



PSMO – Port Seine-Métropole Ouest

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE

Achères, Salle Boris Vian, le 2 octobre 2014 (20h-23h)

(276 auditeurs)

En tribune

Commission particulière du débat public :

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

Maîtrise d'ouvrage :

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

Michel GAILLARD, Président de la Commission Particulière du Débat Public :

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Si vous le voulez bien, nous allons donc débiter cette réunion d'ouverture du débat public sur le projet Port Seine-Métropole Ouest. Comme il est de tradition dans nos débats publics, je passe tout de suite la parole à M. le Maire d'Achères pour quelques mots d'accueil républicains

Marc HONORÉ, Maire d'Achères :

M. Dominique LEFEBVRE, Député, Président de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise et Président de l'association confluence Seine-et-Oise ; M. Pierre BÉDIER, Président du Conseil général ; M. Eddie AÏT, Conseiller régional délégué spécial du Président du Conseil régional d'Île-de-France ; M. Michel GAILLARD, Président de la Commission particulière du débat public ; M. Alexis ROUQUE, Directeur général de Ports de Paris, Mesdames Messieurs les élus, Maires,

Conseillers régionaux, Conseillers généraux, Conseillers municipaux, Mesdames Messieurs,

C'est un grand plaisir et un grand honneur de vous accueillir ce soir, salle Boris Vian à Achères. Cette soirée marque le départ de la grande consultation lancée dans le cadre de l'implantation de la future plateforme multimodale Port Seine-Métropole Ouest sur la plaine d'Achères. Cette première réunion est pour le maître d'ouvrage, Ports de Paris, Haropa (Havre, Rouen, Paris) l'occasion de présenter son projet. Elle va permettre à tous les acteurs publics et aux citoyens de prendre connaissance des grands principes de ce projet implanté ici à Achères. Les enjeux environnementaux et économiques sont d'envergure régionale, nationale et même au-delà. Tout au long de ce débat public, et notamment au travers des réunions thématiques, nous aurons l'occasion de décliner les perspectives d'aménagement. Les ambitions annoncées par Ports de Paris sont de répondre aux préoccupations environnementales sans occulter la question des infrastructures routières, mais en tenant compte des modes de transport alternatifs, notamment bien sûr le transport fluvial et ferré dans le cadre de la réhabilitation de la plateforme de triage SNCF d'Achères.

Gageons que ce projet sera pour le territoire une véritable source de richesse économique, mais aussi d'emploi local. Je remercie Ports de Paris d'avoir choisi de saisir la Commission nationale du débat public pour ce projet, il n'en était pas obligé. La concertation publique sera donc conduite par la Commission particulière du débat public (CPDP) sous la présidence de M. Michel GAILLARD. Cette commission indépendante a pour objectif de garantir un débat ouvert et transparent. C'est un moment démocratique et fort important dans la construction de ce projet. La ville d'Achères s'engagera bien évidemment dans le débat au cours des prochaines réunions thématiques et au travers de sa participation dans les cahiers d'acteurs.

Je rappellerai brièvement qu'au-delà des engagements environnementaux soulignés dans le dossier du maître d'ouvrage, les élus d'Achères souhaitent une véritable connexion entre le port et la ville. Le projet devra également s'articuler autour des projets de la plaine et ainsi réconcilier la ville avec son fleuve.

Il nous semble évident que l'association des communes voisines, Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine, est indispensable. Pour l'heure, je m'appuierai sur les engagements de Ports de Paris pour que ce port, nouvelle génération ISO 14 001, soit dès sa conception résolument enrichi par l'ensemble des contributions que vous voudrez bien amener. En effet, l'appropriation de ce projet par les collectivités territoriales et par la population sera un gage de réussite. Si l'avenir du territoire passe par le développement de l'axe Seine, il doit se préparer avec les élus locaux et les populations concernées dans l'intérêt de tous pour qu'enfin cette plaine fortement contrainte par l'épandage au cours du siècle dernier puisse être valorisée et forte d'ambition.

Je souhaite à cette assemblée d'engager un débat de qualité où la confrontation et l'argumentation soient source de progrès et d'enrichissement pour ce projet. Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD :

Merci Monsieur le Maire. Avant d'entrer dans le vif du sujet, je voudrais apporter un certain nombre de précisions sur ce qu'est le débat public, son organisation et le déroulement de cette soirée.

D'abord, qui décide d'un débat public, tel que celui-là ? C'est la Commission nationale du débat public, aujourd'hui représentée à cette réunion d'ouverture par

Jacques Archimbaud, Vice-président de la CNDP, qui est une autorité administrative indépendante créée en 1995. Donc, la France a une longue histoire autour du débat public. Cette commission applique le cadre réglementaire qui est celui du Code de l'environnement et c'est elle qui prend la décision sur la nécessité ou non d'organiser un débat public sur un projet.

Quel est l'objectif du débat public ? C'est d'informer évidemment le public sur la nature du projet, sa constitution, ses caractéristiques ; c'est permettre au maître d'ouvrage de recevoir les avis, les remarques et les interrogations du public, afin qu'il puisse en amont de toute décision définitive enrichir son projet.

Puis, il y a une question assez fondamentale de tout débat public, celle portant sur l'opportunité du projet : ce projet est-il opportun ? A-t-on raison de vouloir le faire ?

Principes du débat public

C'est bien sûr l'ouverture à tous. Je voudrais insister sur un des points figurant sur cette diapositive : l'équivalence. Dans un débat public, tout intervenant est équivalent à son voisin, quelles que soient ses barrettes ; qui que vous soyez, votre parole a autant de poids et d'importance que celle de tout autre intervenant.

Pourquoi un débat public sur ce projet ?

Ports de Paris a saisi la Commission nationale du débat public en décembre 2013, qui a décidé en janvier d'organiser ce débat. Elle a nommé les membres d'une commission. Pourquoi cette décision ? Parce que Port Seine-Métropole Ouest s'inscrit dans une vision d'ensemble plus large qui est le développement de Seine Aval, en raison des enjeux socioéconomiques, environnementaux et notamment des enjeux hydrauliques qui s'attachent à cette plaine d'Achères.

Qui anime le débat public ?

Une commission particulière du débat public est nommée par la CNDP chaque fois qu'elle prend la décision d'organiser un débat public. En l'occurrence, elle m'a nommé comme président, Anne-Marie CHARVET, Bruno de TRÉMOLLES, Lucie DEMONDION, Jacques ROUDIER comme membres de cette commission.

La commission est neutre, indépendante - M. le maire l'a rappelé - c'est important vis-à-vis évidemment de la conduite de ces débats.

Le rôle de la CPDP, c'est bien sûr de préparer ce débat, l'organiser et l'animer tout au long de la période de ce débat public.

Un point important : la CPDP neutre et indépendante ne prend jamais parti sur le fond du dossier. Nous n'avons pas d'avis sur le dossier, notre seule préoccupation c'est de vous permettre à vous d'exprimer le vôtre.

Je passe sur l'information du public, par contre j'insisterai sur un point important, à savoir le site Internet (psmo.debatpublic.fr) qui permet de participer largement, s'informer et télécharger des documents, donner son avis. Beaucoup d'entre vous ont déjà l'habitude de ce genre d'outils. C'est un outil très important.

L'élément fondamental du débat public, c'est cette rencontre (le tête-à-tête) entre le public et le maître d'ouvrage. L'intermédiation du site Web est très intéressante, mais à mon avis cela ne remplace pas le face-à-face.

8 réunions publiques sont prévues, certaines d'entre elles sont thématiques, c'est-à-dire que l'on pointe un thème donné. Je voudrais rappeler cependant que lors de toutes les réunions, thématiques ou non, c'est l'occasion de poser toutes les questions au maître d'ouvrage. Ce n'est pas parce que nous avons décidé de traiter

de l'environnement à Conflans que ce soir vous ne pouvez pas interroger le maître d'ouvrage sur l'environnement, bien évidemment. Que ceci soit bien clair.

Trois rendez-vous singuliers dans ce débat public, et nous avons voulu un peu innover avec un atelier technique qui aura lieu à Andrésy sur inscription, car on ne peut pas être 200 participants à un tel groupe de travail, une cinquantaine de personnes très motivées et concernées réfléchiront pendant une heure et demie à deux heures à l'insertion urbaine du projet. C'est un sujet qui intéresse beaucoup. Cet atelier sera animé par les Ateliers d'architecture de Cergy, ils permettront de vous aider à réfléchir à l'intégration de ce port au mieux, sachant que le maître d'ouvrage bien évidemment a des idées sur le sujet. Vous êtes aussi là pour donner votre point de vue.

On a prévu la visite du port de Limay, grâce à l'initiative de Ports de Paris. Là aussi sur inscription, il y aura une visite en bus du site du projet et du port de Limay qui est un exemple de port de génération plus moderne que certains autres.

Enfin, il y aura une rencontre publique à l'université de Cergy Pontoise, qui prépare à un Master de logistique transport environnement. Nous avons convenu avec le directeur de ce Master d'associer les étudiants à ce débat public, à la fois pour qu'ils nous donnent un retour sur leur perception du débat public et son organisation, mais également qu'ils étudient ce projet et que, eux étudiants un peu centrés sur ce type de préoccupation, donnent un avis. Je trouve l'initiative intéressante. Cette réunion publique se tiendra donc à Cergy, même si cela se passe à l'université.

Que se passe-t-il après le débat ?

Nous avons trois mois de débat public, jusqu'au 2 décembre. Un bilan sera fait par le président de la CNDP sous deux mois. Ensuite, le maître d'ouvrage aura trois mois pour prendre une décision. Ce bilan et cette décision seront rendus publics.

Déroulement de cette réunion d'ouverture

Dans un instant, je vais passer la parole à trois personnalités du territoire : M. Eddie AÏT Délégué spécial du président Huchon, M. Pierre BÉDIER Président du Conseil général des Yvelines et M. Dominique LEFEBVRE Président de l'association Confluence et Président de la communauté d'agglomération de Cergy et député du Val-d'Oise.

Ensuite, la maîtrise d'ouvrage procédera à la présentation du projet : Alexis ROUQUE, Directeur général de Ports de Paris ; Etienne DEREU, Directeur de l'Aménagement de Ports de Paris ; Marc REIMBOLD, Directeur du projet Port Seine-Métropole Ouest.

Enfin, nous aurons un débat avec la salle.

Cette courte présentation suscite-t-elle des questions ? (*Non*). Vous pourrez revenir sur ce sujet pendant la réunion, si vous le souhaitez.

M. Eddie AÏT, Délégué spécial auprès du Président du Conseil régional d'Ile-de-France, membre de la Commission de l'aménagement du territoire et de la coopération interrégionale du Conseil Régional d'Ile-de-France, représentant au Comité directeur de l'Axe « Vallée de Seine » :

M. le Maire, M. le Président de la Commission particulière du débat public et ses membres qui la composent, Messieurs les Présidents des communautés d'agglomération, M. le Directeur général de Ports de Paris, Mesdames Messieurs les élus, Mesdames Messieurs,

Comme cela vous a été précisé, la Commission nationale du débat public a décidé le 8 janvier 2014 d'organiser un débat public sur le projet Seine-Métropole et uniquement sur la partie ouest, soit 120 ha spécialisés dans le BTP. Bien que le débat public porte uniquement sur cette partie ouest, il nous faut le considérer dans son contexte global des 420 ha qui s'annoncent.

Le projet global de Port Seine-Métropole s'inscrit dans l'aménagement de la vallée de Seine dont la région Île-de-France est partie prenante, et je salue la présence de Monsieur le délégué interministériel à la vallée de Seine ce soir à nos côtés. Dans ce cadre-là, un cahier d'acteurs de la région Île-de-France est en cours d'élaboration.

Le projet est inscrit au SDRIF 2030, au schéma régional directeur de la région Île-de-France qui a été voté en 2013, en tant que plateforme logistique d'envergure nationale et dans ce cadre-là, dans le cadre de la politique durable du développement de son territoire, en matière de transport, d'économie et d'aménagement, la Région est favorable au projet portuaire pour le report modal attendu et l'encouragement du mode fluvial ainsi que de l'intermodalité fleuve-rail.

Ce projet Port Seine-Métropole Ouest participera à remplir plusieurs objectifs qui sont fixés par le Conseil régional et ses élus, qui visent à accélérer le report modal et donc à développer les transports fluviaux et ferroviaires comme modes alternatifs au transport routier, à répondre également aux objectifs ambitieux de construction en logements et en réseau de transport public Grand Paris Express, à contribuer enfin au développement du territoire de la confluence Seine Oise, et enfin à réaliser des aménagements respectueux de l'environnement et du paysage.

La région Île-de-France est ainsi en accord avec l'objectif de report modal attendu par Ports de Paris dans le cadre du projet avec l'encouragement du mode fluvial ainsi, comme je l'ai précisais tout à l'heure, de l'intermodalité fleuve-rail. Le sujet de la congestion routière du réseau local sera aussi un point important du débat public, et même si les études de faisabilité démontrent l'absence d'impact du projet sur le réseau routier structurant, la Région sera attentive à ce que tous les avis soient entendus, et compte tenu des positions qui sont celles de la Région, je ne surprendrais personne en pensant bien évidemment au point de vue de ceux qui refusent le prolongement de l'autoroute A104 en zone urbanisée.

Ce projet vise également à répondre aux objectifs ambitieux de construction en logements et en réseau de transport public Grand Paris Express, portés notamment par le Conseil régional d'Île-de-France. Les nombreux projets de développement urbain qui sont prévus présagent à terme d'une croissance certaine de l'activité du bâtiment, qui utilise historiquement la voie d'eau pour les transports de ses produits. La Région préconise donc la mise en œuvre d'actions destinées à optimiser l'usage de la voie d'eau des filières historiquement utilisatrices de la voie fluviale telles que le BTP, mais également pour le développement du transport fluvial des filières émergentes, et je salue le travail réalisé dans ce cadre-là par la communauté d'agglomération des deux rives de Seine, mais aussi des produits valorisables, la valeur et la dynamique que ce transport fluvial créera pour le territoire.

La Région approuve donc, M. le Directeur général de Ports de Paris, le principe du double sens fret que vous proposez, puisqu'il est gage d'une logistique optimisée.

Plus largement, le projet Port Seine-Métropole Ouest contribuera à atteindre les objectifs du PREDEC qui est le document régional de planification d'évacuation des déchets du BTP voté en 2014.

Le projet permettra également de contribuer au développement du territoire de la confluence Seine et Oise. Le sujet de l'emploi et de la dynamique économique sont primordiaux pour ce projet notamment pour son acceptabilité au sein du territoire. La

Région considère donc que le projet de Port Seine-Métropole Ouest doit être créateur de valeur au territoire de la plaine d'Achères qui est fortement fragilisée, car longtemps vouée à recevoir les boues d'épandage des eaux usées de l'agglomération parisienne.

En termes d'emplois, Ports de Paris a évalué des chiffres issus de ratios. Ainsi, pour 50 ha d'activités économiques, le port générerait pour sa première partie entre 500 et 1000 emplois directs auxquels viendraient s'ajouter 1000 emplois indirects. Pour la Région, et concernant toujours l'emploi qui est une priorité de l'exécutif régional, certains sujets semblent encore à préciser lors du débat public : le type d'activités accueillies, les calendriers d'implantation des activités de valorisation des déblais et bien sûr les chiffres précis de potentialité de création d'emplois qui vont au-delà des ratios tels qu'ils ont été présentés.

Et enfin à travers ce projet, nous en convenons tous, il s'agit de réaliser un aménagement respectueux de l'environnement et du paysage. Donc, en parallèle d'une prise en compte réelle des questions liées à la gestion des crues, la Région appelle à la réalisation d'un port paysager, de façon à préserver la vue des riverains bien sûr, mais aussi, comme l'a rappelé Marc HONORÉ maire d'Achères, de créer un lien entre la ville et le port, mais également de recréer un lien entre la forêt de Saint-Germain et le fleuve. Dans ce cadre, les continuités piétonnières et cyclables, notamment en berges de Seine avec franchissement de la darse et à l'intérieur du port seraient assurées.

Par ailleurs, et même si la Région reste attentive, nous ne pouvons à la lecture des documents communiqués que nous féliciter du traitement réservé par Ports de Paris à l'intégration paysagère du projet dans son environnement.

Alors pour conclure, j'aimerais rappeler que la réalisation de ce projet, dans sa phase partielle puis globale, sera une occasion de mettre durablement en valeur la vallée de Seine. La vallée de Seine est adossée au Grand Paris, elle est ouverte sur la façade maritime, elle représente un tiers du PIB national, 15 millions d'habitants, 7 millions d'emplois et 20 % des emplois industriels, ce qui en fait le premier bassin industriel français. La vallée de Seine regroupe 40 % des chercheurs du pays, trois pôles de compétitivité mondiaux et sept à vocation mondiale, et on sait tout l'intérêt du Conseil général des Yvelines pour la structuration de la vallée de Seine.

Ces atouts rendent la vallée de Seine comparable aux régions les plus attractives et les plus compétitives du monde. Dans un contexte de crise économique, sociale et environnementale profonde, le projet de développement de la vallée de Seine offre non seulement la possibilité de bâtir ensemble, bien évidemment dans le respect des riverains et dans la concertation la plus large possible, la possibilité de bâtir une métropole exemplaire et durable, d'inverser la spirale de la désindustrialisation qui touche notamment l'industrie automobile, mais également d'entraîner avec elle la compétitivité des autres régions françaises. Ainsi, en anticipant la mutation des modes de vie, de production, de consommation et de loisirs, l'axe Seine possède tous les atouts et les talents pour devenir la locomotive du pays, c'est dire l'importance de ce projet, de la réunion de lancement qui a lieu aujourd'hui. Et c'est dans cette dynamique que les grands projets d'infrastructures que sont par exemple la ligne nouvelle Paris Normandie et le Port Seine-Métropole Ouest qui nous rassemble ce soir à Achères constituent des investissements multiplicateurs du potentiel de développement et d'un traitement de ce territoire.

Je vous remercie pour votre attention.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD :

Merci M. AÏT. Je passe tout de suite la parole à M. Pierre BÉDIER, Président du Conseil général des Yvelines.

Pierre BÉDIER, Président du Conseil général des Yvelines :

Merci Monsieur le Président et Mesdames et Messieurs les membres de la commission, Monsieur le Préfet, Monsieur le Député, Mesdames et Messieurs les élus, et en particulier M. le maire d'Achères, et j'ai l'impression l'ensemble ou quasiment l'ensemble de son conseil municipal, je salue aussi le Directeur général de Ports de Paris et ses équipes, pour vous dire en quelques mots combien d'abord Monsieur le Président je suis content que vous considériez que notre voix vaut celle des autres. Ça change de ceux qui pensent que notre voix devrait être réduite au silence. Pour tout cela, soyez-en remercié.

Je veux quand même dire avec l'esprit provocateur et taquin que vous me connaissez que notre voix est aussi celle des quelques milliers voire dizaines de milliers d'électeurs qui nous parlent de développement économique, et ce que ce soir je suis venu exprimer ici, c'est la nécessité absolue du développement économique en Seine aval, parce que autorisons-nous ce truisme dans une société qui en a parfois perdu le sentiment : sans développement économique il n'y a pas d'emploi.

Alors, quelle est la situation de la Seine aval ? J'ai entendu les chiffres de l'excellent Conseiller régional qui représentait le président Huchon, je ne suis pas sûr que nous ayons les mêmes, mais pour comparer les chiffres il y a un temps bien précis qui viendra. Notre vallée de Seine a historiquement été l'un des lieux où s'est faite la reconstruction de la France au lendemain de la deuxième guerre mondiale. Cette vallée de Seine a donc - j'ai envie de dire - un droit de tirage sur la nation, qu'elle a servie. Cette vallée de Seine connaît depuis maintenant 30 ans une crise absolument majeure qui est liée à ces grands changements économiques dans le monde que de façon un peu hâtive on qualifie de mondialisation. Et ici nous sommes sur un territoire en crise, en crise d'adaptation qui connaît un seul chiffre depuis 10 ans : la perte de 5000 emplois industriels. Donc, sur ce territoire, l'ensemble des élus - et c'est suffisamment unique pour être souligné - quelles que soient leurs étiquettes, soutenus largement par des populations venues à l'occasion de réunions comme celle que vous organisez ce soir, ont sollicité de la part de l'État la création d'une opération d'intérêt national. Et c'est très original, car habituellement, c'est plutôt l'État qui impose des opérations d'intérêt national. Les élus l'ont sollicitée parce qu'ils souhaitaient que le développement économique soit au cœur du projet politique du Nord Yvelines de la vallée de Seine. C'est donc vous dire que nous sommes convaincus de la nécessité qu'il y a pour nous à accueillir favorablement toute initiative qui participe à ce développement économique.

Et, sur le grand axe du Grand Paris, du Havre à Paris, où cette vallée de Seine, cette Seine aval, tient une place singulière, il est bien entendu capital que le projet Confluence abordé à l'occasion de ces réflexions sur le Grand Paris voit le jour. J'ai lu pour ma part avec un immense plaisir les déclarations de M. le Premier ministre, je crois que c'était dans le JDD pour ne pas faire de publicité au Journal du Dimanche, de dimanche dernier, dans lequel on évoquait la possibilité de reprendre le projet du canal Seine Nord avec l'aide de fonds européens, les fameux 300 milliards que le nouveau président de la commission prévoit pour relancer l'économie européenne. C'est donc vous dire qu'à ce croisement de l'axe nord et de l'axe est-ouest se trouve Achères confluence, et donc que ce projet, M. le Directeur général, ne peut recevoir que l'assentiment du Conseil général, mais je crois m'exprimer au nom de l'ensemble des élus de l'opération d'intérêt national, notre assentiment.

Une fois que je vous ai dit ça, c'est l'essentiel pour vous, et peut-être faudrait-il que je me taise. Pas pour vous, mais pour vous M. le directeur général, il y a « un mais », ou plus exactement il y a « deux mais ». Ces « deux mais » ne sont pas négligeables. Premièrement, si j'avais à noter votre copie - pardonnez-moi de le dire avec la sévérité du maître d'école que je ne suis pas - je mettrai en haut à gauche « insuffisant ». Vos 100 ha : c'est bien, mais on attend les 300. Si ce n'est qu'un projet de BTP - je le dis aussi à nos amis du BTP qui sont toujours les bienvenus - ce serait renouer avec une tradition historique regrettable, c'est celle où les Parisiens viennent ici en banlieue, dans la grande banlieue, chercher l'espace et les ressources naturelles dont ils ont besoin ; et cela n'est pas acceptable.

Nous ne sommes pas la réserve naturelle de je ne sais quel autre ensemble urbain, nous voulons participer - je le redis - au développement économique. C'est pourquoi nous encourageons, nous approuvons ce premier projet, cette première tranche, mais elle n'a de sens pour nous que si elle est dans un projet plus large, celui que j'évoquais tout à l'heure au titre de Confluence.

La deuxième remarque que je veux vous faire (le deuxième « mais »), naturellement ce projet ne peut s'inscrire que dans un accord harmonieux avec les nécessités qu'expriment les élus de la ville d'Achères qui auront à connaître les nuisances - car nuisances il y aura - qui doivent donc être minorées et qui ne peuvent être acceptées que si elles s'inscrivent dans ce qui fait l'honneur de la république, c'est-à-dire l'intérêt général. Je demanderai bien entendu aux Achérois et aux élus de soutenir ce projet à partir du moment où cette nécessité de service de l'intérêt général sera mise en œuvre. Donc, vous comprenez bien, M. le Directeur général, que vous pouvez compter sur tout l'appui du Conseil général, mais que les conditions que nous posons sont absolument nécessaires à la poursuite de notre objectif central. J'ai évoqué tout à l'heure pour taquiner mon ami Eddie AÏT les querelles de chiffres, nos 5000 emplois perdus, puis-je évoquer les 8000 emplois du port de Gennevilliers ? Vous comprenez bien, M. le Directeur général, que nous accueillerons avec bonheur les 500 que vous nous promettez, mais il manque un zéro, on n'est pas à l'échelle.

Et donc véritablement, je veux vous dire ce soir que nous attendons avec impatience un engagement dans la durée pour un projet, qui soit un grand projet, pour être à l'échelle du Grand Paris.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD :

Merci M. le Président. Je passe donc la parole à M. Dominique LEFEBVRE, Président de l'association Confluence notamment.

Dominique LEFEBVRE, Président de l'Association Confluence Seine Oise, Président de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise, Député du Val d'Oise :

M. le Préfet, M. le Président du Conseil général, mes chers collègues élus, M. le Président de la Commission du débat public, d'abord merci de me permettre de m'exprimer au début de cette réunion - processus que je connais bien puisque j'ai été il y a assez longtemps au titre des Maires de France membre de cette belle commission du débat public - qui apporte toujours au-delà des oppositions, des interrogations qui se manifestent dans les choix publics. Et merci d'avoir organisé aussi une réunion à Cergy à l'université où beaucoup s'exprimeront. Ce remerciement souligne une dimension importante du projet qui est soumis à notre discussion. Je partage pleinement les propos tenus par les deux précédents

intervenants, M. le Conseiller régional Eddie AÏT, M. le Président du Conseil général cher Pierre.

Je voudrais juste rappeler qu'effectivement nous avons, il y a plusieurs années à Cergy-Pontoise, initié une réflexion sur le secteur de la Confluence avec Philippe TAUTOU et son prédécesseur, parce qu'à l'échelle où nous devons aborder les projets dans le Grand Paris, dans cette partie du département, il nous est absolument indispensable aujourd'hui de modifier nos visions, nos manières de faire, nos manières de travailler ensemble, et dépasser en particulier ces limites administratives qui ne correspondent pas à la réalité de nos territoires. Et je veux dire tout de suite, puisque nous en avons souvent parlé avec Philippe, et je le dis à Pierre BÉDIER, quels que soient les choix qui seront faits dans les prochaines semaines et les prochains mois sur la structuration des intercommunalités ici et chez nous, même si sur le projet de l'association Confluence que nous avons créée avec l'agglomération de Cergy-Pontoise (ses 200 000 habitants, ses 100 000 emplois, son pôle de recherche et d'enseignement supérieur) avec Achères, avec Poissy, avec Conflans et la communauté des deux Rives de Seine, qui aurait pu d'ailleurs préfigurer une intercommunalité qui aurait eu sa cohérence de territoire à la conjonction entre le Grand Paris et l'axe Seine qui a été aussi au cœur de certains des projets que nous avons examinés à partir de 2009-2010.

Je voudrais simplement dire, et j'en profite car c'est la première fois qu'on peut le faire, je vois que les choses avancent notamment dans les Yvelines pour la création d'un grand pôle métropolitain : nous devons trouver des conditions dans lesquelles l'agglomération de Cergy-Pontoise et votre pôle métropolitain travailleront demain. Je veux que ce qui a été engagé puisse se trouver sous des formes dont nous trouverons les formules associatives ou juridiques.

Pour le reste, effectivement, comme ma qualité de député et membre de la commission des finances, donc très soucieux des conditions de croissance dans notre pays, nous sommes là pour le siècle qui vient sur un projet structurant, dont nous savons qu'il devra se faire dans le cadre de la transition énergétique du développement durable, dans le cadre de l'utilisation à l'échelle européenne des voies fluviales, et donc je me félicite effectivement comme vous, nous avons été nombreux à plaider pour que nous trouvions une solution pour le canal Seine Nord et ce projet qui peut se faire sans ce canal - on en avait parlé avec mon collègue Alexis ROUQUE d'une autre vie professionnelle - trouve encore plus sa nécessité à partir du moment où ce projet va redémarrer. On voit bien que pour l'Île-de-France, pour le pays, pour le développement de la voie fluviale, c'est un projet essentiel.

C'est un projet essentiel pour nos territoires, ce projet de 400 ha, dont le débat porte sur la première tranche (on sait pourquoi), le besoin est là, l'équilibre économique se trouve sur ce projet, l'extension suppose que soit réglés d'autres problèmes qui ont été évoqués dans le cadre de l'accord-cadre sur le contrat de développement du territoire de la confluence, ce sont les sujets d'infrastructures : infrastructures routières, infrastructures ferroviaires, déplacements des populations, création d'emplois, construction de logements. Nous le ferons à Cergy-Pontoise, les infrastructures doivent accompagner cela, il faut l'avoir en perspective et je le dis puisque dans le débat public, et on a déjà vu que parmi les opposants au projet de 100 ha il y a ceux qui disent qu'il ne faut pas faire le projet de 400 ha. Donc, là encore, en ma qualité de Président de Cergy-Pontoise et Président de l'association Confluence, je confirme que pour nous c'est bien dans une démarche de long terme sur l'intégralité du projet qu'il faut réfléchir, cela amène à raisonner sur la première partie du projet, cela amène à savoir ce que sont les problèmes à traiter devant nous, et je crois qu'ils sont traitables, essentiellement sur la question des infrastructures.

Je partage aussi, et nous vous apporterons notre contribution, puisque nous avons une compétence et des atouts en matière d'aménagement et de développement urbains pour faire en sorte que sur les communes qui seront impactées par l'ensemble de ce projet, d'abord Achères aujourd'hui, plus tard Conflans, le travail se fasse pour que ce soient d'abord des atouts pour cette ville. Puis, il faut - et c'est la réflexion que l'on apportera - que ce soit un atout pour l'ensemble de ce territoire. Ce que Cergy-Pontoise apportera à ce grand projet important pour la vallée de la Seine, M. le Délégué interministériel, mais également pour le Grand Paris, par cette fonction territoriale de rotule, c'est sa capacité d'ingénierie, c'est son pôle universitaire et de recherche, c'est sa capacité de développement économique. Bien évidemment, nous pensons que ce sera un atout pour Cergy-Pontoise d'avoir demain cette plateforme modale. Nous pensons que nous avons des compétences qui permettront d'enrichir en emploi, je partage aussi l'avis du Président BÉDIER et en valeur ajoutée des activités qui feront que sur le long terme ce projet structurant animera sur le territoire.

Comme je ne veux pas être plus long, il est vrai que lorsque nous avons des enjeux de développement territorial et des enjeux de développement économique, il nous faut des projets structurants. Là, nous avons dans ce territoire, pour confondre les pôles existants, besoin d'un équipement structurant comme ce port. Nous aurons besoin d'infrastructures structurantes. Nous avons porté ensemble, et de manière totalement partisane, toujours les mêmes messages, notamment lors du débat public sur la ligne nouvelle Paris Normandie. Nous avons plaidé ensemble pour que soit inscrite l'idée d'une gare Confluence et nous connaissons très bien - je le dis pour ceux qui s'inquiètent du projet de 400 ha et notre capacité à le développer - le cahier des charges, les conditions d'insertion dans l'environnement, les conditions de développement des infrastructures. Pour en avoir, et j'en terminerai par là, discuté à l'époque avec le Ministre en charge à ce moment-là Frédéric CUVILLIER, nous savons très bien que ce n'est pas aujourd'hui que se posent ces questions, même si certaines d'entre elles sont récurrentes, qu'elles se poseront demain et que le phasage du projet proposé nous permet de travailler dans la durée, mais en ayant – et je reconclus par là, pour appuyer une nouvelle fois les propos du président BÉDIER - un objectif à long terme d'avoir un pôle économique structurant dont nous tirerons tous bénéfices. Merci.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD :

Merci M. LEFEBVRE. Merci aux trois personnalités qui viennent de s'exprimer, que nous avons invitées à s'exprimer en raison de leur autorité, de tous ceux qu'ils représentent et leurs mandats. Le principe d'équivalence que j'évoquais tout à l'heure valant pour le débat qui va s'ouvrir après la présentation par le maître d'ouvrage, M. ROUQUE, je vous passe la parole.

Alexis ROUQUE, Directeur général de Ports de Paris :

Merci M. Le Président, M. le Préfet, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, merci d'être présents aussi nombreux ce soir. Tout à l'heure, à 19h45, nous regardions nos montres et la salle qui était assez vide, nous étions un peu inquiets et je vois qu'avec le temps, la salle s'est remplie. Ce projet suscite de la curiosité, de l'attention, de l'envie, de l'attente ; c'est l'objet de la présentation de Ports de Paris ce soir. J'espère que nous serons au rendez-vous, que nous pourrons répondre à vos questions et exposer le plus clairement possible le contenu et l'étendue de ce projet.

Je suis Alexis ROUQUE, le directeur de Ports de Paris. Je pense qu'avant de vous parler du projet, il faut d'abord vous parler de nous. Qui sommes-nous ? On ne sait

pas nécessairement ce qu'est Ports de Paris, cela peut apparaître comme un établissement lointain parisien. En fait, Ports de Paris est un établissement public de l'État. En réalité, l'État est minoritaire à son conseil d'administration. Les décideurs sont aussi les collectivités locales, des représentants des entreprises, des personnes qualifiées. Donc, c'est une gouvernance assez ouverte et une décision qui n'appartient pas seulement à l'État.

Ports de Paris est aussi un établissement compétent sur l'Île-de-France. On travaille de plus en plus avec les ports normands (Le Havre et Rouen), raison pour laquelle notre appellation est HAROPA, mais notre champ de compétences c'est l'Île-de-France.

Ports de Paris est aussi un établissement à taille humaine : 200 salariés.

C'est notre premier débat public, donc il revêt une importance particulière pour nous, et ce sera une grande étape dans l'histoire de notre établissement.

Dernière caractéristique, Ports de Paris est un établissement qui va bien financièrement. En disant cela, je vois les élus ouvrir de grands yeux. C'est un établissement rentable, qui peut supporter des projets d'investissement cofinancés avec d'autres. Nous avons la capacité de proposer des projets de qualité.

Ports de Paris a trois métiers, sur lesquels je vais insister, puisque nous les retrouverons dans l'explication du projet que je vais évoquer ensuite.

Premier métier : créer, aménager et entretenir des ports, des terre-pleins, des quais, des darses, des bassins intérieurs. Nous avons 70 installations portuaires en Île-de-France. Nous avons hérité de l'histoire, beaucoup d'entre elles ont été réalisées avant la création du Port. Cela veut dire que l'on se projette à long terme : le temps de l'aménageur, on réfléchit à 10, 20 ou 30 ans, raison pour laquelle il est important d'avoir un débat public car il faut avoir une vision à long terme, et je rejoins tout à fait les propos des élus.

Deuxième métier : exploiter les ports. Nous intervenons dans la durée pour nous assurer de la qualité de l'exploitation, de l'entretien, de la sécurité des ports. Cela signifie que si l'on fait un port dans un territoire, dans 3, 5 ou 10 ans, nous serons encore là, face à vous et à côté de vous, pour répondre de la qualité de l'exploitation de ce port.

Troisième métier : transférer, reporter des marchandises du routier vers le fluvial et le ferroviaire. C'est notre cœur de métier, notre raison d'être, notre mission ; c'est ce que nous essayons de faire à travers des projets, comme Port Seine-Métropole Ouest.

Nous essayons de mettre ces trois expertises au service d'une ambition : apporter des réponses. Souvent, et nous n'allons pas le nier, lorsque nous allons dans les territoires et que nous discutons avec les élus, un port apparaît souvent comme une source de difficultés. Notre volonté c'est de démontrer qu'un port n'est pas un problème, mais d'abord une solution, une réponse à des enjeux d'un territoire. Pour pouvoir apporter des réponses à un territoire, il faut pouvoir l'écouter, le connaître, dialoguer et concerter ; c'est devenu un peu notre seconde nature. Il faut bien reconnaître que cela n'a pas toujours été le cas, mais nous avons vraiment pris le pas et nous souhaitons vraiment partager au maximum les enjeux portuaires avec un maximum de personnes. C'est en ce sens que nous avons choisi de saisir la Commission nationale du débat public. Nous n'étions pas obligés de le faire juridiquement, nous aurions pu conduire notre projet s'en saisir la CNDP, mais nous avons décidé de le faire car nous avons considéré que notre projet était situé dans

une zone sensible. On a évoqué tout à l'heure les meurtrissures, un héritage du passé dont on est pleinement conscient, il faut les mettre sur la table et en parler.

Ce projet comporte de nombreux enjeux : une dimension environnementale (je renvoie aux quatre objectifs évoqués par Eddie AïT), la nécessité de faire un projet bien inséré dans la ville, respectueux de l'environnement, bien inséré dans le paysage, un projet qui trouve sa place dans les infrastructures du territoire ; cela fait aussi partie de nos missions.

C'est ce qui nous conduit à vous présenter ce soir de ce projet Port Seine-Métropole Ouest, donc un port d'une centaine d'hectares, orienté sur le BTP, sur cette partie ouest de la Plaine d'Achères, pour répondre à des besoins de la confluence de la Seine et de l'Oise, car c'est votre intérêt immédiat mais aussi pour répondre à des enjeux un peu plus larges à l'échelle de la métropole.

Ce port et ce débat public ont une histoire, ils ne sortent pas tout chaud du four, nous avons hérité de nos prédécesseurs une réflexion autour de ce que l'on pourrait faire à cette confluence de la Seine et de l'Oise. Depuis longtemps, nous avons identifié des caractéristiques qui font que l'idée du Port vient presque naturellement. Nous sommes à la croisée de la Seine à grand gabarit et de l'Oise. Nous avons du terrain disponible, une bonne desserte ferroviaire, une carrière dont l'exploitation a commencé. Tous ces paramètres nous laissent à penser que l'on pourrait faire un port. Nous avons besoin de ports en Île-de-France pour reporter des marchandises sur le fleuve.

Je fais juste une parenthèse en parlant de disponibilités foncières. Soyez rassurés, nous avons bien présent à l'esprit le fait que sur ce territoire il y a aussi des habitants, des entreprises, des bateaux logements, nous ne les oublions pas et nous les intégrons complètement dans notre réflexion.

L'identité portuaire de ce territoire s'étend aussi jusque dans l'identité des communes. Achères a un passé cheminot. Andrésy, Conflans ont un passé et une actualité batelière. C'est important aussi pour nous d'arriver dans les territoires où l'on sait que l'on va parler à des gens qui nous comprennent, car ils savent ce qu'est le transport.

Tout cela fait une opportunité de faire un port.

La réflexion est engagée de longue date sur un port d'une centaine d'hectares, c'est à peu près le périmètre de Port Seine-Métropole Ouest. Avec le temps, une autre réflexion est venue se greffer dessus, celle des architectes du Grand Paris qui suggéraient d'ouvrir nos horizons, Le Havre étant la porte maritime de Paris, il faudrait avoir en complément du Havre une grande zone logistique à la confluence de la Seine et de l'Oise, non plus à l'Ouest de la RN184, mais à l'Est.

Nous avons travaillé sur ce projet de 400 ha avec deux composantes : une composante BTP et une composante logistique. Nous avons avancé dans cette réflexion concertée avec les élus locaux en 2011-2012. Au bout du processus, nous nous sommes rendu compte qu'en réalité nous avons vraiment deux projets différents : un projet à l'Ouest centré sur le BTP autour de l'exploitation de la carrière, puisqu'il y avait 14 millions de tonnes de granulats à sortir. En revanche, à l'Est, je crois que faire une zone logistique à cet endroit-là nécessite une contrainte à lever, une contrainte à desserrer, un préalable à remplir : avoir une desserte routière nous permettant de faire ce port. Cette desserte n'existe pas aujourd'hui, elle n'est pas suffisante. Si je faisais un port de 300 ha dans les conditions actuelles, je n'aurais pas de clients et si je n'ai pas de clients, je ne peux pas le financer.

À ce stade, je sais apporter au débat public un projet sur 100 ha de 110 Millions d'euros sur ce territoire de la confluence sur les trois communes d'Achères, de Conflans et d'Andrésy. Je ne dis pas ce que sera l'avenir de ce port, ce n'est pas moi qui suis responsable de la desserte routière de ce territoire.

J'entendais tout à l'heure « vous allez nous faire un nouveau Rotterdam », pas du tout car cette partie est centrée sur le BTP. Inversement, j'ai entendu quelqu'un demander quand nous ferions les 400 ha ? Je fais écho à ce que disaient les élus locaux. Je suis un peu entre les deux, je sais ce que le Port est capable de vous proposer aujourd'hui comme axe de développement.

Après avoir dit que l'on pouvait faire un port sur ce territoire-là, il faut s'interroger sur son opportunité. C'est un investissement de 110 millions d'euros, c'est globalement de l'argent public qu'il faut sagement investir. Notre point de vue étant que le port peut apporter des réponses à un sujet qui vous est posé aujourd'hui, il comporte un gisement de 14 millions de tonnes de granulat, il a déjà commencé à être exploité, il y a déjà cette carrière de lancée peut-être qu'un jour de l'autre côté de la RN184 il y aura aussi l'exploitation d'un autre gisement.

Cette carrière pose trois défis :

L'exploitation : comment acheminer les mouvements de matériaux ou de marchandises plutôt par le fleuve que par la route ? C'est notre premier métier. L'idée poursuivie à travers ce projet consiste - à partir du moment où l'on fait un port, on fait un bassin intérieur - à mettre un maximum de matériaux de construction sur des péniches pour quitter la zone ; inversement, mettre un maximum de marchandises sur des péniches pour revenir dans la zone. Cela permet de réduire le nombre de camions sur cette zone.

L'aménagement : une fois qu'on a creusé et remblayé, comment réaménager ? Quelle sorte de paysage va-t-on construire sur ce territoire ? Et là intervient notre deuxième mission d'aménageur. Nous prétendons, et j'espère que vous partagerez cette opinion, que nous avons un savoir-faire. Nous savons faire des ports de nouvelle génération. Qu'est-ce qu'un port de nouvelle génération ? C'est un port dont on essaie de faire un quartier d'une ville, un morceau d'une ville intégré dans son territoire, respectueux de la biodiversité, respectueux des continuités écologiques. J'ai bien entendu les appels des différents élus qui viennent de prendre la parole. Nous en sommes vraiment conscients et c'est notre métier. Nous considérons que nous savons le faire ; c'est ce que nous allons essayer de partager avec vous.

Que fait-on une fois que l'on a réaménagé la plaine ? Quel type d'activité va-t-on implanter ? Notre proposition consiste à faire venir des entreprises qui tournent autour du secteur du BTP. Le point de départ du projet, c'est évidemment l'exploitation d'une carrière mais autour de cela on peut avoir toute une activité déclinée à partir de cette production : béton prêt à l'emploi, voussoirs pour les tunnels du Grand Paris, préparation de ce qui servira à construire les 70 000 logements dont on a tous besoin.

Tels sont nos objectifs avec ce projet, je vais laisser maintenant Étienne DEREU vous en expliquer le contenu. Nous serons évidemment à votre disposition complète non seulement dans cette réunion mais lors des sept suivantes, pour répondre à toutes vos questions.

(Applaudissements.)

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

Bonsoir à tous, effectivement, je vais vous présenter les éléments relatifs au contenu du projet qui vous est proposé à l'occasion de ce débat public.

Ce projet représente une plateforme de 100 ha. L'aménagement proposé est décomposé selon la répartition suivante : environ 50 % de ces 100 ha seraient donc dédiés aux activités économiques et le reste se décomposerait en trois gros blocs : tout ce qui a trait aux accès routiers et ferroviaires, aux espaces verts déterminants dans leur surface, à une darse (bassin intérieur).

Cette darse est située au cœur de port. Le fait que la darse et les infrastructures fluviales qui l'accompagnent soient en cœur de port, c'est un des éléments déterminants du projet, déjà car cela permet de concentrer les activités économiques, les transbordements et les chargements au cœur du port. On a parlé de nuisances, effectivement l'une des premières garanties que l'on peut donner, c'est de s'assurer que les activités économiques sont bien au cœur du port et que par conséquent dans le périmètre extérieur, notamment sur les berges, on soit en mesure de rendre ces espaces à la nature, aux espaces végétalisés.

Cette darse, élément déterminant, représente une surface importante pour réaliser les transbordements pour des activités de construction et de travaux publics. Un port qui est orienté pour des activités de construction et de travaux publics, avec un effet de la carrière présente et des activités périphériques qui se développent, c'est en fait un véritable catalyseur du développement économique dans ce type d'activités dans le secteur du BTP.

Nous sommes bien sensibles à la nécessité de travailler, et je pense que le débat public permettra de le faire, sur les potentialités de développement économique autour de ce secteur des travaux publics. J'insiste sur le choix du débat public, et celui que vous est présenté ici du secteur du BTP n'est pas un choix artificiel, d'une part c'est un besoin et d'autre part c'est aussi une garantie. Les travaux publics, et les granulats de façon générale, les activités liées aux besoins du Grand Paris en matière de construction, sont des activités qui utilisent dès à présent massivement les modes massifiés : la voie d'eau et les voies ferrées.

Donc, le choix proposé qui est celui d'un port orienté vers les activités de construction et de travaux publics, offre précisément cette garantie et par ailleurs une potentialité de développement économique importante sur des activités d'extraction, de transformation, de valorisation et aussi des activités connexes qui sont plus en lien avec la ville, des activités d'interface de services (location de matériel, bureaux, ateliers, laboratoires) ou de négoce dans les produits de construction.

Un port effectivement orienté vers la construction de travaux publics pour être un catalyseur du développement économique.

Nous souhaitons nous engager aujourd'hui sur ce point : un port de nouvelle génération. Le Président de la commission particulière en a parlé, je vais me permettre d'en faire un petit focus, qu'est-ce que pour nous un port de nouvelle génération ? En réalité, trois choses : un port que l'on souhaite concerté avec les acteurs locaux. Pour nous, le fait d'avoir saisi nous-mêmes la Commission nationale du débat public, c'est un premier signe de notre souhait de travailler avec les partenaires locaux sur le développement du projet. C'est concerter au stade d'un débat public, mais à tous les stades d'avancées d'un projet, si effectivement il prospère, y compris, le cas échéant, pendant l'exploitation du port s'il se fait.

Donc, un port concerté, également un port intégré dans son paysage, dans son environnement. C'est un sujet important et le fait que nous soyons là dans la conception d'un projet, intégrer dès le début cette perspective d'intégration dans le paysage est un point important. En s'y prenant très tôt, on a plus de chance de réaliser des aménagements de qualité.

Troisième point caractéristique d'un port de nouvelle génération, c'est l'ouverture à la ville. Ce sujet a été évoqué, je pense qu'il s'agira pour nous de montrer ce que nous sommes déjà capables de faire, et aussi d'entendre les recommandations, observations, propositions que le territoire pourrait faire à l'occasion des démarches de concertation.

Un dernier petit point sur le port de nouvelle génération, il a été cité par le Président de la commission particulière, Ports de Paris a un réseau de ports avec des plateformes. Le port de Gennevilliers est une plateforme qui a été conçue en 1910, on peut constater que c'est un port de génération ancienne. Il n'est pas conçu pour limiter particulièrement les nuisances, des activités du port de Gennevilliers sont sur la Seine avec un risque de nuisances vis-à-vis des riverains en face. C'est ainsi que cela a été conçu à l'époque.

Un deuxième exemple, peut-être plus récent, le port de Limay qui date des années 70. Il a justement déjà résolu un certain nombre de problèmes, et sur les questions d'insertion paysagère de nombreuses améliorations ont été faites, tout simplement car les concepteurs avaient tiré parti des expériences, mais il manquait encore clairement la notion d'ouverture à la ville. Ce point est déterminant.

Donc, Port Seine-Métropole Ouest, c'est pour nous l'occasion de développer effectivement un projet qui tire parti de cette expérience et des recommandations de tous les partenaires.

Concernant la notion d'accessibilité aux habitants, dès à présent nous avons essayé de travailler assez largement sur le sujet. Pour nous, cela peut se traduire par différentes actions, différents dispositifs. Le premier, sujet très consensuel, car de nombreux partenaires territoriaux mettent en œuvre ce type de dispositifs, concerne les berges rendues aux habitants, aux promeneurs, aux riverains, aux modes doux, donc des berges qui sont réhabilitées, renaturées, revitalisées. Le fait d'avoir une darse intérieure permet précisément d'avoir sur le périmètre extérieur en bord de Seine une promenade continue végétalisée et nous avons d'ailleurs prévu une passerelle qui enjamberait la darse pour assurer la continuité complète.

C'est également un port dont la conception se ferait en articulation avec les projets de la ville, donc un travail partenarial important doit être mené, il a commencé et doit se poursuivre dans les infrastructures, dans les conditions de desserte. Par exemple, on sait qu'actuellement les habitants d'Achères n'ont pas réellement de solution simple pour rejoindre la Seine et précisément le port pourrait être l'occasion de donner des solutions aux riverains pour rejoindre la Seine et donc ces circulations douces.

Enfin, un point important que l'on essaie d'avoir dans nos autres plateformes : un centre de ville, un pôle d'accueil d'interface qui pourrait se trouver en cœur de port, au fond de la darse, à l'interface entre des services qui pourraient être rendus aux usagers du port mais également aux riverains qui pourraient venir avec une logistique de bars, un accueil qui permettrait d'avoir des échanges entre la population et le port.

C'était la notion d'accessibilité du port aux riverains que nous envisageons et que nous vous proposons.

Un élément supplémentaire, déjà cité : les investissements. Le projet, tel qu'on le conçoit, s'élève à 110 millions d'euros. C'est un projet porté par Ports de Paris, maître d'ouvrage. Dès à présent, les études sont cofinancées par l'union européenne et l'Île-de-France, c'est donc un sujet partenarial. Nous souhaitons poursuivre dans cette dynamique.

Je vais maintenant essayer de présenter de façon plus concrète le démarrage, le développement du projet tel qu'on peut l'envisager. Il ne faut pas oublier que le projet se construit au fil de l'exploitation d'une carrière à l'Ouest et dont la fin d'exploitation est prévue autour des années 2040. C'est un horizon relativement lointain.

Le projet que l'on vous propose est un projet qui se développe au gré de l'exploitation de la carrière, raison pour laquelle pour la présentation du projet, je vous propose de fonctionner avec deux focus, un en 2025 qui est un horizon sur lequel on se projette assez bien et un en 2040.

En 2025, que verrait-on au moment du développement du Port Seine-Métropole Ouest ?

- Cette première partie qui correspond aux terrains qui ont été libérés par la carrière.
- Le démarrage de la darse largement creusée avec les premières infrastructures fluviales, des berges déjà renaturées et déjà rendues à la population.
- La garantie d'une exploitation de la carrière respectueuse de l'environnement, avec la darse l'évacuation des granulats issus de la carrière mais également le remblaiement se ferait grâce aux infrastructures portuaires et au cœur de port précisément pour éviter les nuisances.

Il faut être conscient que l'exploitation de la carrière Ouest peut représenter en tonnage transporté par le bateau jusqu'à 500 000 tonnes par an, ces tonnages substantiels seraient reportés de la route vers l'usage du fleuve et de la voie d'eau. Cela représente effectivement une diminution du nombre de camions sur les routes du réseau local.

Je précise que l'on s'était fixé, comme un objectif important et même déterminant du projet, le fait que le projet n'ait pas d'incidence sur le réseau routier local saturé qu'on connaît.

Le développement des activités économiques, que j'ai pu citer, c'est-à-dire l'extraction, la transformation, la valorisation, aura commencé à générer des emplois bien entendu. Par ailleurs, les travaux de réalisation des infrastructures génèrent en eux-mêmes des emplois pendant la durée du chantier à hauteur d'environ 140 emplois par an.

En 2025, nous avons obtenu avec des simulations, et c'est une hypothèse minimale centrée sur l'exploitation de la carrière Ouest le chiffre de - 65 camions par jour sur le réseau routier local en tenant seulement compte de l'exploitation de la carrière à l'Ouest.

Comment calcule-t-on ce chiffre ? Cette diminution se calcule en comparant l'écart existant entre le trafic de poids lourds qui exploitent la carrière Ouest sans infrastructures fluviales et avec le port. On obtient naturellement une diminution du nombre de camions alors même qu'on a par ailleurs un développement des activités économiques.

On peut noter qu'en incluant l'exploitation de la carrière de l'Ouest cumulée à celle d'une éventuelle exploitation de l'Est, nous pourrions obtenir le chiffre de 450 camions par jour en moins sur le réseau routier local en 2025. On le signale car on considère que le démarrage d'exploitation de la carrière à l'Est est assez plausible au vu des besoins futurs du Grand Paris d'ici une dizaine d'années, sous réserve de la réalisation d'une enquête publique adéquate et spécifique sur ce sujet.

Si l'on se fonde maintenant sur ce que serait le port en 2040, c'est-à-dire à la fin de l'exploitation de la carrière à l'Ouest, qu'aurait-on ?

- Une plateforme économique pérenne, point déterminant, avec un développement économique qui aura atteint son régime de croisière avec des infrastructures portuaires, fluviales, ferroviaires, finalisées.
- Une végétalisation mature avec un territoire couvert par les espaces verts et naturels d'un peu plus de 15 % de l'ensemble du périmètre du projet.
- Bien entendu, on aurait un nombre d'emplois compris entre 500 et 1000. Nous connaissons ces chiffres car nous avons des plateformes actuelles qui font du BTP et nous avons agi par ratios. Ce sont des chiffres prudentiels que l'on affiche pour des raisons évidentes.
- Enfin, la possibilité d'un développement du trafic ferroviaire supplémentaire. Comme la carrière aura terminé son exploitation et que les activités économiques du site se seront pérennisées, elles pourront utiliser la voie ferrée comme cela se fait déjà très largement sur le port de Limay, à hauteur d'un à deux trains par jour justement pour assurer la continuité des activités économiques.

En 2040, l'ensemble des aspects présentés en matière d'ouverture au public, par exemple le centre de vie, sera réalisé. Effectivement, on aura bien le port tel qu'il a pu vous être présenté dans son ensemble.

Les engagements de Ports de Paris sur le projet présenté.

Ports de Paris a souhaité faire certifier sa démarche d'élaboration de port par un système connu en matière environnementale : l'ISO 14001, référence qui nous engage à réaliser l'ensemble des démarches, à tenir nos engagements, à respecter la réglementation, à assurer les conditions d'un port de nouvelle génération.

Quels sont ces engagements ?

- Une concertation continue,
- Une intégration environnementale et paysagère en amont,
- Une action en faveur du report modal très régulièrement,
- La garantie d'une exploitation de qualité, si la conclusion du débat allait vers la poursuite, parce que l'opportunité du port était convenue. Le port est présent dans la durée, il est certifié déjà ISO 14000 sur le port de Gennevilliers, il l'étendrait dans le cas de l'exploitation pour le Port Seine-Métropole Ouest.

Calendrier (si le débat public concluait à la nécessité de poursuivre)

- 2017 : réalisation d'une enquête publique
- 2018 : premiers travaux
- 2020 : premiers équipements portuaires (date correspondant à la montée en puissance des besoins réels de construction de logements et d'infrastructures du Grand Paris)

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD :

Je vous remercie, nous allons donc ouvrir le débat. Quelques petits rappels, lorsque vous voulez intervenir, merci de lever la main, les hôtesse vous passeront le micro. Les interventions sans micro ne sont pas enregistrées et ne peuvent donc pas être transcrites. Par ailleurs, merci de vous présenter et enfin, ne prévoyez pas des interventions de plus de 3 mn, pour laisser un maximum de personnes s'exprimer.

Je prends quelques questions avant de revenir vers le maître d'ouvrage pour lui demander de répondre.

Sylvain LE PREVOST, Poissy :

En tant que Pisciacais, je suis intéressé au premier chef par les accès à Poissy et aux environs. La RD30 et la RN184 sont des axes saturés aux heures de pointe. Qu'est-il prévu à ce niveau-là et particulièrement sur le monstre du Loch Ness, l'A104 toujours en attente ? Je remercie les intervenants de bien vouloir nous informer sur ce sujet.

La première phase est intéressante, mais il y a aussi l'extension, car pour moi 2025, c'est demain matin, 2040 me paraît quelque chose de plus plausible et de plus intéressant pour la discussion de fond.

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

J'ai deux questions, une première technique sur le fonctionnement de ce port une fois la carrière achevée sur Achères.

J'ai bien compris que dans une première phase, le port de Seine métropole Ouest utiliserait essentiellement les granulats de la carrière en cours d'exploitation. Par contre, j'ai du mal à comprendre comment des granulats d'autres carrières situées le long de la Seine pourraient venir ici pour être transbordés à nouveau ou transformés. Je vois mal la gestion de ce trafic intermédiaire. Et je vois mal une noria de camions partir d'immenses centrales à béton ici à Achères pour se rendre dans toute la région parisienne.

Ma deuxième question est plus d'ordre financier. Le seul chiffre présenté indique un investissement de 110 millions d'euros. Je crois que Ports de Paris malheureusement n'a pas beaucoup de fonds propres, et je ne pense pas que l'État soit dans une stature pour gonfler énormément ces fonds propres dans les prochaines années, cela veut dire qu'il sera fait recours à l'emprunt.

Qui dit emprunt dit remboursement, sauf si l'on est l'État et qu'on peut se permettre, comme le fait actuellement l'État français, de faire du roll-over systématique voire d'augmenter l'endettement. J'espère lorsqu'on fait un projet nouveau qu'on estime son plan de remboursement. Je n'ai aucune information sur le cash-flow généré par cette activité et comment ce cash-flow permet de rembourser les emprunts ?

Je ne demande pas des chiffres précis ce soir, mais il serait utile que la Commission puisse nous fournir ultérieurement un business plan sur ce projet.

Hugues RIBAUT, Maire d'Andrésey :

Je m'exprime comme Maire d'Andrésey, et j'entends beaucoup parler d'autres villes, mais Andrésey est assez peu citée. Je voudrais rappeler que dans tous les débats que nous avons eus depuis plusieurs années, bien avant que ce débat public soit lancé, et je vous en remercie tous, Ports de Paris et la Commission, la rive gauche de la Seine, c'est Andrésey.

Récemment, nous avons vu apparaître, et merci à Ports de Paris, que la rive gauche était prise en compte dans le projet. Par contre, nous avons été sérieusement étonnés par le fait que malgré tout ce que nous avons pu dire, tous les projets que nous avons pu présenter, on ait mis qu'un trait vert, même si c'est une belle chose d'aménager des berges et des promenades, que nous approuvons. Nous avons souhaité avoir ce type de développement dans le cadre d'une requalification de l'urbanisation avec effectivement la mise en valeur des promenades de Seine.

C'était aussi la liaison entre Conflans-Sainte-Honorine, qui s'exprimera de son côté, qui est urbanisée, et l'aval de l'écluse, du barrage qui est toujours sur Andrésey et qui est urbanisé.

Donc, c'est voir apparaître un trait vert comme un coup de Stabilo sans avoir pris en compte les aménagements ou les requalifications urbaines, que nous souhaitons effectivement dans ce projet.

Bien évidemment, il n'y a pas de problème sur le plan économique. Nous sommes tout à fait d'accord avec les propos du représentant du Président de la région ou du Président du Conseil général, il n'y a aucune remise en cause.

Et plus dans la liaison avec le maire d'Achères, M. HONORÉ, nous souhaitons travailler ardemment à cette liaison que vous souhaitez, que vous présentez avec la ville, et j'aimerais dire les villes d'Achères et d'Andrésey, sur la liaison du port par rapport à la plaine dite d'Achères, encore une fois qui inclut la rive gauche d'Andrésey. À ce titre, qu'il y ait non seulement un travail en termes d'études mais en termes d'intégration de l'aménagement de la plaine de loisirs, et si possible d'un port de plaisance. Nous l'avons dit à maintes reprises dans toutes les réunions que nous avons pu avoir, je l'ai dit en tant que maire d'Andrésey, je l'ai dit au titre des travaux sur la confluence Seine et Oise, je l'ai dit au titre de Président de l'agence d'urbanisme de la Seine aval, qu'il est important aussi, si l'on veut ouvrir sur la ville, si l'on veut intégrer le port dans son environnement, il est très important qu'on puisse ouvrir les études et les contributions à la réalisation de la plaine de loisirs et d'un port de plaisance.

Je rappellerai quand même, en faisant une parenthèse, qu'on entend beaucoup parler du port de Triel aujourd'hui, de demandes probablement justifiées de conserver la plaisance sur notre territoire, et que peut-être l'une des solutions qui peut-être vous enlèverait une épine du pied du port de Triel, M. ROUQUE, serait de créer un port de plaisance. J'avance cette suggestion ce soir, mais je pense qu'il s'agit d'une proposition intéressante.

En d'autres termes, si l'on veut régler l'insertion dans l'environnement, l'impact sur la ville d'Andrésey, pour ne parler que d'Andrésey, il faut traiter la rive gauche mais également dans une requalification complète y compris urbaine, car c'est aussi l'écran par rapport à la rive droite d'Andrésey, les coteaux d'Andrésey. De mon point de vue, c'est totalement oublié aujourd'hui.

Voilà ce que je voulais vous dire dans cette réunion d'ouverture, j'aurai l'occasion de m'exprimer dans les réunions thématiques, plus précisément sur l'environnement et surtout à Andrésey où je vous invite à venir très nombreux le 18 novembre.

Michel GAILLARD :

Merci. M. ROUQUE ou M. DEREU.

Alexis ROUQUE :

Concernant l'accès routier, précisément nous avons choisi l'orientation sur le BTP, car c'est un secteur économique qui peut utiliser massivement autre chose que la route. Si l'on ne fait pas le port, on a quand même déjà la carrière, c'est-à-dire que d'ores et déjà l'exploitation de la carrière, qui a été autorisée en 2009 et qui va continuer jusqu'en 2035, se fait pour une petite partie par le fleuve, mais elle se fait aussi pour une majeure partie par la route. Le fait de faire un port nous permet précisément de réduire l'impact de l'exploitation de la carrière sur la circulation routière. C'est précisément parce qu'on fait un port qu'on peut mettre plus de matériaux de construction sur des péniches, on mettra plus de remblais comme la

terre qu'on aura sortie quand on aura creusé les tunnels du réseau du Grand Paris Express. Tout cela peut transiter par la voie fluviale plutôt que par camions pour réaménager cette carrière.

La réalisation du port permet de concilier l'exploitation de la carrière, qui est importante, car c'est une ressource pour la Ville d'Achères, et donc autant d'impôts locaux en moins, je parle sous votre contrôle M. le Maire. C'est donc une richesse pour ce territoire.

Il y a une conséquence sur la circulation routière, si on fait le port, on limite le problème routier.

Quel impact sur l'A104 ?

On a vraiment essayé de concevoir le Port ouest comme un port qui n'a besoin d'aucune autre infrastructure. Il peut se porter tout seul. Si le canal Seine Nord se fait, c'est mieux et cela peut nous donner un peu plus de trafic, mais nous n'en avons pas besoin. Pour fonctionner, nous n'en avons pas besoin pour avoir un projet qui soit d'ores et déjà rentable.

Si l'A104 ou autre chose (je ne suis pas le porteur de ce projet routier, le maître d'ouvrage de cette solution routière) devait se faire un jour, elle ouvrirait la possibilité de faire autre chose à l'Est. Cela ne veut pas dire qu'on le ferait. Pour pouvoir faire autre chose, il faudrait faire un deuxième débat public. Ce n'est pas parce qu'on discute aujourd'hui de la partie Ouest que c'est un chèque en blanc pour Ports de Paris pour faire non pas 100 ha mais 400 ha. Il y aurait une deuxième étape, un deuxième débat public. Je tiens à bien le préciser.

Dans ce deuxième débat public, on discuterait de la pertinence du projet, de son mode de financement et on retomberait sur des interrogations du type « fait-on un deuxième Rotterdam ? ». Ce sont des sujets qui mériteraient à ce moment-là d'être posés.

Aujourd'hui, le projet qui vous est proposé n'a pas besoin d'autres investissements que lui-même pour pouvoir fonctionner et apporter une solution. Nous aurons certainement l'occasion de revenir sur ce sujet.

Que se passe-t-il pour les autres carrières et quid du financement ? Si la partie Est, celle concernant le territoire de Saint-Germain-en-Laye, devait être mise en exploitation, Port Seine-Métropole Ouest serait complètement indiqué pour pouvoir répondre à l'enjeu de la circulation routière. La partie Est représente 24 millions de tonnes. Une carrière vient d'obtenir un avis favorable du Commissaire enquêteur à Triel, elle fait 3 millions de tonnes. Cela vous donne une idée de l'importance du gisement de granulats.

Si elle devait être mise en exploitation, on peut fonctionner avec un système soit d'une voie dédiée qui permet de rejoindre le Port Ouest, soit d'une bande transporteuse. Ce dispositif existe dans beaucoup d'autres ports et d'autres carrières. On n'a pas tellement d'inquiétude sur la capacité à faire transiter, si jamais cela devait être fait, on a des solutions techniques pour transporter des marchandises, des matériaux de construction jusque sur le Port Ouest, et à ce moment-là cela peut partir par le fleuve. Inversement, ce qui viendrait remplir la carrière pourrait aussi venir par le fleuve.

Vous disiez que l'on ne fera pas des centrales à béton pour aller faire des immeubles dans Paris, je partage complètement votre opinion. Le béton prêt à l'emploi est fabriqué, versé dans une toupie qui tourne, mais si elle tourne trop longtemps le béton se fige, après il faut mettre du sucre dedans, vous pouvez donc avoir du sucre dans votre béton, mais ce n'est pas bon ! Le rayon d'action d'une toupie est

d'environ 45 minutes et 10 km. Si l'on faisait des centrales à béton sur le Port Ouest, ce serait pour des besoins locaux, pour les besoins de construction de logements dans le périmètre du port. En fait, l'idée consiste à mettre les matériaux de construction dont on a besoin pour faire ce béton (ciment, eau, cailloux, sable), en prenant le sable et les cailloux dans le sous-sol de cette plaine et de l'emmener où l'on en a besoin, dès lors que c'est en bord à voie d'eau. Si cela doit aller au-delà, ce sont des matières premières qui circulent.

Concernant le financement, Ports de Paris ne reçoit aucune subvention de la part de l'État. L'État a donné 1 000 ha de foncier à Ports de Paris, patrimoine qu'il doit faire fructifier et dégager des ressources pour faire de l'investissement en Ile-de-France. Avec ces 1 000 ha de foncier, bon an mal, on dégagne à peu près 40 millions d'euros sur un chiffre d'affaires de 90 millions d'euros, c'est une belle performance économique.

Avec ces 40 millions d'euros, on fait déjà de l'investissement. Nous ne sommes pas très endettés. Donc, nous avons la capacité à la fois par notre autofinancement et par notre endettement, tout en restant prudent, de financer une part très importante de cet investissement.

Comme beaucoup d'autres projets d'infrastructures portuaires, nous irons discuter avec la Région, l'Union européenne pour participer à un tour de table. J'ai bien entendu votre interpellation sur l'équilibre économique et le business plan, nous vous donnerons des éléments sur le sujet, cela fait partie du débat public.

Notre modèle de ressources se base sur des entreprises qui sont implantées sur le port et qui nous versent des loyers.

Dernière série de questions, sujet dont nous avons souvent discuté M. le maire et qui vous tient à cœur, aujourd'hui nous sommes en capacité de proposer un morceau de territoire que l'on positionne dans ce territoire. Ce qui entoure notre territoire mérite encore d'être précisé. Dans le cadre du plan global d'aménagement, cette zone est reconnue inondable et les zones inondables font l'objet d'une réflexion concrétisée par un document (PGA). Le PGA nous indique ce que l'on peut faire ou non en fonction du caractère inondable de la plaine. Ce PGA prévoit l'aménagement d'un parc urbain, et je parle sous votre contrôle, M. le Maire. Dès que les réflexions auraient avancé sur ce parc urbain, je suis complètement disposé à ce que l'on continue à travailler, nous avons nos architectes conseils et nous avons beaucoup travaillé avec Antoine GRUMBACH et son équipe. À partir du moment où l'on y voit plus clair sur ce qui peut entourer le port, je ne vois d'inconvénient pour qu'on réfléchisse ensemble à la façon dont cela peut se combiner.

Michel GAILLARD :

Merci M. ROUQUE, je reprends trois questions.

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

Je suis Président d'une association qui défend les riverains des bords de Seine et j'ai trois petites questions à vous poser.

La première question concerne le crédit que l'on veut apporter à votre documentation sur l'échange vis-à-vis du ferré. J'ai cru comprendre dans les plans que vous nous avez présentés que les échanges se feraient le long de la voie ferrée. Est-ce cela ou l'utilisation de tous les faisceaux qui existent à Achères ? Comment se passent ces échanges ?

Ma deuxième question concerne l'intégration d'un grand paysage. La Ministre de l'environnement a souligné l'importance du paysage. Comment pourrez-vous traiter

dans un grand paysage des bords de Seine cette intégration portuaire ? Des villes ont été implantées avant le port, elles voient en surplomb votre équipement. On a vu tout à l'heure les photos aériennes. Il y a beaucoup de travail à faire, comment allez-vous procéder ?

Ma troisième question concernait l'A104. J'ai une interrogation sur le pont d'Achères, on considère que le pont départemental, porté par le département, que nous combattons, fera un peu la même chose, c'est-à-dire qu'il va relier les 7 autoroutes autour de notre territoire et produire un capharnaüm autoroutier autour de cet ensemble. Le problème n'est pas que l'A104, mais comment pourrez-vous, même sur la première tranche de votre équipement, desservir par la route les fameux camions qui, de toute façon, ne manqueront pas de passer ?

Christiane PARAVY, Présidente du Collectif Copra 184 :

Nous prenons acte bien entendu du fait que l'autoroute A104 n'est absolument pas nécessaire au débat public qui nous préoccupe ce soir. Je remercie M. Alexis ROUQUE d'avoir mis en avant le fait que cette infrastructure ne concernerait que la partie Est de 300 ha et que cela ne devrait pas faire l'objet du débat ce soir. Si nous avons à discuter de ce projet, le COPRA sera contre l'installation des 300 ha s'il s'avérait nécessaire pour Ports de Paris que cette infrastructure autoroutière soit faite.

Je souhaiterais que le débat reprenne sur la partie Ouest proprement dite, puisque c'est le sujet du débat ce soir. Nous aurons le temps plus tard d'intervenir contre l'A104, comme certains politiques l'ont mis en avant tout à l'heure en introduction.

Je rappelle que la zone concernée à l'Ouest bénéficie d'un panorama exceptionnel. Nous suivrons le projet avec beaucoup d'attention, il faudra absolument protéger les habitants, préserver la vue intéressante des habitants des coteaux, tenir compte des zones préservées, des zones de protection du patrimoine urbain et des paysages.

Lors de l'installation de certaines entreprises sur cette partie Ouest, il sera nécessaire que les activités soient en lien avec cette préservation du paysage et des populations.

Je n'ai pas trouvé d'étude concernant la pollution, l'état initial, très détaillée dans le dossier du maître d'ouvrage. Qu'en sera-t-il des particules fines ? On connaît l'impact très négatif sur la santé des populations. Ces activités de concassage mettront en avant la fabrication d'importantes particules.

Par ailleurs, sur l'aspect sonore, comment fera-t-on pour que l'aspect initial sonore ne soit pas trop détérioré avec le bruit des concassages et les éventuelles tours à béton ?

J'avais aussi une question sur le Pont d'Achères qui vient d'être cité.

Concernant la voie ferrée, je ne vois pas sur les plans de liaison entre les différentes parties du secteur Ouest et la voie ferrée existante.

Un autre détail, et je m'arrêterai là pour l'instant pour ne pas mobiliser la parole, sur les différentes diminutions du nombre de camions (- 65, - 450), dans la petite plaquette du dossier du maître d'ouvrage, il est question des 450 et nous avons compris que ce chiffre concernait la partie Ouest alors que votre présentation incluait également la partie Est.

Michel GAILLARD :

Juste quelques petites observations avant de reprendre une question, sur toutes ces questions d'environnement, non pas qu'on ne vous apporte pas déjà quelques

réponses, mais je rappelle que lors de la réunion de Conflans ces questions seront abordées plus précisément et de façon plus détaillée. De même que sur l'aspect multimodal, les systèmes de transport, une réunion est prévue à Saint-Germain pour traiter ces sujets. Je rappelle toutefois que cela n'interdit pas vos questions et qu'on vous apporte déjà quelques éléments.

Je voudrais en profiter pour rappeler, et Mme la Présidente, je suis tout à fait d'accord avec vous, que le débat qui nous occupe aujourd'hui est Port Seine-Métropole Ouest. Peut-être le débat sur l'Est aura-t-il lieu un jour, mais ce n'est pas le débat dans lequel nous sommes entrés. De même, l'A104 n'est pas le sujet de ce débat, à partir du moment bien sûr où le maître d'ouvrage nous explique que son projet n'a pas besoin de la réalisation de l'A104 pour être mené à bien.

C'était une simple remise en perspective du débat qui est le nôtre et qui est sur Port Seine-Métropole Ouest.

Je prends une autre question avant de revenir vers le maître d'ouvrage.

Lisette CALDERAN, Association confluence écologie et solidarité, Conflans :

Des gens habitent dans la partie ouest de Conflans sur la rive gauche. Y aura-t-il des expulsions ? Sinon, quelles seront les protections des habitations mises en place contre les nuisances des travaux ?

Vos diapositives montraient de nombreuses toupies à béton. Vous avez insisté sur la transformation des matériaux en béton. J'ai du mal à croire que cela ne va pas générer du trafic de camions et j'ai des doutes sur votre estimation relative à la baisse du nombre de camions.

Alexis ROUQUE :

De nombreux sujets ont été abordés, et nous allons nous répartir la discussion.

Michel GAILLARD :

Vous essayez, vous aussi, de tenir dans un temps maîtrisé.

Alexis ROUQUE :

Nous allons essayer de nous discipliner, M. le Président.

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

Je vais traiter l'ensemble des questions sur le ferré, deux intervenants ayant abordé ce sujet. La voie ferrée du port existe déjà, il y a déjà une société implantée sur ce secteur qui l'utilise. Cette voie est parallèle à la voie du RER A. Les transbordements qui se feront pour le port ne se feront pas sur la gare d'Achères Grand Cormier avec ensuite un transbordement par camions vers le port, mais se feront bien sur le terre-plein portuaire. Il s'agit bien de constituer une plateforme multimodale, y compris desservie par le fer.

Vous avez constaté qu'il n'y a pas un réseau ferré sur l'ensemble de la plateforme. En fait, la constitution à la suite de l'exploitation des granulats fait qu'il n'est pas possible d'avoir tout de suite une voie ferrée qui fasse le tour de l'ensemble du port. On a plutôt prévu de desservir les autres parcelles, celles qui ne sont pas le long du RER A par des bandes transporteuses, c'est-à-dire qui prendront avec des moteurs électriques le relais de l'apport par voie ferrée.

Je repasserai la parole à Alexis ROUQUE sur la desserte routière, après avoir répondu à la question sur le grand paysage. Le principe de ce site, qui est assez

exceptionnel au niveau naturel, c'est d'être surplombé par les coteaux de la rive droite, que ce soit le massif de l'Hautil ou que ce soient les coteaux de Conflans. En même temps, l'ensemble du paysage est organisé parallèlement au fleuve, puisqu'on est à l'extrémité d'un méandre dans une boucle, on aussi le paysage bordé ensuite avec à l'horizon la forêt de Saint-Germain. La présentation proposée consiste à enrichir cet espace entre le fleuve et la forêt par des plantations et des espaces généreux qui vont représenter 15 % de la surface du port par des ondes successives végétales et qui en perspective depuis les points hauts permettront de voir essentiellement du végétal. Derrière, les activités portuaires seront masquées par ce rideau végétal qui sera triple : d'une part l'aménagement en berges, d'autre part le long de la darse une des deux berges, la berge Nord sera végétalisée et un troisième rideau qui est un parc important « le parc des hautes plaines » parallèle à la rue des Hautes plaines actuellement, de 6 ou 7 ha et qui constituera un écran végétal supplémentaire.

Etienne DEREU :

Sur la question du pont, nous avons conscience de la sensibilité de ce sujet au même titre que l'A104, je peux vous confirmer, de la même façon que nous l'avons fait sur l'A104, le projet n'a pas besoin de ce pont pour être fonctionnel, bien au contraire, car l'objet essentiel de l'infrastructure, c'est bien de limiter le nombre de camions sur les routes, précisément car la carrière sera exploitée de façon plus importante par la voie fluviale. Donc, moins de camions sur les routes, donc a priori moins de nécessité, ou en tout cas pas de nécessité particulière, le projet n'est pas lié à un projet comme le pont cité aujourd'hui.

Alexis ROUQUE :

Une question portait sur les habitations sur le territoire du port. Il y a des habitations sur le territoire de Conflans qui ne sont pas dans le périmètre du territoire du port. Je ne dis pas qu'avoir des travaux à côté de chez soi fait qu'on n'est pas concerné, simplement il n'y a pas d'ambiguïté sur le fait que les habitations sur le territoire de Conflans ne sont pas dans le périmètre du port. En revanche, il est vrai qu'il y a des habitations concernées sur le territoire d'Andrésy en bord de Seine. Nous avons pris l'attache des personnes concernées et nous les avons invitées à venir ce soir. Ce sont des personnes avec lesquelles nous serons amenés à discuter (Ports de Paris, l'Établissement public foncier des Yvelines, l'État et les communes concernées). On fait passer au Conseil d'administration de Ports de Paris le 8 octobre un système mettant en place une veille foncière. A un moment donné, on ira voir les personnes concernées pour discuter avec elles de la possibilité d'acheter à l'amiable leur terrain. L'idée ne consiste pas à expulser les gens, mais de voir avec eux comment faire pour qu'ils puissent nous céder leur bien dans le calendrier adéquat et dans les meilleures conditions possibles. Cela a des conséquences à titre personnel, je ne les méconnais pas, et ce sont des choses qu'on traitera en bilatéral, je ne suis pas sûr que ce soit dans le cadre du débat public qu'on puisse évoquer les questions individuelles. De mémoire, 7 parcelles seraient concernées.

Vous aviez une question sur l'A104, je vous confirme votre interprétation. Je serais heureux qu'il y ait un débat sur l'Est, car je pense qu'en Ile-de-France on a besoin de logistique. Encore une fois, le montant de l'investissement serait tel, et pour vous donner un ordre de grandeur, un aménagement portuaire d'un 1 ha = 1 million d'euros. Ce projet est estimé à 300 millions d'euros. Donc, on est bien au-delà des seuils de saisine de la CNDP et il y aurait nécessairement un débat où l'on discuterait de l'opportunité, des objectifs du projet.

Une question portait sur l'impact routier (65 – 450). Nous avons souhaité mettre en avant le chiffre qui correspond à l'hypothèse minimale, c'est-à-dire l'hypothèse de base, celle dans laquelle on exploite la partie Ouest : les 65 évoqués.

Nous avons affiché, et vous nous pardonnerez l'optimiste du maître d'ouvrage, un chiffre de 450 correspondant à ce que l'on pourrait avoir si l'on avait une exploitation du potentiel, du gisement global de la Plaine.

Entre les deux, et nous travaillons sur ce scénario sur lequel nous reviendrons dans la séquence multimodalité à Saint-Germain-en-Laye, nous avons aussi un scénario intermédiaire. En fait, les 65 correspondent aussi à une hypothèse selon laquelle la carrière Ouest est exploitée lentement. Or, on peut aussi réfléchir, si l'Est ne se fait pas – ce qui est possible aussi – à un scénario intermédiaire dans lequel on accélère l'Ouest, et à ce moment-là les chiffres sont plus importants. De mémoire, ce doit être de l'ordre de 200 camions en moins. Ce sont des sujets techniques importants, sur lesquels nous reviendrons et que nous détaillerons dans la séquence de Saint-Germain-en-Laye.

Y a-t-il d'autres questions ?

Michel GAILLARD :

Sur les questions environnementales, même si j'ai dit tout à l'heure qu'on en parlerait à Conflans, avez-vous quelques éléments de réponse ?

Etienne DEREU :

Je vous confirme que nous connaissons bien ce sujet, que l'on retrouve sur nos différentes plateformes actuelles. Vous avez cité potentiellement les nuisances : bruit, poussière, particules, nuisances visuelles. L'un des premiers éléments que l'on a pu citer et qu'on a pu traiter, c'est l'organisation même du port, tel qu'il est conçu avec cette darse en cœur de port, et donc des activités orientées et concentrées au cœur du port.

Pour être rapide, on a dit que le port représentait 100 ha (1kmx1km), les premières habitations sur la rive droite d'Andrésy sont à plus de 800 m des activités qui pourraient être effectivement génératrices soit de bruit, soit de poussière.

Deuxième sujet sur lequel nous nous engageons : travailler au quotidien de façon pérenne avec nos clients, locataires de nos terrains, sur la qualité de leur exploitation. Nous le faisons au travers de chartes d'engagement qui existent déjà sur nos plateformes, telle que la charte « Sable en Seine », engagement de chacun avec une démarche d'amélioration continue, d'audit régulier, tout autant de dispositions nous permettant au quotidien de vérifier que les engagements pris par nos clients au moment des négociations avec vous, en matière de limitation de nuisances, permettent d'assurer le résultat attendu.

Alexis ROUQUE :

Je me permets d'ajouter une petite précision, on parlait tout à l'heure de port nouvelle génération, un port intérieur en particulier sur du BTP – et il ne faut pas être dans le déni – peut créer du bruit, de la poussière. L'enjeu pour nous, c'est d'essayer de trouver les bonnes solutions techniques pour éviter un maximum de ces nuisances.

Une anecdote, le port de Bruxelles est en plein cœur de ville sur un canal. En vous promenant sur le canal, vous avez de part et d'autre des montagnes de carcasses de voitures concassées et compressées, des piles de verre, des piles de toute sorte de matériaux ; c'est typiquement ce que l'on ne fait plus, ce que l'on a abandonné et qui

est derrière nous. Vous avez vraiment en plein cœur de Bruxelles, en plein cœur de ville, un port complètement fermé dans lequel on ne peut pas déambuler sur le bord du canal. C'est typiquement ce que l'on ne veut pas faire. Entre cela et rien, il y a un intermédiaire, sur lequel nous essayons de travailler. Ce qu'Etienne évoquait à travers la charte « Sable en Seine », ce sont des engagements de toutes les entreprises présentes sur le port de travailler sur tous ces aspects. Nous avons obtenu des résultats, sur le site Internet du débat public, vous avez un recueil de bonnes pratiques qui vous montre ce que font les entreprises sur la protection de la biodiversité, le nettoyage d'une centrale à béton, le nettoyage de tags, comment éviter le bruit, les poussières en capotant, en aspergeant pour éviter les nuages de poussière. Il y a toute une série de solutions techniques, qu'on pourra évoquer ensemble, et notamment lors de la réunion thématique. Nous considérons qu'entre le port de Bruxelles, qui m'a choqué, et ne rien faire, on peut trouver un intermédiaire et c'est le savoir-faire qu'on essaie de mettre en avant.

François MORLON, Andrésy :

Je suis riverain sur la rive gauche, en plein cœur du chantier. Je voulais dire à M. ROUQUE que nous n'avons jamais eu de courrier de sa part nous invitant à venir à la réunion, en dehors des documents que tout le monde a reçus. Nous sommes plusieurs dans la salle à être dans ce cas.

Pourquoi voulez-vous revégétaliser la berge puisque cela fait des années qu'elle est à l'état sauvage, qu'elle n'est jamais entretenue ? Tout se passe très bien dans l'esprit, il y a des animaux, des papillons, des oiseaux qui repeuplent la berge. Pourquoi voulez-vous détruire quelque chose qui est naturel pour faire quelque chose qui ne le sera jamais ?

(timides applaudissements).

Jean DELAUNAY, Conflans :

Ancien élu, j'étais très concerné par les projets d'aménagement des berges, projet de végétalisation, de recours à des techniques d'aménagement végétal. Nous ne pouvons que nous féliciter qu'il y ait des projets du report du trafic routier vers le fluvial, mais se pose le problème de l'entretien des berges et du coût à la charge des propriétaires, essentiellement les communes. A titre d'exemple, pour l'illustrer, sachez que cela coûte environ 6 000 € le mètre linéaire. Cela pèse dans la situation actuelle des finances municipales.

Lorsque M. BÉDIER affirme qu'on ne peut pas être opposé à une opération de développement économique, tout le monde est d'accord avec lui et c'est évident ; mais avec une estimation entre 500 et 1000 emplois, peut-être que le débat apportera des précisions sur ces données : le type d'emplois, etc.

Sur le trafic routier, je vous invite à relire la brochure « le Port permettant le report... le réseau local largement saturé aujourd'hui » : c'est un oxymore. On va améliorer quelque chose qui est très mauvais actuellement, cela veut dire que vous avez une étude de circulation et à un moment donné cette étude sera présentée, de la même manière que l'étude de création d'emplois.

Martine LEBARD, Association Conflans cadre de vie environnement :

J'ai retenu que la semaine prochaine, la réunion sera axée sur l'environnement, mon intervention portera plus sur le cadre de vie. Qu'en est-il des horaires jours et nuits pendant les travaux et pendant l'exploitation dans les années à venir ?

Michel GAILLARD :

Voulez-vous réagir à ces trois interventions ?

Alexis ROUQUE :

Concernant les logements en bord de Seine, rive gauche, nous avons pris l'initiative en toute fin de semaine de mettre un courrier dans chaque boîte aux lettres pour vérifier que chacun d'entre vous pouvait bien être présent au débat pour qu'on puisse nouer ce contact.

(réaction de M. MORLON hors micro).

Normalement, un courrier était joint. Si vous ne l'avez pas reçu, j'en suis désolé, car c'était vraiment notre intention.

(réaction de M. MORLON hors micro).

J'en suis désolé si vous ne l'avez pas reçu. Je vous propose que l'on se voit en marge de la réunion pour nouer le contact et qu'on puisse commencer à discuter, si vous avez quelques minutes. C'est important pour vous et pour nous aussi.

Etienne DEREU :

Sur la question des berges, peut-être n'ai-je pas été assez clair. Vous avez raison, il y a une certitude, on ne détruira pas les berges, on est dans une logique de revitalisation s'il y a besoin. Nous avons conscience qu'un certain nombre de berges dès à présent sont de qualité et présentent des intérêts écologiques, de la faune et de la flore, et il ne s'agit certainement pas de les démolir pour reconstruire quelque chose – je vous le confirme – mais le cas échéant de les valoriser. Ce sont des choses que l'on fait actuellement, encore une fois sur nos plateformes. Nous sommes propriétaires d'un réseau de ports importants avec un linéaire de berges très important, et c'est un effort que nous faisons. Donc, nous ne serons pas dans une logique consistant à tout casser et tout reconstruire, mais bien une démarche écologique consistant à renaturer où c'est nécessaire, ou le cas échéant garder - et c'est souvent le cas d'ailleurs – la qualité environnementale.

Je me permets de faire une transition, en rejoignant la question de Monsieur, sur l'exploitation des berges en l'occurrence, je peux également vous confirmer que cela fait partie du travail du port que d'assurer la qualité d'exploitation des berges tout au long de la vie du port. C'est ce que nous faisons dès à présent sur l'ensemble de nos infrastructures, et c'est normal puisque cela fait partie de nos engagements. Typiquement, je vous parlais du port de Gennevilliers, certifié ISO 14000, effectivement l'entretien écologique de qualité des berges fait partie de nos engagements. Il y a toutes les chances que l'on ait aussi cet engagement sur PSMO.

Marc REIMBOLD :

Concernant les questions environnementales, qui seront abordées lors d'une autre réunion, vous nous avez interrogé plus particulièrement sur les horaires de travaux et les horaires d'exploitation, on constate en particulier dans les activités du BTP, à la limite cela doit déjà se constater déjà avec l'entreprise GSM aujourd'hui sur les sites, que l'exploitation commence peut-être vers 7 ou 8 heures le matin et que pratiquement à 17 heures, tout est fini éventuellement s'il y a des toupies à béton de 17h à 18h, on les lave. Normalement, l'activité de ce type de port s'exerce entre 8h et 18h en termes d'exploitation. Pendant les travaux bien évidemment, il y a des nuisances différentes à certaines phases de travaux, mais il n'y a pas de raison d'avoir de travail nocturne sur ces travaux. Peut-être y aura-t-il des battages de palplanches, ce qui permet de constituer les quais. On tape sur un morceau de métal, cela fait du bruit et cela peut engendrer des vibrations. Il peut donc y avoir des nuisances pendant les travaux, mais bien évidemment tout ceci se fait dans des

horaires normaux diurnes, et dans tous les cas la population, les riverains sont informés. Le cas échéant, nous réaliserons des préétudes pour minimiser la nuisance et vérifier qu'on utilise le matériel le plus performant pour faire en sorte que les nuisances soient minimales.

(réaction dans la salle hors micro).

Alexis ROUQUE :

Non, pas la nuit.

Une interlocutrice, Achères :

Étant d'Achères, et la réunion se déroulant à Achères, je pense aussi aux Achérois qu'il faut également protéger, pas seulement les gens de l'autre côté de la rive, les gens habitant notamment de l'autre côté de la RD30. Quand envisagez-vous de commencer à planter la partie boisée « parc des hautes plaines » afin de protéger ces riverains des bruits, des grues ? Il faut un certain temps pour que poussent les haies.

Les carrières s'épuisent à un moment donné. Cette darse peut-elle devenir éventuellement un bassin nautique ?

Jocelyne ANFOSSO, Achères :

J'ai relevé que vous organisiez la visite du port de Limay un samedi. Le samedi, le port a-t-il une activité réduite ? Les places étant limitées, pourriez-vous envisager d'organiser une deuxième visite ?

Michel GAILLARD :

Je ne veux pas trop m'avancer, mais oui.

Alexis ROUQUE :

Il n'y a aucune difficulté. L'avantage du week-end est que l'on peut toucher des gens et l'inconvénient est qu'il y a moins d'activité, vous avez tout à fait raison de le souligner.

Michel GAILLARD :

Nous avons opté pour le samedi après-midi, car généralement les gens sont plus disponibles. Maintenant, on peut en organiser une en cours de semaine dans un horaire différent. C'est envisageable, on verra d'après le nombre de personnes inscrites.

Cédric GONNE, Secrétaire général du Syndicat CGT des cheminots d'Achères :

Je reviendrai rapidement sur l'aspect multimodal, même s'il y a un débat à Saint-Germain sur ce thème. D'après votre introduction, vous n'avez pas de prévision d'expansion à plus de 100 ha, car vous n'avez pas forcément les clients qui s'installeraient sur le port pour exercer une activité au-delà du BTP. En regardant la situation de l'emploi et la situation des entreprises sur notre périmètre, Achères et les environs, on a quand même le triage et une activité qui peut être faite en lien avec le ferroviaire : la petite voie parallèle au RER A qui va sur le triage et qui peut alimenter tant le réseau national que les entreprises type PSA. Cette démarche ira au-delà d'une intervention sur le port.

Si l'on veut avoir un vrai report modal tant vers le fluvial que vers le fer, il faut avoir cette réflexion rapidement sur les moyens à mettre place pour développer aussi la

liaison entre le ferroviaire et le fluvial, en lien avec les entreprises qui peuvent être alimentées sur notre périmètre et au-delà.

Marc-Noël VANDAMME, Association « Construisons ensemble un Andrésy solidaire » :

Je n'ai pas compris ce qui se passe une fois que la carrière est exploitée, quel type d'activité met-on en place ? Que prévoit-on pour anticiper cette mise en place d'autres activités que l'activité de la carrière ? Donc, que se passe-t-il après 2030-2035 ?

Michel GAILLARD :

Merci, réponses !

Marc REIMBOLD :

Concernant la création des espaces verts, pour ceux qui ont pu prendre le dossier du maître d'ouvrage plus détaillé que la synthèse que vous avez dû recevoir dans vos boîtes aux lettres...

(réaction dans la salle).

Je vois que Madame ne l'a pas reçu, normalement tout était prévu pour.

L'horizon 2025 dans la partie sud (N°4) comporte déjà la réalisation du parc. Il est prévu que l'activité en bord de darse soit également bordée et que le préverdissement existe en même temps que se font les aménagements pour le trafic portuaire.

Donc, nous avons bien pris en compte cette problématique et nous avons bien l'intention de créer un préverdissement afin que les activités se trouvent le plus rapidement possible masquées pour les habitants riverains.

Vous avez indiqué, et peut-être cela regroupe-t-il aussi la dernière question, que se passe-t-il après la fin de carrière ? Effectivement, les matériaux dans la plaine ne sont pas inépuisables. Cela dépendra des différentes hypothèses, des différents scénarios de la demande du Grand Paris, on peut imaginer qu'en 2040, il n'y ait plus de matériaux dans la plaine, ni à l'Ouest ni à l'Est. Donc, on aura des entreprises qui auront investi dans des outils sur le port. Que vont devenir ces outils ? Faudra-t-il les remplacer pour faire autre chose ? Le programme imaginé à cette époque, même si l'on ne sait pas bien en 2040 comment on construira, et si l'on construira encore avec autant de béton qu'aujourd'hui, mais on imagine, au cas où une partie de la région Ile-de-France resterait toujours très déficitaire en matériaux de construction, on importerait à la fois par la voie ferrée – et cela rejoint des possibilités d'utiliser la gare d'Achères potentiellement – et par le fleuve des matériaux en substitution des matériaux alluvionnaires, ceux qui sont dans les vallées, dont on sait qu'inéluctablement en 2040 il y en aura encore moins qu'actuellement. Donc, on a deux sources d'approvisionnement, soit par le train depuis des calcaires durs qui sont dans le Nord-Pas-de-Calais, dans le Boulonnais ; soit des matériaux venant de la façade maritime et qui arriveront par l'axe Seine. Sans surcharger les routes à nouveau, on pourra continuer à approvisionner les activités dont les outils seront implantés sur le port, qui ne seront pas totalement amortis. Donc, l'activité pourra perdurer dans la même filière, si le besoin se fait toujours sentir en 2040 avec les mêmes outils. A priori, l'utilisation de la darse pour les granulats est effectivement un outil pérenne.

Alexis ROUQUE :

L'objectif n'est pas de fermer le port en 2040, je vous rassure tout de suite et je fais le lien avec la question posée tout à l'heure sur le business plan. Si l'on ferme le port en 2040, vraiment ce ne sera pas une bonne affaire ! Donc, le port continuera à fonctionner au-delà de 2040 - je l'espère en tout cas - si on le fait.

En réalité, dès avant cela, vous n'avez pas que l'exploitation de la carrière, c'est le point de départ de l'activité du port. En 2035, on aura déjà toute cette partie qui sera faite, et ensuite cette partie-là. En réalité, vous avez une déclinaison d'activité, tout ce qui est autour de la darse est d'abord orienté sur l'exploitation des granulats, mais ce qui est plus éloigné de la darse ce sont les activités qui ont le moins besoin d'être très près du fleuve : tout ce qui peut concerner la fabrication de parpaings, la fabrication des voussoirs (voûtes pour faire les tunnels pour le réseau de transport) avec des granulats qui sont ici ou que l'on fait venir par trains, cette activité peut continuer au-delà de l'exploitation de la carrière.

Cette troisième zone concerne toutes les activités associées au BTP, notamment les services. C'est ce que nous avons imaginé, car tout cela est hors d'eau. On peut imaginer une agence intérim, de la location de matériel de manutention, tous les services qui peuvent graviter autour d'activités un peu industrielles comme celle-là.

En fait, vous avez d'abord l'exploitation de granulats, mais aussi de l'activité très diversifiée tout autour. Ces emplois se font sur une gamme de compétences assez large et il est donc intéressant d'avoir des emplois de proximité mais aussi des emplois de manutentionnaires, de chauffeur mais aussi peut-être d'ingénieurs, d'architectes, etc. vous pouvez avoir toute une gamme de métiers présents sur le port.

Marc REIMBOLD :

Concernant le développement du mode ferré sur ces plateformes multimodales, tant qu'il y a un gisement sur la plateforme de Port Seine-Métropole Ouest, l'approvisionnement ferré va rester relativement modéré. Il y a déjà des matériaux pour faire les revêtements de chaussée qui arrivent par le train, cela va perdurer peut-être se développer un peu, mais le véritable relais que pourra prendre le fer sur cette plateforme multimodale, c'est après l'extension du gisement lui-même.

Vous avez également évoqué d'autres sociétés qui pourraient bénéficier d'une logistique sur le port. Je crois qu'on n'a pas évoqué le terme aujourd'hui, on a prévu un quai à usage partagé, c'est-à-dire un site (point central 8) qui n'est pas loué à une société privativement mais qui est à la disposition de l'ensemble des entreprises sur le port et aussi voisines du port, si PSA par exemple voulait importer des matériaux, des coils pour faire de la carrosserie ou d'autres matériaux, il pourrait très bien les recevoir sur ce port et ensuite les emmener jusqu'à l'usine. Rappelons-nous quand même que l'usine PSA à côté a une très bonne desserte ferrée directement depuis l'usine.

Bernard CHAMPAGNE, Association « Construisons ensemble un Andréy solidaire » :

Ma question tourne autour de l'emploi, on voit bien que les enjeux économiques de la création de ce port ont été un des arguments servis par plusieurs interlocuteurs, avec une perspective de 140 emplois annuels pérennes et à terme 1000 emplois. Qu'est-ce qui vous permet d'avoir ces prévisions de développement de l'emploi ? Et quel en est le sérieux ?

En étant un peu plus provocant, dans la période dans laquelle nous sommes, quelles perspectives avez-vous en termes de création d'emplois par le port en comparatif de la dégradation de l'emploi sur le territoire ? Combien pèsent ces 1000 emplois par

rapport au nombre de suppressions d'emplois ? Est-on garanti qu'à 2025 ou 2040, PSA sera toujours dans les murs ?

Éric EL HASSANI, Andréy :

J'interviens en mon nom et celui des copropriétaires rive gauche, même si je sais que nous aurons une conservation privée sereine. Si le projet devait arriver à son terme, quelles sont vos intentions envers les riverains ? Les riverains ont acheté leur maison, un bateau d'habitation, qu'ils ont embellis ou rénovés. Avec qui allons-nous négocier ? Si nous ne sommes pas d'accord avec les termes de vos propositions de rachat, quel recours avons-nous ?

Ludovic BRACONNOT, Andréy :

Nous sommes propriétaires de bateau-logement justement sur cet emplacement, dont deux ou trois en direction du chenal. Quelle solution allez-vous proposer à ces propriétaires ? Ce ne sont pas des emplacements privés que nous occupons mais des emplacements gérés par VNF. Laissez-vous des bateaux aux emplacements actuels ? Si des bateaux sont délocalisés, quelle solution apporterez-vous aux propriétaires qui souhaiteraient rester sur cet emplacement qui leur convient et qu'ils font vivre ?

Comptez-vous enlever tous les bateaux-logement à cet emplacement pour faire stationner des bateaux de commerce ou allez-vous conserver ces bateaux et simplement les replacer ?

Michel GAILLARD :

Merci, beaucoup d'intérêt pour la rive gauche.

Alexis ROUQUE :

Concernant votre question sur les emplois, je ne peux que souhaiter que PSA reste sur le site. Ma modeste contribution consistera à mettre à disposition une infrastructure que peut-être PSA voudra utiliser pour tel ou tel besoin. Malheureusement, je ne peux pas vous donner d'autre assurance que celle-là.

S'agissant du ratio vers lequel vous nous interrogiez, comment arrive-t-on à ce chiffre de 500 à 1000 emplois sur le site ? C'est assez simple, on regarde les emplois des autres ports pour le même type d'activité et on applique ce ratio.

Un projet de 100 ha, dont 50 ha font l'objet d'une location à des entreprises, sur ces 50 ha on considère qu'on a entre 10 et 20 emplois à l'hectare. Je reconnais bien volontiers que ce n'est pas miraculeux. Si c'étaient des call-centers, on aurait plus de gens. Nous considérons que les emplois que nous apportons sont des emplois industriels, de l'emploi sur un éventail de qualifications assez diversifié et c'est de l'emploi de proximité. Ce ne sont pas des volumes nécessairement très importants, mais ce sont des emplois globalement plutôt de qualité, et c'est un ratio prudent car on ne veut pas faire rêver ou vendre des illusions, on veut rester sur quelque chose sur lequel on a des précédents et des preuves qu'on peut apporter.

Etienne DEREU :

Pour la question posée relative aux copropriétaires de la rive gauche, vous avez évoqué d'emblée l'idée que l'on ne serait pas d'accord, je vous confirme que notre premier souhait serait bien entendu d'arriver à trouver un accord. Il y a une logique d'indemnisation prévue par les textes, indépendamment de toute procédure, qui est tout à fait légitime. En tant que Port, nous avons besoin d'assurer la maîtrise foncière, de posséder les terrains car c'est la façon d'avoir la garantie que

l'exploitation se fera dans de bonnes conditions et que les activités économiques pourront se développer.

Pour vous donner les possibilités de recours au cas où nous ne serions pas d'accord, c'est une décision du juge. Évidemment, c'est toujours assez malheureux d'aller devant le juge de l'expropriation, mais il y a effectivement un juge qui tranche ces affaires.

Concernant les bateaux-logement, c'est un sujet que nous avons bien identifié et que nous avons déjà évoqué avec VNF. Nous n'avons pas la nécessité ni la volonté de faire déménager les bateaux-logement, il faut simplement arriver à les localiser de telle sorte qu'ils ne soient pas incompatibles avec les activités économiques, il s'agira pour nous de travailler dans une logique de relocalisation effectivement à proximité. Ce sont des sujets que je vous propose d'aborder dans un cadre peut-être plus restreint, car c'est effectivement particulier. Nous avons bien saisi le sujet et nous avons bien sûr la volonté de travailler là-dessus.

Salah ANOUAR, Responsable de l'Association Eau en Yvelines :

Tout à l'heure, M. le Président du Conseil Général parlait du bénéfice de ce projet à l'échelle du territoire et je fais la jonction avec ce que vous avez dit, M. Alexis ROUQUE par rapport à l'existant sur ce site et vous n'avez évoqué que l'activité bétonnière.

Dans l'existant, il y a des granulats, donc on va s'adapter, ce projet on va le faire, on va le promouvoir en fonction de l'existant. Or, à l'échelle de notre territoire, je vous rappelle qu'il y a au moins deux grandes forêts, la forêt de Rambouillet et la forêt voisine de Saint-Germain-en-Laye – Achères. Comme vous le savez, l'activité d'aujourd'hui comme celle de demain est orientée, notamment le bâtiment, vers l'écoconstruction. Avez-vous réfléchi à une activité que vous pourriez bien sûr développer sur ce projet-là qui serait orientée vers l'écoconstruction ?

Vous avez parlé de l'économie locale, on a le bois à côté mais on manque de petits exploitants car une forêt ça vit, ça meurt, donc vous avez ajouté une variable de plus à toutes les variables environnementales.

Je suis satisfait en tant qu'écologiste du côté modal où il s'agit de diminuer l'activité transport génératrice de beaucoup de nuisances, notamment de l'air ainsi que du réchauffement climatique, aussi je vous félicite sur ce côté environnemental et sur la qualité du projet que vous nous avez présenté.

Deuxième chose qui me semble très importante, c'est la durée d'un projet et je vais vous parler d'une variable qui est le beau. Quand vous allez au port de Gênes, comme dans tous les ports anciens, instinctivement, vous avez envie d'y habiter même s'il existe des nuisances maritimes. Dans votre projet, je ne vois aucun bâti pensé ou réfléchi comme cela a été réalisé autour d'autres berges, d'autres fleuves, par exemple un grand hangar permettant de recevoir les habitants, mais quelque chose de beau, un peu comme dans les anciennes gares parisiennes où les édifices sont encore là parce que c'est le beau qui les a fait vivre.

Pourriez-vous introduire la dimension de beauté dans votre projet ? Merci.

Hélène BOISVERD, Conseillère municipale à Orgeval :

Je voudrais savoir si pour la réunion prochaine à Conflans, vous avez prévu d'inviter un de nos fournisseurs d'eau, en l'occurrence la Lyonnaise des Eaux. J'ai été pendant plusieurs années déléguée au Syndicat de l'eau potable et beaucoup de

gens ne savent pas que l'eau que nous avons au robinet provient pour l'essentiel de la Seine, eau distribuée à l'ensemble des communes alentour. Or, je sais le soin jaloux qu'ont ces fournisseurs de prélever une eau qui soit la plus propre possible de façon à avoir des traitements relativement simples même s'ils sont quand même sophistiqués. Quand on visite l'usine du Pecq, on voit qu'ils ont un système de détection des nappes d'hydrocarbures qui se trouve juste à la limite, à fleur d'eau. Ces usines qui fonctionnent 24 h/24 s'arrêtent instantanément dès qu'il y a une notion d'hydrocarbure. J'imagine qu'avec le flux qu'il va y avoir sur la Seine dans le futur, des petites nappes d'hydrocarbure, il y en aura tout le temps. Donc, comment vont faire nos usines si elles s'arrêtent tout le temps ? Je pense que la population va croître, on nous le dit depuis fort longtemps, comment vont-elles faire concrètement ? Donc, ma question est concrète.

Par ailleurs, on sait bien que le site est pollué, le fait de faire des travaux pendant plusieurs années pour aménager le port, l'exploitation des granulats vont également polluer. A ma connaissance, les entreprises qui sont polluantes doivent rejeter dans l'eau, de l'eau qui a déjà été prétraitée, alors là, comme c'est directement dans la Seine, comment vont-elles prétraiter ? Donc c'est plus de la faisabilité, ce n'est pas une critique, c'est une question vraiment pratique, est-ce que la Lyonnaise pourrait venir et donner son avis sur la façon dont elle va gérer les choses ?

Michel GAILLARD :

Chère Madame, la Lyonnaise est invitée comme tous les Français à participer au débat public, donc si elle veut venir, elle est la bienvenue, mais elle n'a pas été prévue. Par contre, à Conflans, nous aurons une intervention de l'Agence de l'Eau, l'agence de bassin. Ce n'est pas l'exploitant, la Lyonnaise, ce n'est pas la même chose mais enfin !

Anthony EFFROY, Président de l'Association Rives de Seine - Nature Environnement :

Bonjour à tous, j'ai deux questions et une remarque. Première question, le projet va se situer dans sa majeure partie en zone verte du PPRI, qui est un espace de grand écoulement et d'expansion des crues, dont les prescriptions du PPRI imposent en principe la préservation. Il est à noter que l'ensemble des projets qui sont actuellement en cours de Conflans jusqu'aux Mureaux ont fait l'objet d'avis de l'autorité environnementale ciblant en particulier les problématiques liées au PPRI. Je voulais savoir s'il était envisageable, afin de garantir la sécurité des habitations exposées aux risques de crues, de commander une étude hydraulique globale qui prenne en compte l'ensemble des projets du secteur.

La deuxième question concerne le trafic fluvial qui va augmenter justement en raison du canal Seine-Nord et du projet de port d'Achères, je voulais connaître les moyens qui seront apportés pour la consolidation des berges et leur remise en état puisque le trafic de péniches va, à mon avis, amener une certaine dégradation des berges de Seine et donc je voulais savoir qui allait prendre en charge cet entretien et qui en assumerait également le coût financier.

Et ma remarque concerne le trafic de poids lourds puisque vous parlez de 65 poids lourds par jour sur une surface d'environ 110 ha, je voudrais faire un petit parallèle avec le projet que vous portez actuellement à Triel. On nous parle à Triel de 120 à 200 poids lourds supplémentaires par jour pour une surface de 34 ha. Je voudrais comprendre comment un port qui va faire une superficie quatre fois plus importante va générer deux fois moins de trafic de poids lourds.

Michel GAILLARD :

Peut-être répondre à ces deux séries de questions, ces deux interventions.

Alexis ROUQUE :

Première question, vous aviez une interrogation sur l'écoconstruction qui est une très bonne question, une question légitime parce qu'on parle d'un port BTP et d'un horizon 2040, on peut considérer qu'en 2040, on ne construira plus uniquement avec des granulats et qu'on sera peut-être allé au-delà dans l'innovation. C'est une dimension qu'on prend en compte mais au travers d'un autre port, un autre projet de port, le port de Triel « l'éco-port des deux rives de Seine », qui n'est pas très loin d'ici. Je pense que c'est un sujet qui remontera dans le débat public. Cet éco-port est à proximité d'une zone d'activités, c'est le Président TAUTOU qui, à travers la communauté d'agglomérations des deux rives de Seine, porte ce projet de ZAC de l'éco-pôle, donc c'est plutôt sur le site de Triel qu'on a choisi de mettre l'accent sur cette filière économique, notamment parce qu'on a cette proximité avec la zone d'activités, donc avec des entreprises qui seront spécialisées dans ce secteur. Ce sujet existe, mais il trouve une réponse plutôt sur un autre site.

Etienne DEREU :

Pour la question du beau, c'est une question qu'on essaie de se poser pour Port Seine-Métropole Ouest et je vous le confirme, c'est un sujet sur lequel on travaille. On travaille déjà de façon formelle en établissant des cahiers de prescriptions architecturaux, on le fait déjà sur nos plateformes actuelles, on le fera sans doute si la plateforme se fait à Port Seine Métropole pour essayer de définir des conditions de bâtiments de qualité avec une recherche architecturale, une recherche d'homogénéité, d'architecture travaillée, etc. On fait appel à des équipes d'architectes conseils qui sont des spécialistes de ce type de sujet. Par exemple, le centre de vie qu'on a pu évoquer serait un beau lieu pour un geste architectural, un signal par exemple. Ce sont des sujets sur lesquels on pourra travailler.

Pour la question de la qualité des eaux, de respect de la qualité des eaux, il faut savoir que les captages qui sont susceptibles d'être faits par la Lyonnaise des Eaux doivent être protégés pour des raisons évidentes sanitaires. D'ailleurs, des périmètres de protection sont établis. On quand même relativement loin, même assez loin de ces périmètres mais je vais insister sur deux choses. Tout d'abord, pour le Port, l'eau est son matériel de travail donc on travaille énormément sur la qualité de l'eau, c'est une chose à laquelle nous sommes très attachés, nous faisons par exemple beaucoup d'efforts sur les traitements que les entreprises ont, ou les nôtres d'ailleurs, pour assurer que la qualité est honorable ou correcte voire très bonne.

J'ai insisté, j'aurais peut-être dû le faire plus, la darse qui est présentée, c'est une garantie et on le fait déjà dans les ports actuels. En réalité, la darse, c'est le lieu de la concentration des trafics, c'est donc le lieu de la concentration des risques, mais la darse peut être facilement isolée. On a des dispositifs techniques, des barrages flottants par exemple qui permettent d'isoler de façon très simple pour que la Seine ne soit pas touchée.

La qualité de l'eau est l'un des sujets sur lesquels nous souhaitons travailler au quotidien et nous sommes capables d'affirmer que nous serons qualitatifs sur le sujet.

Marc REIMBOLD :

Cette vue m'invite à parler du plan de prévention des risques inondation et, vous ne le savez peut-être pas, mais cette partie de la plaine, dénommée dans le PPRI plaine

d'Achères-Poissy, fait l'objet d'un plan global d'aménagement, c'est-à-dire que l'État a autorisé entre la RN184 et pratiquement l'usine PSA, y compris d'ailleurs l'usine PSA de Poissy, que les différents maîtres d'ouvrage puissent trouver des compensations hydrauliques mutualisées. Dans ce cadre-là, non seulement le Port Seine-Métropole Ouest est autorisé à créer du développement économique, mais encore il apporte un surplus de compensations qu'il peut mettre à disposition d'autres installations. En particulier, la ville d'Achères a des ZAC en préparation, notamment la ZAC Grande Arche, qui auront besoin de compensations complémentaires et donc c'est le port qui pourra les apporter. C'est le principe de la compensation hydraulique.

Donc oui, Port Seine-Métropole Ouest est compatible avec le PPRI et son plan global d'aménagement et en plus il apporte des compensations pour d'autres maîtres d'ouvrage.

En ce qui concerne le fait de réaliser une étude hydraulique d'ensemble, ce n'est pas au niveau de la faisabilité aujourd'hui et de l'opportunité du projet qu'elle sera regardée mais comme vous le savez aujourd'hui, dans le cadre des études d'impact, le maître d'ouvrage doit prendre en compte également les autres projets ayant déjà fait l'objet d'études d'impact. Donc, on se devra de consolider, avec les autres projets riverains, notre propre étude d'impact. Je pense en particulier au SIAAP qui n'est pas très loin, qui a fait l'objet d'un débat public et qui lui aussi a des interférences dans des zones inondables, c'est pourquoi on devra faire une étude qui reprendra les mesures compensatoires du SIAAP et qui montrera que la compensation du Port Seine-Métropole Ouest et celle du SIAAP conservent un équilibre global pour le fleuve.

En ce qui concerne les consolidations des berges dues au trafic supplémentaire, chaque riverain est responsable de trouver le moyen de le traiter. Pour Ports de Paris qui gère des linéaires de berges, il fera bien évidemment en sorte que les berges soient protégées. Sur le projet Port Seine-Métropole Ouest, cela concerne 1km de berges et donc on a bien prévu, en utilisant principalement le génie végétal, donc sans aller faire des protections avec du béton ou avec du métal, de créer les protections des berges et c'est ce que nous faisons au droit de chacune de nos plateformes.

Etienne DEREU :

Excusez-moi, il restait encore la question importante de M. EFFROY relative au trafic. Vous avez compris que nos simulations sont conçues en tenant compte de l'ensemble de l'activité de Port Seine-Métropole Ouest, c'est-à-dire qu'il y a effectivement un bénéfice significatif lié au fait que la carrière, grâce au projet, est exploitée beaucoup plus par la voie d'eau. Il y a aussi des activités économiques qui elles-mêmes développent du trafic fluvial mais aussi un peu de trafic routier et donc l'ensemble s'additionne ou plus exactement se compense dans une certaine mesure ce qui permet d'obtenir ce chiffre de – 65 camions avec l'exploitation de la carrière Ouest. Les chiffres sont basés sur les mêmes hypothèses, les mêmes modélisations mais par contre, il faut prendre en compte la spécificité des programmations économiques de chacun des ports ; ce qui peut expliquer pourquoi sur l'éco-port de Triel dont vous parlez, le mode de calcul est le même mais on obtient un chiffre différent pour Port Seine-Métropole Ouest.

C'est, si vous le souhaitez M. le Président, un sujet qui pourra être précisé dans la réunion sur l'intermodalité ou dans toute autre réunion.

Michel GAILLARD :

M. le Maire, vous vouliez intervenir.

Marc HONORÉ, Maire d'Achères :

Merci. Vous avez, dans le cadre de Ports de Paris, une activité de recyclage, je l'ai vue dans une présentation précédente mais vous n'en avez pas parlé. Vous parliez tout à l'heure du parc des hautes plaines qui va être planté et végétalisé rapidement, il ne faudrait pas oublier, pour la protection des Achérois, qu'entre ce parc des hautes plaines et Achères, il y a également la construction prévue de bâtiments industriels.

Dans les premières présentations, il y a déjà quelque temps, avait été évoquée la possibilité d'envisager une filière de recyclage avec évacuation par la Seine. Il y a aujourd'hui 400 000 habitants sur le secteur. Bien évidemment, nous serons farouchement opposés à une activité de recyclage, ce n'est pas demain, mais après-demain - Achères a déjà donné en épandage - nous défendrons bec et ongles le cadre de vie. Il n'est pas question d'avoir une activité de recyclage que ce soit du verre, du carton, du plastique, tout ce que vous voulez, ce qu'on voit en passant sur le pont de l'A15 sur le port de Gennevilliers.

Je souhaitais attirer dès maintenant votre attention là-dessus, Achères ne pourra pas supporter ce recyclage.

Denis FAIST, Président du Syndicat de Distribution des Eaux du Confluent, 1^{er} adjoint d'Andrésy :

Je souhaitais apporter la précision suivante, l'eau distribuée à Conflans, Andrésy, Chanteloup-les-Vignes, Triel et Achères n'est pas pompée directement dans la Seine ou dans l'Oise, mais provient de puits à l'Albien principalement, donc des puits qui sont à plus de 700 m de profondeur et éventuellement de la nappe phréatique sur le côté d'Andrésy. Alors, non pas qu'il ne faille pas faire attention à la pollution qui pourrait être engendrée par le port, mais en tout cas, sur la zone, l'eau n'est pas directement pompée dans la Seine.

(commentaire dans la salle inaudible.)

Denis FAIST :

Pour Orgeval, oui, bien sûr, je ne dis pas le contraire, mais l'eau, sur les villes directement concernées par le port, n'est pas prélevée directement dans la Seine. Mais on pourra faire venir la SEFO, parce que ce n'est ni la Lyonnaise, ni la Générale, ni la SAUR, c'est une petite entreprise familiale de proximité qui distribue cette eau.

J'ai une question, puisqu'il a été dit qu'on allait transporter du granulats pour construire et qu'on allait importer du déblai ou du remblai. J'ai cru comprendre qu'il y avait une question de traitement de ce déblai ou de ce remblai selon l'état dans lequel il arrive. Qu'est-ce que cela engendre comme nuisances, comme pollutions, comme difficultés derrière ?

Un interlocuteur :

J'ai regardé les chiffres du projet. Je vois l'économie circulaire, 1 200 tonnes qui arrivent par bateaux et 1 100 tonnes qui partent, où se situe le différentiel ?

Ensuite la confirmation qu'il s'agit bien du référentiel de la crue de 1910 en ce qui concerne les crues. Merci.

Michel GAILLARD :

Quelques réponses ?

Alexis ROUQUE :

M. le Maire, pour vous rassurer, si on a donné une orientation BTP à ce port, ce n'est pas pour y faire venir des déchets d'autre nature. Ce n'est pas conçu comme un port d'éco-industrie recyclage, à une petite nuance près c'est que dans le secteur du BTP, il y a une activité de recyclage de matériaux de chantiers qui repartent dans le cycle de production. Cela fait partie de cet univers BTP qu'on évoquait, il y a d'ailleurs une enquête publique actuellement relative à un plan régional (PREDEC), de traitement des déblais de chantiers. Cette activité pourrait trouver sa place sur le site, mais c'est une activité contrôlée, c'est une installation classée dans le cadre de la protection de l'environnement, mais qui est vraiment en lien avec le BTP, il n'est pas question de faire venir des déchets ménagers ou du verre.

Marc REIMBOLD :

Effectivement, le site étant une carrière, on a besoin de remblais pour venir combler les matériaux qui vont sortir. D'où pourraient provenir ces différents remblais, quelle qualité, quels risques ? Ce sont des remblais qu'on va remettre en eau et qui potentiellement se trouvent ensuite dans la nappe phréatique donc bien évidemment, il faut choisir des remblais inertes. Dans le cycle que l'on a donné tout à l'heure, on s'en excuse, il pourrait manquer un « k », il s'agit de 1,2 million de tonnes d'un côté et 1,3 million de tonnes de l'autre, ce n'est pas complètement équilibré mais déjà bien équilibré, à 90%, ce qui signifie que 10 % des bateaux seront un peu moins chargés quand ils reviendront, mais c'est déjà un très bel échange circulaire. Les matériaux qui reviendront dans ce flux sont en grande masse potentiellement ceux qui reviendront des chantiers du Grand Paris, dont une partie du Grand Paris Express est un métro en tunnel qui va sortir des matériaux. Tous les matériaux qui sortiront du Grand Paris Express, même s'ils sont naturels, ne sont pas forcément aptes à être stockés, en particulier il y a d'anciennes carrières de gypse, il y a des matériaux avec du gypse et du sulfate qui sont impropres à être remis en particulier dans la plaine, mais tous les autres matériaux naturels qui seront issus de ces travaux de tunneliers sont des matériaux inertes qui serviront à remblayer la plaine.

Pour répondre à la question sur la référence à la crue de 1910 : c'est bien celle-là qui est prise en référence.

Claude BOITEAU, COPRA 184 :

Je voudrais revenir sur le ferroviaire dont on a parlé à plusieurs reprises, mais pour parler du ferroviaire, il vaudrait peut-être mieux faire venir Réseau Ferré de France puisqu'ils vont avoir une voie opérationnelle en 2017 qui reliera Le Havre, Rouen, Serqueux, Gisors et Conflans. Cette voie assurera 25 allers retours par jour. C'est intéressant, vous n'êtes pas les mieux placés pour nous parler du réseau ferré, peut-être avez-vous prévu un rendez-vous avec RFF pour qu'ils viennent s'expliquer.

Michel GAILLARD :

C'est peut-être à moi de vous répondre parce que c'est nous les organisateurs du débat. Je voulais simplement rappeler, je l'ai fait tout à l'heure, que le dossier dont nous débattons c'est Port Seine-Métropole Ouest, ce n'est pas la LNPN, la ligne Paris-Normandie qui va donner lieu, si je comprends bien, à une concertation publique dans les temps qui viennent. Après, il y a les questions de connexion à la voie ferrée qui évidemment concernent PSMO et auxquelles il faudra répondre.

Pour répondre à votre interrogation, nous aurons à Saint-Germain un débat sur l'intermodalité et les représentants de RFF ne seront pas en tribune mais ils seront dans la salle pour répondre à toutes questions ayant trait aux voies ferrées.

(commentaire dans la salle hors micro.)

Le point central du raccordement ferré est chez PSMO, sur leur connexion. Je vous laisse répondre, je ne vais pas m'engager.

Etienne DEREU :

Les ports sont gestionnaires du réseau ferré à l'intérieur des ports, nous sommes gestionnaires dans les autres plateformes où il y a du trafic ferré. En l'occurrence, sur PSMO, c'est bien nous qui serions en charge de l'exploitation de la desserte ferroviaire, de son entretien et de sa réhabilitation le cas échéant. Il est donc logique que nous ayons pu parler de la desserte ferroviaire et que nous soyons attachés à sa qualité pour pouvoir offrir les services aux clients. Pour les grands enjeux de desserte, je confirme que la responsabilité est celle de RFF.

Michel GAILLARD :

D'où la présence de RFF à cette réunion.

Patrick TERNANT, Achères :

Je me pose une question concernant l'intérêt que ce port peut avoir pour moi et tous les Achérois en tant qu'utilisateurs et habitants d'Achères. A côté on a Cergy-Pontoise, c'est un port de plaisance, c'est peut-être autre chose mais c'est très agréable d'y aller. Il y a des restaurants de qualité, on peut se balader, profiter du soleil. Est-ce que la zone 7 que vous avez appelé centre de vie va jouer ce rôle de permettre aux Achérois d'aller se balader et de passer un bon temps sur le port en voyant les mouettes, en profitant du soleil et est-ce que vous avez envisagé d'autres activités de loisirs dans cette partie 7 ?

Mme CLAUDON, Andrésy :

J'ai deux petites remarques. Je fais partie des gens qui sont concernés, très concernés. Pas la peine d'essayer de me convaincre de l'utilité du transport fluvial, j'en suis convaincue d'avance ; par contre, au niveau des courriers d'information, je suis bien contente d'apprendre que certaines personnes en ont reçu parce que moi, je n'en ai jamais eu, mes voisins proches non plus, je suis là tout à fait par hasard parce que j'ai eu l'information dans une revue.

Michel GAILLARD :

Où habitez-vous Madame ?

Mme CLAUDON :

Quai de l'Île Peygrand à Andrésy, en rive gauche.

Michel GAILLARD :

Et il n'y a pas marqué « Stop Pub » sur votre boîte aux lettres ?

Mme CLAUDON :

Absolument pas !

Michel GAILLARD :

C'est noté parce que nous avons distribué plusieurs dizaines de milliers d'enveloppes avec les lieux des réunions, le document, alors nous ferons un petit bilan avec nos prestataires qui font la distribution.

Mme CLAUDON :

J'habite dans un endroit très particulier qui est fermé par une barrière levante, mais qui n'empêche pas un piéton d'entrer.

Michel GAILLARD :

On ne va pas rentrer dans ces détails !

Mme CLAUDON :

Autre précision, j'habite à 150 m à vol d'oiseau de l'exploitation GSM, je pense que peu de personnes en sont plus proches et je voudrais indiquer qu'au niveau des horaires de travail, cet été les employés commençaient avec les engins à 6h30 pour finir vers 21h30-22h. En cette saison, certains jours, les employés travaillent à la lumière des phares des leurs véhicules. Tout à l'heure, vous avez annoncé des horaires de travail 8h-17h, je m'inscris en faux là-dessus.

(Timides applaudissements.)

Michel GAILLARD :

Merci Madame. Alors, quelle est la réalité de ces horaires de travail de GSM ? J'anticipe un peu, mais nous aurons une intervention du Directeur Général de GSM à une prochaine réunion où il parlera justement d'exploitation et de travaux ; j'espère qu'il apportera toutes les réponses.

Alexis ROUQUE :

C'est difficile pour moi de parler pour GSM, mais je crois que les horaires d'exploitation doivent être régis par l'arrêté d'autorisation d'exploitation de la carrière, donc c'est préfectoral. Les heures d'exploitation du port - ce qu'on évoquait tout à l'heure - c'est l'affaire du port ; donc, c'est nous qui réglémentons, c'est nous qui avons la main sur le sujet, si cela peut apporter une réponse à votre question.

Monsieur, vous parliez des activités de loisirs, de la place des Achérois. Si l'on ne fait pas venir les Achérois dans le port, on aura vraiment raté notre cible parce que l'objectif c'est vraiment d'essayer de créer cette continuité et d'inciter les gens à venir, inciter les gens à venir voir le port et de se l'approprier parce que ce qu'on voudrait faire, c'est comme un quartier. Vous pourrez dire que c'est ambitieux, il y aura de l'activité industrielle, des machines etc. mais on peut essayer de faire coexister un peu tout le monde, c'est notre objectif.

Donc en fait, ce que vous évoquiez, le centre de vie, je le vois bien avec un espace de restauration, une terrasse avec une vue dégagée sur la darse. On a cela à Gennevilliers, c'est un endroit agréable, mais l'idée ce n'est pas que vous arrêtiez là, c'est aussi que vous fassiez le tour, que vous puissiez retourner vers les bords de la Seine, passer au-dessus de l'entrée de la darse, revenir, traverser le parc. Des activités de loisirs peuvent être imaginées dans le parc, on peut imaginer un parcours de santé, des agrès pour les enfants, on peut imaginer plein de choses, on est là pour en discuter. Dans ce parc de 6 ha de verdure, on peut imaginer ne pas avoir que de la verdure, mais que vous puissiez venir y faire du jogging, du vélo, avec les enfants. C'est un de nos objectifs, pas le seul bien sûr, le principal est d'avoir de l'activité, il ne faut pas se le cacher mais quand on dit port de nouvelle génération c'est faire en sorte que les gens se l'approprient. C'est notre rôle de créer les conditions pour cela, de sécurité aussi parce que si vous venez avec des enfants vous promener dans le parc, ce n'est pas pour vous faire écraser par un camion en

en sortant. Donc, il y a des questions de sécurité que nous devons traiter mais c'est vraiment l'objectif, je suis content que vous me donniez l'occasion de le préciser.

Marc REIMBOLD :

Pour revenir à la question de la dame qui habite à 150 m du projet, bien évidemment nous serons attentifs aux habitations maintenues à proximité du projet et assurément nous aurons à faire un bilan plus détaillé.

Michel GAILLARD :

Je prends deux questions et on s'arrête.

Une interlocutrice, Achères :

Je suis Achéroise actuellement, j'étais Andrésienne et je le suis encore très souvent, mes fils habitent toujours sur l'Île du Devant à Andrésy, est-ce que vous nous conseillez, aux poissons et à moi-même, de continuer à nager dans la Seine ?

Deuxième question, est-ce que vous nous conseillez de continuer à boire l'eau de notre puit puisque nous n'avons pas pris l'eau de la ville ?

La troisième question concerne les écluses d'Andrésy, ne vont-elles pas être très vite saturées par le passage des bateaux ?

Un interlocuteur :

Juste une question sur le plan, la cartographie du port : toutes les zones qui sont grisées en rose sont-elles des zones imperméables ?

D'autre part, je n'ai pas bien compris l'apport de votre équipement sur le plan de prévention de la plaine d'Achères puisque votre darse ne sert qu'à compenser les multiples projets qu'on va y développer. Donc, en quoi votre équipement apporte une réelle amélioration sur ces systèmes hydrauliques, premièrement vis-à-vis des zones imperméables et deuxièmement vis-à-vis des compensations que vous apportez ?

Michel GAILLARD :

Réponses à ces dernières interventions !

Etienne DEREU :

Si j'ai bien compris, pour la personne qui habite au niveau de l'île du Devant, à Andrésy, a priori l'eau qui vous alimente sera toujours la même, le port ne viendra pas apporter de modifications par rapport à ce site (que ce soit l'île du Devant ou l'île Nancy). Sauf à regarder plus précisément votre implantation, mais je n'ai pas l'impression que c'est le cas.

En ce qui concerne la saturation potentielle de l'écluse d'Andrésy, d'abord ce sont les écluses d'Andrésy, il y en a deux, l'une fait 24 m de large et l'autre 12 m, si l'on passe en même temps tous les bateaux possibles, cela signifie qu'à chaque éclusée, donc pratiquement toutes les heures, on peut passer de l'ordre de 13 000 tonnes de matériaux. Malheureusement, chaque fois que j'y passe, je vois rarement les deux sas d'écluses remplis, déjà lorsqu'il y en a un, c'est déjà bien. Assurément, la Seine est une voie non saturée, d'ailleurs les trafics étaient plus importants dans les années 70 qu'ils ne le sont maintenant, c'était significatif puisqu'on parlait de plus de 50 % à l'époque. Le nombre de bateaux va certes augmenter, mais on n'aura pas des augmentations dues au port, si l'on a entre 5 et 10 % au maximum et au cas où l'on ferait l'exploitation des carrières Est, ce serait un maximum.

En ce qui concerne l'imperméabilité du port et les compensations, vous avez raison, il ne s'agit pas de regarder que la question de crues mais aussi celle des eaux superficielles, que ce soient des eaux pluviales ou des eaux qui arrivent par inondations. Comme vous le savez, aujourd'hui la réglementation nous impose à ce que l'on rejette le moins d'eau possible pendant les épisodes pluvieux, dans le milieu naturel, c'est 1 litre par hectare et par seconde. Les gens voient bien ce que représentent 100 litres, c'est la moitié d'une baignoire, donc par seconde il ne faut pas rejeter cela dans le milieu naturel. Bien évidemment, les espaces verts de la plateforme et la conception des aménagements favoriseront l'infiltration dans le sol des eaux pluviales de telle manière que l'on rejette le moins possible d'eau dans le milieu naturel. Avant d'être rejetés dans le milieu naturel, il y a un dispositif de traitement de ces eaux, débouage, déshuilage, de telle manière que l'eau rejetée dans le milieu naturel soit prétraitée.

Vous émettez des doutes sur la capacité du port sur la question non plus des eaux superficielles mais des eaux de crues, donc on a à assurer, à conserver l'équilibre de la rivière. Conserver l'équilibre, c'est conserver le stockage de l'eau en périodes de crues, donc l'eau qui vient naturellement au niveau de la crue de 1910 dans la plaine devra continuer à venir de telle manière qu'il n'y ait pas d'inondations supérieures dans les communes riveraines. On a donc là un système dans lequel on regarde la compensation, notre projet lui-même est bénéficiaire dans ces compensations et donc on peut mettre à disposition d'autres maîtres d'ouvrage des volumes qui permettent de la constructibilité tout en ne remettant pas en cause l'équilibre du fleuve. C'est dans ce sens-là que l'on peut dire que si on ne construit que le port et si on n'utilise pas les volumes complémentaires, on est positif et si le développement économique, qui était le plus de l'État en retenant le plan global d'aménagement, on pourra avoir du développement économique si l'on utilise ces compensations supplémentaires.

Michel GAILLARD :

Je vous remercie. Si vous voulez bien, nous allons clore cette rencontre.

Merci à tous pour votre participation, je rappelle que le 7 octobre à Conflans nous traiterons des questions environnementales, travaux, phasage des travaux etc. Donc, je vous donne rendez-vous à 20 heures à Conflans.

(Applaudissements)