sur les incidences du projet, sur les pollutions des sols, sur le fonctionnement hydraulique de la Seine, sur le traitement des berges et sur les façons de préserver la biodiversité.

En conséquence, nous avons enregistré une très forte demande d'avoir des garanties voire des exigences sur le respect des prescriptions environnementales et architecturales édictées par Ports de Paris. Cela pose aussi la question des moyens mis en œuvre par Ports de Paris pour contraindre les entreprises présentes sur le site à respecter ces prescriptions.

On a également eu des questions voire des suggestions concernant l'éventualité ou la possibilité pour les acteurs locaux, c'est-à-dire les élus, les associations et également les riverains d'avoir un droit de regard citoyen sur le respect des normes environnementales avec par exemple un accès aux informations relatives au contrôle des normes environnementales.

Également et surtout en début de débat, des questions ont été posées concernant les expropriations : que se passe-t-il si mon logement est situé sur le périmètre du projet ? À qui faut-il s'adresser ? Que se passe-t-il si l'on ne trouve pas d'accord avec la Maîtrise d'ouvrage ? Encore une fois, Ports de Paris a répondu de façon claire.

L'économie: activité industrielle du port et les emplois

Beaucoup d'interventions ont salué les effets bénéfiques du projet qui permettaient dans un premier temps de raccrocher ce territoire à la locomotive du Grand Paris et également de créer des emplois. Cependant, les estimations qui ont été données par Ports de Paris concernant les créations d'emplois ont été jugées comme étant trop imprécises par certains participants, puisqu'elles varient du simple au double.

Également quelques interventions plus rares et principalement sur Internet ont consisté en une remise en cause du modèle sur lequel est basé le projet qui conduit à une exploitation trop intensive des granulats, et donc avec l'argument sous-jacent qu'il n'y en aura plus pour les générations futures.

Dans cette même logique, on a pu constater une certaine perplexité de la part de certains participants face aux arguments de Ports de Paris qui présente le projet comme étant exemplaire au niveau environnemental, avec l'idée sous-jacente de dire que la vocation première du port c'est le BTP et que la fabrication de béton n'est que très peu respectueuse pour l'environnement.

Toujours sur l'environnement, des propositions ont été faites d'utiliser des énergies renouvelables sur le port, telles que des éoliennes ou des panneaux photovoltaïques.

Aussi des questions ont porté sur l'avenir du port après 2040, là aussi Ports de Paris y avait répondu.

Également un sujet a constitué l'une des crispations les plus importantes de la première partie de ce débat, cela a été explicité lors des dernières réunions publiques, cela ne rentre pas au sens strict dans le cadre du débat, mais vu que les interventions ont été très récurrentes, cela nous a paru assez important de le souligner, donc c'est l'idée d'un Port Seine-Métropole Ouest comme première phase ou porte d'entrée pour un PSME. Cette inquiétude est légitime car le projet a d'abord été envisagé de façon plus globale, mais aujourd'hui c'est bien PSMO qui est en débat.

L'insertion urbaine

Sur les façons de procéder pour créer une réelle interface entre la ville et le port, ce sont surtout des propositions qui ont été formulées avec par exemple la demande de créer des pistes cyclables sécurisées, la demande de créer des liaisons entre les deux rives d'Andrézy, et surtout la demande d'associer les acteurs locaux en amont pour la définition des aménagements des lieux de vie au sein du port. A ce titre, comme l'a rappelé le Président GAILLARD en début de réunion, un atelier est prévu le 18 novembre prochain pour réfléchir à ces aménagements.

Également une dernière question est apparue à plusieurs reprises sur le site Internet du débat, beaucoup moins lors des réunions publiques, concernant l'incidence du projet PSMO sur les finances locales, que ce soit en positif ou en négatif, à savoir si le projet venait à être réalisé, y aurait-il une hausse des impôts locaux ou au contraire y aurait-il des retombées financières pour les communes situées dans le périmètre du projet ? Ports de Paris pourrait éventuellement apporter une réponse un peu plus précise sur ce sujet.

En conclusion, que peut-on dire de ce débat public à mi-étape ?

Déjà, c'est un débat très riche avec beaucoup d'échanges et des échanges très qualitatifs. On voit qu'il y a beaucoup d'inquiétude et beaucoup de questions sur les impacts du projet, particulièrement sur le trafic routier et aussi sur les nuisances environnementales qu'il pourrait entraîner. On voit surtout une forte volonté de la part des acteurs locaux et des participants d'être considérés comme de réels partenaires et d'être associés le plus possible à ce projet.

Je vous remercie.

Ports de Paris va vous présenter le film.

Bruno de TRÉMIOLLES :

Merci beaucoup. Il semblait important à mi-étape que vous ayez déjà un éclairage sur la façon dont s'est déroulé ce débat. Maintenant, Ports de Paris va présenter son projet dans le cadre d'une réunion très générale, qui n'a pas de thème précis, et vous permettre là aussi d'enrichir votre connaissance sur ce projet, et ensuite d'alimenter le débat qui suivra cette présentation.

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

PRÉSENTATION DE LA GENÈSE, FONDEMENTS ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Alexis ROUQUE, Directeur général de Ports de Paris :

Bonsoir à tous, merci d'avoir pris sur votre temps personnel et sur votre soirée pour venir partager avec nous le débat autour de Port Seine-Métropole Ouest. Je pense en particulier à ceux qui sont venus de l'autre bout de l'Île-de-France pour assister à ce débat, et je les en remercie. Je suis Alexis ROUQUE, Directeur général de Ports de Paris. Ports de Paris est le porteur de ce projet, le Maître d'ouvrage de ce projet. En réalité en disant que Ports de Paris est le porteur de ce projet, il n'est pas tout seul. C'est l'une des idées importantes du débat

public, on ne peut porter des projets comme ceux-là que si l'on emmène avec nous les acteurs locaux, les riverains, les associations, les élus et c'est aussi à cela que sert le débat public : partager une conviction et essayer de convaincre le maximum d'acteurs locaux du fait que le Port est une solution à des enjeux de la Confluence et du territoire.

Donc, nous sommes réunis ce soir pour une réunion à mi-parcours. C'est la 5^{ème} réunion de ce débat public, qui n'a pas de thématique particulière. Nous avons souhaité en profiter pour faire une présentation différente de celle que nous avons faite lors des sessions précédentes, d'abord pour replacer le Port Seine-Métropole Ouest globalement dans ce qu'est Ports de Paris et ce que fait Ports de Paris ; c'est ma tâche en tant que Directeur général. Il y aura ensuite un deuxième temps avec la présentation du projet de manière plus raccourcie que les fois précédentes, qu'Etienne DEREU le directeur de l'aménagement fera à son tour. On finira par un focus sur un certain nombre de questions qui ont émergé au cours du débat, qu'on a entendues de manière récurrente, Mme DEMONDION vient d'en recenser quelques-unes, on reviendra dessus pour apporter des précisions, pour essayer d'être aussi exhaustifs que possible pour que l'information passe de la manière la plus complète possible. C'est aussi l'esprit du débat public.

La première partie qui me revient concerne la remise en perspective et l'articulation entre Port Seine-Métropole Ouest et ce qu'est Ports de Paris. On ne sait pas toujours ce qu'est ce Maître d'ouvrage. C'est un établissement public de l'État, qui est compétent pour toute l'Île-de-France. En réalité, dans la gouvernance de cet établissement public de l'État, l'État est minoritaire. Il y a 32 administrateurs, quand la décision viendra devant ce Conseil d'administration sur le point de savoir si l'on fait ou non ce Port, et si on le fait quels sont les engagements pris, les collectivités locales en réalité auront plus de poids que l'État lui-même.

Donc, cet établissement public de l'État, Ports de Paris, a trois métiers. Cela fait 40 ans que nous existons et avec le temps nous avons acquis un savoir-faire sur ces trois domaines, et c'est important car c'est ce qui structure d'une certaine manière notre contribution à Port Seine-Métropole Ouest.

- ✓ Notre premier métier, c'est de faire des ports.

C'est notre savoir-faire par excellence, cela signifie savoir faire des quais, des terre-pleins, des darses. L'Île-de-France comporte 70 ports, notre métier consiste à les créer et à les entretenir.

- ✓ Une fois que l'on a fait des ports, il faut les faire fonctionner, c'est ce que l'on appelle l'exploitation portuaire, ce qui veut dire faire venir des entreprises, suivre leurs activités et créer le cadre pour qu'elles puissent développer leurs activités : faire des réseaux, des voiries, etc. Cela fait partie de notre métier, notre savoir-faire.
- ✓ Notre 3^{ème} compétence c'est d'inciter les entreprises, une fois qu'on a fait des ports et qu'on a fait venir des entreprises sur les ports, de les convaincre de faire ce que l'on appelle du report modal, c'est-à-dire d'utiliser au maximum les modes de transport massifiés, le fleuve et le fer dans l'organisation de leur logistique.

Ces trois métiers que nous développons depuis 40 ans ont en réalité beaucoup changé au cours des 10 ou 15 dernières années. On a progressé pour essayer d'aller vers le port du 21^{ème} siècle, ce que l'on a appelé (et Etienne y reviendra tout à l'heure) le port de nouvelle génération. C'est un port différent qu'on fait différemment, différent parce qu'il a complètement intégré la dimension développement durable et conçu différemment parce qu'on le conçoit dans le dialogue avec les territoires, raison pour laquelle il est important pour nous de faire le débat public pour partager au maximum les enjeux de ce projet et pour faire en sorte qu'il apparaisse bien comme étant un projet du territoire, et pas le projet d'un établissement public parisien dont on ne sait pas très bien ce qu'il est.

Donc, nous avons beaucoup travaillé en essayant de nous focaliser sur un certain nombre de thématiques, je pense en particulier à l'intégration paysagère. Vous avez quelques slides

qui vous donnent des exemples de ce que l'on a fait ou ce que l'on est capable de faire. C'est vrai pour l'intégration paysagère mais aussi pour l'intégration architecturale, puisque sur chacun de nos ports, il y a un cahier de prescriptions architecturales. C'est vrai aussi pour ce qui a trait à la mixité des usages. Notre conviction est qu'un port ne doit pas être une enclave dans la ville, mais une partie de la ville, ce doit être un quartier de la ville. Il ne faut pas le concevoir comme une verrue, comme une enclave, comme quelque chose de fermé, mais au contraire ce doit être une composante de la ville complètement intégrée dans son environnement.

Le dernier sujet sur lequel on a essayé de progresser aussi, c'est la préservation du cadre de vie. Pour nous, Port Seine-Métropole Ouest est d'une certaine façon un moyen de résumer tous ces champs sur lesquels on a essayé de développer des savoir-faire, des compétences, des bonnes pratiques ; on les trouve résumés d'une certaine manière dans le projet Port Seine-Métropole Ouest.

C'est cette évolution vers le port de nouvelle génération qui m'amène à revenir vers vous aujourd'hui pour répondre à une demande évoquée tout à l'heure dans le résumé de Mme DEMONDION : demande de garanties, demande de visibilité sur ce que sera le Port.

Le débat public souligne pourquoi pas un port, c'est intéressant, car il apporte de l'emploi, de la valeur ajoutée, de l'activité, mais il ne doit pas nuire à la qualité et au cadre de vie. Des garanties sont demandées. Il est difficile d'apporter des garanties, je sais répondre à une demande d'obligation de moyens, mais il est plus difficile de répondre à une obligation de résultat. Je sais répondre à l'obligation de moyens, car les ports (argument très important à avoir en tête au cours de toute cette soirée) se développent sur le domaine public. Le Port Seine-Métropole Ouest sera complètement sur le domaine public, et cela emporte un certain nombre de conséquences.

Premier argument : domaine public signifie que les entreprises qui viendront seront choisies au terme d'un appel à projet, complètement transparent, complètement ouvert. On choisira des entreprises non pas sur des critères financiers mais sur des critères de qualité des projets.

Deuxième argument : quand les entreprises auront été choisies pour venir s'implanter sur un projet, elles signeront avec nous des conventions d'occupation du domaine public. Ces conventions nous donnent, Maître d'ouvrage et propriétaire, beaucoup plus de prérogatives, de pouvoirs que n'en aurait un propriétaire privé. Si vous avez un appartement que vous louez, vous savez que la relation bailleur-locataire est compliquée. Dans le domaine public, le propriétaire (Ports de Paris) a beaucoup de prérogatives. J'en donne quelques exemples, nous avons la possibilité, si les amodiataires ne respectent pas leurs obligations, de leur infliger des pénalités financières. Nous avons la possibilité d'aller unilatéralement jusqu'à la résiliation de la convention avec les entreprises qui ont signé avec nous des contrats de 20, 25 ou 30 ans. Donc, nous avons beaucoup de pouvoir vis-à-vis de ces locataires, ce qui nous permet en réalité, puisque nous avons la possibilité de les sanctionner, de travailler intelligemment avec eux sur tout ce qui est prévention.

Nous avons développé là aussi toute une série de savoir-faire autour de la charte « Sable en Seine » par exemple, de bonnes pratiques sur l'insertion paysagère, sur la lutte contre les nuisances, le bruit, les odeurs, les poussières, etc. Tout cela est résumé dans des documents qui sont disponibles sur le site Internet, et que je vous invite à aller consulter, qui dessinent ce que pourrait être le Port Seine-Métropole Ouest, s'il devait être réalisé.

Donc, prérogatives liées à l'existence du domaine public.

Troisième argument : la dernière caractéristique du domaine public est que nous avons fait le choix d'être dans l'exploitation des ports toujours en dialogue avec les territoires. Il y a ce que l'on appelle des Comités locaux d'information portuaire, ce sont des enceintes dans lesquelles on va ouvrir la discussion avec les riverains, avec les associations, avec les élus pour savoir ce qui se passe sur le port, pour avoir des retours sur l'exploitation, sur des

problèmes éventuels qu'on n'aurait pas décelés. Cela nous permet d'être toujours dans le dialogue avec les collectivités.

Nous vous proposons de faire spécifiquement, et de manière encore plus accentuée sur Port Seine-Métropole Ouest, ce que l'on fait sur les autres ports de Ports de Paris. Souvent les ports qui sont anciens, Gennevilliers et Bonneuil étant réalisés au début du 20^{ème} siècle au moment de la première guerre mondiale, se sont développés et la ville les a rejoints après, à mesure que l'urbanisation progressait. Ici (Port Seine-Métropole Ouest ou également le Port de Triel) c'est le contraire, c'est le port qui vient dans un espace déjà urbanisé. Donc, cela nous oblige à avoir des méthodes de travail différentes de celles qu'on pourrait avoir ailleurs, ou en tout cas d'aller plus loin dans les garanties qu'on est capable d'amener.

C'est pour cela que ce soir, Ports de Paris, à travers moi, prend position et s'engage à co-élaborer la charte d'exploitation du port. C'est un document qui définira quels types d'activités seront accueillis sur le site, les questions tournant autour des heures d'exploitation, des mesures de lutte contre les nuisances. On se propose de le co-élaborer avec le territoire, avec les associations et tous ceux qui voudront s'impliquer. Même chose avec le cahier de prescriptions architecturales et paysagères, un document très engageant qui est annexé aux conventions d'occupation du domaine. On vous propose de co-élaborer le cahier de prescription qui définit le type de bâti, les couleurs.

On vous propose également de généraliser ici les comités locaux d'information portuaire et d'en faire aussi souvent que nécessaire, parce que c'est un port sur lequel il y a évidemment des enjeux.

D'ores et déjà, on vous propose d'impliquer les acteurs du territoire sur des points précis du projet, qui ont été évoqués depuis le début du débat : emploi local, localisation du centre de vie, tout ce qui a trait au lien entre la commune d'Andrésy et le port. Tous ces sujets sont sur la table et pourront être évoqués en particulier à l'atelier aménagement.

Je ne serai pas plus long sur le sujet, même si j'ai déjà été un peu très long et je m'en excuse. Je voulais simplement remettre en perspective ce Port Seine-Métropole Ouest dans le cadre de ce qu'est Ports de Paris, ce que fait Ports de Paris, de ses méthodes de travail et de ses engagements.

Je vous remercie de votre attention et je cède la parole à Etienne DEREU qui va vous présenter plus en détail le projet de PSMO.

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

Bonsoir à tous, je vais commencer par rappeler en quelques mots l'origine du projet Port Seine-Métropole Ouest. Pourquoi ce projet ici sur le site de la confluence de la Seine et de l'Oise ? C'est un territoire qu'on considère comme un territoire d'avenir et d'ailleurs le territoire le considère de la même façon, puisque depuis longtemps ce projet de Port Seine-Métropole Ouest est inscrit dans les documents, comme par exemple le Schéma directeur régional d'Île-de-France, document de planification de l'aménagement en Île-de-France, mais également dans les Plans locaux d'urbanisme.

Comme a pu le dire Mme DEMONDION, Ports de Paris a eu une réflexion dans le cadre des démarches et des réflexions sur le Grand Paris d'aménager un port de 400 ha avec une composante logistique. Mais, il y a une contrainte routière avec une incompatibilité d'une desserte routière de qualité. Donc, Port Seine-Métropole Ouest est bien le seul projet que Ports de Paris porte et présente ici au débat.

Ce port, objet du débat, est un port de 100 ha qui est donc compatible avec le réseau actuel. Il est situé sur trois communes : Achères, Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine. C'est un projet qui accueillerait principalement des activités du secteur de la construction et des travaux publics, et qui est donc conçu comme autoportant, c'est-à-dire qu'il n'a pas besoin que d'autres projets se fassent pour exister et avoir sa légitimité.

Pourquoi un port sur ce territoire ?

En fait, c'est pour répondre à trois défis :

Le premier, et le film que vous avez vu l'a bien présenté et bien mis en évidence : il s'agit pour nous d'offrir la possibilité d'établir une chaîne logistique durable, c'est-à-dire un système d'économie circulaire où des produits issus de la carrière qui est actuellement sur le site en exploitation pourraient être acheminés vers les chantiers du Grand Paris ou préfabriqués sur place pour être ensuite acheminés dans des projets de construction de logements comme d'infrastructures de transports, et ensuite dans une logique d'économie retour, les déblais inertes des chantiers qui pourraient revenir sur site pour faire soit de la revalorisation, soit du remblaiement de la carrière.

Le deuxième défi important plus spécifique au territoire : la nécessité de réaménager la plaine d'Achères. C'est un territoire avec de nombreuses contraintes. C'est déjà un territoire pollué à cause des épandages historiques de la Ville de Paris, mais c'est aussi un territoire qui est très largement inondable. Nous considérons que la construction d'un port est une réponse à ce type de contrainte justement pour contribuer au développement économique du territoire en convertissant les contraintes initiales en des atouts réels.

Nous avons d'ailleurs pour ce faire un véritable savoir-faire que nous souhaitons mettre à profit du territoire.

Le troisième défi : pour contribuer au développement économique du territoire, il s'agit pour nous (ce qui est proposé ici) de développer une véritable filière complète de construction et de travaux publics pour tirer parti de l'élan économique que le Grand Paris va générer au travers des différents chantiers de logement ou de transport.

Je vais essayer de présenter en quelques mots maintenant la nature même du projet. A quoi ressemble-t-il donc ? Globalement c'est une infrastructure qui fait 100 ha. Pour se donner un ordre de grandeur, 100 ha représentent 1kmx1km. Dans les grandes masses, 50 % du territoire sont dédiés aux activités économiques, et le reste se répartit en des espaces pour la desserte routière et ferroviaire, les espaces verts et le bassin intérieur (darse) qui est une infrastructure essentielle contribuant à la qualification de port de nouvelle génération pour Port Seine-Métropole Ouest.

Précisément, et le Directeur général en a parlé, Port Seine-Métropole Ouest est conçu comme un port de nouvelle génération c'est-à-dire qu'on souhaite le concevoir en lien étroit avec les acteurs locaux au moment de la conception, mais à toutes les étapes d'élaboration du projet, si effectivement on conclut à la nécessité de poursuivre le projet, et même ensuite en phase d'exploitation. C'est un projet qui est intégré dans le paysage, et il y a beaucoup de travail sur ce sujet qui s'est déjà initié, qui va et qui doit se poursuivre. Enfin, un port qui doit être ouvert sur la ville. On a vu quelques exemples sur des ports antérieurs, sur lesquels on fait beaucoup d'efforts. Évidemment, le fait que Port Seine-Métropole Ouest soit un nouveau projet nous permet dès l'origine de travailler sur cette ouverture à la ville. Cela se traduirait par des aménagements de tous types. On a vu que la darse (bassin intérieur) est située en cœur de port. Pourquoi est-ce intéressant ? Cela nous permet précisément de libérer les berges qui seraient donc rendues au public, revitalisées, renaturées et aménagées pour des circulations douces, mais c'est aussi l'occasion de développer un centre de vie en fond de darse justement pour organiser l'interface entre la ville et le port, l'accueil des riverains tout autant que des personnes qui travaillent sur le port. C'est enfin un port végétalisé, 15 % de la surface y sont dédiés.

Activités de Port Seine-Métropole Ouest.

Ce sont donc des activités de construction et de travaux publics. Je laisserai Marc dans ses focus préciser plus spécifiquement les activités envisagées.

Je vais maintenant détailler en quelques mots l'organisation de l'avancement du projet de Port Seine-Métropole Ouest. A nouveau, le film a pu vous donner quelques idées sur le

sujet. C'est donc un avancement de l'aménagement du port qui se fait au fur et à mesure de la libération des terrains que la carrière exploite. On va se donner deux focus, le premier est qu'aura-t-on en 2025 (dans 10 ans) avec effectivement un focus sur lequel on peut se projeter, et ensuite, à l'issue de l'exploitation de la carrière en 2040.

Qu'aura-t-on en 2025 ?

On aura donc le développement d'activités autour de l'aménagement de carrière, grâce à l'aménagement d'une bonne partie de la darse, avec un quai à usage partagé, c'est-à-dire une infrastructure portuaire qui est ouverte à tout le monde, des berges accessibles notamment le long de la Seine avec une passerelle qui permettrait d'enjamber la darse, 140 emplois qui seraient générés par les travaux pendant la durée du chantier et déjà des trafics notables de l'ordre de 500 000 tonnes qui utiliseraient la voie d'eau, ce qui représente 2 bateaux par jour.

Qu'aura-t-on en 2040 ?

C'est l'horizon de la fin de l'exploitation de la carrière. Nous aurions une plateforme économique qui aurait atteint sa maturité avec des activités économiques dans le domaine de la préfabrication de l'exploitation et de la transformation des granulats qui resteront sur site, qui utiliseront des infrastructures de transport complémentaires comme notamment le ferroviaire avec 1 à 2 trains par jour, ce qui représente à nouveau de l'ordre de 500 000 tonnes par an. Nous aurons bien entendu des infrastructures finalisées, une accessibilité complète aux riverains, le centre de vie qui sera aménagé et une végétation mature.

On y reviendra, Marc pourra à nouveau le préciser, on aura de 500 à 1 000 emplois sur le site.

Cela représente un investissement total de l'ordre de 110 millions d'euros qui seraient financés par Ports de Paris. Dès à présent, les études sont cofinancées par l'Union européenne et la Région Île-de-France ; cela pourrait être aussi le cas pour les travaux.

Pour terminer en matière de calendrier :

Si à l'issue du débat public, le Maître d'ouvrage retenait l'opportunité de poursuivre cette opération, nous pourrions avoir dans les phasages ultérieurs avec une concertation permanente une phase d'enquête publique qui aurait lieu en 2017, des premiers travaux en 2018 pour une première livraison de terrain en 2020.

Je vous remercie de votre attention.

RETOUR SUR QUELQUES INTERROGATIONS

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

Bonsoir, l'objet de mon intervention consiste à insister sur certaines particularités du projet Port Seine-Métropole Ouest. Bien évidemment, cette présentation est complémentaire à celle qui vient d'être faite. Il s'agit juste de développer quelques points spécifiques, cela ne constitue en aucun cas un inventaire des préoccupations qui ressortent de toutes les questions posées en séance publique et sur le site Internet, il s'agit plutôt d'apporter des précisions sur ce qui relève du contexte particulier du projet.

Il a semblé nécessaire de développer quatre points particuliers.

Le projet est situé, et c'est peu commun, sur une carrière en cours d'exploitation. Il est donc le lieu de remblais qui permettrait la réalisation d'un port. De plus, le site est déjà en activité. Donc, le port favoriserait l'utilisation du fleuve pour décharger le réseau routier. Le territoire a une tradition batelière, une tradition ferroviaire avec la proximité de la gare d'Achères Grand Cormier, et industrielle avec l'industrie automobile proche et à la recherche d'emplois.

Concernant les carrières de la plaine, de quoi parle-t-on ?

Le projet PSMO est à l'ouest de la RN184. Vous pouvez constater sur le site qu'il y a actuellement deux carrières en cours d'exploitation, l'une de la société GSM et l'autre de la société Carrière de la grande arche, plus proche de la RN184. Ces deux installations ont elles-mêmes une seule unité pour le traitement des matériaux, celle de la société GSM, celle implantée sur le site du projet potentiellement, si le projet était réalisé. Cette installation transforme les granulats naturels de la plaine en des matériaux triés en sable et graviers de différents calibres, qui sont réservés à des usages très qualitatifs pour la construction, en particulier la fabrication de béton prêt à l'emploi. Ce gisement représente 17 millions de tonnes, il peut se faire avec une cadence comprise entre 600 000 tonnes et un million de tonnes.

Potentiellement, pour répondre à l'augmentation des travaux du Grand Paris, on pourrait aisément augmenter significativement la production de la Plaine d'Achères. Les dates au plus tard de fin de carrière sont : 2021 pour la plus petite des carrières et 2039 pour celle de la société GSM.

Vous savez aussi que le schéma départemental des carrières identifie un gisement potentiel à l'Est de la RN184, mais à ce jour aucune demande d'exploitation n'a été déposée. S'il y avait une demande pour l'exploitation de ce secteur, bien évidemment cela donnerait lieu à une procédure d'enquête publique qui s'appuierait sur une étude d'impact et, dans ce cas, le public serait amené à donner son avis sur ce projet complémentaire. Il faut juste remarquer que Port Seine-Métropole Ouest favoriserait l'utilisation du transport fluvial pour ces nouvelles carrières, tant pour l'évacuation des sables et graviers que pour le remblai. Mais, ce sujet est indépendant de Port Seine-Métropole Ouest et donc Port Seine-Métropole Ouest peut se développer avec ou sans l'ouverture de carrière à l'Est de la RN184.

En ce qui concerne ces sujets de carrière et de remblais, il y a eu de nombreuses interrogations sur la pollution du sol et sur la qualité des remblais qui seront amenés à venir sur la plaine. Le sous-sol de la plaine peut être schématiquement décomposé en deux parties qui avaient chacune leur utilité pour l'épandage des eaux usées, la partie profonde drainante et qui constitue le gisement de granulats, et la partie superficielle qui est mise en culture et qui a stocké la pollution des eaux usées. Les carriers ont dans leur arrêté préfectoral d'exploitation l'obligation d'identifier la pollution, de traiter les matériaux de surface pour les rendre inertes et de les stocker sur site.

Si le Port Seine-Métropole Ouest est réalisé, ces stockages seront positionnés pour ne pas apporter de contraintes à l'utilisation du port, que ce soit pour les entreprises ou pour le public qui pourrait le fréquenter, puisque le concept d'ouverture au public est un concept fort du projet. Les carriers ont également en charge le remblai du site par des matériaux inertes, dont ils doivent pouvoir justifier de la provenance et qui font l'objet d'un contrôle à leur arrivée sur le site.

On peut rappeler la définition d'un matériau inerte. Bien évidemment, il ne s'agit pas d'apporter des déchets dans la plaine en remblai, mais il s'agit bien de faire un remblai technique pour constituer un terre-plein portuaire. Dans ce cadre-là, l'arrêté préfectoral prévoit l'apport de matériaux inertes, c'est-à-dire des matériaux qui ne produisent aucune réaction physique ou chimique dans le temps, donc qui sont stables et qui ne détériorent pas les matières avec lesquelles ils entrent en contact d'une manière susceptible d'entraîner des atteintes à l'environnement et à la santé humaine. Cela veut dire en particulier qu'ils doivent être sans conséquence pour la qualité des eaux souterraines et de ruissellement.

Nous changeons maintenant de sujet pour donner quelques précisions sur l'analyse de l'évolution de la répartition modale que pourrait avoir le port, c'est-à-dire la répartition entre le mode fluvial, le mode ferré et le mode routier.

Pour les trafics en relation avec l'exploitation de la carrière Ouest, ces schémas montrent que sans le port, la part de la route est très forte (80 %) et que la situation avec le port permet un report très important sur le fleuve, à hauteur de 40 %, à rapprocher des 25 % de l'objectif, global bien évidemment, donné par le Grenelle de l'environnement. Le mode ferré

est peu sollicité pendant la phase de carrière, puisque les matériaux sont déjà sur le site. Seuls les matériaux dans l'activité du BTP qui ne sont pas présents nécessitent un approvisionnement, cela concerne en particulier, comme actuellement, les matériaux durs pour la constitution des corps de chaussée qui sont des matériaux éruptifs et que l'on ne trouve pas dans les vallées alluvionnaires comme le Bassin parisien.

Dans ces conditions, en 2025, le nombre de poids lourds avec le projet diminue de 65 camions par jour, en passant de 215 sans le projet à 150 avec le projet. Dans l'hypothèse d'ouverture de carrière à l'Est - qui reste une hypothèse - la diminution serait effectivement plus importante et pourrait aller jusqu'à 450 camions par jour, s'il y avait l'ouverture de telles carrières.

Après l'exploitation des carriers, et le port achevé, quels trafics sont attendus ?

Il est difficile de définir ce que sera effectivement le domaine de la construction après 2040. Utilisera-t-on toujours du béton et autant de granulats alluvionnaires ou des matériaux d'écoconstruction différents ?

Dans tous les cas, la pérennité des installations de transformation sur le site pourra perdurer par des approvisionnements par le fer cette fois-ci et le fleuve. Dans ce cas, le fer pourrait être plus sollicité, et Étienne l'a rappelé, à hauteur de 1 ou 2 trains pour un trafic pouvant aller jusqu'à 500 000 tonnes par an ; ce qui représente un trafic tout à fait significatif, puisque aujourd'hui les trafics sur les ports d'Île-de-France représentent 2 millions de tonnes, et que la totalité du trafic de fret en région Île-de-France est de 10 millions de tonnes.

Après l'état sur les trafics, l'attente du territoire concerne le développement économique : quelles activités et quels emplois ?

Il s'agit de développer sur le site une filière complète pour la construction et les travaux publics, en partant des granulats, ce point a été rappelé du souhait du maire d'Achères lors de la dernière réunion. Il s'agit d'avoir des activités complémentaires, diversifiées qui vont depuis le négoce de granulats pour les centrales à béton jusqu'à la transformation en produits préfabriqués pour la construction, mais aussi les services apportés aux entreprises en location de matériel, mais aussi pourquoi pas la formation pour les métiers du BTP et également des lieux accueillant des instituts de recherche dans ces domaines, et pourquoi pas dans les nouveaux matériaux.

Cette slide vous montre des exemples de produits qui pourraient alimenter tous types de chantiers locaux ou ceux des travaux du Grand Paris, que cela concerne les logements ou la construction du métro rapide. Ce schéma montre à la fois des voussoirs pour constituer les tunnels mais aussi des tuyaux d'adduction d'eau ou d'évacuation d'eau et des produits palettisés pour tous types de chantiers.

Le chantier du port lui-même, en ce qui concerne les emplois, est susceptible d'apporter y compris en comptant les chantiers des installations des entreprises qui viendront s'installer sur le site 140 emplois pendant une vingtaine d'années de travaux. Les activités elles-mêmes seraient génératrices, à maturité du projet, d'un nombre compris entre 500 et 1 000 emplois. Lucie DEMONDION nous a indiqué que la fourchette était grande de un à deux. Dans la réalité, il est un peu difficile aujourd'hui de fixer précisément ce nombre, puisqu'il dépendra des activités qui seront implantées. Ce que l'on peut simplement dire, quand on prend des exemples de plateformes, comme le port de Limay, on s'aperçoit que le taux d'emploi à l'hectare est resté à peu près constant pendant toute la durée du projet. Il est compris entre 13 et 15 emplois à l'hectare. En même temps, des plateformes plus anciennes comme celle du port de Gennevilliers sont plutôt autour de 25 emplois à l'hectare. Donc, on a voulu rester assez prudent dans l'annonce de chiffres. Dans la réalité, quand on fixe une fourchette, on atteint plus facilement la moyenne qui correspondrait à la moyenne du port de Limay, donc plutôt de l'ordre de 750 emplois. Mais les qualifications en seraient très variées, elles pourraient aller des fonctions associées à la manutention et à la production à celles de

gestion technique et administrative. Donc, il y a un large panel d'emplois qui pourraient répondre aux qualifications déjà présentes sur ce territoire.

Voilà donc les différents points qui nous semblaient utiles de repréciser à ce niveau pour donner quelques explications complémentaires à celles qui figurent dans notre dossier du Maître d'ouvrage par ailleurs.

Je vous remercie.

(Légers applaudissements)

DÉBAT GÉNÉRAL AVEC LA SALLE

Bruno de TRÉMIOLLES :

Merci beaucoup pour cette présentation et les explications complémentaires données. Nous allons rentrer maintenant dans la phase de débats. Quelques petites précisions, pour ceux qui poseront les questions, je vous demanderai de vous lever et de vous présenter (si vous ne souhaitez pas être filmés, dites-le, car toutes les interventions sont filmées) et dans la mesure du possible, d'avoir des interventions qui ne dépassent pas trois minutes. Ceci étant dit, qui souhaite ouvrir le débat ?

Thierry DORNBERGER, Carrières-sous-Poissy :

Je suis Président d'une association à Carrières-sous-Poissy de consommateurs et de commerçants, et sur la qualité de vie à Carrières.

Déjà, je ne partage pas vraiment la présentation enjolivée du maire de Carrières-sous-Poissy sur plusieurs aspects. Je regrette, mais c'est ainsi. Quant au développement économique, il ne doit pas se faire au détriment de la population, des habitants et des riverains donc. Juste un exemple, mais il est parfait, un port industriel à 80 m des habitations, les riverains n'en veulent pas.

Quant à la commission, je pense qu'on peut vous faire confiance, vous l'avez démontré à plusieurs reprises, peut-être pas vous mais d'autres commissions, sur votre neutralité. Par contre, je vous rappelle que sur le port industriel de Triel et sur le pont d'Achères, il y a eu des avis défavorables fermes des commissaires enquêteurs, notamment sur des projets nuisibles.

Résultat : les autorités dont notamment Ports de Paris ont passé outre. Vous n'avez pas tenu compte des avis des commissaires enquêteurs. Donc, permettez-moi de douter sur l'utilité réelle et sincère de ces enquêtes publiques, dont les avis ne sont pas respectés.

Ma question est la suivante : si un avis défavorable est émis sur ce nouveau port, passerez-vous outre ? Je vous remercie.

Bruno de TRÉMIOLLES :

Avant que Ports de Paris ne réponde, y a-t-il une autre question ?

Bernard CHAMPAGNE, association « Construisons ensemble un Andrésy solidaire » :

Je suis arrivé en retard, car j'ai déjà assisté à de nombreuses réunions publiques et je me suis dit que je pouvais bien me passer du début. J'ai eu tort, dont acte. J'ai eu tort, d'une part parce qu'il y avait un film, j'aime bien le cinéma et je ne l'ai pas vu ; c'est dommage.

D'autre part, les dernières diapositives que j'ai vues introduisaient le fait que vous étiez un peu écoutants et que vous intégriez les questions qu'on avait posées. En tout cas, vous en faisiez l'effort. Dont acte de cela, mais d'une certaine façon, cela donne envie d'enfoncer le clou, car : peut mieux faire sur différentes choses ! La semaine prochaine, vous êtes à Andrésy et il y aura des questions. Andrésy, c'est la ville la plus impactée par le port, parce

que la rive gauche d'Andrézy est en plein sur le port, c'est là où il y a des expulsions, c'est là où il y a un certain nombre d'effets lourds qui concernent directement les riverains.

Il y a un certain nombre de questions. La première, c'est un port ouvert sur la ville, un port ouvert sur les trois villes. Un port ouvert sur Achères, ce sera l'espace de loisirs, tout ce travail qui va être fait. Un port ouvert sur Andrézy, cela veut dire qu'il faut qu'il y ait un lien entre la rive droite et la rive gauche. S'il y a cette nécessité, le port doit être un lourd contributeur à ce que ce lien s'établisse enfin.

De fait, le port va bouleverser énormément avec les travaux, le bruit...

Tant qu'à faire, que la question des berges soit véritablement travaillée, pas seulement juste les berges du port, les berges de l'Île Peygrand, de façon que l'on puisse avoir des aménagements : voie piétonne pour aller de l'un à l'autre. Ce sont des questions importantes dont on pourra discuter la semaine prochaine en atelier.

Une question importante aussi sur le report du transport sur le fleuve et le fer : 50-50 grosso modo, même pas 50 par le fleuve et plus de 50 encore par la route. S'il y a l'ouverture (et il y aura nécessairement) parce que la carrière Ouest nous met le pied dans la porte de la carrière Est et nous aurons cette carrière Est. Alors ne nous leurrez pas, que les choses soient établies, nous sommes des grands, nous savons que le fait même d'avoir fait l'exploitation de la carrière Ouest nous amènera à exploiter la carrière Est. Alors il nous faut des garanties, des garanties sur les transports, des garanties que nous serons à mieux que 50 % fleuve-fer. Cela veut dire que la gare d'Achères-Grand Cormier soit vraiment réexploitée, que du transport se fasse par fer, et pas en 2040, pour nous amener des fameux trucs....

Bruno de TRÉMIOLLES :

Pourriez-vous conclure, Monsieur ?

Bernard CHAMPAGNE :

Pas en 2040 pour nous amener les carrières du Nord ou les riches matériaux du Pas-de-Calais à Andrézy, mais dès maintenant. Qu'il y ait du transport par le fer et par le fleuve en plus pour que de fait il y ait une diminution sur la route. Pour le moment, vous ne faites pas une diminution, mais une répartition à peu près égale.

Bruno de TRÉMIOLLES :

Pourriez-vous conclure, s'il vous plaît ?

Bernard CHAMPAGNE :

Je vais conclure sur une chose, quitte à intervenir à nouveau après, sur les perspectives. On a l'impression au fur et à mesure des événements que Ports de Paris a une stratégie de spécialisation des ports qu'il crée le long de la Seine. Il y a les déchets par-ci, le bois par ailleurs et il y a le béton à Achères-Andrézy. Nous ne voulons pas que le port d'Achères-Andrézy soit spécialisé en béton et dérivés en 2040.

Bruno de TRÉMIOLLES :

Merci beaucoup.

Bernard CHAMPAGNE :

Nous ne voulons pas de ces pollutions, et ce n'est pas pour nous, parce que nous ne serons plus aux affaires en 2040, mais pour nos enfants. Nous ne voulons pas du béton et du ciment pour nos enfants.

Bruno de TRÉMIOLLES :

Merci beaucoup. Je vais demander maintenant à Ports de Paris de bien vouloir répondre à ces questions, et peut-être donner la parole au Président.

Michel GAILLARD :

Juste à propos de l'intervention concernant l'enquête publique de Triel, je vais laisser Ports de Paris répondre à cette question, mais simplement rappeler que la procédure de débat public dans laquelle nous sommes aujourd'hui et la procédure d'enquête publique n'ont rien à voir. Je pense que peut-être vous le savez. Dans la procédure de débat public, on est très en amont, le projet n'est pas ficelé, je l'ai dit tout à l'heure en ouverture, il peut évoluer et évoluer profondément. Je rappelle qu'à l'issue du débat public, nous ne décidons rien, nous ne donnons pas notre avis sur le projet, nous ne disons pas s'il est bon ou mauvais, la commission n'est pas là pour cela mais pour organiser le débat, vous donner la parole, vous permettre de vous exprimer. Elle n'est sûrement pas là pour donner un avis sur le projet. Ceci est assez différent de la procédure d'enquête publique et du rôle d'un commissaire enquêteur, qui n'est pas du tout le même. Je voulais juste faire ce recalage.

Alexis ROUQUE :

S'agissant de la question sur le port de Triel-l'Écoport, je vais laisser ensuite Étienne DEREU revenir sur l'autre série de questions qui a été posée.

Thierry DORNBERGER :

Je n'ai pas posé de questions sur l'Écoport de Triel, le mal est fait, enfin peut-être ! Je vous ai posé une question, si l'avis était défavorable quand il y aura l'enquête publique, (s'il y a une enquête publique), allez-vous passer outre comme pour le port de Triel ?

Je pourrais même peut-être rajouter une petite question : est-ce que vous voulez vous installer à 80 m de ce port et installer votre maison pour y vivre ?

Bruno de TREMIOLLES :

Merci Monsieur.

Alexis ROUQUE :

Une précision, car je vais quand même parler un petit peu de ce qui s'est passé autour de Triel. C'est important, car tout le monde dans la salle n'est peut-être pas complètement au fait de ce dossier-là. À cheval sur les communes de Triel-sur-Seine et de Carrières-sur-Seine, une darse existe, occupée par une marina pour la plaisance, et à côté il y a une carrière en exploitation. À côté de cet espace va se développer une ZAC consacrée à l'écoconstruction. Les élus locaux sont venus nous voir en nous expliquant qu'il y avait une ZAC écoconstruction et qu'on avait la possibilité de faire un port à côté, parce qu'une darse existait, et nous ont demandé si nous serions partants pour faire un projet de port qui serait orienté sur l'écoconstruction, puisque c'est la thématique de la ZAC. Quand des élus locaux viennent vous voir en vous disant qu'ils ont un besoin portuaire, êtes-vous en capacité d'y répondre ? Vous regardez le projet, c'est notre métier.

Donc, nous avons développé un projet « l'Écoport de Triel-sur-Seine ». Dans le cadre de la procédure d'avancement de ce dossier, il y a eu une enquête publique au titre de la loi sur l'eau, le commissaire enquêteur a rendu un avis défavorable. Vous avez tout à fait raison de le noter. Simplement, je ne voudrais pas laisser penser qu'il n'y a eu qu'une enquête publique et derrière Ports de Paris a décidé de balayer cela d'un revers de main. Avant cela, il y avait déjà eu toute une procédure de concertation, prévue par le code de l'urbanisme. Il y a eu 8 réunions en huit mois. À la suite de cette concertation réglementaire, il y a eu une concertation volontaire de la part de Ports de Paris pour élaborer avec des associations, des

riverains, des élus la charte d'exploitation du port : le cahier de prescriptions architecturales et paysagères. Nous considérons être allés très loin dans l'écoute de tous ceux qui vivent à proximité de ce port et nous avons écouté la majeure partie des préconisations qui nous ont été faites. Nous avons considéré que le besoin exprimé par le territoire, c'était quand même un besoin portuaire. Les maires concernés ont exprimé ce besoin, la communauté d'agglomération, le département, la région également. Démocratiquement, un besoin a été exprimé de ce point de vue.

Qu'est-ce que Ports de Paris a fait une fois que le commissaire enquêteur a rendu un avis défavorable ? Ports de Paris reste maître de l'opportunité du projet. Ce n'était pas une enquête publique sur l'opportunité du projet, mais une enquête publique sur la loi sur l'eau. Cela ne veut pas dire que l'on s'est assis sur ce qui a été exprimé à cette occasion-là. Le commissaire enquêteur avait fait toute une série d'observations auxquelles nous avons répondu, un peu sur la thématique que j'évoquais tout à l'heure : quelles garanties on peut apporter pour que l'on puisse limiter les nuisances ? Quelles perspectives on donne sur le trafic routier, etc. ? Nous avons apporté un certain nombre d'arguments. C'est le Conseil d'administration de Ports de Paris qui a délibéré sur le sujet, il a apporté des arguments et j'estime qu'il a apporté des réponses aux questions soulevées. En conscience, en responsabilité, il a considéré que ces arguments étaient suffisants pour poursuivre le projet, même s'il y avait eu un avis défavorable du commissaire enquêteur. Encore une fois, normalement, l'avis défavorable n'a pas trait à l'opportunité du projet. L'opportunité du projet, c'est quand même d'abord la responsabilité des élus, en tout cas de mon point de vue.

Nous considérons que nous sommes allés très loin dans l'écoute du territoire. Aujourd'hui, nous en sommes au stade du recours contentieux, le conseil d'administration de Ports de Paris a délibéré sur l'intérêt général de ce projet et le préfet a signé un arrêté d'autorisation des travaux. Ces deux décisions sont contestées, la première par un groupement de riverains, l'association plus la commune de Villennes, et il y a deux recours sur l'arrêté d'autorisation des travaux. Nous en sommes là et nous verrons ce que le juge administratif décidera sur le sujet. En conscience, nous considérons que nous avons essayé d'apporter le maximum de réponses, mais à un moment donné on bute, car il y a des gens qui ne veulent pas avoir de port. Nous sommes face à un territoire qui exprime aussi un besoin de port, nous avons essayé d'y répondre de la meilleure façon possible et nous verrons ce que tranchera la justice administrative.

Bruno de TREMIOLLES :

Merci pour ces précisions. Sur les autres questions qui ont été posées ?

Etienne DEREU :

Sur la première remarque, on parle de port ouvert sur la ville. Vous précisez avec raison qu'en réalité plusieurs villes sont concernées. Nous avons dit qu'il y avait au moins trois communes sur lesquelles s'implante le projet. Il ne faut pas voir de mauvaise volonté dans le terme d'ouverture sur la ville, c'est un terme générique qui signifie en fait l'ouverture sur les territoires urbains, et je peux vous confirmer qu'il ne s'agit pas là de faire un focus sur la ville d'Achères ou la ville d'Andrésey. On pourrait d'ailleurs parler d'ouverture sur les différentes villes, mais il n'y a pas d'état d'âme dans notre esprit. Quand on parle d'ouverture sur la ville, c'est bien l'ouverture sur toutes les villes environnantes. Encore une fois, vous l'avez dit vous-même, l'atelier d'aménagement et toutes les démarches de concertation qui pourraient le cas échéant se réaliser, si l'opportunité du projet est retenue, le travail commun pourrait se poursuivre avec les villes sur ces questions d'interface.

Sur la question des berges, je peux peut-être vous projeter si vous en est d'accord une slide (N°34). Pour nous, l'aménagement des berges est un sujet déterminant. Je peux vous montrer quelques exemples d'aménagement de berges que l'on a faits assez récemment sur nos différentes infrastructures. Ce sont des aménagements de berges de différentes natures en fonction de la vocation et du besoin constaté, les berges peuvent être aménagées soit en

promenade, soit en infrastructure portuaire, soit en espaces dédiés à la biodiversité. Pour nous, c'est quelque chose de déterminant, le fleuve et les berges représentent notre patrimoine. C'est ainsi que l'on conçoit les choses. Bien entendu, le port travaillera sur l'aménagement qualitatif des berges, notamment car ce serait un lieu de promenade. Ce sont des sujets qui par ailleurs peuvent être travaillés avec les partenaires locaux, s'ils le souhaitent, mais je peux déjà vous confirmer que nous nous engageons à le faire.

Sur la question du report sur le fleuve et le fer, il faut noter que la carrière Ouest est actuellement en exploitation. Notamment l'arrêté préfectoral qui régit l'exploitation de la carrière est déjà signé par le préfet. Par conséquent, nous avons assez peu de leviers d'action sur les conditions d'exploitation, raison pour laquelle nous avons été extrêmement prudents dans nos hypothèses de report modal et que nous sommes arrivés à un chiffre de 57 % par la route par rapport aux 80 % (slide présentée lors de la présentation de Marc).

Pour ce qui concerne l'éventualité de l'exploitation d'une carrière Est, la carrière de la Garenne, nous l'avons déjà dit et nous le répétons, c'est à ce stade une hypothèse. On la prévoit parce que cette carrière est identifiée dans le schéma directeur départemental des carrières. Pour autant, d'une part l'exploitation d'une carrière n'est pas une prérogative de Ports de Paris mais des services de l'État. Dans ce cas, il y a un arrêté préfectoral qui fait suite à une enquête publique. Ce sont des hypothèses.

En revanche, nous pouvons déjà confirmer que dans l'hypothèse où une exploitation se faisait (et là je pense pouvoir vous le confirmer), il est bien entendu que l'usage du trafic fluvial pourrait être supérieur à celui de l'exploitation Ouest, parce qu'on aurait des leviers d'action sur un nouvel arrêté préfectoral pour augmenter la part de report sur le fleuve à un niveau qui dépasserait sans doute les 50 %.

Pour ce qui concerne le trafic ferroviaire, comme vous, nous sommes favorables au développement du trafic ferroviaire, et Marc le disait, en quelques mots, peut-être pour le rappeler, ports de Paris représente cette année à peu près 2 millions de tonnes de trafic ferroviaire qui doivent être comparées aux 10 millions de tonnes de l'ensemble de l'Île-de-France. C'est pour nous un relais de croissance important en matière de report modal, de report des marchandises sur des modes respectueux de l'environnement. Bien entendu, on l'encourage.

Encore une fois, je tiens à signaler, il s'agit là de chiffres prudents. Quand on parle de 3 % de trafic ferroviaire avant 2040, on sait que ces chiffres seront atteints et globalement ce sont des chiffres qu'on constate actuellement. Déjà, l'entreprise Le Foll utilise le trafic ferroviaire. Et cela correspond à des produits dont on sait qu'ils peuvent être utilisateurs à très court terme de ce mode de transport. En revanche, on peut vous dire et c'est notamment vrai après 2040, mais peut-être avant le cas échéant, l'infrastructure ferroviaire et la gare de triage dont vous parlez permet très largement l'augmentation du trafic pour aller jusqu'à 1 à 2 trains par jour. Évidemment, si un client locataire des lieux exprimait le souhait de faire du trafic ferroviaire supplémentaire, ou tout simplement une exploitation ferroviaire, ce serait bien entendu quelque chose que l'on encouragerait.

Je fais d'ailleurs une petite parenthèse, on a beaucoup parlé des chantiers du Grand Paris qui utilisent majoritairement la voie d'eau, c'est lié au fait que nous avons une convention signée avec la société Grand Paris pour justement prévoir les conditions d'aménagement des chantiers du Grand Paris. Il faut bien savoir qu'un certain nombre de chantiers du Grand Paris ne sont pas accessibles par le fleuve, tout simplement car ils ne sont pas en bord de fleuve, et par conséquent un usage du fer, et dans ce cas-là bien avant 2040, est certainement vertueux. Je tiens à signaler que pour nous la crédibilité de nos chiffres est déterminante, et nous avons été prudents là-dessus.

Pour terminer, puisque c'est un dernier sujet que vous avez évoqué, vous parlez de stratégie de spécialisation. Pour ce qui concerne Port Seine-Métropole Ouest, je ne sais pas si on peut parler de spécialisation en tout cas de vocation. On a choisi dans la programmation économique une vocation dans le domaine de la construction et des travaux publics, parce

que c'est la garantie d'un report modal vraiment significatif, et c'est donc la garantie que le nombre de camions sur le territoire avec le projet soit inférieur à celui sans le projet. Pour nous c'est important et cela correspond en plus aux besoins constatés par les chantiers du Grand Paris : logement et transport.

Pour terminer, j'ai été un peu long, vous demandez : pourquoi le tout béton en 2040 ? On l'a dit et on le répète, en fait on ne sait pas quelles seront les modalités de construction en 2040. S'il devait y avoir d'autres modalités de construction, je pense que ce serait vertueux, par exemple en matière d'écoconstruction. Nous sommes convaincus qu'il resterait un besoin de logistique massifié pour les produits de construction, quels qu'ils soient et qu'à ce titre un port est de toute façon nécessaire et opportun. A la limite, que ce ne soit pas le béton, mais d'autres produits, je ne crois pas que cela change réellement les arguments contre présentés en matière de report modal.

Alexis ROUQUE :

Je reprends juste la parole une seconde, car vous avez utilisé un mot qui a heurté mes oreilles sensibles, vous avez parlé d'expulsion de ceux qui sont présents sur le site aujourd'hui. Dès la première réunion, j'avais bien insisté sur le fait que nous avons parfaitement conscience que le terrain n'était pas vierge, qu'il y avait quelques habitations, quelques entreprises et des bateaux logements. Nous avons pris contact avec eux, nous les avons rencontrés à la suite du débat public. Notre objectif vis-à-vis des entreprises est de ne pas détruire d'emploi sur le site et au maximum de leur donner la possibilité de se réimplanter sur le port ; et vis-à-vis des habitants comme des bateaux logements, c'est de trouver une solution. J'ai entendu parler aussi tout à l'heure d'expropriation, l'idée est de trouver un arrangement. Bien sûr, il est évident qu'il y a un impact sur leur vie et nous en avons pris conscience très tôt, nous sommes complètement ouverts au dialogue sur le sujet. Nous les avons déjà rencontrés, que ce soit les habitants ou les bateaux logements. Nous les avons mis en lien avec Voies Navigables de France s'agissant des bateaux logements. C'est vraiment un sujet que nous avons présent à l'esprit et sur lequel nous voulons trouver des solutions amiables. C'est évidemment compliqué parce qu'on sait bien que notre projet va bousculer la vie. Je parlais tout à l'heure de qualité de vie, cadre de vie, là c'est plus que ça, c'est le mode de vie qui est impacté. On en a complètement conscience et on traitera ces sujets avec vraiment toute l'attention que cela nécessite, car on a bien conscience de l'impact que cela a sur la vie des riverains et des entreprises présentes sur le site. L'objectif ce n'est pas d'expulser, mais de trouver un accord.

Bruno de TREMIOLLES :

Merci, autre question ?

Danièle BARRÉ, Conflans-Sainte-Honorine :

Lors de la réunion publique de Conflans-Sainte-Honorine, un batelier vous a interpellés sur la darse, vous signalant que pour lui il n'était pas possible de l'utiliser correctement, compte tenu de l'angle droit qui apparaît sur le plan. Vous lui avez proposé de réunir les bateliers pour voir ce qu'il en était, d'avoir leur opinion. Qu'en est-il aujourd'hui ? A-t-on avancé sur le sujet ?

Maintenant, je reviens sur ce qui vient d'être dit sur le ferroviaire. Effectivement, au niveau du Grand Paris, il y a des projets qui ne passent que par le fer. À ce titre, sur Conflans-Sainte-Honorine, nous avons constitué une association pour défendre les riverains ainsi que les voyageurs au titre d'un projet fret RFF qui passerait jour et nuit avec des transports de ciment, des transports d'on ne sait pas quoi venant du Havre et de Rouen. Je voulais vous interpellé sur le sujet ; pas à n'importe quel prix, c'est comme le port, c'est comme l'A104, les avons que l'on a de plus en plus au-dessus de Conflans-Sainte-Honorine. Attention à tout ce que l'on nous propose. Il faut veiller à notre cadre de vie, il faut faire attention aussi aux nuisances sonores, il faut respecter nos nuits pour qu'on puisse dormir.

Je comprends le monsieur d'une association qui vous a interpellés, c'est ce que nous faisons sur Conflans-Sainte-Honorine et nous ne nous arrêtons pas là. Alors, surtout faites très attention. Il faut des sécurités, il faut intervenir pour empêcher..., comme pour le fret, nous avons des vibrations sur les maisons maintenant. Alors faisons attention à tout cela, car une fois que c'est installé, il est trop tard et on ne peut plus rien arrêter, la machine est lancée et c'est terminé.

Bruno de TREMIOLLES :

Merci. Monsieur, vous aviez une question ?

Antoine MILLE, Président de l'Association « Non au Pont d'Achères » :

Je suis Président d'une association d'habitants des bords de Seine. J'ai déjà participé à deux réunions, donc je peux faire un petit bilan de ce que j'ai compris de votre projet. Il me semble que c'est au niveau de l'approche, l'ambiguïté des deux sujets Est et Ouest.

Il y a quand même un point à développer, on en a parlé tout à l'heure, est-ce que l'un ne va pas sans l'autre ? Vous nous avez dit que l'un pouvait être indépendant, qu'il n'avait besoin de rien, pas de route, pas d'autoroute, que tout était merveilleux. C'est quand même interpellant pour les riverains parce qu'avec votre projet, si j'ai bien compris, on s'engage pour 40 ans d'aménagements et de travaux, donc autant qu'on le sache effectivement tout de suite. M. le Maire nous a dit que nous allions avoir plein de logements, qu'il allait se passer plein de choses, donc nous sommes au centre, au cœur d'un territoire en pleine mutation.

Il me semble avoir vu passer, il y a un moment déjà, payé par la mairie d'Achères, un projet d'aménagement de toute la plaine avec plusieurs urbanistes qui avaient fait des propositions d'aménagement, il y en avait trois, Castro notamment qui avaient proposé des choses. Est-ce que vous en avez pris connaissance ou est-ce que vous avez simplement fait votre petit projet par ailleurs ?

Et par rapport à la taille du petit projet, est-ce qu'on ne pourrait pas faire plus petit ? Si j'en crois le report par les moyens de transport que vous proposez entre le routier et le ferré, je suis toujours assez suffoqué de voir que le ferré se passe par une espèce de contre-voie le long de la voie de chemin de fer. Vous nous avez expliqué, certainement très justement, que vous alliez utiliser des tapis roulants et que tout allait bien se passer pour l'exploitation des granulats. Est-ce que l'on ne pourrait pas tout simplement faire la même chose côté Seine, aménager un quai, une digue pour que les bateaux qui existent déjà, et tout cela fonctionne, puissent passer et que l'on puisse voir un peu venir cette notion de gigantisme des aménagements ? C'était le premier point vis-à-vis de la taille de votre équipement. En plus, quelque part, vous êtes dans une opportunité intégrale puisque si j'ai bien compris, non seulement vous allez récupérer le sable qui est la pierre précieuse de notre territoire, du moins vous allez l'exploiter, peut-être pas vous, peut-être quelqu'un d'autre, peut-être éventuellement allez-vous percevoir quelque chose des remblais qui vont être mis à la place...

(hors micro Maîtrise d'ouvrage : Non)

Antoine MILLE :

Non plus ? Donc vous n'allez pas percevoir d'argent non plus là, mais vous allez percevoir des loyers des gens qui vont habiter sur vos esplanades. Première question, est-ce que c'est vous qui allez les réaliser ? Par rapport à 40 ans de travaux, je connais un peu le bâtiment, généralement on essaie de proposer des étapes, un phasage, quelque chose, on essaie de ménager les pauvres riverains en leur montrant comment cela va être. Vous l'avez montré sur une image, tout à l'heure, mais je trouve que c'est un peu léger par rapport à la réalité des 40 ans de travaux pour aménager votre port.

Par ailleurs, je comprends les remarques qui ont été faites tout à l'heure par d'autres associations de Carrières sur la parole donnée des gens, l'opportunité, j'espère que vous êtes payés tous les soirs pour venir aux réunions...

(hors micro Maîtrise d'ouvrage : Non)

Antoine MILLE :

Vous n'êtes pas payés ! C'est merveilleux, vous n'êtes pas du tout des hommes d'argent ! Nous, nous donnons de notre temps pour essayer de donner l'information et faire participer un peu le public à tous ces grands projets d'aménagement et force est de constater que malgré des participations majeures, malgré d'autres logiques qui pourraient être apportées même par des élèves, même par des enfants des classes qui, quand on leur demande d'imaginer leur devenir de ville, proposent des réponses à la fois intelligentes et surprenantes. Je regrette un peu que vous soyez partis sur un projet relativement ficelé par rapport à ce qu'a dit M. le Président lorsqu'il nous a décrit le débat public, je trouve que votre projet est très défini, il n'y a pas d'autres variantes d'opportunités d'aménagement. Est-ce que vous pourriez nous dire quelque chose sur cette notion d'aménagement d'échelle, et de la possibilité de le réduire ?

Après, la réalité de ce que vous proposez en imagerie et dans l'explication... c'est vrai qu'il est toujours assez pénible d'avoir un mélange entre des choses qui sont des lieux communs et des réalités de la loi. Par exemple tout ce qui est économie circulaire, c'est la loi, ce n'est pas une nouveauté même si la loi est récente mais ce n'est pas un plus que vous proposez, c'est la loi qui oblige maintenant à recycler aussi les déchets du BTP. J'aurais préféré qu'on me propose quelque chose de plus petit mais qu'on me parle du recyclage de ces matériaux et c'est un vrai problème. Sur la plaine d'Achères, ce n'est pas le seul problème de recyclage, il y a aussi les boues de la station d'épuration, il y a de nombreux problèmes à prendre à bras-le-corps et je reste toujours assez décomposé de voir que l'on investit énormément d'argent dans des équipements de grosses infrastructures et que malheureusement on arrive moins à trouver de l'argent pour traiter les vrais problèmes qui s'imposent à nous et qui vont s'imposer aussi à nos petits-enfants. Qu'est-ce qu'on va faire des boues de la station d'épuration ? Est-ce qu'on continuera l'épandage ? Est-ce qu'on ne pourrait pas les recycler dans des écomatériaux justement en utilisant du BTP ? Mais pour ce faire, il faut cette filière, il faut la créer. Je suis très surpris que le maire d'Achères écrive qu'il ne veut pas entendre parler de recyclage alors que c'est vraiment la première chose qu'il faudrait faire à cet endroit-là. Pourquoi toujours enfouir ? Que va-t-on faire des 70 % des autres tonnages de déblais ? Vous, peut-être rien du tout, parce que vous n'êtes pas acteurs de la chose...

Bruno de TREMIOLLES :

Pourriez-vous conclure s'il vous plaît ?

Antoine MILLE :

J'ai terminé, j'ai fait mon petit bilan de mes réunions, j'aimerais quand même que vous apportiez quelques réponses aux questions que je vous ai posées.

Bruno de TREMIOLLES :

Merci beaucoup. Je donne la parole à Ports de Paris pour répondre à ces différentes questions.

Alexis ROUQUE :

Un mot puis je vais laisser Étienne et Marc répondre plus en détail parce qu'évidemment, vous êtes en attente de réponses, c'est bien l'objet du débat, nous sommes là pour cela. Le dernier point que vous évoquiez milite plutôt aussi pour la réalisation du port de Triel. Quand

on a un port écoconstruction, innovation sur les nouveaux matériaux, ça milite pour le développement de cette filière et l'on a un site pour cela. Si demain, si en 2040 cette filière est dominante, elle sera bienvenue sur le Port Seine-Métropole Ouest bien sûr. Vous nous interpellez sur le thème : qu'est-ce que vous faites ? Nous sommes présents en accompagnant le projet d'un territoire qui veut se spécialiser sur l'écoconstruction. Notre travail est d'accompagner cette initiative-là.

Marc REIMBOLD :

Pour reprendre les questions dans l'ordre, en ce qui concerne l'accessibilité de la darse, elle a déjà fait l'objet de simulations avec des navigateurs professionnels, comme précisé à la réunion de Conflans, sur un outil qui dépend du service d'études techniques maritimes et fluviales et donc elle a déjà été validée par les professionnels. Bien évidemment, nous n'en sommes qu'aux premières esquisses et quand nous entrerons dans le projet détaillé, il nous faudra également vérifier, par exemple, que l'entrée de darse ne s'enlise pas par des courants traversiers que nous n'aurions pas pu maîtriser sachant que le site est assez complexe comme signalé par le marinier, il est proche du barrage et en même temps proche de la confluence avec l'Oise. Nous aurons donc bien besoin de faire des études complémentaires d'accessibilité mais nous pouvons déjà constater que la darse actuelle est dans un angle d'incidence à peu près identique à l'angle d'incidence des darses de Gennevilliers lesquelles, à ma connaissance, ne présentent, pour la profession, de difficulté pour accéder au port de Gennevilliers. D'une part donc l'angle de la darse a été validé par les professionnels et d'autre part, nous avons des exemples sur des darses qui fonctionnent. Mais si nécessaire, nous reviendrons à des études plus précises par rapport à ce sujet. Par ailleurs, nous avons pris contact avec le marinier qui avait posé ces questions et avec d'autres représentants de la CNBA pour bien confirmer que nous étions prêts à revoir les études mais qu'en même temps, la solution présentée avait de bonnes garanties au niveau faisabilité.

En ce qui concerne le fer et la desserte du fer, vous avez fait allusion à la ligne J, Serqueux-Gisors pour la desserte alternative du port du Havre afin de ne pas employer la ligne traditionnelle passant par Mantes. Pour la desserte de Port Seine-Métropole Ouest cette ligne ne sera pas utile puisque, vous l'avez compris, l'activité de transport liée au BTP et aux granulats ne nécessite pas d'approvisionnement par voie ferrée depuis Le Havre. Nous sommes donc sans incidence sur cette ligne, par contre, nous avons bien ciblé que les nuisances du fer étaient principalement, en particulier pour le fret, liées aux passages de nuit. Pour les développements futurs, nous avons plutôt regardé et vérifié avec RFF que pendant les heures creuses des transports en commun du RER A, il était possible de passer des trains de marchandises sans être obligés d'attendre la fermeture des transports en commun pour embêter les riverains avec des passages de trains de fret la nuit.

D'une part nous ne sommes pas en relation avec la ligne J Serqueux-Gisors, nous n'en augmenterons donc pas le trafic et d'autre part les dessertes propres de Port Seine-Métropole Ouest sont prévues de jour.

Étant peut-être celui qui connaît le mieux le sujet, je peux traiter des études antérieures menées par la ville d'Achères. Il s'agissait d'études présentées en novembre 2010 sur lesquelles trois équipes avaient travaillé, la question posée par la ville d'Achères était l'aménagement pour la Zac Grande Arche étudiée à l'époque. Il s'agit de la partie de la carrière dont on a parlé tout à l'heure et qui arrivera en fin d'exploitation en 2022. Ils anticipaient, se demandaient ce qu'ils pourraient faire sur ce site et ce que seraient les interfaces avec la création d'un port dans la plaine. À l'époque on ne parlait pas encore de l'ensemble du port à l'Est et à l'Ouest, c'était une étude très en amont. Nous avons mis sur le site du débat public une synthèse de ces trois études, je vous invite à aller la regarder, elle est intéressante, nous nous en sommes inspirés, vous verrez que parmi les recommandations de ces trois équipes, bon nombre ont été intégrées et retenues dans notre projet. La notion de darse intérieure figurait dans tous les projets, la préservation des berges

était aussi une des grandes composantes de ces différents projets, vous verrez qu'il y a beaucoup de points communs entre ces pré-études commandées par la ville d'Achères et les solutions que l'on propose aujourd'hui mais qui ne sont encore que des propositions susceptibles d'évoluer.

Vous nous avez ensuite parlé d'une durée de travaux de 40 ans, nous souhaiterions de notre côté aller beaucoup plus vite dans les travaux, d'abord nous pensons que ce serait plutôt 20 ans que 40 puisque nous pensons pouvoir démarrer nos travaux en 2020 et nous espérons les achever en 2040 tout en étant intéressés à aller plus vite. Mais comme vous le savez, les travaux se réalisent à la suite de l'exploitation de la carrière et de son réaménagement. Ce qui génère le calendrier du projet, c'est le calendrier de la carrière elle-même. Nous l'avons rappelé, la capacité d'exploiter la carrière peut varier significativement entre 600 000 tonnes et 1 million de tonnes par an. Si d'aventure on n'exploitait que la carrière ouest et que les besoins du Grand Paris étaient au rendez-vous, il est fort probable que l'on passerait à un seuil plus proche du million de tonnes que des 600 000 et que les travaux du port pourraient éventuellement aller plus vite. Il serait possible de gagner entre 5 et 10 ans par rapport à la fin du port. Ces travaux sont bien liés à la carrière et non pas à la volonté de Ports de Paris de faire durer les travaux.

Vous nous avez également demandé s'il serait possible de faire un port plus petit. La notion de port de nouvelle génération est fortement consommatrice d'espace, on utilise un territoire de 100 ha mais dans la réalité la part qui est véritablement consacrée au développement économique ne représente que 50 % de cette surface. C'est pour créer une activité portuaire de développement durable que l'on consacre 50 % du territoire pour l'amélioration du cadre de vie et l'insertion du projet. Sur les 50 ha restants, un tiers concerne l'accès par une darse, vous avez raison, si on faisait les déchargements en bord de fleuve, on pourrait se passer d'une darse mais il nous a semblé essentiel pour la bonne insertion du port et pour minimiser les nuisances, que l'activité portuaire se situe au plus loin des habitations et donc au centre du port plutôt que dans ses extrémités. La darse elle-même contribue à prendre de l'espace, les dessertes routières et ferroviaires représentent aussi à peu près un tiers et entre 15 et 17 % seront consacrés aux espaces verts. Les ports de nouvelle génération sont donc plus consommateurs d'espace que les ports d'ancienne génération. Sur le port de Gennevilliers, nous sommes plutôt à 70 % du territoire qui est commercialisable là où nous nous limitons à 50 %.

Alexis ROUQUE :

Je vais apporter quelques petits compléments. Madame nous interpellait sur l'intervention d'un marinier qui disait qu'il était compliqué d'entrer dans la darse, il disait même que ce n'était pas possible. À la dernière réunion publique est intervenu un artisan batelier de Conflans qui de plus est président de la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale pour l'Île-de-France. Il a lancé le plus vibrant appel pour la réalisation du port, il a plus fait en 10 minutes pour convaincre les personnes présentes dans la salle de l'intérêt de ce port que nous ne pourrions le faire en des heures et des heures d'explications. Au cours de son intervention, il n'a pas du tout mentionné le fait que l'entrée de darse pourrait être un sujet, nous avons discuté avec lui en marge de la réunion et pour lui ce n'est pas un sujet d'inquiétude. Il ne faut bien sûr pas négliger ce sujet nous l'avons déjà traité avec le CETMEF, nous allons continuer à en discuter avec les bateliers parce qu'il y a une manœuvre, nous allons regarder comment l'exécuter. Est-ce qu'on déhale les convois ? Est-ce qu'on les dédouble ? Est-ce qu'on prévoit un poste d'attente pour faciliter l'entrée ? C'est un vrai sujet mais ce n'est pas aujourd'hui un obstacle complet à la réalisation du port.

Vous nous avez interpellés aussi sur l'exploitation de la richesse que peuvent constituer les granulats. Cette richesse appartient à ce territoire, il n'est pas question pour nous de mettre la main dessus, c'est l'objet d'un contrat de forage entre les carriers et les collectivités, nous y sommes complètement étrangers. Notre travail, c'est d'apporter une solution pour que la logistique de l'exploitation de cette carrière soit aussi multimodale que possible, aussi

massifiée que possible. Notre travail, c'est toujours la même logique, c'est d'apporter une solution à un problème, à une interrogation portuaire exprimée par un territoire, nous ne dirons pas « il faut ou il ne faut pas faire une carrière », ce n'est pas notre métier. Nous cherchons à apporter des solutions techniques à un sujet qui fondamentalement est un sujet politique : comment partage-t-on une richesse et choisit-on de l'exploiter ? Je fais le lien avec la question que vous souleviez sur la partie Est : le fait de faire un port à l'ouest va-t-il nécessairement emporter dans un agenda caché la réalisation de la carrière à l'Est ? Ma conviction est que quand cette question sera posée, si elle est posée, les arguments qui pèseront seront d'abord la question du partage de la richesse, et la question de l'aménagement. Si l'aménagement se fait sur 300 ha, les enjeux vont bien au-delà du seul sujet portuaire. Nous sommes un argument dans cette liste d'interrogations, si le territoire doit se poser cette question, un petit élément de réponse sera le suivant : si on veut évacuer ces matériaux, il y a la solution portuaire. Au-delà de cela, il y a énormément d'autres enjeux, des enjeux environnementaux, des enjeux économiques, des enjeux politiques qui dépassent de très loin la question portuaire, le port ne sera pas le cœur de cette décision. Je m'exprime à titre personnel, je n'ai pas de preuves à l'appui de ce que je dis, c'est simplement une intuition.

Étienne DEREU :

Un dernier sujet avait été évoqué relatif à l'économie circulaire, de façon plus générale, à la valorisation du recyclage. Vous avez raison, l'économie circulaire c'est maintenant dans la réglementation, dans la loi. Peut-être me suis-je mal exprimé, en réalité ce qui est intéressant avec l'économie circulaire de Port Seine-Métropole Ouest c'est que nous offrons, pour les entrepreneurs, une solution qui leur permettra de rester dans le cadre de la réglementation. Actuellement, cette réglementation existe mais il est très compliqué pour les acteurs du territoire, pour les chantiers qu'on y rencontre de parvenir à respecter ces réglementations, il y a besoin de solutions techniques, et Port Seine-Métropole Ouest, de façon plus générale les ports, sont des solutions pour contribuer à cet objectif qui est très consensuel.

Un point plus général sur le recyclage, sujet qui a été assez largement évoqué lors de la réunion précédente : le recyclage se retrouve de manière assez significative sur le port de Gennevilliers, j'avais bien précisé la semaine dernière que sur Port Seine-Métropole Ouest, si des solutions de revalorisation doivent être envisagées, ce serait dans le secteur du BTP. C'est un sujet important puisqu'on est capable de réutiliser des matériaux issus de déconstructions ou de chantiers pour faire par exemple des sous-couches de chaussées, c'est une vraie forme d'économie qui nécessite des infrastructures comme le port peut en offrir. Nous sommes tout à fait convaincus de la nécessité de recyclage d'un grand nombre d'autres types de matériaux, le papier, le carton etc., ce sont des choses que l'on rencontre sur d'autres ports mais en l'occurrence, dans la programmation économique de Port Seine-Métropole Ouest, pour répondre aux objectifs, aux contraintes et à la notion de port général de nouvelle génération que nous avons fixés sur le territoire, il n'est pas prévu de revalorisations autres que dans le secteur du BTP.

Alexis ROUQUE :

Un dernier petit complément sur ce sujet, j'étais cet après-midi avec le PDG de la SARP, c'est une filiale de Veolia qui fait du traitement de déchets sur le port de Limay. Il me faisait part de sa satisfaction de se trouver sur le port de Limay où il trouvait un écosystème favorable. Le fait d'être sur un port est pour lui essentiel, il peut faire de l'économie circulaire, il y a autour des élus, des riverains qui comprennent ce qu'est son activité, qui en ont pris l'habitude et avec lesquels il est en dialogue. Il lui serait très compliqué de chercher à s'installer ailleurs. Nous raisonnons en termes de spécialisation par site, le port de Limay est sur l'éco-industrie parce que la configuration du site, son histoire, les relations avec les élus le permettent. Il n'est pas question dans un port qui fondamentalement est un port urbain, à la limite de la ville, de mettre des activités de recyclage en dehors du BTP. Je l'ai dit au

mairie d'Achères lorsqu'il est intervenu sur le sujet, nous sommes complètement dans la logique de l'économie circulaire, hors BTP c'est sur d'autres ports. BTP c'est sur d'autres ports aussi, mais ça peut tout à fait être sur Port Seine-Métropole Ouest.

Bruno de TREMIOLLES :

Merci beaucoup. Y a-t-il des questions ?

Sylvain COLLAS, Président de l'association Berges en Dérive :

L'association Berges en Dérive représente les habitants de l'île de la Dérivation. Cette île est une île piétonne à Carrières-sous-Poissy, c'est un lieu très particulier, très nature, un lieu de vie et de balades assez fameux.

Nous constatons depuis plusieurs dizaines d'années l'impact des péniches sur les berges de Seine et de nos habitations, elles passent de plus en plus à proximité, elles sont de plus en plus nombreuses et de plus en plus massives ce qui entraîne aujourd'hui une érosion importante des berges dont plusieurs mètres peuvent être grignotés en quelques années. Nous craignons qu'avec l'augmentation du trafic qu'entraînera le développement du Port Seine-Métropole Ouest, l'érosion augmente grandement et qu'elle entraîne à moyen terme encore plus de destruction de notre cadre de vie. Je voulais savoir ce qui était prévu par rapport à cela, pour nous aider à préserver les berges, par rapport aux habitations et aux lieux de balades pour Carrières-sous-Poissy et de façon plus générale, en dehors du périmètre du projet. Qu'est-ce qui est prévu ? Quel soutien ou partenariat serait envisageable ?

Bruno de TREMIOLLES :

Merci beaucoup.

Jean-Pierre LACOMBE, Conseiller municipal d'opposition à Conflans :

Si je voulais faire un peu d'humour, je dirais qu'à Conflans et dans la région nous sommes bien habitués à construire Paris, le Grand ou le petit. C'est dans l'histoire, on nous a laissé beaucoup de carrières qui s'effondrent maintenant sur les coteaux et plusieurs siècles après, nous payons l'addition. Il faudrait éviter de faire la même chose avec les projets qui se montent à l'heure actuelle puisque vous exploitez les gravières, à la place vous mettez des déblais, très bien. Une fois que tout cela sera achevé, on ne parle que de l'exploitation des granulats mais dans le lieu de confluence dans lequel nous sommes, il y a un ensemble de projets, pour mémoire l'A104, les problèmes au niveau communications, le fret ferroviaire évoqué précédemment, etc. J'aimerais savoir quelle est l'articulation des projets, aussi bien Ouest qu'Est avec le canal Seine-Nord-Europe ? J'ai peur de ce qui peut arriver sur ces grands espaces de 100 ha, de 300 ha, de 400 ha, après coup avec le système du commerce mondialisé via un canal à grand gabarit venant du nord de l'Europe.

Donc ma question est la suivante : risque t-il d'y avoir une évolution sur le secteur en plateforme multimodale pour des conteneurs ? Est-il prévu sur l'Oise, dans le Val-d'Oise, des équipements de cette sorte qui prendraient ce type de marchandises ?

Bruno de TREMIOLLES :

Je ne suis pas certain que la dernière partie de votre exposé soit dans le sujet. Nonobstant, si effectivement il y avait des projets de cette nature, il y aurait là aussi certainement de la part du Maître d'ouvrage un questionnement de la Commission Nationale pour organiser un débat public, mais je ne suis pas certain que Ports de Paris soit en mesure de répondre de façon très précise aux questions que vous avez posées.

Néanmoins, je laisse la parole à Ports de Paris pour répondre à l'ensemble des questions qui ont été posées.

Alexis ROUQUE :

Je vais m'efforcer de répondre à la question sur le canal Seine-Nord, même si nous n'y serions pas Maîtres d'ouvrage : ce serait Voies Navigables de France. Votre question que je reformule à ma façon est la suivante : nous vous présentons aujourd'hui un projet de port BTP, pourrait-il se transformer en terminal à conteneurs ? Nous avons dit lors de la réunion inaugurale qu'un terminal à conteneurs n'a de sens que s'il existe une desserte routière parce que les conteneurs partent pour partie par le fer, pour partie par le fleuve mais beaucoup par la route. Donc tant que vous n'avez pas d'autoroute, vous ne trouverez personne pour faire un terminal à conteneurs pour une raison très simple, nous sommes d'abord un opérateur économique et si nous faisons un terminal à conteneurs, nous n'aurions pas de clients. Aucune entreprise utilisatrice de conteneurs ne viendrait s'implanter sur un site qui serait un cul-de-sac routier, voire simplement un site complètement engorgé sur le plan routier. C'est pour cela aussi que nous avons déterminé cette spécialisation BTP. Nous avons cette volonté, nous caressons le projet de faire un jour du conteneur sur la confluence parce que c'est un site qui géographiquement s'y prêterait bien mais s'il n'y a pas de solution routière, ça n'a pas de sens parce que vous n'aurez pas clients, vous ne pourrez pas implanter d'entrepôts et vous n'aurez pas d'emplois derrière. Ça ne générerait que des nuisances, donc c'est une impasse tant qu'il n'y a pas de solution routière, ce qui reporte le sujet dans le temps.

Maintenant, est-ce qu'un peu plus en amont sur l'Oise, il pourra avoir des projets ? Oui il y aura des projets. Il y en aura le long du canal, c'est déjà prévu dans le projet porté par Voies Navigables de France, 4 plateformes sont prévues le long du canal et il y a déjà des ports qui maillent l'Oise jusqu'à la confluence. Ports de Paris a déjà un terminal à conteneurs sur le port de Bruyères-sur-Oise, juste à la limite du Val-d'Oise de l'Oise, c'est le seul que nous ayons sur cette partie du réseau navigable parce qu'ailleurs il n'y a pas de disponibilités foncières, c'est un terminal qu'aujourd'hui nous avons du mal à faire vivre, peut-être vivra-t-il avec le développement du canal mais pour l'instant c'est une petite infrastructure mais qui existe.

Une autre question était sous-jacente : même si c'est du BTP, quel est l'impact du canal sur ce port ? Nous avons toujours dit que ce port se suffisait à lui-même, qu'il n'avait pas besoin du canal pour vivre, nous avons expliqué que c'était un objet d'économie circulaire à l'intérieur de l'Île-de-France, mais si nous avons un accès plus facile au bassin de production de granulats du nord de la France, ce serait bien, cela contribuerait à améliorer les performances du port, à garantir les approvisionnements à plus long terme et de diversifier les apports. Aujourd'hui, il s'agit de granulats qui sont présents dans le sous-sol mais on peut aussi faire venir du nord de la France des calcaires qui entrent dans la composition d'autres types de béton comme cela se fait déjà sur le port de Limay.

Ce serait donc un atout supplémentaire mais ce n'est pas une condition à l'existence du port, si le canal se fait, c'est mieux, s'il ne se fait pas, nous pouvons vivre sans.

Etienne DEREU :

Pour ce qui concerne l'entretien des berges et des éventuelles dégradations, vous citez le risque que les mouvements d'eau générés par les bateaux, les péniches, finissent par dégrader les berges, c'est ce qu'en termes techniques on appelle le batillage. Ce sujet a été abordé la semaine dernière par M. MALBRUNOT, Président régional de la Chambre Nationale de la Batellerie. Nous avons beaucoup travaillé avec Voies Navigables de France parce que, comme vous pouvez l'imaginer, c'est un sujet qui les concerne directement, ils ont en charge beaucoup d'entretien de berges. Ce que nous constatons, et c'est techniquement prouvé, ce qui dégrade, et de très loin, le plus les berges, ce sont les épisodes de crues, beaucoup plus que le batillage lui-même. Au niveau de Port Seine-Métropole Ouest, c'est-à-dire au niveau de la confluence, nous avons de l'ordre de trente bateaux par jour actuellement. Les chiffres qui vous ont été présentés montrent une augmentation de trafic de 2 à 4 bateaux par jour pour 500 000 tonnes transportées par an,

c'est certes une augmentation mais qui est largement compensée, M. MALBRUNOT l'indiquait clairement lors de son intervention, par une augmentation très régulière de la qualité des bateaux, de leurs fonctionnalités notamment de leur capacité à réduire le batillage. Nous sommes donc en mesure d'expliquer que Port Seine-Métropole Ouest, avec les nouveaux bateaux de grands gabarits, plus modernes, n'est pas susceptible de générer de dégradations de berges particulières.

Alexis ROUQUE :

Juste une petite précision sur ce sujet, vous parliez d'augmentation du nombre de bateaux, il faut le remettre dans une perspective historique. Aujourd'hui, les tonnages manutentionnés par le fleuve en Île-de-France sont d'un peu plus de 20 millions de tonnes. Il y a 40 ans, c'était le double, plus de 40 millions de tonnes de manutention fluviale en Île-de-France, avec des bateaux de plus petite taille, des péniches Freycinet, 38 m de long et 300 tonnes d'emport, donc beaucoup plus de bateaux qu'aujourd'hui circulaient en face de Conflans-Sainte-Honorine. Je rappelle aussi que Conflans était le point de départ de ce qu'on appelle un touage c'est-à-dire la constitution de convois de péniches non motorisées qui remontaient jusqu'à Paris. Elles utilisaient une chaîne qui était au fond de la Seine, des convois entiers de péniches partaient donc de Conflans et remontaient jusqu'à Paris. Aujourd'hui, nous ne sommes plus du tout sur ce mode d'exploitation, cela ne signifie pas que l'actuel mode d'exploitation ne nuit pas aux berges, cela reste une possibilité mais dans des proportions beaucoup moins importantes que par le passé.

Bruno de TREMIOLLES :

Y a-t-il d'autres questions ?

Ghislaine SENEÉ, Conseillère régionale Île-de-France, Maire d'Évecquemont :

Tout d'abord, je vous remercie pour cette présentation, c'est la première fois que je participe au débat sur le PSMO par contre j'ai déjà eu l'occasion de travailler sur le dossier puisque j'ai eu la chance de pouvoir travailler sur le schéma directeur Île-de-France, le port d'Achères a été un grand sujet lors des débats. Initialement, 400 ha étaient prévus mais dans la discussion nous avons réussi à faire en sorte que les 300 ha qui étaient sur la partie Est puissent être conditionnés à un certain nombre d'éléments, notamment une forte importance du développement du report modal avec le développement du ferré, et une infrastructure routière. Même si, à titre personnel je ne suis pas une grande défenseuse de l'A104, il était important de dire que s'il devait y avoir des conteneurs, il fallait trouver une issue d'entrée et de sortie.

Je suis étonnée que cette partie-là n'ait pas du tout été abordée et je trouve un petit peu dommageable que l'on puisse commencer un débat public simplement sur une petite partie de ce grand projet. Je trouve que cela décrédibilise un petit peu le débat parce que derrière, nous sommes tous en train de nous demander si ce n'est pas le démarrage d'un projet beaucoup plus vaste, beaucoup se sont exprimés dans ce sens.

Ce qui me semble important à dire aujourd'hui c'est que Ports de Paris répond avec tous les éléments qu'ils peuvent avoir mais les interrogations que nous avons tous aujourd'hui, c'est : quel sens a tout cela ? On nous parle beaucoup du Grand Paris, tous nous nous interrogeons sur les conséquences du Grand Paris. Est-ce que nous, habitants du territoire, avons envie d'avoir une énorme métropole qui finalement va fortement impacter notre vie ? Ce territoire est effectivement secoué depuis maintenant 30 ans avec de grands débats, que ce soit autour de l'A104, que ce soit plus récemment autour de Serqueux-Gisors, que ce soit encore de manière très effective sur la modification des couloirs aériens, nous subissons tous aujourd'hui ces nuisances qui se développent et il me semble donc normal qu'il y ait autant d'inquiétude.

Ce que je voudrais dire, en tant qu'élue, nous sommes au stade de l'hypothèse, c'est que si l'on veut faire une plate-forme multimodale de développement durable, je pense qu'il y a vraiment des partis pris qui doivent être pris d'ores et déjà. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, sur cette partie Est on devrait se dire que l'on ne doit pas dépasser 50 % de l'usage du routier et se demander ce que l'on doit mettre en place pour éviter que petit à petit les routes soient de nouveau saturées. Je crois que c'est le rôle des élus de notre territoire de pouvoir fixer des limites. Aujourd'hui, nous voyons des ports internationaux qui ont réussi à faire de l'intermodalité de manière forte, nous devrions, nous ici, nous imposer cette contrainte. Nous savons que si nous développons aujourd'hui la partie carrières, il faut que nous trouvions des solutions pour qu'on ne puisse pas développer plus de 50 % même si les chiffres peuvent être travaillés. Il a été possible sur certains ports de diminuer le routier à 53-57 %, peut-être faudra-t-il que nous fassions un peu mieux car nous visons l'exemplarité.

Je suis administratrice du STIF, je suis assez perplexe lorsque j'entends dire que l'on va utiliser les lignes du RER A et la ligne N qui sont aujourd'hui en termes de robustesse, nous savons tous... Enfin qu'on puisse intégrer du fret même s'il ne s'agit que de 2 trains par jour me semble très compliqué d'autant plus que je voudrais être certaine que l'on ait une vision beaucoup plus globale. Nous savons qu'en 2025, Éole sera normalement en place avec j'ose l'espérer la LNPN qui permettra de monter en charge sur Éole et donc de pouvoir débrancher la branche de Poissy. C'est un sujet qui fait discussion dans ces territoires. Cela signifie donc que le RER de Cergy, avec le développement des logements sur Cergy a vocation à assumer beaucoup plus de trafic. Je voudrais être certaine qu'avec RFF, notamment sur le schéma directeur et donc du coup le schéma secteur du RER A, j'ose espérer que ces hypothèses-là sont d'ores et déjà intégrées et j'attends une réponse de RFF sur ces sujets-là, mais je sais que ce n'est pas ici que je l'aurai.

Bruno de TREMIOLLES :

Pourriez-vous conclure s'il vous plaît ?

Ghislaine SENEÉ :

Ça y est ; c'était simplement est-ce que l'on peut prendre le préalable à se dire qu'est-ce que l'on fait demain ? Est-ce que l'on peut décider de se dire, voilà ... Et ça rejoint la question de la taille...

Bruno de TREMIOLLES :

Merci beaucoup, merci beaucoup. Monsieur, à vous, mais je ne vous donne pas dix minutes !

Bernard CHAMPAGNE :

Merci de me permettre une nouvelle intervention. Une question pour préparer la semaine prochaine sur les rideaux d'arbres, le paysager, pour favoriser le fait que nous n'ayons pas, depuis les hauteurs d'Andrésy, à voir les carrières comme unique paysage. Vous avez prévu 4 rideaux, formidable ! Je demande là encore à être convaincu de l'affaire, parce que quand on se balade sur les hauteurs des coteaux et que l'on regarde le Port Seine-Métropole Ouest, j'ai vraiment beaucoup de difficultés à imaginer que de simples rideaux d'arbres, quelle qu'en soit la hauteur, même si ce sont des peupliers qui poussent avec de la potion magique, vont pouvoir nous masquer et faire que la vue ne sera pas dénaturée par rapport aux coteaux. C'est pour que vous vous prépariez pour la réunion d'Andrésy car sur ce sujet-là il y aura des questions.

Autre point, je rejoins M. LACOMBE et Mme SENEÉ sur le fait que nous avons un véritable embarras. Je sais que ça ne plaît pas à M. le Président de la commission, la commission fait bien son travail, je sais que ça ne vous plaît pas mais nous avons un véritable embarras parce que le Port Seine-Métropole Ouest, je l'avais dit au cours d'une précédente réunion

c'était une affaire de pied dans la porte, c'est aussi la sensation que l'on a affaire à une poupée russe. Vous nous vendez la plus petite, la poupée centrale, et vous nous l'habiliez le mieux possible en vous extasiant sur sa beauté y compris ce soir avec une belle gouvernance. C'est formidable ! Mais c'est quand même embêtant parce qu'on ne peut pas discuter, débattre de ce qui l'environne ; or le Port Seine-Métropole Ouest ne trouve son sens et n'a de cohérence que dans le cadre du Grand Paris. Il n'a de cohérence que dans le cadre de développements plus larges que lui. Si l'on ne peut pas débattre de ces développements-là, alors effectivement on a du mal, quel que soit l'habillement à prendre une véritable position sur le Port Seine-Métropole Ouest.

Bruno de TREMIOLLES :

Merci de votre observation. Quant à l'aménagement et les rideaux d'arbres, je vous donne rendez-vous la semaine prochaine à la réunion d'Andrézy.

Y a-t-il une autre question ?

Jean-Pierre LACOMBE :

L'Europe subventionne cette étude si j'ai bien compris, elle va peut-être aussi subventionner vos travaux mais elle subventionne aussi le canal Nord-Europe puisque c'est elle qui a exigé que ce dossier soit relancé alors que le gouvernement l'avait arrêté. Si vous nous aviez proposé l'étude, et pourquoi ne pas le faire tout de suite, parce que c'est le même problème, il y a la même exploitation de sable de l'autre côté en nous disant qu'il y a une vraie opportunité parce que maintenant que le canal Nord-Europe est relancé, il y aurait une certaine cohérence. L'ambiguïté dont je parlais tout à l'heure et qui est ressentie un peu par tout le monde est claire et palpable puisque ce ne sont plus nos décideurs locaux mais l'Europe qui nous impose cet équipement puisqu'elle le subventionne massivement, 50 % ou 40 % pour le canal Nord-Europe, je ne sais pas combien vous allez récupérer, j'espère un maximum pour vous mais il faut bien se rendre compte que c'est l'Europe qui est derrière tout cela et ce n'est pas notre petit territoire. C'est la confluence de l'Oise et de la Seine, il faut se poser la question et vous ne nous avez pas trop rassurés sur la filière Seine, c'est-à-dire que va-t-il se passer pour Rouen ? Par rapport aux bateliers que je connais, puisque j'en ai rencontré quelques-uns, ils m'ont parlé de leur quotidien, après-guerre il y avait 120 000 bateaux sur le bassin de la Seine, aujourd'hui il en reste 1 200 ou un peu moins, ils sont obligés tous les ans d'augmenter leurs tonnages pour conserver leurs contrats. C'est la course à l'armement et de plus, avec le canal Nord-Europe, ils verront des équipages venant de Hollande ou de Belgique, ce sera terrible pour eux avec leurs vieux bateaux et leurs petits équipages de se faire concurrencer. Je ne suis pas sûr qu'au niveau emploi et au niveau de la batellerie ce sera merveilleux.

Bruno de TREMIOLLES :

Merci beaucoup. Y a-t-il une dernière question qui se rapporte au sujet ?

Denis MILLET, Carrières-sous-Poissy :

Bonjour, j'habite Carrières-sous-Poissy sur l'île de la dérivation. Je suis venu sans vraiment de crainte mais à la suite de cette réunion, vous ne m'avez pas du tout rassuré, bien au contraire. Par rapport à l'aspect routier de la chose, vos graphiques montrent qu'il y aura 11 camions en moins sur la RD30 mais ce n'est pas au moment où le premier coup de pioche est donné que le port fonctionne. Que va-t-il se passer en termes de camions pendant tous ces travaux qui vont durer jusqu'en 2025, date de l'ouverture du port ? Vous avez dit tout à l'heure que ce ne sera pas un port pour conteneurs parce qu'il n'y a pas d'autoroute, parce qu'il n'y a pas de desserte routière et là, vous me faites très peur, parce que sur notre territoire, nous avons un projet d'A104 pour l'instant suspendu, nous avons le pont d'Achères qui est une A104 bis où le décret d'utilité publique a été promulgué, les associations s'y sont opposées, sont allées devant le tribunal administratif faisant valoir que l'enquête publique

avait dit « non » mais bien sûr tous nos élus passent outre. Nous allons donc aller en appel bien sûr mais pour l'instant ce pont se fait, c'est un pont à quatre voies, de 600 m de long, c'est la route départementale 30...

Bruno de TREMIOLLES :

Pouvez-vous vous recentrer sur le sujet s'il vous plaît ?

Denis MILLET :

Oui je me recentre sur le sujet parce que je ne crois pas sincère la présentation qui nous est faite de ce port. De tout ce que j'ai entendu, pour moi oui, Monsieur a raison, c'est une poupée russe qu'on habille. On nous dit diminution de camions, mais je n'y crois pas du tout parce que quand on nous parle du pont d'Achères, on nous parle du port, on nous dit il faut ce pont d'Achères, il faut cette RD30 qui actuellement est à deux voies, qui va passer à quatre, qui va rejoindre le pont de Conflans qui est à quatre voies et qui va relier l'A15 jusqu'à l'A13. Si nous n'arrivons pas à combattre ce projet, dans quelques années vous aurez votre infrastructure autoroutière et rien ne vous empêchera de dire : nous avons les moyens, faisons ce port avec les conteneurs. Nous aurons donc du trafic au-dessus de notre île où actuellement il n'existe aucun trafic routier, nous aurons ce pont à quatre voies de 600 m de long et avec votre port nous finirons par avoir une autoroute.

Bruno de TREMIOLLES :

Merci beaucoup.

Alexis ROUQUE :

Si cette route, si ce pont, si ce que vous décrivez, si une solution routière émergeait, il y aurait un débat public sur le port Est. On ne pourrait pas faire un port sans faire un débat public et sans que vous ne puissiez tous vous exprimer sur le sujet.

Denis MILLET :

Je dis que vous n'êtes pas les bonnes personnes, ce n'est pas vous que j'attaque quand je suis énervé. Vous n'êtes pas les bonnes personnes, vous parlez d'un projet qui n'est pas le projet global, qui n'est pas le projet réel. À votre place, j'aurais voulu avoir les élus, j'aurais voulu avoir M. BEDIER qui lui est vraiment le Maître d'œuvre de toutes ces infrastructures qui détruisent notre cadre de vie. Il y a des années, il y a eu des lois de décentralisation. Nous sommes en train de faire avec ce Grand Paris une recentralisation sur Paris ce qui va détruire notre cadre de vie. Et vous, hélas, vous êtes un maillon et vous ne pouvez pas répondre à mes questions parce que vous n'êtes qu'un maillon de cette chaîne.

Bruno de TREMIOLLES :

Merci beaucoup.

Bernard CHAMPAGNE :

Nous avons bien entendu que Mme SENEÉ avait une position mais nous avons aussi entendu dans des réunions publiques M. BEDIER et ce n'était pas la même tonalité. Nous avons entendu d'autres élus et ce n'était pas la même tonalité. Nous avons entendu de nombreux élus qui nous disaient : il faut les 400 ha, il faut la A104, il faut, il faut, il faut. Nous l'avons entendu à Saint-Germain, à Conflans, à Achères dans la première réunion, nous l'avons entendu dans de nombreuses réunions publiques. Effectivement, nous sommes embarrassés parce que la petite poupée russe nous dessine un beau paysage, mais les poupées du dessus, elles sont laides.

Bruno de TREMIOLLES :

Merci beaucoup.

Pour conclure, je vous donne rendez-vous le 18 novembre donc la semaine prochaine à Andrésy sur le thème de l'interaction port et ville, ensuite le 20 novembre à Poissy pour une audition publique avec les entrepreneurs sur ce sujet.

Je vous remercie de votre participation.

Michel GAILLARD :

Je pense que Ports de Paris a quand même quelques mots à dire sur ce qui vient d'être évoqué. Voulez-vous commenter, sans faire un long débat ?

Alexis ROUQUE :

Je voulais juste apporter notre point de vue et notre compréhension du sujet. Vous disiez qu'il était frustrant de n'avoir un débat public que sur une partie du sujet. Nous n'étions pas obligés de faire ce débat public, nous étions en dessous du seuil, c'est nous qui avons choisi d'aller au débat public sur cette partie ouest. Nous avons choisi de le faire de manière volontaire parce que nous avons considéré que c'était la bonne façon d'aborder ce sujet. Nous avons deux créneaux de temps, le premier à échéance immédiate qui est : comment répondre aux défis du Grand Paris ? Il faut acheminer des matériaux de construction et acheminer des déblais. Aujourd'hui, nous n'avons pas la capacité de le faire sur le réseau portuaire tel qu'il existe. Est-ce que l'on saisit l'opportunité de le faire maintenant sur Port Seine-Métropole Ouest ou est-ce qu'on l'associe à un autre débat qui aura lieu à un autre temps quand il y aura eu une solution routière ? Nous avons fait le choix de dissocier les deux, de dire nous avons un sujet immédiat qui est de répondre à des vrais besoins du Grand Paris. Faire en sorte que tout cela ne passe pas par camions, c'est quand même un enjeu fondamental pour la métropole et pour l'Île-de-France, nous avons fait le choix de faire ce port Ouest et de laisser le sujet Est mûrir de son côté ; pour cela, nous avons choisi d'aller au débat public, nous n'étions pas obligés de le faire. Nous avons pris cette initiative pour poser les sujets de la manière la plus libre et si vous pouvez exprimer ce que vous exprimez ce soir, c'est précisément parce que nous avons pris cette initiative et que nous avons essayé de poser tout ce que nous pouvions poser sur la table. Mais nous ne pouvions pas tout poser.

Marc REIMBOLD :

Je voudrais juste essayer de répondre à l'administratrice du STIF par rapport aux circulations de fret sur les lignes du RER A. Elles existent déjà. Quand nous avons fait la visite du port et du site de Limay, nous avons vu passer des trains de fret. Dans la réalité, le RER A fonctionne avec difficulté en heures de pointe. Pour nous, il n'est pas question d'avoir des interactions avec le RER A en heures de pointe mais d'utiliser les heures creuses pour passer 1 train le matin et 1 train l'après-midi. Ces points ont été vus avec RFF et RFF a bien évidemment associé le STIF aux études. En interrogeant le STIF, vous aurez toutes les réponses par rapport à la capacité de la ligne qui est dite groupe 3 de Saint-Lazare d'accueillir à la fois des transports de marchandises et à la fois des transports de voyageurs.

Étienne DEREU :

Un dernier petit point sur la question des trafics, une précision. Nous allons le répéter mais Port Seine-Métropole Ouest est de nature à réduire les trafics par rapport à la situation de référence. Je vous vois dire « non » mais les chiffres que nous vous présentons sont issus des études de trafic publiques et mises en ligne. Nous vous rappelons qu'actuellement la carrière est en exploitation, que l'exploitation se fait quasiment exclusivement par voie routière et qu'avec le port vous aurez une diminution notable du nombre de camions. Donc la diminution notable du nombre de camions, de 65 camions par jour, avec, vous l'avez dit vous-mêmes, un certain nombre sur la RD30, un certain nombre sur la RN184, permet de

confirmer qu'il n'y a pas besoin d'infrastructures routières supplémentaires. Nous l'avons déjà dit, nous le répétons. L'agenda caché que vous précisez n'existe pas puisqu'en réalité l'infrastructure routière actuelle est suffisante.

Un deuxième point important, nous avons une programmation économique qui est celle des travaux publics et de la construction et par conséquent, une fois ces activités implantées sur le site, nous l'avons dit à plusieurs reprises, elles ont vocation à rester sur le site et donc nous resterons sur un modèle économique centré sur les activités du bâtiment et des travaux publics avec une assurance garantie de report modal qui se pérennise dans le temps, ce qui est une chose vraiment déterminante.

Dernier petit point vraiment technique mais que vous avez cité, les travaux mêmes de Port Seine-Métropole Ouest ne sont pas susceptibles de générer de trafic routier significatif pour la raison suivante : tous nos travaux, nous le savons parce que nous en faisons beaucoup sur nos autres plateformes, tous les travaux de constructions de plateformes ou de constructions d'infrastructures portuaires se font très naturellement par la voie d'eau elle-même, c'est comme cela que ça fonctionne, c'est la solution la plus économique.

Michel GAILLARD :

Bien merci. Avant de lever cette séance, comme l'on dit, je voudrais simplement reprendre en deux mots ce que j'avais dit, il me semble, à Achères en début de réunion la dernière fois, à savoir que tout ce que vous évoquez sur la poupée russe, sur les interrogations sur l'Est etc., sont des questionnements qui ne nous ont pas échappés, à nous, Commission du débat public. Soyez certains que dans le compte rendu, d'une façon ou d'une autre, nous serons amenés à l'évoquer. Ce que je voudrais dire très clairement c'est qu'un débat public, s'agissant de nous, s'agissant de la procédure CNDP, ne peut avoir lieu que sur un dossier qui existe, avec une opportunité dont nous jugeons, avec des caractéristiques dont on peut débattre, avec des objectifs identifiés. On ne peut pas débattre d'un projet qui n'existe pas. Je sais bien que le SDRIF..., je sais bien que dans un certain nombre de tiroirs il y a des réflexions, mais des réflexions, ça n'a jamais fait un projet et ça n'a jamais fait quelque chose de très concret dont on peut discuter, de ses impacts etc.

C'est ce que je voulais rajouter, la CNDP n'organise un débat public que si un Maître d'ouvrage la saisit mais sur un projet concret.

Merci en tous cas pour votre participation à cette réunion et rendez-vous à Andrésy.