



Commission nationale
du **débat public**

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

PSMO – Port Seine-Métropole Ouest

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE

Présentation du projet - Focus sur l'intermodalité

Saint-Germain-en-Laye, Théâtre Alexandre Dumas, le 14 octobre 2014 (20h05-23h)

(125 auditeurs)

En tribune

Commission particulière du débat public :

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

Maîtrise d'ouvrage :

- Etienne DEREU, Directeur de l'Aménagement de Ports de Paris
- Marc REIMBOLD, Directeur du projet Port Seine-Métropole Ouest
- Pascale BLATNIK, Directrice adjointe du projet Port Seine-Métropole Ouest

Intervenants :

- Alexis ROUQUE, Directeur général de Ports de Paris
- Lydia MYKOLENKO, Chargée des études Transport de marchandises-logistique, département Mobilité et Transport à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France
- Marc PAPINUTTI, Directeur général de Voies Navigables de France
- Jean FAUSSURIER, Directeur régional Île-de-France, Réseau Ferré de France
- Frédéric ALPHAND, Directeur des Routes, Conseil général des Yvelines

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

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Si vous voulez bien prendre place, nous allons démarrer cette rencontre. Comme il est de tradition dans nos réunions publiques, j'invite immédiatement M. le Maire à prononcer le mot d'accueil d'ouverture.

Emmanuel LAMY, Maire de Saint-Germain-en-Laye :

Mesdames Messieurs bonsoir, je suis heureux de vous accueillir dans cette salle multimédia, qui vibrait encore il y a quelques jours des sons de la musique acadienne. On m'a donné cinq minutes, ce qui est très court, mais ce qui me permettra d'abord de saluer les élus ici présents ainsi que l'ensemble des personnalités que j'ai rencontrées, et que je reconnais, de saluer M. Michel GAILLARD, Président de la Commission particulière du débat public ainsi que les membres de la commission, et d'accueillir principalement les représentants du maître d'ouvrage, Ports de Paris, conduits par M. Alexis ROUQUE Directeur général de Ports de Paris.

Je souhaiterais simplement vous donner trois idées pour introduire le débat. Je pense que le projet de Port Seine-Métropole Ouest, puisque nous parlons de l'Ouest, est une chance qu'il ne faut pas laisser passer. Ce projet a pour condition d'inscrire une opération structurante de plateforme portuaire multimodale au cœur d'un projet de développement territorial. C'est un port nouvelle génération qui devra assurer le transport de marchandises vers les modes alternatifs à la route, fluvial et ferré. C'est un enjeu qui concerne le développement fluvial de l'axe Seine et le rééquilibrage vers l'Ouest des activités logistiques en Île-de-France.

Tout ceci présente un ensemble d'opportunités sous réserve que naturellement les conditions du succès soient réunies. Parmi les conditions du succès, il y a l'existence d'un contrat de développement territorial, dont ce projet est en quelque sorte le noyau dur. Un protocole d'accord a été signé en juin 2013, mais je n'ai plus de nouvelles de ce contrat de développement territorial, s'est-il perdu en route ? Ce serait vraiment dommage, puisqu'il concerne un territoire de 420 000 habitants et 170 000 emplois. De même qu'il faudra peut-être, à l'appui de ce contrat de développement territorial, qui vous le savez n'apporte pas de financement spécifique, imaginer aller en chercher quelques-uns du côté du contrat de plan État-Région.

Deuxième idée, ce projet qui tente d'ancrer la confluence Seine Oise dans les flux régionaux et européens, ce projet dépend essentiellement du transport, et sans transport routier, ferroviaire et fluvial, à la hauteur de l'ambition de ce projet, il ne pourra pas se développer.

Pour le projet de Port Seine-Métropole, il est évident qu'il faut régler les problèmes de transport, et je trouve toujours inquiétant - et c'est un travers de notre pays - que l'on pense à créer des logements et des activités nouvelles et que l'on pense dans le meilleur des cas après à traiter les conditions de transport qui pourtant sont indispensables et vont avec le projet.

Bien évidemment, lorsqu'on pense transport, on pense A104. Nous sommes, vous le savez, tout à fait favorables à ce projet d'A104. Son absence est un handicap fondamental pour notre territoire. Le bouclage de la Francilienne - c'est une formule commode, puisque ce n'est pas un vrai bouclage - est une exigence absolue pour l'amélioration des conditions de déplacement qui pénalisent le développement de notre tissu économique local.

Enfin, troisième idée, ce projet suscite des inquiétudes de par son impact sur la circulation routière, mais également du fait de l'ensemble des nuisances qu'il est susceptible de générer. Il faut en effet comprendre une idée simple : ce projet va entraîner un va-et-vient

incessant, les granulats extraits de la plaine serviront à approvisionner en matériaux de construction les projets du Grand Paris, les projets de logements ou d'infrastructures, et en sens inverse ce sont les remblais issus de ces chantiers qui seront acheminés sur le site d'Achères pour permettre le comblement de la plaine.

Je n'en dis pas plus, je suis persuadé que nous sommes tous conscients que les enjeux de ce projet sont considérables, et j'espère que la réunion de ce soir permettra de bien les évaluer.

Merci beaucoup.

(Légers Applaudissements.)

LE DÉBAT PUBLIC

Michel GAILLARD :

Merci M. le Maire. Avant d'aborder le thème de ce soir, je voudrais faire quelques rappels sur ce qu'est le débat public. Le débat public est une démarche placée sous la responsabilité de la Commission nationale du débat public créée en 1995 par la loi Barnier et dont la mission est de veiller à l'application des lois qui font obligation aux maîtres d'ouvrage dès lors qu'ils ont des projets d'importance impactant l'environnement, le cadre de vie de nos concitoyens, de saisir cette commission pour qu'elle veille à ce que le public soit informé et puisse donner son avis sur ces projets. C'est la mission de la CNDP. Le code de l'environnement apporte toutes ces précisions.

Les objectifs d'un débat public : c'est d'abord d'informer le public de la nature du projet, c'est de lui donner la parole pour qu'il donne son avis sur ce projet, et tout ceci suffisamment en amont de la décision de réaliser ou non ce projet, afin qu'il puisse évoluer, être amendé en fonction de ce qu'aura dit le public, des avis qui auront été formulés.

Autre point important, le débat public a notamment un objectif clé : le débat sur l'opportunité du projet. Ce projet est-il opportun, faut-il le faire, est-il utile ? C'est la question de fond d'un débat public.

Principes du débat public : ouverture à tous ; transparence du débat et pour prendre une formule un peu lapidaire : tout est sur la table, en tout cas la commission y veille ; équivalence des participants, je n'insiste pas mais tout intervenant dans un débat public a le même poids que son voisin, quel que soit le statut de chacun ; argumentation des avis et ceci dans le respect des règles d'un débat démocratique.

Pourquoi un débat public sur ce projet ?

Le dossier PSMO (Port Seine-Métropole Ouest) a fait l'objet d'une saisine de la CNDP par Ports de Paris en décembre 2013, la décision ayant été prise en janvier 2014 d'organiser ce débat public aux motifs suivants : le développement de Seine aval, les impacts de ce projet en termes d'enjeux socioéconomiques et environnementaux, enjeux hydrauliques, etc.

Qui anime le débat public ?

La Commission nationale met en place une Commission particulière pour chaque débat. En l'occurrence, elle m'a nommé pour la présider. Anne-Marie CHARVET, Bruno de TREMIOLLES, Lucie DEMONDION, Jacques ROUDIER sont les membres de cette commission qui a travaillé depuis quelques mois pour préparer et organiser ce débat. Nous avons eu un certain nombre de rencontres avec les associations, les élus, les acteurs économiques pour pouvoir mettre en place la meilleure organisation.

Notre rôle est de veiller à la diffusion de l'information et surtout maintenant d'animer ce débat.

Quelle place pour le maître d'ouvrage dans le débat ?

Le maître d'ouvrage prépare le dossier, que vous connaissez, et qui présente le projet. Il est présent à la fois dans les réunions publiques et sur le Web, qui joue maintenant un rôle important dans ces débats pour répondre aux questions, réagir sur les avis du public. Puis, il aura évidemment un rôle clé à la fin du débat, puisqu'il aura à prendre une décision sur la suite qu'il entend donner au projet.

Comment participer au débat ?

D'abord dans les réunions publiques, je rappelle toujours que la réunion publique est le lieu de la confrontation directe entre le public et le maître d'ouvrage. L'outil Internet, et notre site en particulier, est un outil puissant pour poser des questions, donner son avis, sachant que toute question et tout avis que ce soit en réunions publiques ou sur le Web aura le même poids lors de la rédaction de notre compte rendu du débat.

Les rendez-vous du débat

Je reviens sur un point que je n'ai pas indiqué, la Commission nationale du débat public, tout comme notre Commission particulière, ne se prononce jamais sur le fond des dossiers. J'insiste là-dessus, nous organisons, nous vous donnons la parole, nous veillons à ce que vous puissiez vous exprimer, mais nous n'avons pas d'avis sur le projet. Que ceci soit très clair, jamais on ne dira que le projet est bon ou mauvais, ce n'est pas notre sujet.

8 réunions publiques, 4 sont dites thématiques comme celle de ce soir, c'est-à-dire avec un zoom sur un sujet particulier. Là aussi je voudrais rappeler que ce n'est pas parce qu'on est dans une réunion thématique que seuls les sujets relatifs à ce thème peuvent être abordés. Dans une réunion publique, le public aborde les sujets qu'il veut, du moment qu'ils sont relatifs au projet évidemment. C'est important de le rappeler.

3 rencontres un peu singulières dans notre démarche : on a organisé à Andrésy de 17 h à 19 h le 18 novembre un atelier où l'on invite la population intéressée, en limitant les inscriptions puisque c'est sur droit d'inscription, à venir réfléchir et émettre son opinion, son avis sur l'insertion de ce projet dans le tissu urbain, sur les aménagements urbains, la vision du public du port dans la ville. Cet atelier sera animé par les Ateliers de Cergy, cabinet d'architecture. Cette soirée sera suivie d'une réunion publique centrée sur ce sujet. De mémoire, on doit être à 17 inscrits alors qu'on a ouvert la possibilité jusqu'à 40 personnes.

La visite du port de Limay et du site du projet, organisée par Ports de Paris. On vous propose, si vous le souhaitez, de visiter un port un peu new-look par rapport à d'autres, et je vois qu'on secoue un peu la tête côté Ports de Paris. C'est un port avancé quand même, qui donne une bonne idée de ce qu'est un port aujourd'hui. Il y a eu une visite samedi dernier à laquelle s'étaient inscrites 25 personnes. On nous a fait un peu le reproche de l'organiser un samedi où il n'y a pas d'activité. Ce n'était pas du tout pour masquer quoi que ce soit, simplement nous avons pensé que le samedi les gens étaient davantage libres. Nous en organisons une deuxième un mercredi après-midi, ainsi le port sera actif. Nous invitons toutes les personnes intéressées à rapidement s'inscrire pour cette visite du 5 novembre.

On a organisé avec l'université de Cergy et le Master de logistique transport environnement de cette université un travail avec les étudiants de ce Master, une réflexion sur le débat public pour voir comment des jeunes de l'université appréhendent et jugent le débat public, et quel est leur avis sur ce projet, en donnant un retour au maître d'ouvrage. Il y aura donc une réunion publique le 24 novembre à Cergy avec ces étudiants.

Calendrier du débat

Notre débat public sera clos le 15 décembre, la loi prévoit une durée maximum de quatre mois, nous en serons à trois mois en l'occurrence.

Ensuite, nous aurons deux mois pour publier le compte rendu, et le président de la CNDP publiera son bilan de ce débat. Le maître d'ouvrage aura trois mois pour prendre une décision et là encore la rendre publique.

Tout ceci doit nous amener à mi-mai 2015 pour connaître la décision de Ports de Paris.

Voilà ce que je voulais dire en guise d'introduction. Sauf s'il y a une question sur ces procédures, et vous pourrez toujours revenir sur ce sujet après, je passe la parole à Anne-Marie CHARVET qui va animer la soirée.

Anne-Marie CHARVET, membre de la Commission particulière du débat public :

Merci Président, bonsoir à tous. Je vais vous présenter le déroulement de notre réunion de ce soir. Dans un premier temps, on aura une présentation de la maîtrise d'ouvrage Ports de Paris sur la genèse, les caractéristiques de ce projet Port Seine-Métropole Ouest. M. Etienne DEREU va se charger de cette présentation.

Ensuite, Mme Pascale BLATNIK, Directrice adjointe du projet PSMO fera un focus sur l'intermodalité : définition, les infrastructures actuelles et l'organisation des trafics (l'intermodalité n'est pas forcément comprise de la même façon par tous et on doit être bien calé sur le sujet). M. REIMBOLD également à la table de la maîtrise d'ouvrage répondra peut-être tout à l'heure aux questions que vous poseriez dans la salle.

Mme Lidia MIKOLENKO fera une synthèse des études réalisées par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France sur les besoins en granulats, leur lieu de gisement, les modalités d'une optimisation de leur transport depuis leur lieu d'extraction jusqu'à ensuite leur lieu d'utilisation. Elle précisera également en quoi une intermodalité pourrait être vertueuse et si ce projet pourrait être qualifié en tant que tel.

Cette présentation nous retiendra 25 à 30 mn maximum, puis retour vers la salle pour un échange avec les participants sur cette première partie de notre soirée.

La deuxième partie de notre soirée verra l'intervention de M. Marc PAPINUTTI, Directeur général de Voies Navigables de France. VNF est un établissement public de l'État en charge de l'exploitation et de la modernisation de toutes les voies navigables. Il donnera le positionnement de VNF sur ce projet.

M. Jean FAUSSURIER, Directeur général d'Île-de-France de RFF, fera le point sur les projets en cours.

La parole vous sera ensuite redonnée.

Sont également dans la salle un certain nombre d'experts qui pourraient répondre à des questions que vous seriez en droit de vous poser. A ce titre, je veux saluer la présence à la fois de M. Ivan TIXIER, chargé de projet au STIF et également M. Frédéric ALPHAND, directeur des routes au Conseil général des Yvelines, également M. Cédric AUBOIN, chef de service à la Direction des transports du Conseil régional Île-de-France, mais également l'Etat représenté en la personne à la fois de Pierre-Julien EYMARD de la DRIEA et Mme DEGRISE.

Un dernier mot avant de donner la parole à la maîtrise d'ouvrage. M. Alexis ROUQUE, Directeur général de Ports de Paris a souhaité intervenir quelques instants pour donner des précisions et approfondir certaines réponses aux questions qui ont été posées au cours des deux précédentes réunions publiques, où certains participants ou internautes ont estimé que tout n'était pas dit comme il convenait. Donc, avant de rentrer véritablement dans le vif du débat, M. ROUQUE, si vous voulez bien nous rejoindre, pour apporter un complément d'information de façon concise, précise et nette afin que chacune et chacun soit bien informés.

Alexis ROUQUE, Directeur de Ports de Paris :

Merci Mme CHARVET de cette invitation à la concision, je vais essayer de m'y tenir. J'ai demandé l'autorisation d'intervenir juste quelques instants devant vous, et cela fait écho à votre intervention, M. le Maire, j'ai entendu au cours des deux premières réunions publiques et au cours de la visite que nous avons organisée samedi dernier, des invitations à donner à voir ce qu'est un port et des invitations à donner des garanties, de l'assurance autour du fait que le port ne serait pas générateur de nuisances.

Pour être tout à fait honnête avec vous, je ne suis pas en capacité de répondre à une exigence de résultat. Je ne suis pas en capacité de vous promettre la main sur le cœur que jamais au grand jamais dans ce port il n'y aura ni bruit, ni poussière, ni camion. En revanche, je sais expliquer comment Ports de Paris, en tant que maître d'ouvrage, est en capacité de réunir les conditions pour faire en sorte que ces nuisances soient aussi faibles que possible. En réalité, les instruments dont Ports de Paris dispose tournent autour de la notion de domaine public. Si le port se fait, il sera entièrement propriété de Ports de Paris, et donc entièrement sous le régime du domaine public. Ce domaine public a des caractéristiques, il nous donne en tant que maître d'ouvrage des instruments qui nous permettent de travailler avec les entreprises présentes sur le port pour réduire au maximum l'impact que peuvent avoir leurs activités sur leur environnement à tous points de vue.

La première caractéristique étant que les entreprises choisies pour venir sur les ports sont choisies aux termes d'appels à projet. Ces appels à projet obéissent à un certain nombre de paramètres qualitatifs. Nous allons choisir des entreprises, parce qu'elles s'engagent sur un certain volume de transport fluvial, parce qu'elles s'engagent sur la qualité architecturale de leur installation, parce qu'elles s'engagent sur un montant d'investissements et non pas sur une mise aux enchères des installations sur les ports. Nous choisirons des entreprises parce qu'elles prennent des engagements en termes qualitatifs.

La deuxième caractéristique, une fois que nous avons choisi ces entreprises, elles signent avec nous des conventions, comme un bail si vous êtes propriétaire d'un appartement, vous savez ce qu'est la relation bailleur-locataire et ce n'est pas toujours simple. Nous sommes propriétaires, nous avons des locataires qui sont les entreprises présentes sur les ports. Ces locataires se trouvent dans une situation particulière, car ces conventions sont des conventions d'occupation du domaine public qui sont strictes et qui déterminent un certain nombre d'obligations qui pèsent sur les entreprises présentes sur le port. Un cahier des charges général de Ports de Paris est joint à cette convention. Ce cahier des charges définit un certain nombre d'obligations. Il y a des cahiers de prescription architecturale, paysagère et environnementale qui définissent une autre série d'obligations. Ces documents sont en ligne sur le site du débat. Tout cela dessine un ensemble d'obligations qui pèsent sur les entreprises présentes et qui nous permettent d'agir d'ores et déjà dès la signature de la convention sur la définition de leur projet.

La troisième caractéristique du domaine public, en cas de dysfonctionnement dans le fonctionnement des entreprises présentes sur le port, nous avons des moyens d'agir, que des propriétaires privés n'auraient pas. Depuis 2012, nous avons la possibilité d'infliger des pénalités financières : un mois de loyer par manquement aux dispositions des conventions, cela peut aller vite et cela peut peser lourd.

Si les dysfonctionnements sont vraiment graves, on peut aller jusqu'à la résiliation unilatérale de la convention qui peut se doubler d'une majoration de loyer jusqu'à un doublement du loyer. C'est un peu comme la diplomatie d'après Roosevelt : « on n'a pas besoin de parler fort quand on a un gros bâton dans la main ».

Nous avons un gros bâton dans la main, qui nous permet selon la quatrième caractéristique, de travailler à la prévention avec les entreprises présentes sur les ports. Travailler à la prévention signifie travailler en amont avec les entreprises amodiataires de Ports de Paris pour pouvoir travailler sur la prévention des diverses nuisances qui peuvent se produire. Nous travaillons avec elles, en tout cas sur la filière BTP, dans le cadre d'une démarche « Charte sable en Seine » dans laquelle elles prennent des engagements sur la propriété des

ports, sur la lutte contre les poussières, sur la lutte contre le bruit. On a défini toute une série de bonnes pratiques et cela fait plus de 10 ans qu'on fait fonctionner cette charte. Le répertoire des bonnes pratiques est lui aussi en ligne, tout comme la charte. Vous pouvez consulter tous ces documents qui vous dessinent un peu les conditions d'existence d'une entreprise du BTP sur un port de Ports de Paris.

Il me paraissait important de vous apporter ces précisions. Dans la Charte sable en Seine, il est prévu des CLIP (Comités locaux d'information portuaires), qui se réunissent tous les ans. On pourrait tout à fait imaginer - et ce sera vraisemblablement le cas sur Port Seine-Métropole Ouest – mettre en place ce système où l'on rend régulièrement des comptes avec nos clients, des comptes aux riverains, aux associations et aux élus locaux sur ce qui se passe sur les ports, les activités. On entend tout à fait les retours sur les nuisances qui pourraient surgir et la façon dont on pourrait y répondre.

A ce stade du débat, après deux réunions publiques et la visite, il était utile et intéressant de prendre un peu recul et de vous redonner ces éléments généraux sur le fonctionnement de Ports de Paris, ce qui peut permettre d'apporter un éclairage différent sur l'exposé que va vous faire l'équipe de Ports de Paris et qui va vous détailler le contenu du projet.

Merci de votre attention.

(applaudissements.)

Anne-Marie CHARVET :

Merci M. ROUQUE, je pense que ces précisions étaient utiles. Maintenant sans plus attendre, je vais demander à M. DEREU de bien vouloir procéder à la présentation du projet Port Seine-Métropole Ouest.

PRÉSENTATION DE LA GENÈSE, FONDEMENTS ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

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

Bonsoir à tous, je suis donc Etienne DEREU le Directeur de l'aménagement de Ports de Paris. Je commencerai par vous décrire ce qu'est Ports de Paris.

Qui sommes-nous ?

Nous sommes un établissement public de l'Etat, qui travaille de façon pérenne sur les territoires avec une équipe de 200 collaborateurs répartis sur différentes agences présentes sur les communes portuaires.

Cet établissement public de l'Etat a une gouvernance partagée avec les collectivités territoriales, l'Etat n'étant pas majoritaire dans le Conseil d'administration. C'est une garantie de l'intégration des souhaits des collectivités locales dans la stratégie de l'établissement.

Métier de Ports de Paris

On peut dire que Ports de Paris a trois métiers principaux : aménager les ports dans la durée, exploiter les ports avec une logique d'échange et de proximité avec les partenaires territoriaux, assurer la possibilité de réaliser un véritable report modal, c'est-à-dire de s'assurer que des marchandises qui sont usuellement transportées par la route puissent être transférées vers le trafic fluvial ou ferroviaire.

Nous sommes d'ailleurs convaincus que le trafic fluvial et le trafic ferroviaire sont des modes d'avenir, dont nous avons besoin pour réaliser les constructions du Grand Paris et qu'effectivement le trafic fluvial et l'activité portuaire répondent à l'ambition qui est celle d'apporter des réponses aux enjeux de développement des territoires.

Précisément pour offrir des solutions au territoire, et notamment sur le territoire de Port Seine-Métropole Ouest, sur la plaine d'Achères, nous avons donc fait un travail important pour apprendre à connaître les diversités des enjeux, les contraintes mais aussi les

opportunités. C'est donc sur la base de ce travail préalable que nous venons aujourd'hui avec le souhait de vous proposer un projet qui est celui de Port Seine-Métropole Ouest.

Projet

Ce projet est inscrit depuis longtemps dans les réflexions du territoire. Cela se traduit par exemple dans l'intégration du projet, dans un certain nombre de documents de planification, soit régionale avec par exemple le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) mais aussi localement dans les Plans locaux d'urbanisme (PLU).

Nous sommes sur un territoire à la confluence de la Seine et de l'Oise, un territoire porteur pour de la logistique fluvial, également parce que la desserte ferroviaire avec la gare d'Achères Grand Cormier est intéressante. En revanche, il existe une incompatibilité importante avec un développement massif de la logistique routière, car les conditions de desserte routière actuelles ne sont pas compatibles avec le souhait d'un développement supérieur de la logistique routière. C'est pourquoi – et on le répète – le projet présenté ici Port Seine-Métropole Ouest porte sur 100 ha et concerne trois communes : Andrésy, Achères et Conflans-Sainte-Honorine, en l'occurrence pas sur le territoire direct de Saint-Germain-en-Laye. Ce projet est centré sur les activités de BTP, qui ne nécessitent pas une amélioration de la desserte routière. Traditionnellement, le BTP est une activité qui utilise beaucoup le trafic fluvial et ferroviaire.

Il s'agit bien ici de concevoir un projet de 100 ha compatible avec le réseau routier, qui a son existence propre et qui soit autoportant.

Ce projet doit répondre à trois défis :

- Etablir une chaîne de logistique efficace et durable. Je me permets de ne pas trop traiter le sujet car c'est précisément l'un des sujets que Pascale pourra présenter en détail dans le cadre du focus.
- Réaménagement qualitatif de la Plaine d'Achères. Cette plaine a plusieurs contraintes importantes : c'est un site pollué (en tout cas les terres sont polluées), c'est également un site inondable. Il y a effectivement des contraintes, mais nous considérons qu'un port – et parce que nous avons l'expérience sur ce sujet – est une bonne réponse en termes de valorisation qualitative d'un tel territoire, malgré ses contraintes.
- Assurer la possibilité de contribuer au développement économique du territoire. Un port est un vecteur, un catalyseur d'activités économiques singulièrement dans le secteur du BTP. Effectivement, il s'agit pour nous d'assurer ou d'aider le développement de la filière de la construction et des travaux publics. Pour cela, on peut s'appuyer sur la présence actuelle d'une carrière, qui est un bon moteur pour développer au début des activités. Mais de façon plus générale, que ces activités qui s'implantent sur le site puissent ensuite donner des réponses au développement du Grand Paris (construction de logements, construction de réseaux de transports) et permettre au territoire à travers l'implantation d'activités de tirer parti de l'élan économique qu'est celui du Grand Paris.

Pour nous, Port Seine-Métropole Ouest peut être un port qui transforme des contraintes, des défis en de réelles opportunités pour le territoire, et c'est bien effectivement ce qu'on souhaite développer et présenter ici.

Contenu du projet

A quoi ressemble-t-il ?

Finalement, c'est un projet de 100 ha (1kmx1km). Pour vous donner également quelques ordres de grandeur, le port tel qu'on le présente ici est réparti en deux grands secteurs : un secteur économique (50 ha) et un secteur ouvert au public : la darse (bassin intérieur) qui assure la possibilité de faire des transbordements à l'intérieur du port, les espaces

végétalisés qui représentent 17 % de la surface et les espaces routiers et ferroviaires qui prennent le tiers des 50 ha restants.

J'insiste d'emblée sur la présence du bassin intérieur. Il donne la garantie du fait que les activités nuisantes en termes de bruit ou potentiellement de poussière sont bien concentrées au cœur du port, et qu'en revanche sur les extrémités, sur le périmètre, on a prévu un système de végétalisation des berges mais également d'une certaine portion, pouvant aller jusqu'à 50 m de profondeur. Par ailleurs, la possibilité d'une ouverture du port à la ville est donnée dans les circulations piétonnes, modes doux, vélos, etc.

Création envisagée du port

C'est un port de nouvelle génération, d'une part concerté avec les acteurs locaux. Le débat public est le démarrage de la démarche, mais bien entendu nous souhaitons qu'elle puisse se poursuivre si nous étions conduits à retenir le projet dans son opportunité. C'est un port qui doit être intégré dans son paysage. De nombreux travaux ont été effectués sur ce sujet et nous souhaitons continuer à le faire. Enfin, c'est un port qui a vocation à être ouvert sur la ville, ouvert aux habitants. Tout cela devant être construit au fur et à mesure avec les partenaires dans une démarche d'amélioration continue.

On peut donner quelques exemples de ports accessibles aux habitants.

Pour nous, c'est un port dont les infrastructures sont effectivement articulées avec la ville, avec les projets locaux du territoire, mais c'est aussi la possibilité de circulation du public, des riverains. On a prévu différents itinéraires pour les modes doux, pour les piétons et bien entendu dans des espaces végétalisés.

Enfin, une logique d'accueil d'interface par un centre de vie, c'est-à-dire un espace de restauration, etc. permettant la rencontre en semaine ou le week-end des riverains, des usagers du port, des salariés. Ce sont des choses que l'on fait effectivement dans d'autres plateformes, c'est une garantie de la volonté du port d'ouvrir l'infrastructure sur les habitants.

Activités présentes sur le port

Ce sont des activités orientées sur la construction et les travaux publics, cela peut être les activités d'extraction liées à la carrière, mais aussi de transformation et de valorisation. C'est important parce que ces activités créent de l'emploi, de la valeur ajoutée et donc elles assurent du développement économique local.

Si je devais donner en quelques images, en quoi pouvait consister ce type d'activités : voilà quelques images qu'on trouve classiquement sur nos ports : activités de manutention, de négoce, de préfabrication qu'on trouve classiquement dans les ports et qui pourraient tout à fait trouver leur place dans un port comme Port Seine-Métropole, qui recense des activités dans le secteur du BTP qui doivent utiliser massivement le trafic fluvial et le trafic ferroviaire. Les activités qui vous sont présentées ici sont typiquement celles qui utilisent le report modal, donc des modes de transport respectueux de l'environnement comme le ferroviaire ou le fluvial.

Avancée de l'exploitation de la carrière

Le port se construit au fur et à mesure de l'exploitation de la carrière, c'est-à-dire au fur et à mesure que la carrière libère des terrains le port s'établit et développe ses activités. Pour la présentation, je vous propose deux horizons 2025 et 2040.

Horizon de projection : 2025

La darse (bassin intérieur) aura été assez largement aménagée, ce qui est la garantie que les activités de transformation, d'extraction et de transbordement de ces produits se feront en cœur de port. Donc, on aura remis en cœur de port et non plus sur le périmètre du projet les activités les plus nuisibles. On aura déjà un développement économique important, mais en parallèle la création de 140 emplois directement liés au chantier. Puisque la

végétalisation des berges et l'accès au public sont importants, dès 2025, les circulations douces seront déjà possibles.

Horizon de fin d'exploitation de la carrière : 2040

La plateforme économique aura atteint son régime de croisière, elle sera pérenne. Les infrastructures qui ont pu vous être décrites auront été finalisées, entièrement accessibles au public notamment par exemple le centre de vie, la végétalisation aura atteint sa maturité. Effectivement, nous aurons une véritable logique d'écran végétal et nous aurons de l'ordre de 500 à 1000 emplois directs, de tous profils. Il faut noter d'ailleurs que ce nombre d'emplois correspond à des ratios que nous connaissons bien sur des activités similaires et sur nos plateformes actuelles. Donc, ce sont des ratios assez prudents, sur lesquels on est capable d'engager une vraie crédibilité.

C'était la présentation du projet et sa réalisation dans le temps.

Du point de vue financier, l'investissement envisagé qui doit se répartir sur une vingtaine d'années est de l'ordre de 110 millions d'euros portés par Ports de Paris, maître d'ouvrage avec une logique de cofinancement potentiel. Les études menées actuellement sont dès à présent cofinancées par l'Union européenne et par la Région Île-de-France.

Calendrier

Dans la logique consistant à considérer que Ports de Paris a retenu l'opportunité du projet après le débat public, nous pourrions avoir une enquête publique en 2017, des premiers travaux en 2018 et en 2020 les premiers équipements portuaires livrés, sachant que dès l'issue du débat public une phase ou des phases de concertation seraient mises en place et d'ailleurs se prolongeraient tout au long du projet pendant les phases de conception et ensuite, y compris une fois les travaux terminés, pendant les phases d'exploitation.

Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements.)

Anne-Marie CHARVET :

Merci M. DEREU, nous pouvons rentrer maintenant dans le vif du sujet de cette réunion publique avec Mme BLATNIK qui va nous présenter un focus sur l'intermodalité.

PRÉSENTATION DU FOCUS SUR L'INTERMODALITÉ

Mme Pascale BLATNIK, Directrice adjointe du projet Port Seine-Métropole Ouest :

Bonsoir à toutes et à tous, mon intervention va porter sur quatre points : un premier point pour définir un peu plus précisément le thème de ce soir, l'intermodalité. Mme CHARVET disait que ce terme ne parlait pas forcément à tout le monde. Un deuxième point donnera l'état des infrastructures de transport actuel. Un troisième point portera sur le déroulement pendant l'exploitation et le quatrième point après l'exploitation.

En parlant d'intermodalité, je vais forcément être amenée à vous donner quelques chiffres, j'espère pas trop mais suffisamment pour nourrir votre réflexion.

L'intermodalité

L'intermodalité, ce sont les différents types de transport que sont la route, le transport fluvial, le train et leur complémentarité. On entend par report modal, au lieu de transporter des marchandises sur des camions, on les transporte sur des modes vertueux que sont le bateau ou le train. Enfin, en parlant de flux de marchandises, il s'agit ce soir de préciser les quantités de matériaux qui vont entrer ou sortir du port par bateau, par route, par train avec ou sans le projet.

Avant d'aborder mon second point concernant ce qui va se passer pendant l'exploitation de la carrière, je souhaitais vous faire partager quelques chiffres qui me paraissent importants à avoir en tête.

Le transport fluvial est deux fois moins émetteur de gaz à effet de serre que la route. Un convoi fluvial de 5 000 tonnes représente l'équivalent de 125 wagons et cela permet de supprimer 250 camions. Le BTP, comme l'a dit tout à l'heure Etienne DEREU, est un acteur important en matière d'utilisation de la voie d'eau, car 60 % du trafic réalisé en Île-de-France sont utilisés par le BTP. 80 % des centrales à béton sont situées en bord de fleuve. Donc, le secteur du BTP est un secteur important en matière de report modal.

Je voulais aussi vous faire part d'un constat au niveau régional concernant le tonnage transporté annuellement dans notre région. 223 millions de tonnes sont transportées annuellement en Île-de-France, et très majoritairement par le mode routier, puisque cela constitue 88 % et 6 % par la voie d'eau, soit 14 millions de tonnes (soit une vingtaine de millions de tonnes manutentionnées sur les ports), et par le fer 4,5 %, soit 10 millions de tonnes.

Etat des infrastructures de transport

Vous connaissez mieux que quiconque les conditions de circulation sur le secteur, donc un réseau structurant important avec la proximité de la RN184, de la RD30 mais aussi de l'A15 et de l'A13 ; c'est un réseau très congestionné. En revanche, le site est très bien desservi par le fleuve et par le fer, par le fleuve par la confluence de la Seine et de l'Oise, par le fer avec la proximité de la gare de fret et de voyageurs d'Achères Grand Cormier. Ces deux modes de transport qui sont peu utilisés ont de fortes réserves de capacité. Donc, le site est idéal pour générer du report modal, donc remplacer les camions par des trains ou des bateaux.

Comment cela va-t-il se passer pendant l'exploitation de la carrière ?

Une carrière émet des flux et reçoit des trafics. Cela émet des trafics car les granulats (sables et graviers exploités) sont acheminés vers leur lieu d'utilisation, et majoritairement par camions. Ensuite, ces trous faits lorsque la carrière est exploitée sont remblayés, ce qui crée un import de matériaux qui lui aussi est majoritairement réalisé par camions ; ce qui génère un trafic important.

Comment cela se passerait-il avec le port ?

Le port est lié en partie à l'activité du Grand Paris. Le Grand Paris, c'est 70 000 logements par an en perspective, 200 km de métro et 70 gares. Donc, cela va générer énormément d'activités.

Avec le port les matériaux extraits ou ceux qui seraient transformés sur place, comme l'a dit Etienne DEREU, c'est-à-dire des éléments préfabriqués, par exemple les voussoirs (éléments de tunnel) seraient acheminés par bateaux et non plus par camions. Les travaux de creusement des tunnels pour la construction du métro généreront des déblais qui seront acheminés sur bateaux et non sur camions vers le port pour remblayer la carrière. Donc, le port permettra de supprimer de nombreux camions.

Conséquences sur le report modal

Si l'on considère l'exploitation de la carrière actuelle, correspondant à 17 millions de tonnes qui seront extraites jusqu'en 2040 sur le secteur à l'ouest du RER A, cela conduira à supprimer 65 camions par jour et qui seront remplacés par deux bateaux, ce qui correspondra à 500 000 tonnes acheminées par bateaux par an. 500 000 tonnes représentent l'équivalent de 25 000 camions.

Actuellement, la part du mode fluvial est de 17 % et se fait en bord de Seine. Avec le Port, cette part serait augmentée à 40 % et se ferait, comme le disait Etienne DEREU, à l'intérieur du port.

Lors des réunions publiques, il a été remarqué que le fer n'était pas assez mis en avant. Il faut savoir que pendant l'exploitation de la carrière, la part du fer sera maintenue, soit à peu près 2 trains par mois. Le fer achemine des matériaux d'apport et des granulats. Pendant l'exploitation de la carrière, il n'y a pas d'augmentation prévisible du fer, mais le potentiel existe. S'il devait y avoir d'autres activités qui génèrent du transport ferroviaire, le fer pourrait être développé.

Nous avons émis une deuxième hypothèse qui nous paraît vraisemblable d'ici 10 à 15 ans, ce serait l'extraction de l'ensemble des gisements de la plaine d'Achères. On a vu qu'à l'ouest du RER A, il y a 17 millions de tonnes de granulats. Sur le secteur de la Garenne, on a 24 millions de tonnes de granulats à extraire qui sont inscrites au schéma départemental des carrières et aussi dans les documents d'urbanisme, notamment le SDRIF. Si l'on cumule ces hypothèses, soit 40 millions de tonnes, cela conduit à supprimer 450 camions par jour sur le secteur et sur le réseau local. Ce ne sont pas des camions générés par le port. Le port par ce report modal massif, 2 bateaux qui remplacent 25 000 camions par an, verra une suppression et non une augmentation de camions. Dans ce cas, la part modale monterait jusqu'à 63 % par la voie fluviale, soit à peu près 4 bateaux par jour et 2 millions de tonnes transportées par an.

J'en viens à mon dernier point.

Comment cela va-t-il se passer après l'exploitation de la carrière ?

Les besoins en matière de construction de la métropole parisienne vont perdurer. Donc, les activités de transformation resteront et les granulats seront acheminés sur le Port Seine-Métropole par le fleuve et par le fer et stockés. Là, le fer va trouver un potentiel de développement beaucoup plus important. D'abord la Seine, car sur la façade maritime, il y a des granulats marins qui seront acheminés jusqu'au port ; l'Oise, avec des calcaires du Nord qui pourront venir par le canal Seine Nord Europe, et le transport ferroviaire qui lui pourra acheminer de 200 000 à 500 000 tonnes de matériaux. Ce sont des calcaires durs du Nord. Cela correspondra à 1 ou 2 trains par jour après l'exploitation du gisement local.

Donc, en fait, un site qui permet de massifier les granulats, de transformer et d'irriguer la métropole parisienne.

Pour résumer, sans et avec le projet. Dans la première hypothèse, avec l'exploitation actuelle de la carrière, la part de la route est très majoritaire (80 %). Elle chuterait à 67 % avec une part modale fluviale qui passe à 40 %. Si l'on prend l'hypothèse que j'ai rappelée tout à l'heure avec une exploitation de l'ensemble des gisements de la plaine d'Achères, on passe d'une part de 93 % par camions, qui chute considérablement à 36 % avec une part modale du fleuve de 63 %.

Pour conclure, le projet PSMO permet un fort report modal. Il est complètement indépendant d'autres projets d'infrastructures routières ou ferroviaires, mais il accueillera très volontiers du ferroviaire.

Par le mode fluvial qu'il développe, un mode d'avenir, il permet d'ancrer durablement l'activité économique sur ce site.

Je vous remercie de votre attention et je suis tout à fait disponible pour répondre à vos questions. Merci à vous.

(Légers applaudissements.)

Anne-Marie CHARVET :

Merci à Mme Pascale BLATNIK. Vous avez beaucoup parlé de granulats, il a été convenu que dans la mesure où l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France a fait des études très approfondies en la matière, il n'était pas forcément inutile de leur demander de faire un point sur ce sujet, raison pour laquelle je demande à Mme Lydia MYKOLENKO de bien vouloir nous rejoindre pour faire un point précis sur cet aspect concernant les

gisements, leur transformation et également leur transport. En quoi une intermodalité pourrait être vertueuse en la matière ?

PSMO : UNE DES INFRASTRUCTURES MAJEURES POUR LE REPORT MODAL DES FLUX ROUTIERS DE MARCHANDISES AU PROFIT DE LA VOIE D'EAU

Lydia MYKOLENKO, Chargée des études Transport de marchandises-logistique, département Mobilité et Transport à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France :

Bonsoir à tous, pour introduire mon propos sur l'intermodalité dans le domaine du transport de granulats, je voudrais vous présenter une carte qui vous montre la répartition des sites de production des gisements des différents matériaux des granulats naturels en Île-de-France : les sablons (marron clair), les chailles (rose), les calcaires (marron foncé), les gisements de granulats alluvionnaires (jaune).

Il y a quatre gisements essentiels en Île-de-France, dont le plus important qui se situe dans le secteur de la Bassée en Seine-et-Marne Sud. Pourquoi insister sur les alluvionnaires ? Il s'agit de la ressource de granulats de la meilleure qualité, qui sert à la production de béton hydraulique, lui-même servant à la production des logements. C'est une ressource extrêmement stratégique pour l'Île-de-France.

Les chiffres en matière de production et de consommation en Île-de-France nous montrent la mesure des enjeux.

- Production de l'Île-de-France : 14 millions de tonnes de granulats plus 5 millions de tonnes de granulats recyclés,
- Consommation de l'Île-de-France : 33 millions de tonnes de granulats par an.

On peut noter une très forte dépendance de la région Île-de-France par rapport aux régions voisines.

À l'avenir, avec le Grand Paris, que ce soit pour la production du réseau de transport ou pour la production des logements, la pression va s'accroître avec une demande supplémentaire de 5 millions de tonnes de granulats. Tout cela nous permet de chiffrer déjà la mesure des enjeux et de voir que ce site de la plaine d'Achères, parmi les quatre grands sites producteurs d'Île-de-France, est un gisement extrêmement important. L'autorisation d'exploitation a été donnée en 2009 à hauteur de 17 millions de tonnes, il y a un potentiel supplémentaire de 24 millions de tonnes.

Si l'on regarde très brièvement dans les Yvelines, on se rend compte que la consommation est d'un peu plus de 4,6 millions de tonnes, la production de 2,7 millions de tonnes ; là encore, un département qui dépend des régions voisines à hauteur de 42 %.

Si l'on regarde Paris et la petite couronne, qui représentent 40 % de la consommation des granulats franciliens, ils sont eux dépendants à plus de 90 % de leurs besoins.

Tout cela nous amène à voir que les flux de matériaux de construction sont extrêmement importants. Les déplacements en termes de volumes sont extrêmement importants.

Par rapport à ces volumes massifiés de faible valeur à la tonne, le mode fluvial est par excellence le mode de transport le plus pertinent pour le transport de ces matériaux. Déjà, comme indiquait précédemment Pascale BLATNIK, 55 à 60 % de ces flux de matériaux de construction sont réalisés par le mode fluvial, parce que l'organisation logistique historiquement a été faite avec le fleuve. Les matériaux alluvionnaires étaient extraits dans le lit des rivières, les carriers installaient des centrales à béton bord à voie d'eau ; donc tout cela s'organisait le long du fleuve sans pré ni post acheminement, donc avec une chaîne logistique très performante sur le plan économique et donc très performante sur le plan environnemental comme nous l'avons montré.

Pour autant, plus de 25 millions de tonnes des matériaux que nous consommons en Île-de-France restent transportées par le mode routier et cette situation risque de s'aggraver. En fait, les autorisations réglementaires d'extraire des matériaux alluvionnaires deviennent de plus en plus difficiles et les carriers sont amenés à rechercher des produits de substitution à ces granulats alluvionnaires, une substitution par les roches calcaires, les roches éruptives et ces types de carrières sont de plus en plus éloignés de l'Île-de-France, et surtout elles ne sont pas à bord à voie d'eau. Par rapport à cela, il va falloir inventer de nouveaux schémas logistiques totalement multimodaux, c'est-à-dire que non seulement ils devront continuer à intégrer cette part fluviale qui est déjà extrêmement importante, mais en plus associer dans la mesure du possible le ferroviaire. Les nouvelles grandes carrières calcaires qui sont en train de s'ouvrir sont la plupart du temps embranchées fer. Le rôle que va jouer Port Seine-Métropole Ouest dans ce dispositif est précisément de servir de plateforme de transbordement à l'avenir : route-fleuve mais également route-fleuve-train, c'est vraiment l'enjeu totalement stratégique de cette grande plateforme Port Seine-Métropole Ouest. Cela dit, pour que cette logistique vertueuse puisse être mise en œuvre, il faut non seulement que les plateformes de transbordement soient fer-fleuve, mais il faut aussi qu'en zone dense (Paris et première couronne) où beaucoup de matériaux sont consommés, que les ports urbains prévoient des places suffisantes pour que l'on puisse y décharger les matériaux mais également y stocker les produits extraits du creusement des tunnels, ces fameux déblais de chantiers, afin de pouvoir organiser une logistique de retour permettant d'atteindre un équilibre économique lorsqu'on fait appel à ces flux massifiés.

Ces deux petits schémas illustrent ces nouveaux schémas logistiques. Le site d'Achères est déjà en quelque sorte une plateforme qui fonctionne avec le fleuve, avec une extraction bord à voie d'eau, chargement sur les barges, transport par barges, un cheminement sur le port urbain, approvisionnement des chantiers par camions, récupération des déblais et produits valorisables. Là, on recharge les barges fret retour et on remblaye les carrières. Cette question aussi de l'exutoire du remblaiement des carrières par des déblais inertes est aussi une condition importante de ce nouveau schéma logistique. À plus long terme, une plateforme multimodale fer et voie d'eau qui avec des chaînes logistiques un peu plus éloignées, qui partent de carrières embranchées fer, chargement des matériaux sur les trains, acheminement par train vers une plateforme trimodale et rechargement sur les barges, et on recommence le même schéma que précédemment avec cette logistique trimodale.

Je vous remercie, j'espère ne pas avoir trop débordé de mon temps.

Anne-Marie CHARVET :

Merci beaucoup Mme MYKOLENKO. Je crois que cette présentation a duré une trentaine de minutes pour une présentation précise et concise de ce projet Port Seine-Métropole Ouest. La parole est maintenant à la salle. Je rappellerai simplement quelques règles du jeu pour que tout se passe le mieux possible et surtout dans l'intérêt de chacun : questions courtes, réponse de la maîtrise d'ouvrage la plus concise, la plus précise et dans un temps pas forcément court pour que les choses soient bien claires, mais strictement utile. Si certaines personnes ont moins de facilité que d'autres à s'exprimer oralement, vous avez la possibilité de déposer vos questions dans les urnes, qui nous seront transmises et que je lirai afin que la maîtrise d'ouvrage ou les experts dans la salle puissent y répondre. Pouvez-vous vous présenter lorsque vous intervenez ?

Jacqueline LEGIEC, Conflans :

J'ai assisté à la réunion de la semaine dernière. J'ai été surprise par l'intervention de M. le Maire estimant que le port n'était pas possible sans l'A104. Or, vous l'aviez déjà dit à Conflans et vous répétez aujourd'hui que le système routier actuel conviendrait.

Pourquoi la ville de Saint-Germain-en-Laye qui n'est pas sur le terrain du port Est est appelée à donner son opinion ?

(commentaires dans la salle.)

Ne vous excusez pas, mais c'est quand même un...

Qu'entendez-vous par Garenne Est, car nous ne parlons que du port Ouest ? Est-ce que la garenne Est est sur ce qui pourrait être peut-être un jour (et j'espère jamais) le port Est ?

Anne-Marie CHARVET :

Merci Madame. La maîtrise d'ouvrage pourra répondre à la première et la troisième question, et le Président GAILLARD se doit de répondre à la deuxième.

Michel GAILLARD :

Lorsque nous avons regardé ce dossier, nous avons constaté que quatre communes étaient très ou assez directement concernées : Achères bien sûr, Andrésy bien sûr, Conflans bien sûr et Saint-Germain.

Pourquoi une réunion à Saint-Germain qui n'est pas concernée par PSMO ? Effectivement, mais pourquoi une réunion à Carrières-sous-Poissy, pourquoi une réunion à Poissy, pourquoi une réunion à Cergy ? Nous essayons de faire des réunions publiques là où il y a un public qui pour des raisons diverses peut être intéressé par le sujet. Nous avons pensé qu'à Saint-Germain, il pouvait très bien y avoir des gens effectivement concernés par ce projet qui est proche de leur commune.

Anne-Marie CHARVET :

Merci M. le Président de ces précisions, peut-être que la maîtrise peut répondre aux deux autres.

Etienne DEREU :

Pour la question des trafics routiers et du réseau routier nécessaire pour qu'il fonctionne, c'était l'objet des études de trafics qui ont pu être réalisées et dont les résultats ont pu dans une certaine mesure être présentés. Grâce effectivement au report modal, on est en mesure de garantir que le nombre de camions sur les routes avec le Port sera inférieur à la situation existante. En l'occurrence pour l'exploitation de la carrière Ouest, on est à – 65 camions, soit 500 000 tonnes dans l'année. Par conséquent, nous considérons et les études le montrent qu'il n'est pas nécessaire d'augmenter le réseau routier, puisque nous serons donc dans une diminution des trafics.

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

Concernant les hypothèses prises pour les granulats, nous avons défini deux hypothèses, la première où ce sont les granulats de la carrière Ouest, sur laquelle va s'implanter le port, qui seront exploités. Nous avons simplement fait remarquer que si l'hypothèse venait à exploiter les granulats à l'Est on pourrait faire un port, mais pas forcément, on pourrait faire autre chose. De toute façon, ils sont inscrits dans le schéma départemental des carrières et ils ont vocation à être exploités. Le Port Seine-Métropole Ouest pourrait rendre de grands services pour l'exploitation de la carrière de la Garenne, puisque les matériaux pourraient transiter par le port et donc utiliser la voie fluviale. Il n'y a pas pour nous de projet caché à l'Est, notre projet porte bien sur l'Ouest, on indique simplement que l'on peut prendre cette hypothèse et qu'elle serait très vertueuse pour le transport fluvial.

Marianne DURAND, Saint-Germain-en-Laye :

Ma question va peut-être paraître très naïve et sort peut-être de vos compétences. Je vous remercie beaucoup, votre présentation était très intéressante et je suis convaincue de l'utilité de cette plateforme qui va soulager l'Île-de-France de la route. En allant plus loin, je me demandais s'il était envisagé, peut-être pas par Ports de Paris mais par d'autres à l'IAU IDF,

des réflexions sur l'utilisation des déblais et des remblais pour la construction. Là, on a compris qu'il y avait un cercle, les déblais provenant du creusement des tunnels servant à remplir les étangs évidés. Je ne comprends pas pourquoi on n'essaie pas d'inventorier cette piste.

Jean-Paul RISSEN, ARDIES Yvelines :

Je voudrais m'élever en faux contre le fait que le réseau routier supportera le trafic à l'échéance 2025. Les documents du maître d'ouvrage montrent clairement que le réseau est actuellement saturé, et je pense qu'il y a un consensus là-dessus. Le deuxième document montre clairement l'accroissement du trafic des poids-lourds dû à l'exploitation des carrières, même dans l'hypothèse où le port est mis en service, il y a un certain nombre d'éléments qui sont également étonnants, par exemple aucun poids-lourd n'est prévu sur la RN184 au sud dans la forêt. Les hypothèses supposent également la réalisation du pont à Achères, la liaison RD30-RD190. Le premier document indique clairement que la date de mise en service de cet ouvrage dans des conditions difficiles n'est pas connue à ce jour.

Par ailleurs, on ne parle pas du trafic supplémentaire dû aux personnes qui vont travailler sur le site.

En résumé, bravo pour le report modal, mais il faut aller beaucoup plus loin et faire en sorte que le report modal soit intégral, aucun poids-lourd supplémentaire sur le réseau. Achères est important, mais ne représente que 5 % des 40 millions de tonnes d'agrégats dont l'Île-de-France a besoin. Soit, on relance le dossier du bouclage de la Francilienne.

Anne-Marie CHARVET :

Une autre question avant de répondre.

Xavier LEBRAY, maire-adjoint de Saint-Germain-en-Laye :

Effectivement, mon observation complète celle qui vient d'être posée. Vous nous présentez ce projet, en réalité plutôt qu'un port, c'est une exploitation de granulats, dont on parle. La situation actuelle est extrêmement congestionnée sur les routes, et là on parle d'un accroissement total du trafic par l'exploitation des carrières. Par conséquent, l'exploitation des carrières se doit, si je puis dire, d'être absorbée comme le disait l'intervenant précédent intégralement par le fleuve. Je trouve que la présentation de vos documents qui sont très bien faits tend à accréditer l'idée qu'on va diminuer le trafic actuel pour absorber 60 %, mais en réalité, si je comprends bien, on va accroître de 40 % le trafic actuel.

Anne-Marie CHARVET :

Merci M. le maire-adjoint, vous pouvez peut-être déjà répondre à la première question posée par Madame, il faut tout de suite éclaircir le point qu'elle a évoqué.

Etienne DEREU :

Ports de Paris, avec les clients qui s'implantent, travaille sur des sujets comme la valorisation des produits issus des chantiers. C'est la logique d'économie circulaire. En fait, Mme MYKOLENKO en a parlé, nous sommes déjà capables de faire de la revalorisation à hauteur de 5 millions de tonnes. Nous avons des processus industriels permettant sur certains types de produits de déconstruction de les traiter et de les réutiliser par exemple dans les sous-couches de chaussée. Ce sont des sujets déjà en cours de réflexion, sur lesquels nous avons encore beaucoup de travail à mener. Des infrastructures comme Port Seine-Métropole Ouest rassemblent de nombreuses activités dans le secteur du BTP qui travaillent ensemble et qui sont proches, ce sont des vrais vecteurs pour poursuivre cette valorisation qui est très vertueuse, puisqu'elle est économe en produits de construction et économe en énergie.

Toujours sur la question des trafics, en réalité la carrière Ouest est déjà exploitée. En fait, les trafics d'exploitation de la carrière Ouest existent déjà, ils sont déjà sur les routes. Je ne peux que confirmer – les études l'ont montré et vous connaissez bien mieux que nous le territoire – la RD30 et la RN184 sont effectivement assez largement saturées dans les périodes de pointe, notamment à cause des camions. Il y a un double flux, les camions qui font de l'évacuation de granulats depuis la carrière et ceux qui reviennent pour faire le remblaiement. Tout cela existe déjà et le fait de mettre un port permet par rapport à l'exploitation actuelle et donc aux camions actuels de diminuer le trafic. Je suis en mesure de le confirmer.

Nous avons bien pris aussi en compte le fait qu'il peut y avoir quelques trafics supplémentaires liés aux activités économiques qui s'implanteraient sur le site, également aux salariés. Vous avez compris que les - 65 camions correspondent à un différentiel. Le fait qu'il y ait une exploitation plus vertueuse de la carrière diminue beaucoup les camions et il y a un certain nombre de camions supplémentaires lié aux activités économiques, tout cela se compensant pour arriver à un chiffre qui est légèrement négatif.

Pascale BLATNIK :

En complément de l'intervention d'Etienne DEREU, concernant la RN184 au Sud. Quelqu'un dans la salle a fait référence au pont départemental. Dans les projections faites le pont départemental est pris en compte. Je n'ai pas abordé dans ma présentation, et vous me donnez l'occasion d'en parler, le fait que les camions desservent le milieu local ou la grande couronne. Tout ce qui part vers Paris et petite couronne se fait de façon massifiée, et donc par la voie d'eau. Le trafic résiduel de poids-lourds se trouve sur le réseau local.

Pour rejoindre l'A13, les modèles de trafic privilégient le pont départemental car c'est l'itinéraire qui fonctionne le mieux. Si tel n'était pas le cas, pour rejoindre l'A13 l'itinéraire qui serait utilisé serait la RN184. Avec Port Seine-Métropole Ouest, il y aurait moins de camions et on enregistrerait une diminution de l'ordre de 10 % du trafic sur la RN184 dans sa partie Sud.

Anne-Marie CHARVET :

Pouvez-vous compléter votre réponse à la question posée concernant l'engorgement du réseau actuel et le Pont d'Achères ?

Frédéric ALPHAND, Directeur des Routes, Conseil général des Yvelines :

Deux mots sur le projet du Pont d'Achères qui est bien évidemment toujours pour nous un projet d'actualité, déclaré d'utilité publique en février 2013 et sur lequel nous travaillons activement dans la perspective de travaux qui pourraient démarrer aux alentours de l'année 2019. Contrairement à ce qui a été dit tout à l'heure : pas perspective de délai, nous travaillons activement. 2019, c'est pour tenir compte des différentes procédures à mener, des acquisitions foncières, des études, etc. La mise en service de ce nouvel ouvrage départemental devrait intervenir trois à quatre ans plus tard, donc aux alentours de 2023.

La fonction de ce pont d'Achères n'est pas uniquement et directement liée au projet de PSMO, mais elle a pour objectif de soulager les voiries locales dans ce secteur de la boucle de Chanteloup, pour absorber de manière globale le développement de l'habitat et d'activités sur l'ensemble de ce territoire qui présente un fort potentiel.

Je conçois la réponse de Mme BLATNIK qui nous explique que le port d'Achères est un projet finalement autoporteur en termes de flux poids-lourds, ce qui est tout à fait logique. Notre projet départemental répond à un champ de besoins bien plus large que le pont d'Achères, qui est lié de manière globale au développement des activités et du logement dans la boucle de Chanteloup.

Anne-Marie CHARVET :

Merci beaucoup M. ALPHAND, je rappelle que le sujet de notre réunion publique est Port Seine-Métropole Ouest. Il y a quelques impacts et je pense qu'il était important qu'il soit répondu notamment par le Conseil général qui sera maître d'ouvrage du Pont d'Achères.

Claudine JASSON, Courdimanche, usager du RER A :

Page 39 de la plaquette du maître d'ouvrage, un schéma présente les voies ferrées qui sortent du port et qui à un moment donné vont rejoindre les voies du RER avant d'accéder à la gare d'Achères Grand Cormier. Si ces trains se connectent sur la voie du RER A, cette voie étant déjà saturée, je pense que ce sera une source de difficulté supplémentaire pour améliorer la circulation et la rentabilité de cette voie, pour laquelle des réflexions du STIF et de RFF sont en cours.

Gilbert AUDURIER, Maire-adjoint à Saint-Germain-en-Laye :

Je remercie les deux dames pour leur présentation tout à fait intéressante sur l'intermodalité et d'où il ressort que très clairement ce port aura deux phases opérationnelles très distinctes, une première phase correspondant à ce que j'appellerai un port d'évacuation de la carrière d'Achères, peut être éventuellement de celle de la Garenne Est. Je m'empresse de dire à Madame que la Garenne Est est sur la commune de Saint-Germain-en-Laye, et c'est justement pourquoi nous sommes intéressés directement à ce projet.

La première phase est un pur port d'évacuation de granulats et une deuxième phase où l'on a l'impression que cela devient un hub où des trains arriveraient apportant des granulats d'autres carrières pour être transformés sur place et éventuellement évacués après transformation. J'imagine mal que des barges viennent d'autres carrières le long de la Seine pour transborder et repartir avec d'autres barges. C'est cette deuxième phase qui m'inquiète, car un port est quand même fait pour quelques centaines d'années, c'est une énorme infrastructure coûteuse. Donc, la justification économique de ce port devra perdurer après l'exploitation de ces deux carrières Ouest et Est. Or, nous serons après 2050 avec des carrières qui seront exploitées.

Ma question étant : comment êtes-vous certains aujourd'hui qu'il y aura vraiment création d'un pôle de transformation et d'un hub vraiment important de plus-value, de valeur ajoutée et donc de création d'emplois (ce qu'il faut espérer) ? Aujourd'hui, ces infrastructures existent ailleurs. Qu'est-ce qui vous fait penser qu'il y aura spontanément des sociétés privées, et là on parle de sociétés privées puisque ce n'est pas l'État qui va gérer ces transformations ? Qu'est-ce qui vous fait penser que ce scénario est crédible ? Pour moi, c'est la question future.

Anne-Marie CHARVET :

Merci M. l'adjoint.

Maurice SOLIGNAC, Maire-adjoint à Saint-Germain-en-Laye, Conseiller général des Yvelines :

J'avais une question un peu analogue à celle de Mme de Courdimanche, mais qui concerne essentiellement la gare dite d'Achères Grand Cormier, qui est intégralement sur le territoire de Saint-Germain-en-Laye, raison pour laquelle nous sommes particulièrement intéressés à ce sujet.

J'avais une question concernant cette gare et justement les coïncidences de flux par rapport aux circulations ferroviaires, telles qu'elles sont prévues aussi sur cette gare d'Achères Grand Cormier, mais ce dans un avenir un peu plus lointain, je pense en particulier au tracé Éole ou une voie rapide éventuellement pour aller vers la Normandie. Je voulais savoir si la compatibilité d'Achères Grand Cormier avait été aussi examinée par rapport aux circulations

que l'on peut effectivement espérer comme étant aussi non négligeables à un certain horizon de 2040, pour rejoindre la question aussi de mon collègue, puisque c'était dans cette époque-là que je me situais aussi.

Anne-Marie CHARVET :

Merci beaucoup. M. FAUSSURIER aimerait intervenir sur les usagers du RER A.

Jean FAUSSURIER, Directeur régional Île-de-France, Réseau Ferré de France :

Bonjour, j'avais prévu d'intervenir tout à l'heure à la tribune notamment pour répondre aux différentes questions sur le sujet. Sur Courdimanche, et je le redirai peut-être, en l'occurrence merci Madame de poser votre question, nous avons une réunion conclusive le 26 novembre prochain à laquelle je participerai. En l'occurrence, vous le verrez dans l'intervention que je ferai, il n'y a pas à ce jour de trafic important prévu sur le RER A dans la section entre le Port Seine-Métropole Ouest et Achères Grand Cormier. En période hors heures de pointe, ou en début ou en fin de journée, il n'y a pas a priori de difficultés à prévoir dans la circulation les quelques trains de fret qui sont aujourd'hui prévus. En disant quelques trains de fret, on parle aujourd'hui de deux trains de fret par mois, donc cela ne va pas bien loin. Je reviendrai sur ce point et je ne veux pas mélanger le sujet avec le débat sur Courdimanche qui a sa propre procédure, sa concertation qui est assez longue et que je trouve intéressante.

Il y avait une deuxième question que l'on reprendra tout à l'heure.

Anne-Marie CHARVET :

Ports de Paris pourrait répondre.

Claudine JASSON :

Vous êtes sûr qu'il n'y aura que deux trains par mois ?

Anne-Marie CHARVET :

Ce n'est pas à M. FAUSSURIER, pardonnez-moi, c'est maintenant au maître d'ouvrage à répondre sur cet aspect-là dans le cadre des prévisions et de leur projet.

Marc REIMBOLD :

Concernant le trafic ferré, comme l'a expliqué Pascale BLATNIK tout à l'heure, dans un premier temps et comme l'a précisé également M. AUDURIER, la carrière sert à traiter les matériaux qui sont sur place. Donc, dans ce cadre-là, sachant que la filière retenue est celle du BTP qui utilise justement des granulats, il n'y a pas de raison de les approvisionner par voie ferrée puisqu'ils sont déjà sur le site.

Par contre, tous les matériaux dont a besoin le BTP ne sont pas sur le site et ne sont pas tous des granulats alluvionnaires. Par exemple, pour réaliser des couches de chaussée qui doivent être rugueuses pour que les véhicules ne glissent pas dessus, on a besoin de matériaux dits éruptifs, donc des anciens massifs géologiques, que l'on ne trouve pas dans le bassin parisien. Ces matériaux arrivent déjà sur le site par trains. C'est ce qui représente les deux trains par mois. À l'issue du gisement, et je ne veux pas non plus traiter la réponse de M. AUDURIER, que je laisserai à Étienne DEREU, on aura besoin d'avoir pour maintenir les activités sur place des nouveaux approvisionnements. Comme l'a dit tout à l'heure Lydia MYKOLENKO, la région Île-de-France est fortement déficitaire en matériaux, quand il n'y en aura plus sur le site, il faudra bien toujours approvisionner la région Île-de-France et pourquoi pas sur le Port Seine-Métropole Ouest, et toujours avec des modes massifiés. Dans ce cadre-là de nouvelles carrières qui ne seraient pas forcément desservies par la voie d'eau verraient le jour. Donc, on bénéficie du train et on aura la possibilité à ce moment-là

d'utiliser plus la voie ferrée. La voie ferrée est un mode très puissant comme le fleuve, un seul train permet d'approvisionner 1300 tonnes environ à chaque fois. Donc, avec deux trains par jour, un le matin et un l'après-midi sur 250 jours de travail, vous voyez que l'on arrive facilement aux chiffres annoncés et qui sont déjà importants entre 200 et 500 000 tonnes de matériaux par an. Voilà l'explication des différents flux, très peu de flux au début et un petit peu plus quand on viendra à la fin du gisement.

Etienne DEREU :

Sur la question de la dynamique économique, selon les études de programmation économique que nous avons menées, nous considérons que la carrière va offrir des potentialités à des clients. Ce que je vous dis n'est pas théorique, puisque nous avons déjà des clients sur nos ports, sur nos plateformes actuelles, nous connaissons leurs besoins puisque nous discutons régulièrement avec eux. Nous avons effectivement identifié des besoins situés dans le secteur de Port Seine-Métropole Ouest pour les raisons que nous avons indiquées, c'est-à-dire une desserte fluviale intéressante, à terme une desserte ferroviaire, une localisation intéressante du point de vue de l'ensemble des flux, comme Mme MYKOLENKO a pu le présenter. Donc, la présence d'une carrière est un catalyseur pour l'arrivée d'activité économique qui tire parti de la carrière. Avoir les granulats à disposition sans aucun brouettage, c'est extrêmement vertueux, d'autant qu'en plus on a la logique de remblaiement qui permet de pratiquer des activités de valorisation. C'est toute une logique de développement qui va s'organiser sur les 20 ans à venir. Une fois que ces activités auront été implantées sur le site en 2040, au moment où la carrière s'arrêtera, les activités auront toute vocation à rester déjà parce qu'elles seront implantées et qu'elles auront investi, et que les modèles économiques de logistique auront atteint leur maturité ; et aussi tout simplement pour répondre aux besoins du Grand Paris tels qu'on a pu les envisager (transports, logements). On parle de 70 000 logements de façon pérenne pour assurer la poursuite du développement démographique de l'Île-de-France. Pour la petite histoire, cette année, 35 000 logements ont été construits. Il y a donc une marge de progression très importante que nos clients anticipent. Effectivement, ces besoins sont pérennes.

Localement, on sait que le territoire de la confluence est dynamique ou potentiellement dynamique. On est sur une opération d'intérêt national avec des besoins qui vont se pérenniser au-delà de l'horizon 2040 qui est en fait un horizon d'exploitation de la carrière.

Anne-Marie CHARVET :

Une série de questions !

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

Deux remarques sur ce qui a été dit par rapport au Pont d'Achères, je suis très étonné que dans votre présentation vous pouvez nous montrer quelque chose qui fait baisser le trafic, alors que cela n'existe pas encore sur cet axe. Donc, c'est assez curieux.

Vis-à-vis de l' élu du Conseil général, on verra ce que dira le tribunal administratif, puisqu'une décision doit intervenir d'ici le mois prochain. Je voudrais revenir sur l'adjectif « vertueux » qui a été utilisé tout au long de ce débat. C'est compliqué de parler de « vertueux » en partant d'un terrain naturel, qu'on décape, on ne sait pas ce que l'on va faire des terres polluées aux métaux lourds. On ne sait pas si vous allez les traiter sur place, les enterrer, les détruire à la lance à plasma.

Vous allez créer des cavités que vous allez reprendre avec des déblais, des déchets qui viendront d'autres chantiers de la région parisienne. Je ne vois pas très bien où est le cercle vertueux ou du moins il faudrait bien le préciser.

Vous nous présentez un équipement dont on a quasiment aucune dimension, aucune information technique. (Phase 1), on ne sait pas quelle longueur il fait, quelle largeur il fait, quelle profondeur il fait, quelle cubature il fait. Mon problème en tant que riverain et habitant

est de savoir si VNF ou Ports de Paris qui est l'unique aménageur des bords de Seine interviendra en cas de crue équivalente à la crue centenaire, qui viendra ravager tous nos habitats en périphérie du fleuve. Assumera-t-il par rapport à ces aménagements ou pas ?

Réellement, avons-nous un aménageur qui ne soit pas juge et parti, mais quelqu'un qui peut effectivement nous montrer précisément la réalité de ses équipements et comment le PGA par exemple de la plaine d'Achères sera requalifié par rapport à la cubature de la darse ?

Pour terminer, en plus, cet équipement va servir à compenser tout un tas de ZAC, de choses en zone inondable qui permettront à ces éléments de se faire. En fait, cet équipement ne fait rien gagner à la collectivité des bords de Seine, bien contraire on va vers une urbanisation forcenée qui nous inquiète en tant que riverains.

Anne-Marie CHARVET :

Merci Monsieur, une autre question avant de répondre.

Elisabeth DOUSSET, Andréy :

Je suis un peu étonnée et je mettrai un pavé dans la mare, pas dans le port puisqu'il n'existe pas encore, et finalement ce n'est pas au port que l'on en veut en lui-même. Tout ce projet est basé sur l'exploitation de carrières et sur la fabrication de béton. Le béton était vertueux jusqu'à aujourd'hui, mais plus on avance dans le temps et moins il le sera, car en énergie grise le béton ne progresse pas par rapport à d'autres matériaux qui peuvent être fabriqués avec une meilleure économie d'énergie grise et donc avec plus d'écologie. Là où l'on fait des gros ports qui s'appuient sur l'extraction de carrières pour fabriquer du béton qui doit voyager par des moyens lourds, pendant ce temps-là on ne fait pas des petits ports qui pourraient permettre de développer des filières bois ou des matériaux renouvelables. Le béton n'est pas renouvelable ni recyclable. On parle de grands projets à long terme, mais on ne fait que projeter une activité presque désuète, presque dépassée. Jusqu'à maintenant, le béton a été un matériau moderne, mais d'ici 50 ans j'espère bien qu'on n'utilisera plus de béton. Je suis moi-même architecte, vous parlez des logements pour le Grand Paris, j'espère bien que l'on ne va pas tout construire en béton. Cela fait belle lurette que dans tous les pays européens avoisinants, on utilise d'autres technologies. Ce n'est pas directement lié à Ports de Paris, mais il existe une inquiétude sur la construction d'énormes infrastructures qui reposent sur des techniques presque ancestrales, en considérant que dans 50 ans on sera encore dans ce genre de techniques. C'est une première chose que je comprends très mal.

Anne-Marie CHARVET :

C'est un avis et votre question !

Elisabeth DOUSSET :

J'aimerais bien que quelqu'un confirme la base de l'étude. Ce n'est pas parce que l'on vous dit que les carrières c'est bien, que d'un seul coup tout le monde part...

Anne-Marie CHARVET :

Nous avons compris et vous aviez une deuxième question.

Elisabeth DOUSSET :

En effet, je trouve que l'on devrait prévoir des matériaux plus recyclables, plus écologiques, avec plus d'avenir, etc. donc, qu'en serait-il de la rénovation des petits ports déjà existants qui permettraient de transporter des matériaux bien plus modernes que du béton, qui utiliseraient la filière bois ? Avant, on utilisait les bateaux pour transporter pas seulement des gravats mais du bois ou d'autres matériaux. Avez-vous des projets basés sur des plateformes plus écologiques ?

Anne-Marie CHARVET :

Voulez-vous bien répondre à ces trois questions et cet avis.

Etienne DEREU :

La première question concernait les trafics que l'on a pu identifier ou les évolutions de trafics sur le pont d'Achères. Peut-être est-il important de préciser la façon dont on modélise nos trafics. C'est une question technique que je vais essayer d'expliquer. Il s'agit bien là d'une différence entre les trafics dans la situation actuelle et dans la situation future avec le projet. On fait une projection de la situation actuelle en 2025.

En 2025, on a été conduit à prendre comme hypothèse l'existence du pont. Ce n'est pas nous qui l'ayons décidé, c'est le modèle régional de l'État qui prend les infrastructures à partir du moment où elles sont déclarées d'utilité publique. Effectivement, dans le modèle de référence en 2025, on a dû considérer ce pont, et ensuite on fait les analyses en faisant le différentiel qui du coup devient négatif. En fait, le chiffre indiquait - 11 camions sur le pont. En réalité, on est totalement indépendant du pont, c'est ce que nous dit le modèle et c'est effectivement le message qu'on a d'ailleurs passé peut-être de façon trop rapide. On n'a pas à se prononcer sur l'opportunité du pont. On peut juste vous dire que le projet Port Seine-Métropole est autoportant du fait de la simulation.

Marc REIMBOLD :

Un port vertueux dans la plaine d'Achères, sur la pollution, effectivement pendant plus de 100 ans les eaux usées de l'agglomération parisienne ont été épandues dans la plaine d'Achères, justement car en sous-sol il y avait des matériaux très drainants. Donc, la pollution s'est déposée dans la partie superficielle des terrains sur les 30 cm à 1 m situés au-dessus des granulats. Cette pollution est traitée lors de l'exploitation des carrières. Aujourd'hui, les directives de l'État par rapport aux sites pollués veillent à ce que l'on n'exporte pas sur d'autres sites ce qu'un site comporte déjà. Donc, l'objectif est de traiter sur place la pollution. Dans ce cadre-là, il y a différents types de matériaux et types de pollutions, mais la grande majorité de la pollution est une pollution aux métaux lourds, qui ne repart pas dans le milieu naturel en particulier avec les pluies voire les inondations. Il est prévu, en plus à titre de précaution, de stocker cette pollution dans une partie du projet situé au-dessus de la nappe phréatique, bien qu'elle ne reparte pas avec l'eau, c'est une précaution supplémentaire. Ports de Paris dans son projet choisira ou choisirait si le projet était réalisé, des emplacements qui ne sont pas remis en cause par les travaux, c'est-à-dire que l'on puisse par exemple sous les chaussées stocker ce type de matériaux, et donc la pollution ne repartirait pas ensuite.

Concernant les remblais que l'on va apporter, il ne s'agit pas d'amener des déchets pour remblayer la plaine. Le carrier a une obligation et un arrêté préfectoral édicte clairement quels sont les matériaux qui sont propres à pouvoir faire le remblaiement de la carrière. Dans ce cas-là, ce sont des matériaux dits inertes. Il se trouve que fort opportunément on a la possibilité d'un remblaiement assez rapide de cette carrière dû aux travaux du Grand Paris qui eux-mêmes vont générer 40 millions de tonnes de matériaux. Pour remblayer la totalité du secteur Ouest, on a seulement besoin de 14 millions de tonnes. Donc, potentiellement, il y a un apport important de matériaux naturels produits par les tunneliers qui pourront venir remblayer le port. Assurément, la démarche est vertueuse dans le cadre de la valorisation de ce déblai. Il y a une enquête publique pour le schéma de traitement des déchets de chantiers (PREDEC) qui prévoit justement dans les modes propices et vertueux pour traiter ces déblais de les stocker dans des carrières.

Oui, on ose le dire et on confirme que ce port et cet aménagement est bien vertueux dans la pollution qui reste sur le site et qui ne gêne pas son utilisation dans le stockage de remblais, ce qui est aussi souhaitable au titre de la région globalement.

Anne-Marie CHARVET :

Un commentaire peut-être sur l'avis.

Etienne DEREU :

Il y avait aussi la question sur les dimensions techniques et la notion de crues, inondations.

D'abord sur les questions techniques et de crues, on a effectivement un plan de masse. On n'a pas détaillé spécifiquement la nature précise des infrastructures pour deux raisons, la première étant que tout simplement dans l'avancée du projet, il ne faut pas oublier que le débat public se situe très en amont, on est encore loin d'être sur le dimensionnement précis des ouvrages. Pour l'instant, on est en train de traiter de l'opportunité générale, on a encore beaucoup d'étapes de travail. Néanmoins, pour assurer une certaine faisabilité du projet, on a étudié les conditions génériques d'installation, étant entendu que c'est notre métier de construire des ports, on a donc une certaine connaissance en la matière. Éventuellement, je peux vous proposer de travailler sur le sujet en plus petit comité.

(Intervention de la salle sans micro).

J'allais y venir.

(Poursuite de l'intervention de la salle sans micro).

Anne-Marie CHARVET :

Prenez le micro Monsieur, autrement on ne pourra pas enregistrer votre intervention.

Antoine MILLE :

Ce n'est pas simplement de la curiosité malsaine, mais du simple débat technique qui dit que vous présentez un équipement de port. C'est un port, c'est une darse. Il m'intéresse de savoir quelle cubature elle fait en phase 1 et quelle cubature elle fait en phase 2, le problème de la compensation, le problème de l'imperméabilisation des sols. Vous avez reparlé tout à l'heure du cercle vertueux, mais a priori je ne sais pas si tout ce que vous faites est justement inscrit dans les qualificatifs d'aménagement de la Seine, comme on peut les voir dans le SDAGE, si effectivement les zones imperméables sont bien traitées, comment allez-vous rejeter ? Cela ne va-t-il pas être un phénomène d'accélération de la rétention d'eau ? Comment tout cela va-t-il être traité ? C'est ce que je vous demande en tant qu'aménageur et maître d'ouvrage.

En fait, vous nous passez des éléments génériques en tête de chapitres, il faut entrer dans le cœur du débat : comment fonctionne votre ouvrage ? Comment fonctionne votre équipement ? Quelles garanties pouvez-vous apporter aux riverains sur la pollution par exemple ? Vous venez de nous dire que les pollutions aux métaux lourds seront concentrées, mises dans des containers (on ne sait pas trop comment). Donc, en fait, rien ne sera amélioré et ce sera peut-être même pire, le risque pourrait être plus important.

Vous ricanez M. REIMBOLD, mais je suis désolé, c'est nous qui devrions ricaner de voir tant d'amateurisme dans la présentation.

Anne-Marie CHARVET :

Maintenant, on va répondre rapidement, précisément.

(hors micro : il n'a pas été répondu aux responsabilités respectives).

Anne-Marie CHARVET :

S'il vous plaît, on vous a donné la parole, il y a des règles élémentaires du débat public et je demande que tout le monde les respecte. On vous a laissé parler, la maîtrise d'ouvrage va répondre.

Etienne DEREU :

J'avais effectivement prévu de vous donner les éléments, et vous êtes intervenu. Il faut bien avoir conscience des sujets que j'ai essayé d'aborder. La question du niveau de crues et de notre capacité à absorber les inondations est un sujet majeur pour nous, aménageur portuaire. Je suis en mesure de confirmer, et loin de moi l'idée que ce serait une curiosité malsaine, je répète que je suis vraiment favorable, si vous le souhaitez, à travailler sur le sujet ou à présenter des éléments. C'est assez compliqué de présenter des études techniques directement en salle.

Évidemment, nos études hydrauliques ont été menées. Plusieurs questions ont été posées lors de la réunion précédente dont la thématique portait sur l'environnement. Je suis en mesure de vous confirmer qu'on respecte, ou qu'on respecterait si l'on faisait le projet, le SDAGE, le plan de prévention des risques inondation (PPRI), le Plan global d'aménagement (PGA).

Pour préciser le sujet, la plaine est inondable et dès que l'on veut construire des éléments (logements, bureaux ou activités économiques), on doit se débrouiller pour que ces activités pour des raisons évidentes soient hors d'eau. Donc, on est obligé de rehausser à certains endroits les terrains. Pour assurer qu'il n'y ait pas des déficits de potentialité d'écoulement d'eau lorsqu'il y a des crues, on doit réussir à compenser ces volumes supplémentaires par des volumes en moins. C'est la logique de compensation hydraulique. C'est ce que disait Monsieur et il a parfaitement raison, le Plan global d'aménagement de la plaine, c'est en lien avec les services de l'État et tous les aménageurs du secteur qui ont besoin effectivement d'une infrastructure, comme la darse. Vous avez compris qu'en creusant, on libère des capacités d'écoulement supplémentaires de la crue. Effectivement, la darse est une façon de donner une réponse assez forte aux nécessités de conserver les capacités de stockage et d'écoulement en cas de crue. C'est un engagement du port qui est indispensable, car c'est la garantie de la capacité du port mais aussi des maîtres d'ouvrage autour à poursuivre le développement local.

Marc REIMBOLD :

Je voudrais juste préciser que ce qui m'a fait sourire tout à l'heure, c'est le stockage dans des containers. Les matériaux pollués vont rester sur le site et ils vont se trouver dans une position naturelle en remblais sur le site, simplement ils seront surmontés ensuite d'une couche de terre végétale ou d'un revêtement si c'était une chaussée, faisant que ces stocks de terre ne seront pas accessibles, ni nuisibles pour l'activité portuaire ni pour les gens qui viendront fréquenter les espaces publics du port.

Anne-Marie CHARVET :

Rapidement peut-être un commentaire sur l'avis de Mme l'architecte.

Etienne DEREU :

Le béton peut être dans une certaine mesure valorisé et recyclé, on a déjà des filières de recyclage qui fonctionnent et qui doivent encore être optimisées, et dont on doit assurer la poursuite du développement. Je suis d'accord sur le fait que ce n'était pas l'avis principal.

Sur les autres filières d'écoconstruction ou de nouvelles technologies de construction, j'ai deux réponses à vous faire. Je suis assez d'accord avec la nécessité, et d'ailleurs Ports de Paris porte cette politique, d'avoir des relais locaux dans une logique de ports urbains, de desserte terminale, de desserte la plus proche du territoire possible justement pour assurer le développement de ces nouveaux projets d'écoconstruction. Ports de Paris porte d'ailleurs sur les territoires de la boucle de Chanteloup un projet de ce type-là.

Mais de façon plus générale, Ports de Paris a comme souhait, comme mission – et il crée des infrastructures comme potentiellement Port Seine-Métropole Ouest pour ce faire –

d'assurer le transport massifié de produits. Là, ils ont été définis comme produits de construction, car on sait qu'ils nécessitent un important report modal. Peut-être que dans 40 ans les technologies auront évolué, probablement qu'il y aura eu de l'innovation et même certainement que le port offrira des solutions de report modal pour ces mêmes activités ou des activités plus innovantes

Anne-Marie CHARVET :

Une seule question, car l'heure tourne et je voudrais que l'on passe aux deux autres intervenants.

Bernard CHAMPAGNE, Construisons ensemble un Andrésy solidaire :

D'abord, une remarque un peu provocante qui reprend des choses qui ont été dites. En entendant le nombre de fois où le terme « vertueux » a été employé ce soir, j'ai toujours tendance à me dire : mais où est le diable ? Il faut plutôt avoir une vigilance sémantique, à laquelle je vous invite.

C'est la troisième réunion publique et on entend bien au fil de ces réunions que le port d'Achères pour Ports de Paris est un enjeu d'importance. En quelque sorte, l'autorisation d'exploitation des carrières de 2009 a été une opportunité pour Ports de Paris de faire la démonstration de sa compétence et d'avoir un enjeu de développement tout à fait important. On peut admettre que pour Ports de Paris les enjeux sont tout à fait déterminants. Nous pouvons admettre le point de vue de Ports de Paris, mais tenez compte également du fait qu'il y ait des points de vue différents. C'est à cette condition-là que nous pouvons effectivement envisager de vous suivre dans ce projet et que vous éviterez les questions rugueuses qui pourraient survenir.

Je suis habitant d'Andrésy et président d'une association, et j'émetts quelques inquiétudes. Vous serez exigeants envers les entreprises qui vont s'implanter sur le port, elles devront s'engager. Il y a déjà des entreprises sur le site, dont une pour le moins n'est pas à la hauteur des engagements que vous semblez dessiner dans votre charte « Sable en Seine ». Quels modes de pression avez-vous envers les entreprises qui sont déjà implantées sur le site ? Ce serait une amélioration pour les habitants.

Vous nous avez dit à plusieurs reprises, et d'ailleurs encore ce soir, que le pont d'Achères n'est pas nécessaire au projet, mais vous l'intégrez dans vos documents. Comment fait-on ? On entend bien la position du Conseil général, malgré l'avis du Commissaire enquêteur qui a dit non au Pont d'Achères.

Anne-Marie CHARVET :

Monsieur, si vous permettez, vous en êtes déjà à 3'55, si vous pouviez terminer.

Bernard CHAMPAGNE :

Vous avez envisagé des espaces de vie pour relier le port à la ville. Comment reliez-vous le port à Andrésy ? Pour le moment, pour accéder au port, il faut 30 à 45 mn.

Anne-Marie CHARVET :

Merci Monsieur, je voudrais quand même rappeler au titre de la Commission particulière du débat public que justement s'il y a des réunions publiques c'est pour vous donner la possibilité de vous exprimer en réunions, mais également via Internet, au travers de lettres et de questions, car on est suffisamment en amont du projet pour qu'un certain nombre d'observations formulées puissent être reprises, transmises et entendues par la maîtrise d'ouvrage. Le Président GAILLARD a bien expliqué qu'il n'appartenait pas à la Commission particulière d'émettre un quelconque avis, mais de permettre l'expression d'un maximum

d'opinions sur le sujet et qu'ensuite dans les phases ultérieures la maîtrise d'ouvrage en tire les conclusions.

Sur les autres points, je voudrais qu'on aille assez vite pour passer à la deuxième partie de la soirée.

Alexis ROUQUE :

Je suis heureux que vous soyez intervenu, car si j'ai pris la parole en ouverture de réunion, c'était pour répondre à votre observation. C'est vous qui avez parlé de garantie ; c'est vous qui avez parlé d'assurance, raison pour laquelle – et précisément parce qu'on vous a écouté – on est complètement dans l'esprit du débat public. Vous avez affirmé avec beaucoup de force et de conviction cette exigence, et j'ai demandé à la Commission particulière du débat public de pouvoir prendre la parole quelques minutes pour vous apporter des éléments concrets sur le sujet. J'espère que je l'ai fait.

Quand vous nous dites que l'on doit entendre votre point de vue, c'est vraiment dans cet esprit-là que j'ai pris la parole pour répondre à cette demande de garantie que vous aviez exprimée à la réunion précédente.

Je vais laisser l'équipe répondre à vos différents points. Vous demandez ce qui se passera pour les entreprises qui sont présentes sur le site et qui seraient présentes sur le port. La situation est très différente, aujourd'hui l'entreprise est propriétaire de l'endroit où elle travaille, demain elle sera locataire du port. Si elle est locataire du port, elle occupe le domaine public, elle est sous un régime de convention d'occupation du domaine public et donc toutes les obligations qui s'attachent à l'occupation du domaine public qui résultent de cette convention s'appliqueront à cette entreprise de la même manière. Si elle a des pratiques que l'on a connues historiquement dans le secteur du BTP, en dehors de « Sable en Seine », notre rôle consistera à l'accompagner. C'est précisément l'intérêt d'avoir un maître d'ouvrage public qui est présent avec les entreprises, la charte « Sable en Seine » a plus de 10 ans, on a donc accumulé un savoir-faire, on sait travailler avec des entreprises du BTP, on connaît leurs contraintes, elles connaissent les nôtres également et on sait les engager dans une démarche d'amélioration continue. Évidemment, cela ne se fait pas du jour au lendemain, mais en tout cas le fait d'être sur un port détenu par un établissement public, c'est une garantie supplémentaire d'avoir une exploitation qui soit aussi qualitative que possible, parce que le régime d'occupation devient différent. S'il est chez lui, il fait ce qu'il veut, mais à partir du moment où il est sur le port, il n'est plus chez lui mais chez nous. Et nous sommes un peu chez vous. À trois, on doit pouvoir trouver le bon mode de fonctionnement pour éviter que le port soit ennemi de la qualité de vie. C'est finalement ce que vous exprimez : c'est la crainte que le port nuise à la qualité de vie, ce n'est pas du tout notre intérêt, ni celui de l'entreprise. Si elle veut faire un projet d'investissement, elle est engagée pour 20, 25 ou 30 ans, ce sont des conventions longue durée. Ils savent que s'ils veulent rester dans la durée, ils doivent être qualitatifs.

Anne-Marie CHARVET :

M. REIMBOLD voulait compléter.

Marc REIMBOLD :

Concernant la liaison entre Andrésy rive droite et Andrésy rive gauche, on est dans une situation un peu particulière où les anciennes îles qui étaient devant les communes sont sur le territoire des communes de la rive droite, que ce soit d'ailleurs Conflans ou Andrésy, des gens de la même commune se trouvent séparés par la rivière et éloignés par la route. Eventuellement, ils peuvent être plus proches en passant par l'eau. M. le Maire d'Andrésy est dans la salle, l'île Nancy est desservie par un bateau et uniquement par ce mode. Faciliter ou non l'accessibilité depuis la rive droite sur la rive gauche éventuellement le week-end est un sujet auquel on peut bien évidemment réfléchir collectivement. Il y a d'ailleurs un

atelier d'aménagement qui est prévu le 18 novembre à Andrésy entre 17 et 19 h. Il reste des places pour s'y inscrire. Ce sont des sujets auxquels on peut réfléchir.

Anne-Marie CHARVET :

Nous allons passer maintenant à la deuxième mi-temps avec M. PAPINUTTI, Directeur général de Voies Navigables de France, à ce titre-là, en tant qu'établissement public, responsable de l'aménagement et de l'exploitation de toutes ces voies navigables.

POSITIONNEMENT DE VNF À L'ÉGARD DU PROJET DANS LE CADRE DE LA CONFLUENCE SEINE OISE

Marc PAPINUTTI, Directeur général de Voies Navigables de France (VNF) :

Bonsoir et merci. D'abord quelques mots sur Voies Navigables de France. VNF, comme vous l'avez indiqué, c'est l'exploitant, la loi lui a donné la mission d'exploiter, d'entretenir, de moderniser, de développer le réseau français, 6 700 km de canaux aujourd'hui, plus de 3 000 ouvrages, 40 000 ha de domaine public fluvial.

Première précision, sur la partie crue dont on a parlé tout à l'heure, qu'il soit assez clair que Voies Navigables de France est exploitant et donc travaille sur des consignes de régulation de l'eau et très souvent la période de crue pour VNF c'est d'abaisser ses barrages et libérer le plus possible l'écoulement de l'eau. A cet égard, avec tous les plans que nous avons vus sur Andrésy, l'île Nancy, dans le cadre du débat public, si cela intéresse, je suis prêt moi aussi à organiser une visite de cet ensemble qui part d'une passe à poissons accessible par le bateau d'Andrésy, qui traverse un barrage qui aujourd'hui fait le niveau d'eau, toute cette partie amont qu'on oublie souvent, puis les écluses à grand gabarit, vous pourrez y voir les flux qui y passent. J'en profite pour dire que les quatre bateaux supplémentaires dont on a parlé correspondent à peu près à 5 % du trafic quotidien de ces écluses.

Nous avons évidemment le rôle de développer et de faire la promotion du transport fluvial, je suis présent à ce titre et heureux de venir parler. Nous entendons beaucoup de choses mais mon premier job c'est de trouver du fret pour le fluvial. Aujourd'hui, sur toute la France, les produits de BTP dont on a parlé représentent environ 30 % de nos trafics.

Nous avons également le rôle de nous occuper du tourisme, du patrimoine fluvial et du développement durable, nous gérons donc un milieu vivant. En plus des gestions en infrastructure de plateforme et évidemment de la proximité de l'eau, nous sommes en plus amenés à gérer l'eau avec une démarche éco-responsable et une prévention de la biodiversité.

Je ne vais pas trop revenir sur les bienfaits du transport fluvial mais juste sur un point. Vous êtes habitués, vous avez déjà la confluence de l'Oise, la Seine qui passe, mais il faut se dire que les bateaux dont on parle peuvent entrer dans Paris, des bateaux jusqu'à 180 m mais plutôt 125 m régulièrement. Aujourd'hui en Île-de-France, on l'oublie toujours, nous avons un axe non saturé, j'entendais le RER A, j'entendais beaucoup de choses sur les routes mais nous avons un fleuve qui permet la traversée et donc cette distribution d'où pour moi, à la confluence stratégique de la Seine aval, la Seine amont, et l'Île-de-France amont, l'Oise nous sommes sur un lieu assez magique sur cette filière toute particulière du BTP, tout ce que vous avez cité tout à l'heure, tant Lydia que vous Pascale. Ce n'est pas par hasard, aujourd'hui dans une période difficile en termes de trafics, on continue d'avoir une stabilité, voire une croissance des trafics sur le transport fluvial c'est-à-dire que, même en période difficile, les choix aujourd'hui dans une zone comme l'Île-de-France sont faits pour le transport fluvial. Ce n'est pas par hasard, je sais que les acteurs économiques sont là aussi, c'est parce que nous abaissons les coûts significativement et qu'en plus nous avons une fiabilité, j'y travaille encore et je dois y travailler encore beaucoup plus, mais les contrats de plan État-Région nous y aideront. Le travail effectué avec les collectivités, avec le port, c'est d'avoir toujours et encore plus de trafic fluvial. N'oublions pas qu'aujourd'hui en Île-de-France, on a une massification, tous les jours arrivent des barges de 2 000 tonnes aux

entrées ou au cœur de Paris qui permettent la construction avec du ciment, des matériaux. Là, il s'agit d'avoir un aménagement à un deuxième niveau, une deuxième couronne, je le comprends très bien, en profitant des faits actuels.

J'entendais tout à l'heure M. le maire de Saint-Germain parler de l'autoroute, moi j'ai un grand projet, il s'appelle Seine-Nord-Europe, il sera à l'extrémité de ce canal, c'est l'accès au réseau européen. Nous aurons donc là les accès aux 20 000 km de l'Europe du Nord, les accès au grand port maritime du Havre, l'accès au bassin de l'Île-de-France. Donc pour le transport fluvial, pour cette capacité à utiliser la massification, je voudrais confirmer tout l'intérêt d'un tel lieu. Et je dois dire que ces matériaux de construction, c'est pour nous des constructions et des déconstructions parce que quoi qu'il arrive, au-delà du Grand Paris, il y aura toujours à construire et à déconstruire. Nous travaillons aussi plus particulièrement sur d'autres lieux, sur la biomasse, sur des nouveaux produits, sur les colis lourds mais ostensiblement aujourd'hui, vous avez un outil, ce port, qui va être en connexion à un réseau en 2023 j'espère, peut-être 2025, avec le réseau nord européen. Nous entrons dans un monde que nous ne connaissons peut-être pas, nous ici sur la vallée de la Seine ou que nous ne connaissons peut-être pas aussi bien que connaissent les Allemands le Rhin et toute la plaine de Flandre.

Ce n'est qu'un élément dans le transport fluvial, d'autres éléments viendront compléter ce projet, Seine-Escaut bien sûr avec des unités de 4 400 tonnes, un fonctionnement 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Nous travaillons aussi sur la mise à grand gabarit de la section Bray-Nogent, pour passer à 2 500 tonnes, nous avons fait un débat public l'année dernière.

Nous travaillons aussi avec une enquête publique qui devrait avoir lieu en 2015 sur l'accès à Seine-Nord sur l'Oise pour approfondir l'Oise, tout ce que nous préparons ensemble, c'est bien une structuration d'une part d'un réseau, c'est le gestionnaire du tuyau VNF, des interfaces, celles dont on parle aujourd'hui et nous les préparons dans une vision qui est peut-être assez large avec simplement un rappel continu : c'est que nous avons aujourd'hui ce tuyau qui est faiblement utilisé. À titre d'exemple, les deux écluses d'Andrésy peuvent absorber aujourd'hui un trafic deux à trois fois supérieur sans difficulté et nous continuerons à les améliorer, à les aménager et à les fiabiliser.

Pour moi, c'est bien un projet qui dépasse très largement ce point, un aménagement global de l'Île-de-France et au niveau de VNF, un site idéal parce que même pour les produits de construction, on trouvera des sites un peu plus éloignés où il y aura peut-être les produits complémentaires dont il y aura besoin pour le BTP ou pour d'autres systèmes de construction. C'est un moyen de rattacher véritablement un corridor européen de fret dans des conditions, pour ceux qui connaissent, tout à fait différentes de report modal, de part modale du fluvial avec des opérateurs français que nous allons aider dans la filière en même temps que nous construirons Seine-Nord mais aussi avec des rendements, parce qu'aujourd'hui le bassin est un peu petit et a des flux parfois insuffisants dans les deux sens, mais là, on se met bien en réseau. Voilà ce que je voulais dire. Merci.

(Applaudissements.)

Anne-Marie CHARVET :

Merci M. PAPINUTTI. M. FAUSSURIER peut-être maintenant pour un point attendu concernant RFF et un point sur les projets en cours, en lien aussi et surtout avec le Port Seine-Métropole Ouest.

POINT SUR LES PROJETS EN COURS EN LIEN AVEC LE PROJET PORT SEINE-MÉTROPOLE OUEST

Jean FAUSSURIER, Directeur régional Île-de-France, Réseau Ferré de France :

Merci Madame de me laisser la parole. Deux mots peut-être pour me présenter, en effet lorsque vous m'avez introduit, je pense que je n'étais pas loin de la Fédération Française de

Rugby alors que je suis plutôt à Réseau Ferré de France, Directeur régional ! Dans quelques mois, Réseau Ferré de France va disparaître pour devenir SNCF Réseau et à ce titre, le Directeur régional deviendra le Directeur Accès au Réseau Île-de-France.

Voilà pour les mots d'introduction, je vais vous présenter en deux images assez concises, puisque c'est un peu l'exercice qui nous est demandé, la vision fret que nous avons ici en relation avec ce projet qui est présenté en débat public, puis une deuxième image relative au transport de voyageurs et j'ai bien entendu tout à l'heure la question qui a été posée sur l'avenir d'Achères Grand Cormier, la position de la future gare Confluence.

Pour le fret, je voulais vous faire part de trois réflexions. La première est en relation directe avec le projet PSMO. Nos amis du Port Autonome de Paris ont des estimations de trafics, j'ai dit tout à l'heure je crois deux trains par mois, je pense que votre hypothèse est de deux trains par semaine, en tout cas il n'est pas prévu aujourd'hui un trafic substantiel, il reste très léger. Nous n'avons pas de difficultés aujourd'hui par rapport à ces hypothèses à envisager une relation entre l'installation du terminal embranché Le Foll d'un côté et la zone d'Achères Grand Cormier qui aura sans doute une vocation d'espace d'attente pour faire partir les trains ou les faire arriver en fonction de la disponibilité capacitaire qui existera sur le RER A. C'est dans cet esprit que nous sommes.

Deuxième élément, il a été évoqué dans les réunions précédentes le projet Serqueux-Gisors. Je voudrais bien insister sur le fait que l'on ne parle pas de la même chose. Dans le cas présent, il s'agit de transport de granulats de bonne qualité qui a priori viennent plutôt du Boulonnais alors que dans le projet Serqueux-Gisors qui fait l'objet d'une concertation longue, compliquée, notamment en région Île-de-France où les gens s'inquiètent des nuisances sonores qui pourraient arriver dans le Vexin, on parle plutôt de transport combiné, de transport de conteneurs. C'est un trajet alternatif voulu par le port du Havre en accompagnement du développement de son trafic maritime et en alternative du trajet actuel qui passe par Mantes. C'est un projet qui n'est pas lié aujourd'hui, pas plus qu'il ne le sera demain, avec le projet en débat public ici.

Troisième réflexion, je voulais vous faire part d'un témoignage en tant que maître d'ouvrage et en tant que prestataire sur la relation que nous avons aujourd'hui, en tant que gestionnaires d'infrastructures avec le port, avec le trafic fluvial. Nous sommes absolument complémentaires. Dans le cas du projet Éole, les hypothèses actuelles prévoient qu'un tunnel de 9 km va être creusé, ce qu'a confirmé hier le Premier Ministre, et que 70 % des évacuations se feront par la voie fluviale. Je peux vous dire, pour avoir un peu travaillé sur ce dossier dans le passé, c'est que nous avons cherché des évacuations par le rail bien entendu puisque c'est notre métier et nous avons constaté que la voie la plus efficace, compte tenu de la localisation du projet, était la voie fluviale. Nous sommes donc, en tant que maître d'ouvrage, extrêmement demandeur de cet accompagnement du transport fluvial mais pour un projet ferroviaire. D'autre part, en tant que prestataire pour le Grand Paris, nous sommes sollicités au même titre que Ports de Paris en particulier pour les évacuations des déblais du tunnel et dans ce cadre-là, nous nous rendons compte également de la difficulté que nous aurons pour évacuer les déblais par le rail - je pense en particulier à la section sur laquelle on travaille, dite 15 sud, Clamart, Issy - mais nous travaillons dessus parce que nous avons la ferme intention de rendre ce service. Pour autant, nous sommes en région parisienne avec des trafics importants, avec de la densité de circulation et l'exercice n'est quand même pas tout à fait gagné d'avance.

Voilà les trois éléments que je voulais vous indiquer pour situer le panorama en matière de fret dans cette région.

Deuxième élément qui peut être un peu plus distant par rapport aux préoccupations immédiates du débat public mais j'ai cru comprendre qu'il y avait une demande et les projets de transport dans les Yvelines ont connu une croissance importante depuis quelques années. Je voulais simplement vous les parcourir, les mettre un peu en perspective si vous le permettez d'autant qu'évidemment, un système de transport est une composante

indispensable dans tout projet d'aménagement du territoire pour accompagner le développement de l'activité et le développement du logement. Je ne sais pas si mes collègues du STIF ont prévu d'intervenir mais je vais évoquer quatre projets dans l'ordre chronologique.

Le premier a été le projet Éole qui a connu son débat public à la fin de l'année 2010. Son enjeu est de déceinturer et d'apporter de la résilience dans le système central de RER entre le RER A et le RER B, dans la partie centrale avec la future liaison entre La Défense et la Gare du Nord.

Autre point important, l'amélioration de la desserte du Mantois car il est nécessaire d'améliorer cette ligne qui souffre aujourd'hui de points de fragilité qui pénalisent sa robustesse. Cet élément est une composante du projet Éole et c'est pour cela qu'il était important que le Premier Ministre confirme la priorité de ce projet qui a vécu sa vie depuis 2010, qui continue à avancer et dont les premiers travaux débiteront l'an prochain. C'est un projet qui n'a pas fait débat si j'ose dire, en ce sens qu'il était soutenu depuis le début. En revanche, le projet Éole a une limite c'est qu'il n'augmente pas la capacité de la ligne existante, c'est pour cette raison qu'est arrivé ensuite le deuxième projet, le projet LNPN. La reconnaissance que nous étions en limite de capacité pour desservir le Mantois et la Normandie imposait d'ouvrir une réflexion plus large sur le développement de la Ligne Nouvelle Paris Normandie pour laquelle fin 2013 le ministre a arrêté des orientations avec des priorités parmi lesquelles ont été retenues les liaisons Paris-Mantes et Mantes-Évreux. Le constat est que nous avons un besoin capacitaire à l'horizon 2030 sur Paris-Mantes et que nous devons résoudre le problème du nœud de Rouen en direction d'Yvetot.

Aujourd'hui, ce qui n'est pas totalement stabilisé, ce sont les grandes gares, la gare Confluence et la gare de Nanterre. Par rapport à votre question, M. le maire, on ne peut pas dire aujourd'hui, parce que la gare n'est pas positionnée encore précisément, si cette gare générera ou pas des incompatibilités de flux entre les flux de fret, les flux du RER A, les flux du RER E, et les flux de LNPN. La question aujourd'hui semble un peu prématurée.

Pour poursuivre la description de ce scénario sur ce territoire, le RER A qui est bien plus ancien qu'Éole ou LNPN, a fait l'objet d'une délibération de la part du conseil du STIF en juin 2012 qui définissait un schéma directeur avec trois dimensions. L'une concerne le matériel roulant, nous sur Saint-Germain, et c'est l'usager qui parle, nous attendons toujours les MI 09 qui sont déjà arrivés notamment sur la branche de Cergy depuis mai 2014. Il y a une dimension qui fait l'objet de concertation, Madame de Courdimanche, l'a citée précédemment qui vise à répondre à l'objectif d'amélioration de la robustesse sur cette ligne, c'est vraiment l'enjeu autour duquel nous travaillons et qui nous renvoie une autre question, la réduction en début de pointe des mouvements parasites entre Achères Grand Cormier et la pointe de Cergy. La troisième dimension a été confirmée ces jours derniers, il s'agit du développement d'un pilotage automatique sur le secteur central du RER A.

Quatrième projet sur ce territoire, la tangentielle ouest, pour laquelle il y a ce qu'on appelle la phase 1 qui est en réalité de mon point de vue la phase 2 puisque la première section a été mise en service il y a quelques années. La tangentielle ouest a obtenu sa déclaration d'utilité publique l'an dernier, la phase 1 permettra de rejoindre Saint-Cyr, mise en service prévue en 2018-2019. Ensuite suivra la phase 2, dont le trajet n'est pas totalement stabilisé puisque le président de la commission d'enquête n'a pas encore rendu son rapport, et pour lequel plusieurs hypothèses ont été proposées à l'occasion de cette enquête publique.

Voilà en quelques mots, j'ai essayé d'être concis, à la fois un panorama du système de transport projeté sur notre territoire et dans un premier temps, quelques réflexions sur les relations entre notre système de transport ferroviaire et le projet de port qui est en débat public actuellement. Merci.

Anne-Marie CHARVET :

Merci M. FAUSSURIER. Maintenant la parole est à la salle. Des questions ?

Jean-Claude ROUDE, porte-parole du comité PROFILE :

Le comité Profile réunit huit associations de résidents entre Poissy et Marly le Roi, deux associations de protection de l'environnement dans les forêts de Saint-Germain, de Marly, les ateliers de l'environnement et deux associations d'entreprises, les ARDIES du Val d'Oise et des Yvelines. Notre but est de veiller à l'efficacité, à la cohérence et à la bonne intégration environnementale des réseaux routiers dans l'ouest parisien, ce qui nous a conduits à soutenir le projet de l'A104 mais je ne ferai pas de considérations générales sur ce sujet puisque ce n'est pas le but de cette réunion.

Anne-Marie CHARVET :

C'est hors sujet.

Jean-Claude ROUDE :

C'est ce que je dis, ce n'est pas le but de la réunion d'aujourd'hui. En ce qui concerne le PSMO, nous sommes favorables au projet avec un certain nombre de réserves que je vais vous indiquer pour des raisons sur lesquelles je ne reviens pas : développement économique, emplois, prise en considération correcte de l'environnement, favoriser l'utilisation multimodale des transports, donc pas de problème à ce niveau-là.

Ceci étant dit, j'ai une observation et une demande. L'observation qui n'est qu'en partie recevable est que ce débat public est en partie tronqué parce qu'on parle du port en ayant déjà donné l'autorisation d'extraction des matériaux avec des conditions de réalisation qui anticipent complètement celle du port avec des emplacements de darse etc. Pourquoi est-ce tronqué ? Parce que cela permet, dans le dossier du maître d'ouvrage, de considérer qu'on a une diminution du trafic poids-lourds en partant du fait que l'autorisation est donnée c'est-à-dire qu'on a d'abord une augmentation de ce trafic. La deuxième raison, c'est qu'on ne parle pas de la partie Est. C'est quand même assez paradoxal parce que le dossier du maître d'ouvrage, dans les études de trafics, prend en compte les autorisations d'extractions qui seront données sur la partie Est qui s'élèvent à 1,2 million de tonnes par an c'est-à-dire le double de ce qu'il y a sur la partie Ouest, pour en conclure qu'on a une diminution du trafic de 450 poids-lourds par jour alors que ce calcul est fait en ayant préalablement rajouté les trafics de la partie Est. Donc, nous avons une vision qui n'est pas tout à fait cohérente de l'impact réel de la zone. Le trafic sur les RN184 et RD30, et son impact sur les gens et l'environnement n'est pas seulement le trafic généré par le PSMO, c'est le cumul de l'ensemble des extractions et du PSMO.

Je conclus par une demande : c'est que dans son rapport final, la CPDP ne mette pas ses pas dans ceux du dossier lequel prétend qu'il n'y a pas de problème de circulation parce qu'il y a un abaissement de 450 véhicules lourds par jour sur les routes, cet abaissement est consécutif aux augmentations du trafic lié aux carrières. Comme ce trafic capté représente 60 % du trafic total, cela signifie que l'ensemble de ce qui est prévu actuellement est en réalité de 300 poids-lourds par jour de plus sur la RN184 et la RD30. La Commission particulière du débat public devrait appuyer pour que ce problème soit réglé par un avancement du dossier de l'A104 et de sa déclaration d'utilité publique.

Anne-Marie CHARVET :

Pardonnez-moi Monsieur.

Jean-Claude ROUDE :

J'ai fini.

Anne-Marie CHARVET :

Nous allons répondre aux questions, c'est la maîtrise d'ouvrage qui va le faire, mais en tant que membres de la Commission du Débat Public, nous savons particulièrement ce que nous sommes en droit de faire, ce que sont nos missions, ce que sont nos obligations. Je vous demande de nous faire ce crédit, ne pas avoir un a priori, telle n'est pas notre façon de faire et d'agir et je crois que dans le passé, les différentes Commissions particulières ont eu l'occasion de le démontrer.

Jean-Claude ROUDE :

Excusez-moi Madame, je n'ai aucune critique à faire à l'égard de la Commission particulière, mais vous travaillez dans un cadre qui vous a été fixé et qui est un cadre partiel par rapport à l'ensemble des problèmes soulevés par le projet.

Anne-Marie CHARVET :

Pardonnez-moi Monsieur ce sera un autre débat. Le débat public qui nous réunit ce soir concerne la partie Ouest. Demain, après-demain, un jour peut-être il y aura un autre débat public sur une autre partie du territoire à un terme qui à ce jour n'est ni défini ni arrêté et quant à l'objet également de l'activité, de la destination de cette partie Est, je ne pense pas que quiconque ici puisse en avoir la moindre idée.

Autre question, allez y Monsieur.

Claude BOITEAU, COPRA :

J'ai une question à vous poser concernant le report modal. Vous parlez d'un report de 65 camions, pourquoi ne nous donnez-vous pas les chiffres exacts du nombre de camions dans la situation actuelle, c'est-à-dire l'état de l'existant et le nombre de camions en 2025 à l'issue du projet ? Il nous serait facile de faire la différence et de confirmer le chiffre de 65, mais surtout nous cherchons à apprécier le volume de circulation qu'il y a dans cette région. Avec ce que M. ALPHAND vient de nous dire tout à l'heure, le pont d'Achères va arriver, vous ne l'avez pas inclus dans votre dossier, c'est dommage, nous vous avons écrit pour vous en parler, mais vous ne pourrez pas échapper à ce pont qui va modifier considérablement la circulation dans cette partie du territoire.

Je voudrais donc savoir si c'est 500 camions par jour comme cela a été pris dans l'étude acoustique, c'est comme cela que je l'ai découvert mais je voudrais être bien sûr que c'est la réalité, et y inclure éventuellement le pont d'Achères qui arriverait en 2022-2023 c'est-à-dire un peu avant le démarrage du port. Il faudrait donc anticiper un peu ce débat de telle manière que nous ayons des chiffres bien précis car la circulation Nord-Sud va changer complètement et notamment l'accès à l'A13 qui pourrait se faire par d'autres biais qui concernent des communes qui sont terriblement inquiètes de cette arrivée. Donc, merci de nous communiquer ces chiffres.

Autre question, combien y a-t-il de camions sur le port de Limay ? Bien qu'ayant posé la question samedi, je n'ai pas pu avoir la réponse, il nous semble intéressant d'en connaître le nombre car ce port est d'une taille comparable, une centaine d'hectares, à PSMO.

Anne-Marie CHARVET :

Une nouvelle question puis la maîtrise d'ouvrage répondra.

Pierre JOMIER, Ateliers de l'environnement et de la démocratie :

Ma question est toute simple, on n'a absolument pas parlé des crues par rapport au trafic. En cas de crue prolongée de la Seine, y aura-t-il un report modal du trafic fluvial vers le trafic routier ou y aura-t-il arrêt des activités ?

Anne-Marie CHARVET :

Bien, je vous en prie, répondez s'il vous plaît !

Marc REIMBOLD :

Est-ce que tout est déjà décidé pour Port Seine-Métropole Ouest ? Est-ce que la carrière prévoit une darse et donc est-ce que le port est déjà décidé ? Non. Il est prévu que le carrier laissera en eau un bassin et que si l'on fait un port, on pourra réutiliser ce bassin. On revient au débat précédent, ce bassin est comptabilisé dans le volume qui permet des droits à construire pour d'autres équipements dans la plaine d'Achères par l'intermédiaire du PGA. On pourrait très bien ne pas faire Port Seine-Métropole Ouest, le plan de la carrière n'en serait pas changé et le carrier laisserait en eau un bassin comme d'autres carrières en ont laissé dans la plaine, l'étang du Corra et l'étang des Bauches sont d'anciennes carrières. Tout est donc bien ouvert par rapport à ce point.

Etienne DEREU :

A la question sur les hypothèses à l'horizon 2025, vous avez compris que nous avons fait deux hypothèses. Celle qui est la situation « actuelle » en 2025 dans le cas où on n'exploite que l'Ouest, c'est le scénario le plus prudentiel, celui qui est peut-être jugé le plus crédible par la population et qui donne les - 65 camions, Pascale pourra faire un focus puisque la question a été posée. C'est l'hypothèse du scénario central, celui sur lequel on n'exploite que la carrière Ouest. L'exploitation à l'Est, si elle devait avoir lieu, ce n'est pas impossible puisque c'est inscrit dans les documents d'urbanisme par exemple dans le plan local d'urbanisme de Saint-Germain, donc, dans le cas d'une carrière, vous savez qu'une enquête publique est réalisée et probablement, à ce moment-là, se poserait la question de savoir comment on réaménage la carrière après etc. ; ce sont des processus de concertation qui seraient certainement longs et devraient être travaillés avec le territoire mais c'est une étape ultérieure. Ce que nous souhaitons simplement afficher, mais peut-être notre formulation est-elle ambiguë ou peu claire, c'est que dans le cas d'une exploitation de la carrière à l'Est, d'emblée le fait d'avoir un port à l'Ouest offre des solutions. C'est toujours notre même logique, un port sur le territoire a vocation à offrir des solutions.

Si l'on veut vraiment être dans la logique de quelles conséquences vraiment pragmatiques, vraiment réelles y aurait-il sur le réseau routier par rapport à la situation de maintenant, - 65 est clairement le chiffre directement issu de la situation actuelle sans autre hypothèse ou scénario envisagé qui pourrait être contestable.

Pascale BLATNIK :

Il y avait deux questions, la première concernait le Pont d'Achères. Celui-ci est pris dans les scénarios de référence en 2025 puisque tous nos scénarios sont comparatifs. On prend un scénario de référence : exploitation de carrière et le réseau 2025 dont le pont fait partie puis ensuite, par différence, on regarde l'influence du port. Les modèles de trafics fonctionnent très bien par différence et c'est là qu'ils sont le plus intéressants.

Pour répondre plus précisément à votre question en matière de flux, c'est-à-dire à quoi correspondent les - 65 ou les - 450, il faut savoir qu'il y a des approvisionnements en fer, il y a actuellement 40 000 tonnes par mois, ce sont les deux trains qui arrivent par mois. Ces matériaux vont sur une centrale à enrobé et ils repartent en camions, une dizaine par jour environ. Si l'on regarde l'ensemble des flux qui sont générés par la carrière, ce sont 220 camions si le port n'existe pas mais 150 avec l'existence du port, d'où les - 65 camions. Si l'on se projette sur l'exploitation de l'ensemble des gisements de la plaine, en situation de référence 750 camions sont générés mais avec PSMO, il restera 300 camions par jour sur les routes au niveau local pour la desserte de la grande couronne. C'est ce qui conduit à ces - 450 camions par jour.

Ces éléments peuvent être retrouvés sur le site de la CPDP, entre l'étude socioéconomique et l'étude de trafic. Je vous ai simplement présenté une petite synthèse rapide.

Anne-Marie CHARVET :

Il y avait un point sur les crues.

Marc REIMBOLD :

Sur cette partie à l'aval de Paris, la Seine a de très belles capacités. Vu mon âge, j'ai connu la crue de 1982 qui était une crue de fréquence de retour de l'ordre de 15 ans, elle était de 30 ans dans Paris et la navigation a continué jusqu'aux portes de Paris y compris au plus fort de la crue. Alors oui, il y a des interruptions de navigation à l'amont de Paris mais très peu à l'aval de Paris. On peut estimer qu'à l'aval de Paris, le nombre de jours d'indisponibilité du fleuve est de l'ordre d'une centaine de jours par siècle. On peut donc imaginer que le jour où la crue sera très importante, on ne fera pas de béton mais on vivra sur nos stocks.

Anne-Marie CHARVET :

Il y a eu également une question concernant les camions du port de Limay. Pouvez-vous y répondre ?

Etienne DEREU :

Nous devrions disposer du volume de camions sur le port de Limay, le directeur de l'agence qui gère le port, Mariusz WIECEK est présent dans la salle, malheureusement je n'ai pas les chiffres avec moi, j'en suis désolé. Nous allons les mettre sur le site, il n'y a aucune difficulté à les communiquer.

Anne-Marie CHARVET :

Donc ils seront sur le site. Monsieur !

Pierre-Emile RENARD, délégué d'Yvelines environnement, Amis de la Forêt, membre fondateur du Profil :

Il est bien évident que je souscris à ce qui a été dit par les ARDIES et par le représentant de Profil. J'aimerais que l'on puisse projeter de nouveau la carte qui a été projetée par M. FAUSSURIER sur l'ensemble de la boucle avec la forêt de Saint-Germain-en-Laye. Je vais essayer de décliner mon intervention par rapport au mot patrimoine. Tout d'abord, le patrimoine c'est l'aspect historique et je pense que par l'expérience que vous avez de l'exploitation des granulats, vous réaliserez avec précaution les études nécessaires sur les plans préhistorique, géologique, historique pour bien retirer de ce sol tous les éléments qui s'y trouvent, l'actualité nous encore montré qu'on découvrirait encore des choses très intéressantes.

Dans le domaine foncier, il me semble tout à fait intéressant de prendre en compte ce qui a déjà été dit dans la réunion précédente c'est-à-dire une indemnisation très raisonnable des gens qui se trouvent sur le site proprement dit et la continuation de l'activité des entreprises. Sur le paysage, une ligne rouge au-dessus de la forêt de Saint-Germain-en-Laye figure sur cette carte avec en dessous une zone en vert un peu plus pâle. C'est le fait que 400 ha, il y a 100 ans, ont été prélevés sur la forêt soit 13 % de la surface actuelle au moment où Paris a étudié la façon de résoudre son problème d'assainissement en prenant la décision d'épandage qui devait être très intéressante pour les agriculteurs. À ce moment-là, le Conseiller général de Saint-Germain, Frédéric PASSY premier prix Nobel de la paix disait c'est une ineptie, c'est un danger, c'est une pollution, ce qui est reconnu aujourd'hui. Essayons de réparer complètement les dégâts commis.

Je reviens sur la notion de paysage, sur la petite pastille de 100 ha, peut-être serait-il bon de faire un merlon suffisamment haut, bien planté en arbres pour ainsi réaliser un écran suffisant par rapport à ce qui va se passer derrière, ce serait un écran par rapport à la pollution sonore et aussi une restitution visuelle atténuée.

En conclusion, faisons que nous n'insultions pas l'avenir comme nos prédécesseurs ont insulté notre présent.

Anne-Marie CHARVET :

Merci. Monsieur, une question ?

Stéphane MADRANGE, Saint-Germain-en-Laye :

Je voulais savoir si une partie du fret qui découlerait de ce chantier ou de l'utilisation de ce port passerait par la tangentielle ouest, notamment par des trains de nuit.

Anne-Marie CHARVET :

Merci. Monsieur !

Nicolas DIDON, Saint-Germain-en-Laye :

J'ai deux questions. Je voulais savoir pourquoi était évoquée l'exploitation de la partie Est, c'est-à-dire Garenne Est alors que dans les documents, c'est particulièrement peu clair, en particulier dans le document de synthèse, on n'en parle pas. Alors que ce soir on en parle, ou en tout cas on l'évoque, on dit que cela pourrait se faire ce qui peut changer un petit peu la nature du projet. Qui va décider de la nature de cette exploitation et éventuellement quand ? Ce sont des éléments importants pour que nous puissions nous positionner sur l'opportunité du projet.

Deuxième question, j'ai été très intéressé par la présentation du directeur de VNF parce qu'enfin ce soir on parle du canal Seine-Nord qui me paraît un élément fondamental et on élargit un tout petit peu la réflexion à l'extérieur de notre cercle géographique. Ce canal vient d'être relancé par le Premier Ministre et j'ai été très étonné qu'on n'en parle pas dans la présentation du maître d'ouvrage. Voilà un port qui, s'il se fait, va avoir une durée de vie de plusieurs décennies, il va entrer en parallèle avec l'exploitation du canal Seine-Nord et je voudrais que les maîtres d'ouvrage nous parlent de l'impact et du rôle de ce canal, extrêmement intéressant pour les reports modaux, sur l'exploitation de ce port. Il y aura forcément une augmentation du trafic fluvial sur la Seine, il y aura un développement du trafic des conteneurs entre Le Havre et le Benelux, les barges seront plus grandes. Je voudrais donc savoir ce que sera l'avenir de ce port, idéalement placé, après 2040, à l'issue de l'exploitation des carrières, compte tenu des sommes engagées. Je rappelle qu'il existait il n'y a pas si longtemps, à cet endroit, le projet d'un grand port à conteneurs de 450 ha, 150 sur la partie Ouest de la nationale et 300 sur la partie Est et il n'a pas été précisé pourquoi ce grand port ne se faisait pas...

Anne-Marie CHARVET :

Pardonnez-moi Monsieur, aujourd'hui il n'est pas question de la construction d'un grand port, aujourd'hui nous sommes sur une zone bien particulière, c'est celle de l'Ouest. Je souhaiterais, notamment vue l'heure, et nous avons toujours le souci de respecter le temps des débats, qu'on ne reparte pas sur des choses qui ont déjà été précisées. Donc, si vous voulez bien, restons sur les questions que vous venez de poser et je me retourne vers la maîtrise d'ouvrage...

Nicolas DIDON :

Je voudrais finir ma question

Anne-Marie CHARVET :

Alors finissez votre question en la laissant dans le contexte.

Nicolas DIDON :

Je ne suis pas sûr que les gens présents ce soir aient eu ces réponses-là. Peut-être ont-elles été fournies dans d'autres réunions, ce soir elles n'ont pas été abordées. Ma question est simple, en dehors des éléments que je viens de demander, et un peu provocante, est-ce qu'il y a un premier port pour les granulats et les alluvions et dans un deuxième temps est-ce qu'il y aura un deuxième port pour les conteneurs, peut-être après 2040 ?

Anne-Marie CHARVET :

Madame Messieurs de la maîtrise d'ouvrage s'il vous plaît en précisant bien un certain nombre de choses.

Etienne DEREU :

Il ne faut pas insulter l'avenir, nous en sommes convaincus et nous y travaillons. Je vais reprendre les différentes thématiques qui ont été citées, la question archéologique, la question foncière, la pérennisation des activités actuelles sur site et la question du paysage qui était la question des nuisances.

Pour les deux premiers sujets, que ce soit l'archéologie ou les questions de maîtrise foncière, ce sont des procédures qui sont très réglementées, prévues par le maître d'ouvrage et qui seraient réalisées si on va au-delà du débat public. Pour donner quelques précisions, en matière archéologique, il est classique que les maîtres d'ouvrage fassent appel à l'INRAP, institut national spécialisé sur le sujet qui réalise des fouilles préventives, c'est ainsi qu'on les nomme. Il y a eu encore récemment, vous le citez, la découverte d'ossements pré-néandertaliens dans le cadre d'un projet qui est assez proche d'ici, donc c'est une procédure qui serait mise en œuvre naturellement.

Pour ce qui concerne le foncier, je ne peux que rappeler et confirmer ce qui a pu être dit avant, c'est que le port a le souhait pour s'assurer de la maîtrise des terrains, c'est important parce que c'est la garantie de notre capacité à avoir des vrais leviers d'action sur les industriels qui sont nos clients, idéalement, et le plus souvent par la négociation classique en temps voulu, ce n'est pas pour tout de suite encore, il faut attendre notamment le résultat des enquêtes publiques. Indépendamment de l'indemnisation des quelques riverains, sept parcelles sont habitées, notre but étant bien d'assurer le développement économique et de créer des emplois, il y a deux entreprises avec lesquelles nous devons travailler afin qu'elles puissent trouver un environnement favorable sur le site pour pouvoir continuer leurs activités.

Concernant le paysage, nous avons déjà précisé un certain nombre de choses, beaucoup de questions ont été posées la semaine dernière au cours de la réunion sur l'environnement, nous avons parlé par exemple de la dimension de l'écran végétal qui peut fournir des solutions assez intéressantes, c'est l'exemple du port de Limay sur une situation qui est assez semblable avec une logique de coteaux. Nous souhaitons travailler là-dessus, je pense que l'atelier aménagement permettra aussi de préciser les choses. Vous avez parlé de dispositifs techniques, nous les connaissons, il y a la question des merlons, des écrans classiques, ce sont des sujets que nous travaillons, que nous avons l'occasion d'utiliser. Une remarque cependant sur les merlons : les merlons en eux-mêmes sur une zone inondable c'est extrêmement compliqué à faire, par contre la ceinture végétalisée est possible mais le meilleur moyen pour lutter contre les nuisances sonores, c'est la prévention à la source, c'est ce qui est fait sur les plateformes actuelles, nous travaillons avec nos clients pour qu'ils fassent de la protection à la source tant pour les nuisances sonores que pour les poussières.

Marc REIMBOLD :

A la question : est-il prévu du fret en relation avec Port Seine-Métropole Ouest sur la ligne de la TGO ? La réponse est non et je pense que RFF ne dira pas le contraire.

Etienne DUREU :

De façon plus générale, nous avons parlé de trafic ferroviaire en journée. Vous parliez des risques de nuisances pour la nuit, ce n'est pas envisagé.

La dernière question avait trait au canal Seine-Nord et aux conclusions que l'on en tirait sur le site. Il y a une actualité récente que le directeur général de VNF a pu citer. Il faut bien avoir conscience que pour notre projet, le canal Seine-Nord est un bonus. Nous avons construit un projet qui se veut autoportant. Au moment de la rédaction du dossier du maître d'ouvrage, nous n'avions pas le même degré de certitude sur le canal Seine-Nord. En ce qui concerne le Port Seine-Métropole Ouest, vous imaginez que la présence d'un canal à grand gabarit qui va en direction du nord, - nous avons beaucoup parlé des granulats et des calcaires du Boulonnais -, le canal Seine-Nord est un bonus dans la logique de catalyseur du développement économique de PSMO qui deviendrait d'autant plus stratégique qu'il est au débouché d'une infrastructure aussi importante que le canal Seine-Nord.

Sur la question : il y a un premier port et est-ce qu'il y en aurait un deuxième, quid de l'Est, quid de l'Ouest ? Nous l'avons déjà dit, nous sommes bien sur le projet Ouest. Il a effectivement pu être envisagé, dans le cadre des réflexions du Grand Paris avec l'architecte Antoine GRUMBACH, par exemple l'idée d'un port plus large avec de la logistique, vous avez compris que ce n'est pas le sujet parce que la desserte routière n'est pas assurée et que nous ne sommes pas en mesure de travailler dessus. Je vous le confirme, actuellement nous ne travaillons pas du tout sur cette question, nous sommes sur Port Seine-Métropole Ouest, quelqu'un l'a dit, c'est déjà un projet très stratégique pour nous et ces 100 ha sont bien l'unique projet que l'on poursuit.

Est-ce qu'il y a un premier port, est-ce qu'il y aurait un deuxième port ? Non. Nous l'avons déjà affirmé dans une réponse antérieure, nous sommes dans une logique de port BTP avec un développement économique autour de la carrière au début puis des activités qui auront vocation à se pérenniser ensuite dans un secteur d'activité qui est équivalent.

Anne-Marie CHARVET :

Merci. Encore une ou deux questions compte tenu de l'heure.

Pierre ESTLIMBAUM, Chambourcy :

Je voulais parler santé. Je pense que ces centaines de camions supplémentaires vont entraîner un accroissement de pollution, je pense au NOx, je pense aux particules, aux pm10, avez-vous prévu d'évaluer ce surplus de pollution ? Je pense également à tous les projets ferroviaires qui sont en instance et qui avancent très lentement, la tangentielle Ouest où il faut 30 ou 40 ans pour remettre en service des lignes existantes, ce serait un bon moyen pour décharger la RN184 et permettre d'accueillir un flux supplémentaire.

Dernier point, je suis un peu effrayé par le lobby de l'A104. Je rappelle que pour 3 milliards, on amène 100 000 véhicules par jour sur une autoroute qui est saturée. C'est un peu triste.

(Applaudissements.)

Anne-Marie CHARVET :

Monsieur, dernière question !

Jean BOUZID, Président du Syndicat Yvelinois des Travaux Publics :

Bonjour à tous et à toutes. Je suis un peu ennuyé parce que je vais peut-être faire hurler l'assistance, je suis le président du Syndicat Yvelinois des Travaux Publics, donc à ce titre je représente des entreprises et je suis moi-même chef d'entreprise.

Ce ne sont pas des questions, je remercie Ports de Paris de porter ce projet ce soir. Tout au long de la soirée, j'ai entendu parler de différentiel de camions, avant, après. Je crois qu'aujourd'hui, le carrier qui exploite a un droit d'exploitation, il évacue ses matériaux puis il

ramène des matériaux pour aujourd'hui combler ce qu'il a évacué. Ce n'est pas tant un problème de différentiel de camions mais plutôt voir quelle est l'importance de ce projet. Je pense que ce projet va créer de l'activité et donc de la valeur, pas tout de suite, plus tard, il va créer du lien parce qu'il va créer des emplois. Il suffit d'aller se promener sur les zones de Ports de Paris pour voir l'activité qui existe, ce n'est pas seulement de l'activité du BTP qui représente je crois 30 %, vous le disiez, il y a des restaurants, il suffit d'aller à Gennevilliers, on le voit dès le matin, ça fourmille. Ce projet va permettre également d'apporter une petite amélioration du paysage, s'il n'y a pas de projet, tout cela va rester en l'état, certes le carrier a des obligations mais il ne fera que celles prévues dans son contrat.

Le deuxième point, c'est le Grand Paris. Malheureusement en Yvelines nous ne sommes pas trop concernés, nous ne serons impactés que par des logements, très peu d'activités vont se développer grâce au Grand Paris, c'est pourquoi ce projet sera le bienvenu. En tout cas le Grand Paris est là, il va démarrer et je pense que les projets aujourd'hui d'évacuation des déblais... Les déblais qui vont être évacués ne pourront pas être réutilisés en l'état, il y a eu une information sur le sujet, ce sont des déblais inertes, autrement dit, en langage non professionnel, c'est de la terre, on va la stocker, on va remblayer. En l'absence de ce projet, ce seront des camions parce qu'il y a deux zones principales où l'on peut, en Île-de-France, mettre les déblais, c'est la Seine-et-Marne qui commence à être saturée de recevoir tous les déblais d'Île-de-France et c'est l'Ouest. Dans les Yvelines il y a très peu de zones de remblaiement, les déblais partent en Normandie et si on n'utilise pas la voie fluviale, ce seront des camions qui traverseront les Yvelines. Je n'entre pas dans le débat de l'A104, ce n'est pas mon propos, mais comme il n'y a pas de grandes infrastructures, que prennent les camions ? Les dessertes locales et ils continueront à les prendre.

Dernier point, pour les Yvelines, on a parlé tout à l'heure de déficit de matériaux, c'est vrai. Ce projet nous donne une possibilité sur notre territoire de pouvoir les utiliser, parce que je pense que l'activité de négoce qui sera développée grâce à ce port nous permettra d'aller les chercher plus près donc ce seront des coûts moindres pour les collectivités, moi je parle des entreprises de travaux publics, mais pour le bâtiment, ce seront des coûts moindres aussi pour les usagers parce que les prix sont moins élevés, moins on va loin, moins c'est cher.

Pour toutes ces raisons, je pense que c'est un bon projet et qu'il est important qu'on puisse le voir aboutir.

(Applaudissements.)

Anne-Marie CHARVET :

Voulez-vous s'il vous plaît, maîtrise d'ouvrage, répondre ?

Etienne DEREU :

Pour la question des pollutions, particules fines, pm10, deux sujets. Le premier des sujets c'est quand on réalise du report modal, on est, c'est bien l'objet, en train de diminuer notablement les camions. On sait que ce sont les camions qui de très loin génèrent le plus de particules et notre première réponse c'est encourager le report modal pour limiter la pollution. C'est la réponse générique. Sur la question plus précise : va-t-on évaluer les conséquences potentielles ? Et plus généralement pour les projets ferroviaires, est-ce que l'impact potentiel sur la route est évalué ? La réponse est oui certainement, l'impact est évalué dans les étapes ultérieures du projet, d'abord il y a l'étape du débat public dans laquelle on évoque l'opportunité puis dans l'hypothèse où cette opportunité est retenue, on rentre dans une logique de concertation continue, et d'analyse technique et environnementale des impacts. Parmi les études d'impact, c'est quelque chose de très normé, il y a une partie très développée sur les questions de pollution et les enjeux sanitaires qui vont derrière ces questions de pollution. Donc ce serait traité. Ce serait naturellement traité au stade de l'étude d'impact, c'est-à-dire globalement au stade de l'enquête publique pour l'utilité publique.

Anne-Marie CHARVET :

Il est 23 h, ma mission est terminée, je vais donc rendre le micro au Président de la Commission particulière du débat public, M. Michel GAILLARD.

Michel GAILLARD :

Merci, je vais être très bref. Je voudrais d'abord remercier tous les intervenants qui sont venus ce soir, les experts qui ont assisté à cette rencontre qui sont intervenus, certains ne l'ont pas fait.

Merci à tous pour votre participation constructive, comme l'on dit, à ce débat. Nous sommes bien conscients que toutes les réponses ne sont pas toujours apportées comme vous les attendez, mais il y a d'autres réunions publiques à venir pour revenir sur certains points.

Il y a, je le répète, le site Internet qui est aussi un moyen de demander des clarifications et d'avoir des réponses. Donc n'hésitez pas.

J'en profite pour rappeler cette rencontre d'Andrézy, pour les habitants d'Andrézy, et il y a eu une question sur le sujet concernant l'insertion du port dans le tissu urbain, c'est quand même une réflexion intéressante.

Je rappelle également la visite du port de Limay, le mercredi 5 novembre, que ceux qui voudraient voir concrètement ce qu'est un port n'hésitent pas à s'inscrire.

La prochaine réunion se tiendra à Achères le 6 novembre sur le thème de l'économie, l'impact en termes économiques de ce projet.

Merci à tous.