



PSMO – Port Seine-Métropole Ouest

VERBATIM DE LA RÉUNION TERRITORIALE

Présentation du projet - Focus sur les aménagements urbains

Andrésy, Salle Julien Green, le 18 novembre 2014 (20h10-22h45)

(115 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 :

- Etienne DEREU, Directeur de l'Aménagement de Ports de Paris
- Marc REIMBOLD, Directeur du projet Port Seine-Métropole Ouest
- Colette VILLENEUVE, Chef du département Urbanisme et Foncier, Ports de Paris

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

Mesdames et Messieurs, bonsoir, nous allons commencer cette réunion. Pour ne pas changer de méthode, je passe tout de suite la parole à M. le Maire d'Andrésey pour les propos d'accueil et d'ouverture.

Hugues RIBAUT, Maire d'Andrésey :

Mesdames et Messieurs les élus - je salue tout particulièrement mon autre voisin, le Maire d'Achères - mais le Conseil Général est là, tous les élus intercommunaux, municipaux, M. le Président, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission particulière du débat public, M. le Directeur général, Mesdames et Messieurs les responsables de Ports de Paris, Messieurs les responsables de Voies Navigables de France, Mesdames et Messieurs les architectes, urbanistes, paysagistes - et je note aussi les étudiants qui accompagnent ce débat - Mesdames et Messieurs les présidents et membres des associations, Mesdames et Messieurs les habitants des villes voisines, chers Andrésiennes, chers Andrésiens ;

Bonsoir et bienvenue à Andrésey, dans cette salle Julien Green, pour la sixième réunion menée dans le cadre de ce débat public organisé par la Commission particulière du débat public, sur le projet de Port Seine-Métropole Ouest.

Merci à la Commission nationale du débat public qui, à la demande du Maître d'ouvrage, Ports de Paris, a décidé d'organiser ce débat et qui a nommé cette Commission particulière grâce à laquelle toutes les opinions peuvent s'exprimer sur ce projet ; et elles s'expriment, nous le constatons à chaque réunion, sur le site du débat, et aussi dans les réunions de travail que nous avons, comme celle de cet après-midi.

Je remercie le Président, les membres de la Commission, et toutes les personnes qui animent ces débats.

Mesdames et Messieurs, nous sommes bien d'accord sur le fait que le débat ne porte que sur Port Seine-Métropole Ouest. Probablement faut-il le répéter encore, s'agissant de Port Seine-Métropole Est, les 300 ha au-delà de la RN184, un tout autre débat devra ou devrait avoir lieu, compte tenu notamment de l'insuffisance des infrastructures de transport nécessaires.

Avec sa ville voisine d'Achères, Andrésey est sans conteste la ville la plus concernée par ce projet de Port Seine-Métropole Ouest en termes d'impacts sur les riverains de sa rive gauche de Seine, du quai de l'Île du Bac et du quai de l'Île Peygrand, mais aussi en termes d'impact environnemental sur l'ensemble des Andrésiens de la rive gauche et de la rive droite, qui de la Seine à l'Hautil, font face à ce nouveau port en projet.

Je remarque de façon positive que cet aspect a enfin été pris en compte par Ports de Paris, mais encore de façon insuffisante, en tout cas aujourd'hui. C'est l'objet de mon intervention de ce soir, après celle que j'ai pu avoir cet après-midi.

Après les réunions du débat et après consultation des habitants de la rive gauche, des associations environnementales, des associations de quartier, j'ai également noté que le projet Port Seine-Métropole Ouest faisait plutôt consensus sur ses objectifs :

- développement économique et développement durable,
- développement d'activités liées aux BTP sur une plateforme portuaire multimodale,
- contribution aux constructions liées au Grand Paris grâce à son gisement de granulats (je salue GSM),
- développement de la Confluence Seine et Oise,
- créations d'emplois,

- et développement de modes de transport alternatifs à la route.

Mais, nous avons surtout noté que les inquiétudes sur les impacts environnementaux justifiaient des demandes légitimes d'amélioration de ce projet ou de compensations de ses impacts par le Maître d'ouvrage, et donc des compléments d'aménagement dont Ports de Paris ne pourra pas nous dire qu'ils dépassent les limites de son projet actuel.

Suite aux premières réunions, suite aux concertations que nous avons menées, suite à nos réflexions et suite à l'objectif parfaitement affirmé par Ports de Paris de construire un port de nouvelle génération, un port ouvert sur la ville et respectueux de son environnement, nous sommes en mesure d'affirmer que cet objectif ne sera véritablement atteint que si et seulement si plusieurs améliorations sont apportées au projet en son état actuel ; améliorations qui concernent le sujet de ce soir, les aménagements urbains du port et autour du port.

Je voudrais souligner cinq points qui devront être pris en compte dans la réalisation de Port Seine-Métropole Ouest.

1. Sur l'aménagement vert du quai de l'Île du Bac, donc de la future darse au barrage :

Si celui-ci nous a convaincus, parce que justifié au plan environnemental, il est indispensable de porter une attention particulière à la mise en valeur de ce futur espace très vert de promenade et de circulation douce, sans oublier l'aspect de la passerelle sur la darse qui sera très visible de la rive droite. Ce premier écran vert doit être réalisé de façon ambitieuse et très performante ; à ce jour, nous n'en avons pas encore la preuve.

Nous serons d'autre part vigilants quant à la juste indemnisation des habitants de ce quai de l'Île du Bac, lors des négociations amiables ou même des expropriations, ou encore sur les modalités de relogement. La Ville ne peut être seule responsable de ces aspects, sur lesquels Ports de Paris doit s'engager de façon correcte.

L'aménagement vert du quai de l'Île du Bac doit être aussi suivi dans la continuité d'un aménagement vert et d'une requalification du quai de l'Île Peygrand, c'est-à-dire du barrage au chantier naval d'Achères, afin de former un ensemble complet de circulations douces et de loisirs, en bord de Seine.

2. Sur l'ouverture du port vers la ville :

Il est absolument nécessaire de requalifier tout de suite (c'est-à-dire dans la première phase) la route du Barrage, dite aussi « route d'Andrézy », axe actuel essentiel de liaison - j'allais dire unique – existant entre Andrézy rive gauche au niveau du barrage et Achères au niveau de la RD30. Cette requalification doit être réalisée de manière identique à la belle et grande avenue, que j'ai entendu nommer « voie royale » cet après-midi, mais prévue seulement pour 2035 ou 2040 : une route arborée à deux voies, avec voies piétons/vélos sécurisées. Cette route constitue en effet le seul accès aux berges d'Andrézy. Elle longe déjà aujourd'hui le futur Parc de loisirs de la Plaine d'Achères (très beau projet) et permet de rejoindre les bords de Seine, le port en travaux et le port futur, le barrage et les écluses.

3. Sur le centre de vie du port :

En complément de la précédente demande, il apparaît tout aussi impératif de déplacer ce centre de vie au bord de Seine, à proximité immédiate ou plus logiquement au niveau de l'actuel site VNF de bureaux et d'habitations, au droit des écluses et du barrage. J'en appelle aujourd'hui à la compréhension et à la contribution positive de Voies Navigables de France sur le sujet.

Ce centre de vie, centre de loisirs, centre de tourisme, deviendrait ainsi un véritable nœud de connexion entre le futur port (et sa darse) et le barrage, tous deux spots intéressants de tourisme industriel ; mais aussi un nœud de connexion avec les berges requalifiées du quai de l'Île du Bac et du quai de l'Île Peygrand, et la plaine de loisirs d'Achères, très beau projet pour notre territoire.

4. Sur l'ouverture du port vers la ville d'Andrésey :

Il convient de prévoir que ce nœud de connexion industriel de promenade, de loisirs, de tourisme, soit également relié à la rive droite d'Andrésey par une véritable liaison piétons/vélos, entre la rive gauche et la rive droite.

Il est donc indispensable que dans le cadre de ce projet soit réalisée une passerelle sécurisée sur le barrage et donc vers l'île Nancy, qui serait elle-même reliée toute l'année par bateau à la rive droite. Cette liaison directe rive gauche/rive droite est un projet indispensable aux Andrésiens - et j'allais dire peut-être aux Achérois - et inscrit dans notre Plan d'Aménagement et Développement durable.

Ports de Paris doit prendre en compte cette nécessité, en liaison avec Voies Navigables de France bien sûr, mais aussi avec nos villes.

5. Sur la minimisation des impacts environnementaux :

Les vues depuis la rive droite et la colline de l'Hautil (je rappelle que c'est la plus haute colline de l'Île-de-France) doivent être protégées au maximum par les rideaux d'arbres, mais cela ne suffira pas. Il faut donc une véritable qualité architecturale pour les bâtiments qui seront implantés. Ports de Paris et son architecte nous ont apporté des garanties orales à ce sujet ; il convient de les préciser très concrètement.

La pollution sonore doit être étudiée pour être réduite le plus possible, et bien sûr à toute heure. Il faut là aussi des garanties concrètes. Quant à la pollution atmosphérique due aux poussières, il convient également d'étudier la façon de la contenir au maximum, toujours avec des garanties concrètes.

Sous réserve des ces aménagements ou améliorations absolument nécessaires et incontournables, le projet de Port Seine-Métropole Ouest pourrait devenir un équipement combinant développement économique, emploi, respect environnemental. Ce serait profitable à tous. Port Seine-Métropole Ouest, sous les conditions d'amélioration de ce projet que je viens d'évoquer, s'inscrirait en outre parfaitement dans le cadre du développement de la Confluence Seine et Oise, qui a fait l'objet d'un contrat de développement territorial auquel les élus des communes riveraines ont souscrit unanimement. Ce contrat de développement territorial préconisait le développement du tourisme fluvial, et notamment la création d'un port de plaisance au niveau de la plaine d'Achères.

Lors d'une récente rencontre entre les élus d'Achères et d'Andrésey, ce point a fait l'objet entre autres d'un échange de vues sur ce projet, et d'un consensus au moins sur le principe.

Compte tenu de la disparition programmée du port de plaisance de Triel-sur-Seine, du développement du tourisme fluvial, et de la situation des équipements existants, la création d'un port de plaisance au niveau de la Confluence serait la bienvenue.

Messieurs les responsables de Ports de Paris, vous m'avez souvent entendu parler de ce projet, notamment dans de nombreuses instances de l'Axe Seine. Les élus d'Achères nous ont confié que des études et des propositions ont été faites à ce sujet dans le passé. De mon point de vue, le moment est venu, pour le bien du territoire, de son développement économique et touristique, d'envisager la création de ce port de plaisance en complément du port industriel. Ports de Paris doit accompagner et aider un tel projet, et sa réalisation.

Permettez-moi de conclure en m'adressant aux dirigeants de Ports de Paris, au Directeur général ; Messieurs, votre projet de Port Seine-Métropole Ouest ouvert sur la ville et respectueux de son environnement et de son habitat, ne nous a pas encore totalement convaincus. Convenez-en, il peut nous convaincre facilement. Ports de Paris doit faire encore un bel effort en répondant aux demandes des communes d'accueil du futur site, dont Andrésey est certainement une des plus concernées. Celles-ci approuveront ce projet dès lors qu'il sera intégré au mieux dans un environnement naturel protégé, dans un environnement urbain vraiment qualitatif, reconnu et apprécié de ses habitants.

Merci de votre attention.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD :

Merci, Monsieur le Maire, pour ce mot d'accueil très consistant. Je voudrais dire quelques mots rapidement, en rappel, sur ce débat public.

LE DÉBAT PUBLIC

Ce débat public a été organisé à la demande de la Commission nationale du débat public, dans le cadre de l'application du Code de l'Environnement, donc de nos lois, tout simplement.

Je voudrais rappeler qu'un débat public comme celui-ci se situe toujours en amont des décisions, en amont des projets, pour que toutes les possibilités de le faire évoluer soient ouvertes. Donc, nous sommes bien dans une phase où l'on peut faire bouger les frontières d'un tel projet.

La Commission nationale du débat public, les commissions particulières que nous sommes, ont quelques caractéristiques importantes : elles sont neutres, elles sont indépendantes par rapport au Maître d'ouvrage, n'ont aucun lien particulier avec celui-ci.

Je rappelle que nous n'avons pas d'avis sur le projet ; jamais nous ne prendrons position sur un projet ; « est-il bon ou mauvais ? » n'est pas notre problème. Le nôtre est d'organiser votre information et de vous donner la parole. La Commission nationale du débat public sert à cela.

Je voudrais vous rappeler quelques points :

- Dans ce débat sur PSMO nous sommes aujourd'hui dans une réunion plutôt axée sur la question de l'insertion du port dans son tissu urbain. Il y a eu un atelier cet après-midi, dont la synthèse des échanges qui ont eu lieu vous sera présentée dans un moment.
- Il y aura ensuite une réunion à Poissy, jeudi, avec une audition publique des acteurs économiques intéressés par un tel projet ; c'est une démarche assez classique.
- La réunion de clôture approche, puisque ce sera le 2 décembre et sauf erreur de ma part, dans la même salle, à Andrésy. Ce sera un temps fort.
- Il y aura aussi le 24 novembre une réunion publique organisée à l'université de Cergy, en liaison avec les étudiants de l'université de Cergy du Master Transports, Logistique et Environnement, qui accompagnent notre débat.

Concernant le calendrier, nous aurons à produire un compte rendu de ce débat public, nous aurons deux mois pour le faire à l'issue de ce débat, le 15 décembre. Donc, jusqu'au 15 décembre on peut toujours déposer des avis, des contributions, etc., sur le site Internet. Ensuite, le Maître d'ouvrage a trois mois pour produire sa décision. Les documents sont publics.

La réunion sera animée par Anne-Marie CHARVET, membre de la Commission, mais elle est en train de boucler la synthèse des travaux de cet après-midi donc je vais la remplacer pour présenter le programme de la soirée.

- Nous aurons dans un instant la présentation d'un film sur ce projet, que certains d'entre vous ont déjà vu.
- Puis, la présentation du projet par le Maître d'ouvrage. Je crois que Mme VILLENEUVE fera une présentation plus spécifique sur les aspects insertion du port.

- Nous aurons ensuite une présentation de cette synthèse de l'atelier qui est en train d'être préparée. Je rappelle que les ateliers ont été animés par les ateliers de maîtrise d'œuvre de Cergy.
- Il y aura un débat avec la salle, pendant 45 minutes environ.
- Mme Elisabeth ROJAT-LEFÈBVRE, qui est aux commandes du Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement des Yvelines, interviendra pour apporter sa contribution, ses réflexions, sur ce projet et son insertion dans son environnement. Il y aura à nouveau un débat à ce moment-là, qui nous conduira à la conclusion de la rencontre.

Je vous passe la parole, Monsieur DEREU, mais nous regardons d'abord le film.

(Projection du film de la maîtrise d'ouvrage.)

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

Bonsoir à tous. Je suis accompagné ce soir de Marc REIMBOLD, Directeur du projet Port Seine-Métropole Ouest ; et Colette VILLENEUVE, Chef du département Urbanisme et Foncier. D'abord, je vais vous présenter en quelques mots Ports de Paris.

Ports de Paris est un établissement public de l'Etat, mais dont la gouvernance, c'est-à-dire le Conseil d'Administration, est partagé avec différents acteurs et notamment, les collectivités territoriales pour ancrer notre action dans le territoire.

Ports de Paris est un établissement à taille humaine, nous sommes 200, avec trois métiers principaux :

- Bien sûr, réaliser des aménagements portuaires de qualité, qui sont faits avec le Territoire ;
- Procéder à l'exploitation de ces infrastructures portuaires, dans la durée ;
- Assurer un soutien régulier, quotidien, pour encourager le report modal, c'est-à-dire le fait que les marchandises puissent utiliser des modes de transport comme le fleuve ou la voie ferrée pour limiter l'impact sur les routes. Pour cela, nous avons quatre agences territoriales (celle qui est compétente sur le territoire, ici, est à Bougival) ; elles sont quotidiennement chargées de ces différentes missions.

Nous avons la conviction que le mode fluvial est un mode d'avenir dont nous avons besoin pour le développement des territoires et le développement économique. Précisément, les projets de ports sont pour nous des moyens d'apporter des réponses aux enjeux des territoires.

Sur le territoire de la Confluence nous avons évidemment, dans le cadre des études, appris à connaître les enjeux. Il y a des contraintes mais nous considérons qu'il y a aussi des opportunités et c'est sur la base de cette analyse que nous venons ce soir avec ce projet de Port Seine-Métropole Ouest.

Pourquoi ce projet, ici ?

Il faut savoir que c'est un projet inscrit en réalité depuis longtemps dans les réflexions du Territoire, et cela se traduit par exemple par l'inscription de ce projet dans le Schéma directeur régional d'Ile-de-France, qui est le document de planification régional, mais également dans les Plans Locaux d'Urbanisme.

Nous avons pu envisager à un moment (comme cela a pu être dit), dans le cadre des réflexions sur les aménagements du Grand Paris, une implantation sur 400 ha avec une composante logistique, mais très vite nous avons compris qu'il y avait une incompatibilité avec la desserte routière, et c'est bien sur un projet de seulement 100 ha que le débat public porte.

Précisément, ce port de 100 ha est sur trois communes : Achères, Conflans et Andrésy, et il est conçu pour être compatible avec le réseau routier actuel, c'est-à-dire qu'il doit être autoportant et ne doit pas avoir besoin d'autres infrastructures pour être fonctionnel.

Il doit répondre à trois défis.

- 1^{er} défi : établir une chaîne logistique durable

Le premier défi est général en Ile-de-France : favoriser l'établissement d'une chaîne logistique efficace et durable. C'est bien entendu fondamentalement basé sur l'exploitation d'une carrière, qui a déjà commencé sur le terrain. Il s'agit donc d'organiser une logistique efficace qui permet, pour l'évacuation des granulats issus de la carrière, d'utiliser au maximum les modes massifiés et, au retour, un remblaiement de la carrière également avec des produits issus des chantiers du Grand Paris, mais qui sont réapprovisionnés également par des modes comme le mode fluvial. C'est une logique d'économie circulaire, que vous voyez ici décrite, et je crois que le film l'a bien présentée. Donc, il y a un enjeu de renforcement de l'offre portuaire, pour encourager le report modal.

- 2^{ème} défi : réaménager la plaine d'Achères

Le deuxième défi est beaucoup plus local, il consiste à valoriser la plaine d'Achères. C'est un site inondable, pollué, mais nous considérons qu'un projet de port est une occasion de contribuer au développement économique du territoire parce que c'est notre métier et notre savoir-faire, d'offrir cette possibilité.

- 3^{ème} défi : contribuer au développement économique du territoire

Précisément, le développement économique du territoire est celui qui tire parti de l'élan des chantiers de construction du Grand Paris, c'est-à-dire les projets de logements ou de grandes infrastructures de transports en commun, que vous connaissez et qui évidemment peuvent bénéficier au territoire en matière d'emploi et de développement économique.

C'est donc une opportunité pour le territoire parce que cela permet un développement durable et local, et de donner des solutions, des emplois et de l'activité.

Le projet dans son ensemble

Je vais maintenant décrire le projet dans son ensemble ; il vous est présenté sur la carte. C'est une infrastructure de 100 ha (de l'ordre de 1 km X 1 km. Il y a quelques aspects structurants.

Sur les 100 ha, une moitié est dédiée aux activités économiques, et la seconde moitié est dédiée aux aménagements d'ouverture à la ville, donc les infrastructures routières, ferroviaires, les espaces verts et le bassin intérieur, c'est-à-dire cette darse, qui est importante parce que c'est grâce à elle que l'on peut garantir que les activités économiques et les activités de transbordement se déroulent au cœur du port. Cela nous permet de libérer les espaces périphériques, notamment les berges de Seine, comme l'a dit M. le Maire, pour des activités et des déplacements en modes doux (piétons, cyclistes), et une logique de revitalisation, de renaturation, qui permet d'assurer une insertion paysagère optimale.

Il s'agit pour nous d'une démarche de port de nouvelle génération. Je ne vais pas trop rentrer dans ce sujet parce que Colette VILLENEUVE va le préciser dans le cadre du focus sur les aménagements.

- Quelles activités sur le port ?

On l'a dit, ce seraient des activités tournées autour de la construction et des travaux publics. Il y a plusieurs raisons à cela : il y a aussi une carrière, présente sur le site, mais également, ce sont des activités qui utilisent très massivement les modes fluviaux et ferroviaires, donc qui permettent d'assurer l'objectif de ne pas impacter le réseau routier.

Les activités génèrent des emplois, notamment en matière de transformation, donc de production de produits du BTP, de valorisation, et permettent donc d'organiser cette économie circulaire dont j'ai déjà parlé ; et également des activités de négoce, de services aux entreprises qui sont, elles, pourvoyeuses en emplois et organisent une interface entre la ville et le port.

Nous pouvons donner quelques exemples de productions qui peuvent être envisagées, que l'on rencontre déjà dans d'autres ports : parpaings, tuyaux, voussoirs (éléments préfabriqués qui servent à la construction de tunnels et sont fort utiles, qui pourraient être utilisés dans les infrastructures de transport du Grand Paris).

- Qu'en est-il de l'avancement du projet dans le temps ?

Vous l'avez compris, le projet se construit au fur et à mesure de la libération des terrains par la carrière actuellement en exploitation.

Le film l'a montré, il y a deux horizons temporels : le premier est 2025, dans dix ans, un horizon dans lequel on peut se projeter, et je ferai un deuxième focus en 2040, c'est-à-dire l'horizon de la fin d'exploitation de la carrière.

En 2025, nous aurons un port actif, ouvert aux entreprises locales, avec le bassin intérieur déjà construit, qui permet d'assurer dès à présent l'organisation du report modal, c'est-à-dire le fait d'utiliser l'usage fluvial pour l'exploitation de la carrière, que ce soit en évacuation de granulats ou en remblaiement pour la carrière.

Nous aurons donc ce bassin intérieur, un quai à usage partagé qui permettra d'offrir aux entreprises du territoire la possibilité d'utiliser également des infrastructures fluviales, l'arrivée de nouveaux emplois directs grâce au chantier, et déjà des trafics fluviaux significatifs : environ 500 000 tonnes/an, ce qui est notable et représente de l'ordre de deux convois de bateaux par jour. Egalement, l'écran végétal en bord de Seine (que j'ai indiqué) aura été installé, et des circulations douces pourront se faire – Colette VILLENEUVE y reviendra.

- Qu'en est-il en 2040 ?

En 2040, nous aurons une plateforme économique qui aura atteint sa maturité, qui sera pérenne, avec des infrastructures finalisées entièrement accessibles au public, avec un centre de vie (ce point sera précisé), une végétalisation mature, des emplois générés de façon pérenne : de l'ordre de 500 à 1 000 emplois directs, tous types de qualification ; et un développement des trafics ferroviaires en plus des trafics fluviaux. Pourquoi des activités liées au ferroviaire ? Tout simplement parce que la carrière ayant arrêté ses exploitations, il conviendra de faire revenir sur le site des granulats, en utilisant le trafic ferroviaire, par exemple depuis les carrières que l'on rencontre dans le nord de la France.

Quelques éléments sur le plan financier : il s'agit là d'un investissement public, supporté par Ports de Paris, à hauteur de 110 M€. Les études que nous menons actuellement sont financées par l'Union Européenne et la Région Ile-de-France, qui pourrait aussi contribuer à la réalisation des travaux.

- Des éléments de calendrier :

Evidemment, sous réserve que le débat public permette au Maître d'ouvrage de conclure que le projet est opportun, nous pourrions avoir un calendrier qui organiserait des phases de concertation continue tout au long du projet, avec bien entendu :

- Une enquête publique qui pourrait avoir lieu en 2017 ;
- Des travaux qui démarreraient en 2018 ;
- Une livraison des premières infrastructures en 2020.

Je vous remercie. Je passe la parole à Colette VILLENEUVE.

(Applaudissements.)

LIENS VILLE-PORT, LIENS AVEC LE TERRITOIRE, AMÉNAGEMENTS URBAINS

Colette VILLENEUVE, Chef du département Urbanisme et Foncier, Ports de Paris :

Bonsoir. Comme Etienne DEREU vous l'a indiqué, je vais vous présenter un focus sur l'aménagement envisagé à ce stade du projet pour la réalisation de Port Seine-Métropole Ouest, pour son intégration dans l'environnement.

Ma présentation portera sur quatre points :

- L'expérience de Ports de Paris comme aménageur du territoire francilien.
- Une présentation des aménagements de Port Seine-Métropole.
- Une description de ces aménagements.
- Comment le territoire sera impliqué dans cet aménagement.

Ports de Paris, aménageur du territoire francilien

Comme l'a rappelé Etienne, Ports de Paris est un aménageur du territoire francilien, il est propriétaire de 1 000 ha en Ile-de-France, et depuis 15 ans il a engagé une politique de réhabilitation de tous les ports de ce territoire, qui pour la plupart datent du début du XXe siècle, au moins les plus importants : Bonneuil et Gennevilliers.

Ce sont des ports qui n'avaient pas de liens directs avec la ville, et ces réhabilitations visent à les intégrer dans le paysage urbain, à les ouvrir sur le territoire, et à préserver le cadre de vie des riverains.

Vous pouvez voir quelques réalisations qui sont intervenues dans le cadre de cette réhabilitation :

- Les aménagements paysagers sur le Port de Limay ;
- Une renaturation des berges sur le Port de Bonneuil ;
- Des bâtiments construits à la fois sur le Port de Limay et sur le Port de Bonneuil ;
- Une centrale à béton à Paris, au Port de Tolbiac, qui est proche de la Grande Bibliothèque ;
- Ici, des aménagements pour l'ouverture des ports au public, et une promenade piétonne sur le Port de Conflans fin d'Oise que vous devez connaître.
- La passerelle qui enjambe la darse du Port de Nanterre et qui permet une continuité piétonne le long de la berge - elle est réalisée par le Conseil Général des Hauts-de-Seine ;
- L'Arboretum avec la piste cyclable à Gennevilliers ;
- Enfin, le Port d'Ivry où se côtoient un port industriel et un port avec des activités d'animations et loisirs.

Voici des exemples de moyens mis en place par nos clients sur les ports pour réduire et maîtriser les impacts : des brumisateurs pour éviter l'envol des poussières, ou une bande transporteuse capotée pour éviter l'envol des poussières et également pour contenir le bruit.

Les aménagements de Port Seine-Métropole Ouest

Je vais vous parler maintenant de Port Seine-Métropole Ouest. Le site d'implantation est la plaine d'Achères, dans un cadre paysager déjà remarquable, dominé par les coteaux de l'Hautil et les coteaux de Conflans-Sainte-Honorine, et encadré également par la forêt de Saint-Germain qui est un élément fort du paysage de la Confluence de la Seine et de l'Oise.

L'aménagement que je vais vous présenter a été conçu par Antoine GRUMBACH, architecte, et Thierry LAVERNE, paysagiste, qui sont présents ce soir.

Le parti pris a été de préserver et renforcer le paysage existant en créant un trait d'union entre ces coteaux de l'Hautil et la forêt de Saint-Germain, par une succession d'ondes végétales parallèles à la Seine. La première est la berge, la deuxième est la rive nord de la darse ; ensuite, c'est le parc des Hautes Plaines qui est complètement créé, et enfin, la frange sud du port.

- Comment a-t-on inscrit le port dans ce paysage ?

Le bassin intérieur qui est resté en eau suite à l'exploitation des carrières, a été aménagé en quais sur sa rive sud, avec des ouvrages de chargement et déchargement sur sa rive nord, pour recevoir tout le trafic fluvial dans la darse. Les activités s'organisent autour de cette darse.

Ce projet consacre environ 15 ha de terrains à des espaces paysagers ouverts à tous les publics, ce qui est novateur pour Ports de Paris.

Le deuxième parti pris pour cet aménagement est l'ouverture du port sur le territoire.

Le lien ville d'Achères, ville d'Andrésy, ville de Conflans, est créé à travers ce Port Seine-Métropole Ouest, sachant qu'aujourd'hui la ville d'Achères, au niveau de la plaine d'Achères, n'a pas de lien direct avec la Seine. Cette liaison est créée par une voie nouvelle qui partirait de la gare d'Achères Ville, rejoindrait le barrage d'Andrésy et enfin, la berge de Seine, qui serait plantée d'un rideau d'arbres, réaménagée avec une promenade. Cela permettrait, de la gare d'Achères, de rejoindre la berge, elle-même aménagée d'une promenade qui pourrait, à l'aide d'une passerelle, enjamber la darse et permettre cette liaison au-delà, vers Conflans.

Ce port offrira également des espaces ouverts accessibles au public. C'est le centre de vie dont Monsieur le Maire nous a parlé tout à l'heure, et également le parc des Hautes Plaines, qui est une des ondes paysagères que je vais vous présenter plus en détail maintenant.

Comme je vous l'ai indiqué, il y a quatre ondes paysagères :

- La berge de Seine qui, sur toute la longueur (1 km, Etienne DEREU l'a rappelé), est renaturée. Elle est végétalisée en profondeur, sur 25 m de large au minimum. Cette végétalisation sera beaucoup plus importante de part et d'autre de la darse, face à Andrésy, pour préserver des vues sur le port. Un rideau d'arbres protégera aussi les vues.
- La rive nord de la darse, qui accueillera une promenade pour les modes doux (vélos, piétons) et permettra de rejoindre la berge. Cette rive accueillera une végétation très dense et un double-rideau d'arbres qui constituera un écran végétal supplémentaire.
- Le parc des Hautes Plaines : c'est la séquence la plus importante, qui représente environ 6,5 ha et s'étire d'est en ouest sur le port. Elle fera une part importante aux modes doux (vélos, piétons) et aura une fonction écologique car elle pourrait accueillir un corridor pour la biodiversité. Cela pourrait être aussi un bassin d'infiltration pour les eaux pluviales qui ne se rejettent pas dans le milieu naturel.
- La frange sud du port. Elle recevra un rideau d'arbres qui fera la transition avec le parc paysager qui sera réalisé ici, en fin d'exploitation des carrières.

Voilà pour cet aménagement paysager.

- Comment construit-on les articulations entre les villes d'Achères, d'Andrésy et de Conflans ?

C'est une voie nouvelle qui serait créée. Elle partirait de la gare d'Achères pour rejoindre le barrage d'Andrésy, pour pouvoir rejoindre ensuite la berge qui, avec la promenade piétonne, permettra d'enjamber la darse par la passerelle et de repartir vers Conflans.

En attendant la création de cette voie, le port sera desservi par la route du barrage qui sera requalifiée, ainsi que par le chemin de la Mare aux canes qui sera également restructuré.

La desserte fine à l'intérieur du port pour les activités se fait par des cheminements parallèles à la Seine, qui sont des voies restructurées, sauf celle qui longera la rive nord de la darse et qui sera créée.

Toutes ces voies font une part importante aux modes doux. Dans l'intérieur du port elles représentent à peu près 4,5 km et permettent, par des trajets alternatifs, de rejoindre la berge.

- *L'avenue de l'Ecluse*

Je vais vous parler plus en détail de l'avenue de l'Ecluse. C'est la voie structurante du port parce qu'elle organise les activités dans le port. A l'est de l'avenue de l'Ecluse, seront installées les activités portuaires proprement dites, alors qu'à l'ouest ce seront les activités plus en lien avec la ville.

Cette voie fait une large place aux modes doux avec, à l'est, un mail planté d'une double-rangée de rideaux d'arbres, qui accueillera des vélos, des piétons.

La voirie routière comportera deux fois deux voies, avec un terreplein central.

Sur la partie ouest – vous le voyez ici – c'est encore une promenade (piétonne là, et pour les cycles ici) qui longe une noue et rejoint le centre de vie, et également le parc paysager et de loisirs de la ville d'Achères, qui est à l'ouest du projet portuaire.

- *Les berges renaturées*

Les berges renaturées vous ont été présentées. Là aussi, une place importante est consacrée à la promenade et aux cycles, dans un rideau d'arbres.

- *La passerelle*

On a représenté ici la passerelle de Nanterre, comme exemple d'un franchissement de darse.

- Les espaces publics qui seront ouverts

Le centre de vie est positionné à l'ouest de la darse. Ce sera vraiment un lieu de rencontre entre les populations et les usagers du port. Il recevra des services, peut-être de restauration, des services bancaires, la presse. Ce sera également un lieu de détente où les gens pourront profiter du plan d'eau et des activités qui se dérouleront dessus.

Voici le parc des Hautes Plaines, qui fait aussi une large place aux cheminements piétons et à des espaces de détente où les familles pourront venir se promener le week-end.

- Une structure paysagère en « ondes »

Je vous ai dit que le parti pris était de créer ces ondes parallèles à la Seine, qui sont en cohésion avec le parc paysager et de loisirs de la ville, et sont aussi un écho à la forêt de Saint-Germain.

Ces ondes constituent un écran végétal dans lequel viennent s'insérer les constructions qui seront bien intégrées, avec une qualité architecturale recherchée, et des activités qui se concentreront autour de la darse.

Cette vue montre le rideau d'arbres qui constitueraient cet écran végétal.

Les dessins qui suivent montrent ceci : que l'on se trouve sur la rue des Coutayes à Andrésy, ou bien au dernier étage de l'immeuble qui est rue Maurice Thorez à Achères, les vues sont préservées par ces rideaux d'arbres, dans lesquels les constructions sont bien intégrées.

- Des aménagements concertés

Je vous ai présenté le parti pris d'aménagement tel qu'il est envisagé aujourd'hui. Si l'opportunité du projet est avérée, si la décision de poursuivre est prise, une concertation

sera organisée et dans ce cadre, vous serez invités à co-élaborer le cahier des prescriptions architecturales, paysagères, environnementales. C'est là, Monsieur le Maire, que l'on pourra parler de la qualité des constructions et de la qualité architecturale.

Dans ces cahiers, on va au-delà des prescriptions du PLU, on donne des préconisations pour les matériaux, les couleurs, les toitures végétalisées, etc.

Vous serez invités à participer à la co-élaboration de la Charte d'exploitation. C'est dans ce document que l'on trouve les moyens que l'on peut demander à nos clients pour une meilleure maîtrise des impacts de leurs activités sur l'environnement.

Vous serez également invités à participer aux comités locaux d'information portuaire, qui sont des réunions publiques organisées en moyenne une fois par an, mais cela peut être plus. Au sein de ces réunions, on fait un bilan sur l'exploitation du port et des pistes d'amélioration peuvent être trouvées, pour cette exploitation.

Enfin, Ports de Paris souhaite initier une réflexion avec tous les acteurs et les riverains du territoire, sur des points en lien avec le projet et qui peuvent être travaillés avec la Mission locale de l'emploi, pour favoriser l'emploi local. Il peut s'agir également de travailler sur les continuités piétonnes et sur la mise en place de navettes qui relieraient la gare d'Achères au Port d'Achères.

La liste n'est pas exhaustive, d'autres initiatives peuvent être prises.

Je vous remercie et je suis à votre disposition pour répondre à vos questions.

(Applaudissements.)

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

Mini atelier sur les aménagements urbains

Nous rentrons dans la deuxième partie de cette réunion publique. Elle a eu l'originalité d'être précédée par un atelier que l'on a appelé « mini atelier sur les aménagements urbains » qui s'est tenu ici même, derrière, pendant deux heures, cet après-midi.

- Le format :
 - 40 personnes se sont inscrites (particuliers, professionnels, représentants de collectivités et d'établissements publics). Nous avons souhaité que leur nombre soit relativement restreint pour faire un travail véritablement de fond
 - Trois tables rondes organisées autour de trois thèmes :
 - Une mixité d'usage ;
 - L'interactivité entre les différentes villes concernées et la porosité vis-à-vis du port ;
 - Comment est vue une implication locale et citoyenne – c'est très important.

Je vais tenter très modestement de vous donner une synthèse de l'atelier, qui a été faite pendant l'intervention de M. le Maire. Mille excuses pour toutes les imperfections qui pourront apparaître, ce sera bien sûr peaufiné ensuite.

J'insiste sur ce point : je vais me faire le porte-parole de chacune de ces tables, où il y avait de 12 à 15 personnes. Elles étaient animées par l'Atelier de Cergy et un rapporteur s'est auto-désigné pour faire la synthèse de ce qui a été dit sur chacun des trois thèmes que je viens de rappeler. Nous avons essayé de faire cette synthèse pendant que nos camarades se restauraient. La synthèse de ces trois tables va vous être restituée maintenant.

Créer des liaisons

Il a été dit au niveau des tables qu'il est impératif de créer des liaisons, car pour utiliser les sites il faut pouvoir y accéder et les personnes autour des tables ont considéré

qu'actuellement ces liaisons avec le voisinage, notamment la rive gauche et la rive droite, avec Andrésy et Achères, n'étaient pas suffisantes, et n'étaient pas de nature à remplir et créer cette « empathie » (en quelque sorte) entre ce nouvel équipement et les communes.

Des liaisons douces sont à préserver, à créer ou à aménager.

Une accessibilité au site pour tous permettant une réelle appropriation

C'est ressorti dans les trois tables : une appropriation par les citoyens est nécessaire, en priorité bien sûr les habitants, mais également toute personne qui sera de nature à vouloir venir sur ce site réaménagé. Il est impératif pour cela :

- de désenclaver le site par de nouveaux franchissements et des connexions avec les axes existants (on a insisté sur ce point),
- de franchir la Seine depuis Andrésy et de créer une passerelle de la darse,
- que soit organisée une liaison directe depuis les berges vers le port, pour une meilleure appropriation par les habitants, pour que cela devienne une continuité et non pas quelque chose d'à part qui ne soit pas intégré à la vie de tous les jours dans ce secteur,
- qu'il y ait une accessibilité pour tous les modes et les usages, en matière de loisirs, de travail, d'habitation (cela n'avait jamais été vraiment abordé dans les réunions publiques que nous avons faites avant celle de ce soir),
- de prévoir un stationnement suffisant pour les usages du site ; d'après les participants à la table ronde, cela n'a pas été suffisamment approfondi, étudié, abordé, par Ports de Paris.

Propositions

Il y a des constats, mais également beaucoup de propositions ont émergé au cours de cet atelier, pour que le projet soit adapté :

- Que soit aménagée dès la phase 1 la route du barrage pour accéder aux abords de Seine – c'est un point fort, important.
- Que soient en même temps développés des parcours de proximité.
- Que l'on profite de l'accessibilité fluviale pour développer aussi le transport de type vaporetto, en accord avec VNF.

Le représentant de VNF est dans la salle, il faut que vous le notiez, je crois que c'est important, cela se fait ailleurs et les participants à la table ronde pensent que ce serait sympathique, à l'occasion de la réalisation de ce projet - bien entendu s'il se réalise.

Organiser la porosité signifie aussi :

- Non seulement aménager des circulations, mais qu'elles soient sécurisées pour tout le monde et particulièrement les personnes à mobilité réduite – et que ce ne soit pas seulement inscrit, comme malheureusement c'est trop souvent le cas.
- Que soit décliné un plan d'aménagement en cohérence avec les trames existantes et en projet, et (c'est à souligner) pour tous les modes de déplacement (pistes cyclables sécurisées, circulations douces...) pour qu'il n'y ait pas de conflits entre les différentes personnes qui désiraient se rendre dans ce lieu privilégié.
- Que la continuité territoriale entre le port et les parcs soit réelle et pas simplement inscrite dans le projet comme quelque chose d'intéressant mais qui n'irait pas plus loin.

Qu'est-ce qu'assurer une mixité fonctionnelle ?

- Dans ce lieu, et à l'occasion de la création de ce projet, on souhaite que soit organisée toute une série d'activités de toutes natures (culturelles, loisirs). Certains ont pensé aux guinguettes (en regardant certains tableaux du XIXe siècle on se rend compte que les berges de la Seine s'y prêtaient), aux restaurants, au cirque. Il est ressorti qu'il fallait raccrocher cela au patrimoine existant : ne pas détruire ce qui existe, mais au contraire le valoriser. Il faut bien entendu enlever les ruines, mais tout élément patrimonial significatif reste un signal et continue à exister.
- Des espaces doivent offrir des activités à caractère éphémère et réversible : il faut qu'il y ait une utilisation de bâtiments existants mais qu'également, dans le cadre de ces aménagements de loisirs, il puisse y avoir un « turnover » pour rendre ce lieu très attractif, ce qui veut dire attirer beaucoup de population et si c'est le cas, ce sera un succès.
- Il faut que la sécurité soit assurée ; on a insisté sur ce point. Egalement, la sérénité, donc faire en sorte que des activités n'entraînent pas des nuisances vis-à-vis d'autres modes de plaisir, de détente, de loisirs.
- L'Avenue de l'Ecluse pourrait être aménagée pour l'ensemble des usagers, en réservant des zones d'espaces verts, ou des espaces pour des activités au service des habitants : « la voie royale ouverte à l'aristocratie et à la plèbe » - cela a été dit cet après-midi, j'ai trouvé cela drôle mais ce n'est pas du tout de nous.

J'insiste sur le fait que je ne fais que retranscrire ce qui a été dit, je ne me permettrai pas de dire cela en ma qualité de membre de la Commission particulière du débat public.

Vous avez eu par Ports de Paris la présentation d'un centre de vie.

Il a semblé aux participants des ateliers qu'un centre de vie, c'était bien, mais qu'il fallait peut-être éviter le « monobloc », c'est-à-dire avoir un centre de vie principal mais aussi quelques autres centres de vie répartis permettant une appropriation beaucoup plus globale du site.

Qui dit « appropriation globale du site par les habitants » (mais également par les personnes qui s'y rendraient) dit « lieu de vie », donc il faudrait :

- Pour éviter des temps morts, des espaces morts, créer plusieurs types d'activité qui se complètent et se relaient.
- Aménager les parcelles au nord de la RD30 pour mieux gérer l'interface ville/port.
- Avoir une stratégie pour intégrer les aménagements autour du périmètre opérationnel.
- Créer un lieu pédagogique, c'est-à-dire un centre de formation lié aux activités principales, notamment le BTP, mais également d'autres activités significatives qui illustrent ce qui se fait dans vos communes périphériques où se situera cet équipement – cela n'avait jamais été abordé au cours des réunions précédentes
 - C'est la raison pour laquelle on trouve ensuite : « modifier la localisation du centre de vie ». Il n'est peut-être pas forcément dans le lieu le plus pertinent, d'après les personnes ayant participé à l'atelier.
- Mettre d'avantage l'accent sur le potentiel que représente le fleuve, et notamment le tourisme fluvial. Point important.

La qualité architecturale et urbaine

- Il a semblé à tous qu'il était impératif (c'est un point sur lequel on a insisté) d'avoir une Charte paysagère très rigoureuse, notamment sur le parc des Hautes Plaines, pour éviter que les arbres, la végétation, soient des « cache-misère » (si vous me pardonnez l'expression), mais que notamment en période automnale, même si vous

ne mettez pas des végétaux pérennes toute l'année, cela soit beau, cela s'intègre, et qu'il y ait une véritable organisation architecturale et végétale.

- Il faudrait également, peut-être en phase 1, que la route du Barrage soit requalifiée avant l'aménagement de l'avenue de l'Ecluse.

Donner à voir : paysages et port

Vous l'avez dit, mais on a encore insisté là-dessus, il faudra veiller à ce que :

- l'on respecte impérativement les cônes de vue depuis les hauteurs de l'Hautil, le CD55, l'avenue des Coutayes (cela a été présenté tout à l'heure par Madame, avec un très joli schéma, je crois que cela non plus ne doit pas rester qu'au niveau du schéma),
- le port « habite le territoire » sans l'occuper, ce qui veut dire qu'il faut qu'il devienne une intégration, par rapport à tous les lieux existants,
- l'on exige des prescriptions architecturales ambitieuses pour que ce port soit exemplaire.

L'implication locale et citoyenne

Tout cela ne serait pas suffisant sans l'implication locale et citoyenne.

Si l'on veut que ce projet soit une réussite, il faut prendre en compte les points suivants, au-delà de ce débat public, au-delà des ateliers :

- Ce projet doit être connu, et pas uniquement par les élus, les techniciens, les représentants d'associations, mais de façon plus générale. Il faut continuer à informer les habitants.
- Une obligation a été exprimée, avec une volonté très forte : avoir davantage de concertation avec les habitants, « pour passer de l'information à une co-conception » donc suite aux propositions qui sont ressorties de l'atelier, qu'il y ait un suivi pour s'assurer que ceci est pris en compte et qu'un cheminement continue à être effectué entre les habitants et la Maîtrise d'ouvrage.
- Pour cela, bien sûr, des moyens doivent être mis en place avec une structure de gouvernance permanente (vous l'avez dit mais cela a été également rappelé), des outils d'information pérennes pour bien expliquer où en sont le projet, les phases de concours, etc. Il faut également organiser des liens renforcés avec la jeunesse. Nous le voyons ce soir, les jeunes sont trop peu présents au débat public donc il faut trouver des moyens pour aller vers eux et les concerter quant à leurs besoins et leurs desideratas.
- Il faut mettre en place des outils pour associer la population dans la durée. Ces outils passent bien entendu par l'organisation d'évènements, des aménagements provisoires, la création de points de vues, de circuits associant rive droite et rive gauche, une information tous azimuts – on a des moyens pour cela

Ce qui suit est ressorti fortement dans les trois tables, je m'y arrête donc un instant :

- ✓ Tout le monde souhaite que les habitants soient fiers de ce projet et qu'il ne soit plus du tout vécu et subi, mais approprié, et qu'il devienne référent.
- ✓ Pour conclure, si ce projet doit se faire, qu'il soit constitué comme un levier, une opportunité pour créer une identité renforcée qui permette aux habitants et aux citoyens de créer des liens ; bien entendu, sans attendre 2040 pour lancer toutes ces actions.

Pardonnez-moi d'avoir été trop longue et sans doute très brouillon.

(Applaudissements.)

La parole est à vous, dans la salle. Quelques règles : une question courte et une réponse de la Maîtrise d'ouvrage la plus courte, la plus concise, la plus précise possible.

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

Premièrement, je voudrais constater que les deux heures d'atelier de travail ont été très riches. On peut voir tout ce qui a été dit. Je pense que ce type d'atelier de concertation doit être généralisé et approfondi sur l'ensemble des points.

Ensuite, j'ai quelques réflexions à apporter. Ce projet est un élément d'un ensemble, d'un vaste programme qui va du développement de l'axe Seine au Grand Paris. Il trouve sa justification essentiellement dans ce grand programme. J'ai un regret à exprimer qu'il n'y ait que Ports de Paris à la tribune pour répondre aux questions, et que l'on n'aborde pas les sujets et le programme dans lequel s'inscrit le projet de Ports de Paris Ouest.

Mes autres questions concernent le projet économique. Actuellement, le projet tel qu'il se trouve dans l'étude économique du plan est essentiellement centré sur du granulat, et sur une filière béton. Je pense qu'il y a tout intérêt à diversifier l'activité, et ceci pour diverses raisons, l'atelier en a convenu : centre de formation, centre des matériaux, etc. D'une part, car ces activités innovantes sont plus esthétiques, plus facilement intégrables que les activités classiques de BTP ; d'autre part car elles sont plus génératrices d'emplois que les activités de BTP ; et enfin, car elles sont plus porteuses d'avenir. Donc, les habitants en sont plus fiers et ce sera économiquement plus viable.

Concernant le trafic, de toute évidence, l'étude économique de Ports de Paris prend en compte l'exploitation de la carrière Est. Il est évident que ce sera fait, puisque d'une part on a besoin de granulats ; d'autre part, on a du granulat de qualité. De plus, on aura le Port Seine-Métropole Ouest pour écluser cette marchandise. Cela signifie qu'on économisera effectivement 400 camions par jour. Par contre, cela veut dire aussi puisque la production étant de 50/50 qu'il y aura 50 camions par jour de plus. Là-dessus, il faut être beaucoup plus ambitieux et avoir....

Anne-Marie CHARVET :

Il vous reste 6 secondes !

Marc-Noël VANDAMME :

Il me reste 6 secondes, écoutez, je vais continuer quand même !

Anne-Marie CHARVET :

Je suis désolée.

Marc-Noël VANDAMME :

Non, mais je vais continuer quand même.

Anne-Marie CHARVET :

Vous reposerez une autre question, Monsieur !

Marc-Noël VANDAMME :

Non, je continue...., mais vous m'avez interrompu ! Je termine ma question et je reprendrai les autres après.

Il faut diminuer ces 450 camions par jour, d'une part en étant plus ambitieux sur le transport fluvial et d'autre part en développant, dès 2020, du transport ferroviaire. Actuellement, le transport ferroviaire est prévu en fin de période à 2035 et il faut le développer dès 2020/2025 pour diminuer ces flux de camions qui ne sont pas supportables actuellement par le trafic.

Anne-Marie CHARVET :

Merci, une autre question !

Lionel WASTL, Conseiller municipal d'opposition d'Andrésey, Groupe « Andrésey énergies renouvelées » :

Ces ateliers sont sûrement une très bonne idée, mais en journée cela pose problème à certaines populations qui travaillent d'une part, et d'autre part je pense que les participants de cet atelier ne doivent pas oublier, quand même, que ce projet est avant tout un projet industriel. À cet égard, on a parlé d'expropriation d'Andrésiens, et ce soir on en a très peu parlé. Je voudrais remettre en parallèle ces expropriations avec la renaturation des berges. Justement, vous avez évoqué le joli terme de « renaturation », ce qui signifie qu'il y a déjà des berges relativement naturelles, on exproprie une partie des Andrésiens pour créer cette première onde végétale. Sachez que de nombreux Andrésiens sont stupéfaits de voir qu'on exproprie des gens pour créer une barrière verte.

Vous avez beaucoup communiqué sur Port Seine-Métropole Ouest nouvelle génération, donc un projet qui serait durable, haute qualité environnementale. Vous voulez nous créer un port nouvelle génération ; à ce moment-là, il nous faudrait des garanties un peu plus précises sur certains points, notamment sur les installations techniques. Vous avez parlé de construction intégrée, vous voulez éviter dans les ateliers des hangars à bas prix, mais allez-vous refuser la tôle ondulée pour prévoir un bardage en bois par exemple ou un enduit ? Allez-vous limiter les hauteurs des terrils ? Vous voulez préserver la vue des coteaux, mais pour les préserver y aura-t-il des garanties de hauteur ?

Vous n'avez pas aussi évoqué les garanties que vous pourriez apporter sur les émissions de CO² liées à l'activité du ciment. Allez-vous exiger de vos partenaires, qui seront sur le port, des investissements en énergies renouvelables : géothermie, toitures solaires ?

Quelle exigence sur les nuisances sonores pour les Andrésiens ? Allez-vous accepter le travail le week-end, les jours fériés, le travail de nuit ? On a vu passer une photo de nuit lors de votre présentation. Vos engins sonores : les broyeurs, les concasseurs, seront-ils enfermés dans des bâtiments ?

Lors de la réunion de Conflans, des mariniers sont venus nous voir et vous ont expliqué que qu'avec la darse actuelle il était quasiment impossible de faire pénétrer des péniches de plus de 180 m. Aujourd'hui, avez-vous des garanties à nous apporter pour éviter que les Andrésiens qui se situent vers la rive gauche subissent des nuisances sonores, de la pollution en raison des manœuvres très complexes probables des péniches.

Enfin, effectivement, pour que ce port soit de nouvelle génération, il faut une concertation exemplaire. Vous avez évoqué un comité local d'information portuaire, mais ce comité aura-t-il un vrai pouvoir de négociation ? Nous en doutons.

En conclusion, vous voulez un port nouvelle génération. Nous sommes peut-être prêts à le recevoir, mais il nous faudrait un peu plus de garanties.

Anne-Marie CHARVET :

Dernière question avant que Ports de Paris ne réponde.

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

D'abord, nous n'en sommes pas encore à la séance de clôture, mais merci à la CPDP d'avoir organisé ce débat et d'avoir organisé un certain nombre d'ateliers. Évidemment, il en faudrait plus, nous sommes des gourmands. La production collective fournie ce soir est plutôt intéressante et susceptible de fournir à Ports de Paris un certain nombre d'idées porteuses.

Merci aussi à Ports de Paris, pour partie, d'intégrer un certain nombre de ces propositions qui sont faites au fur et à mesure des séances. Nous avons été (CEAS) présents à toutes les

réunions publiques et nous avons largement participé à ce débat et à ces propositions. Pour autant, on a vraiment une ombre au tableau, et vous la connaissez. Je vais encore la rappeler ici, en quelque sorte ce débat public est entaché d'un paradoxe, dont n'est absolument pas responsable de la CPDP, qui fixe un périmètre de 100 ha : PSMO. On a de séance en séance l'impression que l'on nous demande de penser sans penser. Penser PSMO sans penser son environnement. Penser PSMO sans penser que les carrières Est vont être exploitées. Il ne s'agit pas d'une hypothèse mais d'une quasi-certitude, il y aura une autorisation préfectorale qui sera donnée à l'horizon 2021 ou un peu plus tard. PSMO s'intègre dans le Grand Paris et nous ne pouvons pas penser le Grand Paris. PSMO c'est aussi l'intégration dans le Canal Seine Nord Europe.

L'ensemble de ces développements risque fort de nous configurer à un port à containers de 300 ha au bout du compte.

Anne-Marie CHARVET :

Ce sera un autre débat, on vous l'a déjà dit.

Bernard CHAMPAGNE :

Mais justement nous ne pouvons pas le penser maintenant, et cela nous gêne par rapport à notre adhésion à PSMO, et c'est un vrai problème. Pour autant, nous savons bien que nous sommes en quelque sorte, et nous risquons d'avoir le pied dans la porte. Nous ne voulons pas avaler le port de containers de 300 ha parce que nous disons « oui » à PSMO. Cela ne dépend pas de Ports de Paris, mais de l'engagement de nos élus à avoir une autolimitation de leur gigantisme. Je rappelle que cette autolimitation est une vertu et une garantie de la démocratie. Sans autolimitation, nous avons le totalitarisme.

Donc, « non au totalitarisme du gigantisme », « oui à la démocratie et de participer à PSMO ». Nous sommes de fait dans la seringue de PSMO parce que de fait, et là nous avons une responsabilité collective problématique, nous n'avons pas été vigilants à l'enquête publique de l'exploitation des carrières. Il y a eu l'autorisation sans que nous participions à l'enquête publique pour la plupart, seules deux personnes à notre connaissance y ont participé. Évidemment, à partir de là, PSMO apparaît le moindre mal pour pouvoir envisager l'exploitation des carrières.

Alors « oui », mais nous demandons - surtout à nos élus – des engagements à la réunion de clôture pour nous dire qu'effectivement il y aura une autolimitation de leur fantasme de gigantisme.

(Légers applaudissements.)

Anne-Marie CHARVET :

On constate qu'on dépasse les 3 mn par intervenant. Je crois qu'il faut être un peu plus concis.

(Commentaires dans la salle.)

On peut poser plusieurs questions et refaire une intervention, afin de permettre une mixité de prise de parole. C'est cela aussi la démocratie. Ports de Paris va répondre.

Etienne DEREU :

Je tenais aussi à signaler en préambule, et cela rejoint ce qu'un certain nombre d'interventions ont pu mentionner, Ports de Paris était très heureux de participer à ces ateliers. On a vu la richesse de ces échanges, une belle feuille de route, si je puis dire. C'est un sujet que nous allons travailler. Dans notre esprit, ce type d'atelier en tout cas doit pouvoir préfigurer, si nous poursuivons le projet, le travail collaboratif participatif qui serait fait aux différentes étapes, et tel qu'on a pu le préciser dans un tel format ou un autre, ce sont des

choses à construire. Mais cette idée de travail partenarial correspond tout à fait à la logique que l'on a essayée de décrire notamment du point de vue de port nouvelle génération. Cela rejoint d'ailleurs la question de « qu'est-ce qu'il y a derrière le CLIP ? ». Ce sont un peu les ateliers d'aujourd'hui, c'est-à-dire qu'on a des problématiques d'exploitation, de travail, éventuellement de nuisances ou d'aménagement. Le CLIP, c'est l'occasion d'en discuter, de construire, de trouver des solutions ensemble.

Quant à la diversification du projet économique, en réalité pour nous les activités que vous avez pu citer, que ce soit la recherche, les laboratoires, les formations, etc. font partie du domaine de la construction et des travaux publics au sens large (même si nous n'avons pas pu faire la liste à la Prévert dans notre présentation). Je vais vous donner un exemple pour concrétiser cela, comparaison ne vaut pas raison, car le Port de Gennevilliers n'est pas qu'un port BTP, mais pour autant sur le Port de Gennevilliers, vous avez un centre de formation AFT-IFTIM, formation assez connue en matière de conduite d'engins, mais aussi expertise en matière de construction.

Colette l'a précisé sur le plan Programme tel que présenté, un secteur de l'ordre de 7 ha à l'ouest de la Voie royale (Avenue de l'Écluse) peut recevoir ce type d'activité.

Concernant la carrière Est, je tenais à le préciser, le film le dit et la présentation que j'ai essayé de faire également. En fait, on a simulé deux choses, le scénario le plus crédible à notre sens et à ce stade, c'est celui de la comparaison par rapport à la situation actuelle, c'est-à-dire l'exploitation de la carrière Ouest, on est dans une situation où la carrière génère beaucoup de camions mais grâce au Port et à un report modal important, la darse permet d'accentuer le trafic fluvial, cela permet de limiter le nombre de camions (-65). Avec le projet, il y aurait 65 camions par jour de moins sur le réseau routier que dans la situation actuelle. Monsieur disait qu'il fallait réduire les 450 camions dans l'hypothèse de la carrière Est ; idéalement, je pense qu'il faudrait l'augmenter car les 450 camions ne correspondent pas au nombre en valeur absolue, mais le nombre qu'il y aurait de moins de camions sur le réseau routier, s'il y avait l'exploitation de la carrière Est.

Je tiens à préciser que la carrière Est à ce stade ne fait pas l'objet de demande. Il n'y a pas de projet porté par un carrier. De toute façon, s'il devait y avoir un projet, il y aurait, comme le disait Monsieur, une enquête publique. A ce stade, on ne peut pas considérer que c'est un scénario évident. C'est une hypothèse que nous avons prise et que nous avons aussi simulée pour montrer que Port Seine-Métropole peut offrir une solution au territoire dans cette hypothèse. Le chiffre qui est à court terme le plus crédible et celui sur lequel on s'attache est : -65 camions. Il répond à la problématique de diminuer le nombre de camions sur les routes.

Un dernier point, il a été cité les questions de travail le week-end et les jours fériés, etc. Les activités de travaux publics autour de la construction ne fonctionnent pas en période nocturne, ni les week-ends. Par contre, vous avez noté qu'il faut être vigilant, à partir du moment où l'on envisage que le port – et c'est un souhait manifestement collectif – puisse accueillir des activités de loisirs (guinguettes, etc.), ce sont des choses que nous devons travailler, bien entendu le port ne sera pas fermé mais il sera bien ouvert au public dans cette circonstance mais pour des activités de loisirs, comme la promenade, etc. Il y aura des activités, mais ce ne seront pas celles du BTP.

Colette VILLENEUVE :

Les hauteurs des bâtiments sont arrêtées par les prescriptions du Plan Local d'Urbanisme. Concernant les hauteurs des terrils ou des tas de sable qu'il pourrait y avoir sur le site, ce sont les préconisations du cahier de prescriptions architecturales, paysagères et environnementales qui seraient co-élaborées avec vous. C'est dans la concertation qu'on arrêtera la hauteur de ces terrils.

Marc REIMBOLD :

Une question concerne l'accès à la darse. On est intervenu à plusieurs reprises. En fait, la darse en elle-même a une inclinaison par rapport au chenal, qui est tout à fait identique à celle du Port de Gennevilliers. Effectivement, les convois de 180 m qui remontent face au courant n'ont aucune difficulté pour rentrer dans le Port de Gennevilliers. On a donc d'une part repris ces dispositions et d'autre part on les a testées avec des navigants professionnels avec un modèle de simulation qui retraduit à la fois la courantologie très particulière du barrage et celle de l'Oise. On a effectivement affiné les formes en particulier d'entrée de la darse. Je vous rassure, les convois pourront rentrer face au courant à 180 m sans avoir à forcer sur les moteurs et sans créer de bruit particulier pour les habitants d'Andrésy qui seront en face. Après, on aura bien évidemment encore des études plus fines à réaliser, et en particulier pour regarder les problèmes de sédimentation à l'entrée de la darse, il ne faudrait pas qu'on soit obligé d'amener une drague tous les trois mois pour désensabler l'entrée du port, ce qui créerait aussi du bruit particulier.

Un : nous avons déjà fait des études qui nous ont montré que c'était satisfaisant.

Deux : nous les affinerons sur différents paramètres.

Anne-Marie CHARVET :

D'autres questions ?

Jean-François MICHEL, Andrésien, membre d'Europe Ecologie les Verts :

Je suis évidemment pour le report modal, je suis pour la circulation des marchandises par le fleuve mais je suis contre le PSMO et je vais expliquer pourquoi. Comme on l'a dit aujourd'hui, le PSMO est un avatar du Grand Paris, cela va permettre de réaliser les travaux nécessaires au Grand Paris Express, de construire les 70 000 logements dont on a sûrement besoin et cela va surtout permettre l'étalement urbain. Cela va permettre de continuer l'hypertrophie de la région parisienne. On n'a pas envie dans cette région d'habiter une métropole comme celle de Shanghai, on n'a pas envie d'habiter dans une fourmilière. La construction du port PSMO n'améliorera pas notre qualité de vie.

Comme l'a dit Bernard CHAMPAGNE tout à l'heure, PSMO est l'élément de quelque chose de bien plus vaste, qui est saucissonné. On va nous présenter les choses les unes après les autres, en nous disant à chaque fois qu'on nous ne parle pas de ça, on ne parle que du projet PSMO aujourd'hui, demain on parlera de l'extraction du granulats partie Est, après on parlera du port PSME, parce qu'il faudra revaloriser le site qui aura été absolument éventré par l'extraction du granulats, etc.

On est dans une zone qui est saturée de nuisances : nuisances venant de la RN184, nuisances venant de la station d'épuration d'Achères, nuisances aériennes (on est survolé quotidiennement par vent Est par des centaines d'avions), PSMO sera une nuisance supplémentaire.

Là, vous nous avez montré une darse, on avait presque envie d'aller se baigner dedans. Mais, ce n'est pas cela un port. Un port, cela va être une zone industrielle sur 50 ha en gros, avec des bateaux qui vont accoster, il y aura du bruit, de la poussière malgré toutes les précautions qui peuvent être prises.

Dernière chose, PSMO c'est l'avant-garde de plein de choses qui vont venir par la suite, comme le Port Seine-Métropole Est, mais peut-être aussi l'autoroute A104, peut-être aussi le Pont d'Achères qui va permettre la réalisation d'une infrastructure entre l'A15 et l'A13 : beaucoup d'infrastructures. Notre territoire est l'objet en ce moment de projets d'équipements lourds qui vont le dénaturer totalement.

Donc, c'est la raison pour laquelle, PSMO est le projet de trop.

(Applaudissements.)

Anne-Marie CHARVET :

D'autres questions ?

Michel PRES :

C'est le premier débat auquel j'assiste. Je note surtout un grand sentiment de méfiance, c'est également mon impression sans vraiment connaître le projet. Les ateliers que vous avez pu faire en journée sont très bien. Mais même des gens très motivés peuvent avoir d'autres activités pendant la journée, ce serait plus pratique en week-end ou en soirée.

J'avais une question sur les remblais, vous avez dit que vous ramèneriez des remblais, qu'entendez-vous par remblais ? Ce sont des détritiques, du béton, qu'est-ce que c'est ?

J'avais également une demande extrêmement concrète. Vous nous avez montré une jolie animation 3D, je souhaiterais que soit mis à disposition des gens, un fichier 3D qui simule le port et que l'on puisse s'en servir dans Google Earth ou Google Maps pour visualiser concrètement le port sous tous ses angles.

Anne-Marie CHARVET :

Merci. Monsieur, vous avez une question ?

Jean-François THIL, ancien Maire d'Andrésy :

Je suis Andrésien de souche depuis plusieurs générations. Beaucoup de choses fort intéressantes ont déjà été dites qui montrent à la fois l'intérêt du projet mais en même temps toutes les inquiétudes qu'il suscite. Dans tous vos documents, il y a ce qui est dit et il y a ce qui ne l'est pas et ce que certains d'entre vous ont dit, on ne le trouve pas non plus. Avec l'A104, on nous avait déjà fait le coup de l'autoroute familiale paysagère et ménagère donc nous restons très sensibles à tous les documents publics qui peuvent être édités, comprenez-nous !

Aussi, je reste un petit peu sur ma faim, je ne vais pas reprendre la plupart des points que j'avais notés personnellement, ils ont déjà été abordés. Vous mettez en avant la fourniture de granulats pour Paris métropole ce qui laisse croire que la durée de fonctionnement de ce port est limitée à la durée de la concession d'exploitation des carrières, en 2040, sans envisager son avenir avec la mise à grand gabarit de l'axe Seine-Nord-Europe, le développement de Paris métropole et comme le montre très bien la photo que vous avez prise avec tout l'environnement, tous les espaces, et surtout tous les secteurs des prochaines métropoles qui sont en cours de création. Le partage 50-50 du fret fluvial entre rail et route, là, j'avoue que non ! Ça ne me convient absolument pas compte tenu de cette installation importante. Je crois qu'il faut aller vers du 80-20, il y a les possibilités. Ce qui concerne le rail est très peu développé dans votre document d'ailleurs ainsi que la liaison avec la gare de triage d'Achères qui est un point très important, en particulier pour lui redonner vie.

Le lien avec les entreprises des environs, vous en parlez, c'est une expression, mais rien avec les chantiers navals existants à Achères, à Maurecourt et à Andrésy par exemple avec la société TOUAX juste en face du barrage. C'est l'ancienne société de touage et le remorquage de mon enfance qui était responsable des remorqueurs, il y a plusieurs dizaines d'années.

Le lien avec les villes environnantes, il est beaucoup parlé d'Achères et là, j'apporte mon soutien à ceux qui ont abordé la nécessité d'un lien véritable avec Andrésy et en particulier avec la construction d'une passerelle.

Je cite « un patrimoine naturel et paysager à préserver, des mesures environnementales fortes » alors que vous n'abordez pas dans la plaquette la conservation de l'existant, des

parcelles boisées, et des habitations remarquables, exemple la villa Louis XIII avec ses écuries qui pourrait devenir, puisque vous en parlez, la maison du projet, page 45.

Donc je reste très réservé par contre aussi sur la filière béton qui occasionne beaucoup de désordre en tous les cas dans l'atmosphère, et également sur les expropriations qui méritent un développement qu'on n'y trouve pas.

Anne-Marie CHARVET :

Merci. Je pense que Ports de Paris va répondre à l'ensemble des points qui viennent d'être évoqués.

Etienne DEREU :

Le premier point auquel on peut répondre ou au moins donner des garanties, vous parlez de sentiment de méfiance, le fait qu'il y a des termes qui sont utilisés dans les projets puis ensuite qu'on veut voir à l'œuvre. Il y a trois séries de sujets sur lesquels nous pouvons donner des garanties.

Premier point, Ports de Paris est propriétaire du foncier quand il aménage un port et le fait qu'il soit propriétaire fait que le terrain devient du domaine public. C'est important parce que le gestionnaire du site, en lien avec les acteurs territoriaux, a ainsi des leviers d'actions plus importants que ceux que l'on rencontre en temps normal dans une zone d'activité lambda. Le domaine public, ce sont des locations avec une durée limitée, avec des règles publiques qui sont potentiellement beaucoup plus contraignantes et dont on peut assurer beaucoup plus facilement la vérification. Il existe par exemple des clauses qui permettent de sanctionner ou d'aller jusqu'à la sanction des clients s'ils ne respectent pas les engagements qu'ils ont pu prendre vis-à-vis de nous ou vis-à-vis des partenaires territoriaux. C'est la première garantie.

La deuxième garantie, c'est que le Port, je l'ai dit dans ma présentation, s'appuie sur des agences territoriales qui sont présentes au quotidien et qui sont présentes sur la durée. Ports de Paris ne signe pas un chèque en blanc à un client qui après vit sa vie, mais il s'engage sur la durée et périodiquement a l'occasion de discuter avec ses partenaires pour vérifier que les engagements qui ont été pris par nous-mêmes ou par nos clients sont bien respectés.

Le troisième point sur lequel on insiste, c'est que le Port a souhaité se faire certifier et faire certifier la conception du projet et il a l'intention, si le projet se poursuit, de faire certifier l'exploitation même du port. L'ensemble des procédures, des circuits de décisions et des décisions ponctuelles qui pourraient être prises seraient prises dans un cadre organisé avec le respect des engagements environnementaux, urbanistiques, architecturaux etc.

Ces trois séries d'engagement nous semblent être de nature à fournir les garanties, nous le répétons officiellement aujourd'hui, nous répéterons à l'occasion, des garanties fortes que nous souhaitons avoir sur Port Seine-Métropole Ouest mais aussi sur tous les ports que nous avons par ailleurs.

L'animation 3D, c'est une idée que nous devons creuser. Elle a été diffusée dans le cadre des ateliers, il faut avouer que c'est un document extrêmement lourd du point de vue numérique. Dans un premier temps, je pourrais vous proposer que les personnes qui souhaitent le consulter puissent venir pour le travailler et qu'ensuite nous cherchions la possibilité de le diffuser sur le site Internet, il n'y a rien de tabou ni rien de caché, il nous faut rechercher la solution technique car ce document est d'une taille très importante.

(Intervention inaudible dans la salle)

Excusez-moi, je me suis mal exprimé, quand je parle de vidéo, ce n'est pas seulement le film que vous avez là, c'est la modélisation 3D que nous avons réalisée et sur laquelle nous

pouvons nous promener et avoir toutes les vues depuis le port et depuis les alentours et dont vous n'avez que de très courts extraits sur le film.

Marc REIMBOLD :

Il y avait une question sur les remblais, quelle est la nature des remblais qui vont venir dans la plaine ? Dans le cadre de son arrêté préfectoral, et c'est au carrier qu'il revient d'assurer le remblai du trou qu'il a créé dans la carrière en exploitant les granulats. Le Port ne souhaite pas se défaire en disant que ce n'est que l'affaire du carrier puisque par la suite c'est nous qui allons récupérer les terrains, et travailler dessus donc si l'on fait des fondations, nous allons ressortir les matériaux et nous avons tout intérêt à ce qu'ils soient de bonne qualité. L'arrêté préfectoral prévoit que les matériaux qui serviront au remblai seront des matériaux inertes, c'est-à-dire des matériaux qui n'évolueront pas dans le temps et qui n'apporteront pas de perturbations dans le milieu naturel, en particulier par rapport à la nappe phréatique. La provenance de ces matériaux fait l'objet d'une traçabilité et lors de leur réception le carrier fait lui-même des vérifications. Ces matériaux ne sont donc pas des détritiques mais des remblais dont une partie pourrait venir des matériaux naturels des tunneliers du Grand Paris qui vont forer jusqu'à 30 à 40 m de profondeur. Si vous avez déjà emprunté la ligne 14, le Météor, vous avez constaté que pour accéder aux stations il faut descendre l'équivalent de plusieurs étages, ce sera pareil pour le Grand Paris, à 30 ou 40 m sous terre ce sont des matériaux naturels dont une part significative pourrait servir au remblai de Port Seine-Métropole Ouest par le carrier.

Autre question, qu'advient-il des activités de Port Seine-Métropole Ouest à la fin du gisement ? Cette question est récurrente, nous avons dû faire une petite erreur dans notre dossier de Maître d'ouvrage en n'expliquant pas suffisamment clairement ce qui peut se passer. L'idée est que la filière et les investissements qui auront été faits par les entreprises puissent perdurer au-delà de l'exploitation du gisement et donc que l'on apporte de nouveaux matériaux pour faire tourner ces activités sachant que ces matériaux arriveront par des modes massifiés et n'utiliseront pas la route. Pratiquement, dans les flux, rien ne va changer.

Par contre, cela peut changer significativement sur le rail. Pour approvisionner les nouvelles ressources sur Port Seine-Métropole Ouest après l'extinction de la carrière, deux sources sont envisagées, soit des granulats de la façade maritime qui pourront remonter l'axe Seine en utilisant la voie fluviale, soit des calcaires venant du nord de l'Europe où se trouvent des carrières très importantes qui ont pour plus de 100 années de ressources. Ces matériaux pourront arriver soit par le fer, ce qui explique le lancement de cette activité plus importante à partir de l'extinction de la carrière, soit si le canal Seine-Nord-Europe était réalisé, ces calcaires du Nord pourraient ainsi descendre par la voie d'eau et arriver sur le site pour faire perdurer les activités, le tout sans créer de trafic routier supplémentaire.

Pourquoi ne bénéficie-t-on pas du rail plus tôt ? Le rail est envisagé principalement pour approvisionner les activités dans le BTP, plutôt que pour réexpédier les matériaux à destination des chantiers de la métropole. Donc en termes de granulats, tant qu'il y en a sur le site, il n'y a pas de raison d'en faire venir des supplémentaires par le train. Ceci explique que dans la genèse du projet, il y ait peu de matériaux arrivant par voie ferrée. Il pourrait y en avoir quand même certains en particulier en ce qui concerne les matériaux éruptifs, les granulats durs comme les granits qui servent pour les couches antidérapantes, la partie superficielle des chaussées. On n'en trouve pas dans les plaines alluviales comme le Bassin parisien, il faut les faire venir de loin via le fer. Ce n'est pas une volonté de ne pas faire de trafic ferré plus tôt, c'est que le besoin économique ne s'en fait pas ressentir en fonction des activités qui ont été choisies.

Le dernier point concernait le lien pour la profession entre les activités d'entretien des bateaux, voire des chantiers navals et tout ce qui se trouve déjà dans la confluence où dès l'origine et liée au touage, la confluence a toujours été un lieu très dynamique dans l'entretien de la flotte. Nous pensons que ceci pourra perdurer avec Port Seine-Métropole

Ouest. M. MALBRUNOT, représentant de la batellerie l'a bien précisé, quand un bateau s'arrête dans un port et qu'il est en train de décharger, il peut en profiter pour faire entretenir son moteur, faire remplacer certaines pièces et bien évidemment toute l'activité qui se trouve aujourd'hui dans ces domaines-là sur la confluence pourra servir à l'ensemble de la flotte. Il y a là une complémentarité entre les activités déjà existantes et les utilisateurs qui viendront fréquenter Port Seine-Métropole Ouest.

Anne-Marie CHARVET :

Merci mais deux personnes ont posé des questions sur les expropriations. Je voudrais, si vous le voulez bien, que vous leur apportiez une réponse.

Etienne DEREU :

J'avais prévu d'intervenir. De façon plus générale, la prise en compte des activités et des personnes présentes sur site, ce sont des activités et des habitations qui ont été recensées. Monsieur a parlé de l'écurie, de la maison historique, nous avons rencontré son occupante il y a quelques semaines pour évoquer le sujet. Il y a deux ou trois activités, deux ou trois entreprises qui auraient toute vocation suivant la programmation économique que nous envisageons à rester sur le site, il s'agirait pour nous de travailler avec elles pour une réimplantation, sujet qui doit être travaillé, je pense à l'entreprise Le Foll mais aussi une métallerie présente sur le site. En ce qui concerne les habitations, je souhaite apporter une précision. Nous n'allons pas être conduits à proposer à des personnes de quitter leurs habitations pour faire de la renaturation, ce n'est pas l'idée. L'idée principale, en tout cas, c'est notre appréciation à ce stade, c'est que nous considérons que les activités industrielles qui peuvent être implantées en bord de darse risquent d'être vraiment trop proches des habitations en question et donc générer des nuisances peu compatibles avec un hébergement. Tout cela est règlementé, il n'y a aucune nouveauté, nous considérons que ce sont des habitations dont la salubrité ou en tout cas les conditions de vie ne répondent plus à notre souhait d'intégration urbaine honorable. Je précise, le terme d'expropriation est fort dans notre esprit, il s'agit pour nous d'offrir une solution financière, une juste indemnisation pour les quelques personnes afin de leur permettre d'avoir des possibilités de relogement dans des conditions qui ne sont pas celles d'une dégradation trop importante de leurs conditions de vie.

Anne-Marie CHARVET :

Merci. Si vous le permettez, nous allons entendre maintenant Mme ROJAT-LEFEBVRE, du CAUE, qui va venir nous faire une présentation complémentaire qui s'inscrit bien, je crois, dans ce qui a été évoqué et ce qui vous a été restitué dans le cadre des ateliers.

Ensuite, la parole vous sera de nouveau donnée.

Élisabeth ROJAT-LEFEBVRE, Directrice du CAUE 78 :

Bonsoir à tous. Je remercie les personnes du débat public de nous donner la parole ce soir. Je ne suis pas venue toute seule, je suis venue avec Odile DROUILLY, directrice du CAUE du Val-d'Oise et Pascale CZOBOR, chargée de mission au sein du CAUE des Yvelines que je dirige. Je suis moi-même architecte urbaniste.

Les CAUE sont des structures atypiques puisque nous sommes des associations avec une mission de service public pour conseiller, former, informer tous les publics sur tous les champs de l'architecture, de l'urbanisme, du paysage, du patrimoine, de l'environnement. Tous les publics, cela veut dire les particuliers que nous conseillons gratuitement sur leurs projets, les élus, les services de l'État, toutes les personnes qui ont besoin de conseils sur ces sujets. Aujourd'hui, je suis très heureuse de pouvoir parler devant vous parce qu'au sein de nos deux structures, CAUE du Val-d'Oise et CAUE des Yvelines, nous avons décidé, à l'époque où l'on commençait à parler de la confluence et du CDT, de proposer une animation

de la confluence, notamment auprès des élus mais il était envisagé de l'étendre aux habitants. Pour l'instant, nous avons organisé plusieurs manifestations et pour cette intervention, je vais notamment m'appuyer sur de magnifiques photographies, commandées par nos deux CAUE et la Communauté d'Agglomération de Cergy en 2013 et 2014, qui font l'objet d'une exposition itinérante actuellement visible jusqu'au 30 novembre à l'office de tourisme de Pontoise, et qui circulera dans la Confluence partout où vous l'accueillerez.

Nous avons choisi deux photographes aux approches volontairement très différentes, Jean-Yves LACOTE dont vous verrez des photos panoramiques et Jean-Christophe BALLOT qui a des photos rectangulaires. Cette commande et l'exposition font partie de cette animation, mais nous avons aussi proposé des visites de ports, des manifestations dont vous avez peut-être entendu parler comme la Grande Ville 24h Chrono et Bellastock qui ont eu lieu à Achères cette année, une rencontre sur le patrimoine de la confluence également à Achères et les rencontres de la confluence qui ont eu lieu ici en avril 2013 dont les actes ne sont pas encore totalement terminés mais ils vont bientôt paraître, après ce débat.

Certaines des propositions que je vais faire et qui en reprennent certaines qui ont été faites cet après-midi, avaient été proposées lors des rencontres de la confluence.

Nous sommes réunis ce soir pour parler d'aménagement sur un site qui a vécu de nombreuses transformations à travers le temps et qui probablement se transformera à nouveau, la transformation est inscrite dans la vie de l'homme. C'est inscrit aussi dans l'histoire de l'espace et il est difficile d'accepter la transformation, sa propre transformation, muer à l'adolescence, grandir puis décliner, vieillir. Pour ce qui est de l'espace, on est dans le même processus, il n'existe plus de lieux vierges et on a du mal à les voir encore se modifier, se transformer ou se métamorphoser, le site de la confluence a toujours été un territoire de projets. Nous héritons d'un site, la confluence d'un fleuve et une rivière, la Seine et l'Oise, confluence magnifiée, monumentalisée, célébrée, fêtée comme les photographes l'ont saisie ici. Il n'y aurait pas de projet de port s'il n'y avait pas ce site dont je pense, vous êtes tous fiers, nous sommes tous fiers.

Nous héritons d'un fleuve puissant qui a façonné les îles, les berges et les coteaux que les peintres ont révélés. Ses coteaux bien exposés pour les cultures, notamment la vigne et sur lesquels ont été construites au fil du temps, des maisons rurales, des maisons de villégiature, vos propres maisons, des immeubles.

Une géographie unique qui nous offre des panoramas, qui donne à voir le grand paysage, qui nous permet d'embrasser la métropole d'Île-de-France, le Mont-Valérien, La Défense, Paris : la Seine et sa continuité, premier espace ouvert d'Île-de-France. Michel CORAJOUR, grand paysagiste qui vient de mourir avait une très belle formule : « le paysage c'est l'endroit où le ciel et la terre se touchent ». Ces panoramas, vous le voyez, nous ramènent vers le port et les activités liées au fleuve.

Au cours de l'histoire on a connu des périodes de trafic fluvial intense puis d'effondrement pour connaître, demain peut-être, une nouvelle croissance. Les choses ne sont pas immuables. Pourquoi pas des chantiers navals d'un nouveau genre, de nouvelle génération grâce au canal Seine-Nord peut être ? La confluence a toujours été un territoire de projets que l'on a pu apprécier négativement, territoire de rejets, de rebuts avec l'épandage de l'eau usée de Paris mais pourquoi ne pas le voir aussi d'un côté positif qui a permis de conserver la plaine d'Achères en espace ouvert et dont l'usine du SIAAP est aujourd'hui un fleuron mondial architectural et de l'épuration industrielle ?

Avec une vision globale, nous pourrions proposer que tous les projets de la confluence s'alimentent les uns les autres dans une économie circulaire : faire territoire. Une maison des projets de la confluence pourrait être le lieu de valorisation de ces projets, lieu de la structure de gouvernance dont on parlait tout à l'heure qui pourrait être sur le site même du port. La localisation est à voir, près de la Seine ou ailleurs pour apprendre à apprivoiser les lieux, que les habitants s'approchent de la chose en train de se faire et des hommes qui y travaillent. Et si nous retournions l'inconvénient de l'extraction des granulats qui existe déjà, sa nuisance,

la poussière, le bruit, les camions. On a vu sur les images l'esthétique révélée par les photographes de ces tas colorés, des grues et des tapis mécaniques. Ils pourraient devenir le sujet de travail d'artistes, sur le site même, visible grâce à des belvédères, depuis les ponts, les grues, les nacelles. En reflet de l'exposition qui a lieu tous les ans sur l'île Nancy d'Andrésey, des artistes dans les trous et les bosses en lien avec les artistes d'Andrésey, un pont artistique entre les rives. La maison des projets de la confluence, au milieu des tas de sable et de graviers où aller se promener pour voir les avancées du creusement pendant 10, 15 ans et où les artistes ont leur place, où seraient aussi présentés les projets architecturaux, urbains, paysagers des villes de la confluence et bien entendu, aussi, les magnifiques bâtiments construits sur le port de nouvelle génération. Soyons ambitieux, soyons encore plus ambitieux que ce que nous propose Ports de Paris. Du tourisme artistique architectural et urbain comme on le fait traditionnellement dans les centres anciens mais aussi ici sur le port, les lieux artistiques déjà existants et les constructions du XXIème siècle. Cette proposition pourrait être faite aux différentes universités et écoles, cela a été aussi une proposition tout à l'heure, l'université de Cergy, l'école d'architecture de Versailles, l'école nationale du paysage de Versailles, l'école nationale d'art de Paris-Cergy, l'IFABTP, qui je crois a changé de nom et qui est l'institut monté par la fédération du bâtiment et qui invente les futurs maçons, les Bac Pro et les BTS en bâtiment.

À quoi servent les granulats, le sable, la ferraille récupérée ? Je suis souvent étonnée de voir que les jeunes en Bac Pro, maçonnerie, ferronnerie, construction bois sont très rarement conduits par leurs professeurs voir des chantiers pour voir des œuvres en train de naître. Ne nous arrêtons pas aux sablières, le projet proposé est planté largement et contient un parc entretenu par Ports de Paris, dont ce n'est pas le métier. L'entretien pourrait peut-être se faire par un éco-pâturage comme à l'université de Nanterre où des moutons broutent les pelouses entre les bâtiments. La résilience des sols pollués est un grand sujet de recherche appliquée, pourquoi pas là ?

Dans le projet, vous avez parlé de porosité, vous connaissez l'adage, tous les chemins mènent à Rome sauf si des clôtures entourent les sites. Où passe-t-on ? Quelle continuité proposer lorsque la Seine est le fil conducteur de l'Île-de-France ?

Concevoir et construire ne se fait pas pour 10, 20 ou 30 ans mais pour 100 ans et plus, comme on vient de le voir grâce à ces magnifiques photos. Sans cesse nos choix, à quelque échelle que l'on se place, particuliers, élus, promoteurs, aménageurs, lorsque l'on construit ou que l'on aménage, on modifie le paysage. Nous sommes dans un territoire habité, au carrefour de trois communes, et beaucoup plus quand on élargit le regard comme on vient de le faire avec ces images. Le port est un des projets de la confluence. Quels sont les possibles ? Inverser le processus, utiliser les nuisances comme ressources ? C'est le principe de la résilience défini par Boris CYRULNIK, comment renaître de sa souffrance ? C'est cela la résilience. D'un projet individuel, celui de Ports de Paris, faire un projet collectif en associant au plus près la population, c'était aussi une des propositions de l'atelier de cet après-midi. Ouvrir les sites de projets aux artistes, de la rive gauche, de la rive droite, aux habitants, organiser une maison des projets de la confluence ouverte aux écoles, aux habitants, aux jeunes en apprentissage dans laquelle ils pourraient comprendre les mécanismes et voir in situ la fabrication et tous les projets de la confluence, c'était aussi une des propositions. Ouvrir les clôtures pour que tous les chemins mènent à Rome, faire du projet de port un lieu de réflexion sur l'arboriculture de demain et la résilience des sols. L'économie rejoint l'aménagement. Le site de la confluence est dès aujourd'hui un territoire de projets de nouvelles générations.

(Applaudissements.)

Anne-Marie CHARVET :

Merci Madame. Une pause artistique ! Nous reprenons le débat.

Sandrine LAVARENNE, Association Andrésey dynamique :

Le BTP consomme environ 400 millions de tonnes de granulats par an, c'est le plus gros consommateur qui soit et c'est un vrai sujet d'actualité puisque les granulats commencent à devenir un souci, les carrières commencent à se tarir, on parle même de plages qui risquent de disparaître à terme. Plutôt que de faire venir des granulats quand la carrière sera tarie, de plages ou de régions plus éloignées, pourquoi ne pas plutôt retraiter les gravats générés par les bâtiments qui seront forcément déconstruits sur le Grand Paris, qui peuvent maintenant avec de nouveaux procédés redevenir eux-mêmes des briques. À ce moment-là, la boucle sera bouclée, vous êtes déjà dans une dimension de projet avec du développement durable, cela permettrait de le pérenniser dans le temps puisque votre projet permet d'employer un certain nombre de personnes, on a une vraie dimension économique, et il serait bien qu'elle soit plus pérenne. Merci de me répondre

Anne-Marie CHARVET :

Merci Madame. Madame, vous vouliez intervenir ! J'équilibre un peu, pardonnez-moi, parce que jusqu'à présent il n'y a eu que des messieurs. Je ne suis pas une fanatique de la parité mais quand même...

Valérie HENRIET, Maire adjointe à Andrésy, à l'urbanisme et à l'environnement :

Une petite remarque sur l'un des points que nous avons évoqués en atelier et qui n'a pas été restitué. Nous avons parlé du vaporetto pour faire des liaisons entre berges, nous avons surtout évoqué la possibilité de relier la rive droite à la rive gauche puisque le projet PSMO est une belle occasion de le faire, c'est une occasion de réunir les deux rives en passant par l'île Nancy. L'idée que nous avons abordée ensemble dans le cadre de l'atelier serait de relier la rive gauche à l'île Nancy, pourquoi pas avec l'aide de Voies Navigables de France en réfléchissant à quelque chose autour du barrage. Nous pensons qu'il est important de ne pas oublier ce point-là, nous voulions vous le rappeler ce soir et voir ce qui peut être faisable ensemble. Merci.

Anne-Marie CHARVET :

Merci Madame. Une autre question ?

Martine LEBARD, Association Conflans Cadre de Vie et Environnement :

Je me posais une question rapport aux nuisances de type « poussières ». J'ai vu dans le film que l'on parlait de brumatisation des sables pour éviter l'envol des poussières. Il y a déjà une entreprise qui exploite depuis 2013 sur le site. Utilise-t-elle cette technique ?

Anne-Marie CHARVET :

Merci. Monsieur.

Monsieur MORLON, Riverain, habitant sur la rive gauche :

Vous avez décidé d'expulser les gens, je reviens sur ce sujet, pour que nous n'ayons pas les nuisances des chantiers futurs, des carrières etc., mais nous les avons déjà ces nuisances, si nous habitons là c'est que nous en acceptons les inconvénients pour en avoir les avantages. Je ne vois pas pourquoi vous voulez absolument expulser les gens parce que vous prévoyez des nuisances. Seront-elles pire que maintenant ? Nous les avons à l'heure actuelle et elles ne nous dérangent pas.

Anne-Marie CHARVET :

Merci. Encore une question parce que tout le monde a été très raisonnable et très concis.

Gabriel DUPUY, Président du Club Historique d'Andrésy :

Je voudrais donner un point de vue historique et aussi poser une question.

Le point de vue historique, c'est que d'une certaine façon, PSMO renoue avec la vocation portuaire d'Andrésy, nous sommes donc dans la continuité historique mais l'histoire d'Andrésy ne remonte pas seulement à la batellerie industrielle, elle est bien antérieure. À partir du XVII^e siècle l'histoire d'Andrésy a été fortement fondée sur une relation, pas seulement avec la rive gauche mais plus loin, avec Maisons-Laffitte, avec la forêt de Saint-Germain et cette relation s'est traduite par la création d'une voie qui s'appelle toujours aujourd'hui la route d'Andrésy qui part du pavillon de la Muette et donc au-delà de Maisons-Laffitte et qui aboutissait au centre d'Andrésy. Cette voie aujourd'hui s'arrête exactement à la limite de la forêt de Saint-Germain, au passage de la RN184 et a été effacée par différentes activités. Il se trouve justement qu'elle passe sur le périmètre PSMO, nous avons retrouvé son tracé. La question qui se pose est la suivante : est-il possible de profiter de cette opportunité d'aménagement pour retrouver une trace de cette continuité historique Andrésienne ? J'ai vu qu'il y avait une avenue, c'est splendide, mais je n'ai pas regardé de près la carte mais je crains que son tracé ne mène pas vraiment au pavillon de la Muette parce que j'ai cru comprendre qu'elle aboutirait à la gare du RER d'Achères qui n'existait pas au XVII^e siècle !

Anne-Marie CHARVET :

Merci. Réponses s'il vous plaît de la Maîtrise d'ouvrage.

Étienne DEREU :

Sur le premier point qui concerne le recyclage et la revalorisation, on ne peut être que d'accord avec vous, je vais vous donner quelques chiffres. Sur les 30 millions de tonnes qui sont consommées chaque année en Île-de-France, 5,3 proviennent de la revalorisation et du recyclage. Pour information, dans l'atelier « audition des acteurs économiques » qui se déroulera jeudi, interviendra un représentant de la société YPREMA, ils sont présents sur nos ports, qui est un bon exemple du développement, je vous le confirme, c'est une filière qui se développe beaucoup et que l'on souhaite promouvoir, cela fait partie de cette logique d'économie circulaire. Il pourra témoigner de cette volonté et de cette nécessité, l'Île-de-France est très déficitaire en granulats, nous avons donc besoin de carrières mais comme on le sait, le meilleur moyen de ne pas avoir besoin de nouveaux produits, c'est encore d'utiliser ceux qui existent et que l'on peut revaloriser.

Sur la question du vaporetto, je pense que cela rejoint plus généralement ce que nous avons entendu des ateliers et que Mme CHARVET a pu décrire, c'est qu'il y a un objectif que nous trouvons légitime, de lien entre les deux rives de Seine et sur la solution technique de laquelle nous devons travailler. Il est bien trop tôt pour parler de l'une ou l'autre des solutions, mais nous nous engageons à travailler avec les partenaires locaux pour étudier les différentes solutions. Il faut également associer les collectivités locales, ainsi que VNF qui est compétent sur un certain nombre de sujets mais nous avons bien noté cet objectif et nous devons travailler sur des solutions techniques acceptables, faisables. Tout projet de façon générale est compliqué, il faut en vérifier la faisabilité et l'acceptabilité, éviter de générer de nouvelles nuisances etc.

Sur le fait qu'on ait décidé d'expulser, le premier point c'est que nous n'avons pas décidé d'expulser précisons-le, nous sommes au stade du débat public, nous nous posons la question de l'opportunité du projet et si l'opportunité est décidée, une phase de concertation s'engagera, puis une enquête publique. Une enquête publique peut déboucher sur une déclaration d'utilité publique qui est seule en mesure de décider d'une éventuelle expropriation. Je précise car cela donne une durée très importante de discussions préalables sur les conditions de travail et les décisions individuelles que peuvent prendre les personnes. Nous travaillons actuellement avec les mairies, Messieurs les maires sont évidemment très concernés par le sujet, sur une façon de donner des solutions foncières au travers d'un système de conventions que nous travaillons avec l'État, l'établissement public foncier des

Yvelines, les mairies et Ports de Paris, l'idée étant d'offrir des solutions pour que les personnes qui jugeraient que les nuisances sont susceptibles d'être trop importantes puissent avoir une solution honorable qui consiste à demander à Ports de Paris via l'établissement public foncier de reprendre pleine propriété. C'est une démarche qui consiste pour le moment à offrir une solution pour un besoin raisonnable.

À ce stade, je vous le dis très honnêtement, nous n'avons pas envisagé de maintenir des personnes sur site parce que ce ne sont pas les usages que nous avons jusqu'à présent, nous ne souhaitons pas que des nuisances soient imposées aux riverains mais nous avons une phase importante de travail devant nous, si tant est qu'on poursuive le projet, pour poursuivre sur cette question nous n'avons objectivement pas encore abordée.

(Intervention inaudible dans la salle).

Anne-Marie CHARVET :

Monsieur, je pense qu'il a été répondu. Le débat n'est pas fini, vous pouvez encore poser des questions, je rappelle, sur Internet, nous vous répondrons, nous nous y engageons, nous l'avons déjà fait, nous avons déjà répondu à plus de 150 questions, il n'y aura aucun problème. Je redonne la parole à la Maîtrise d'ouvrage pour la suite des réponses.

Marc REIMBOLD :

Il y avait une question sur les poussières du site, à savoir si l'exploitant traitait déjà ces poussières. Aujourd'hui, Ports de Paris développe le concept de la charte Sable en Seine, vous pouvez trouver un guide des bonnes pratiques, mis en ligne sur le site du débat public et qui recommande un certain nombre de solutions pour limiter l'envol des poussières. L'exploitation de GSM est aujourd'hui régie par son arrêté préfectoral, elle n'est pas sur un terrain de Ports de Paris, et à ma connaissance elle n'a pas de dispositif d'aspersion pour traiter le risque d'envol des poussières. Le travail des carrières se fait en milieu semi humide, c'est-à-dire que les matériaux sont extraits, passent dans des bassins de décantation puis sont triés et criblés alors qu'ils sont encore humides. Le risque d'envol pour l'activité de carrière est donc modéré, je ne dis pas qu'il est nul puisque l'on voit en cas de grand vent des possibilités d'envol des poussières.

Il y avait également une question sur la route historique allant de la forêt de Saint-Germain jusqu'au centre d'Andrésey. On peut penser que le pavillon Louis XV qui reste, qui est un relais de chasse qui se trouve à côté du barrage était sur cette trajectoire. Ce pavillon est l'élément principal de l'historique du site, il sera protégé. Trouvera-t-on le moyen de redonner un symbole de cette route d'Andrésey depuis la forêt ? Nous verrons dans le cadre du projet, de nombreuses barrières sont arrivées, notamment le franchissement de la RD30 mais l'idée est bonne de retrouver le moyen de donner la direction de cette route historique. Nous essaierons dans la mesure du possible, j'espère que vous pourrez nous aider à trouver la manière de lui redonner un symbole.

Anne-Marie CHARVET :

Y a-t-il d'autres questions ?

François MORLON, Andrésey :

Je voudrais revenir sur l'insertion dans la ville. Nous avons bien compris de l'atelier et des débats qu'il fallait faire l'insertion du port dans la ville au plus tôt et je reviens sur les cinq points qui ont été cités par M. le maire et dont nous avons discuté ensemble cette semaine : le centre de vie près des berges, l'aménagement des berges, la liaison rive droite-rive gauche, la route du barrage, l'entrée de la darse. Je voudrais rajouter quelque chose qui peut être fait tout de suite, c'est chemin le long de la voie ferrée. Ma question porte plutôt sur les terrains aux alentours qui concernent le Parc des hautes plaines et le terrain de Conflans

entre la voie ferrée et la RN104. Ces terrains sont des éléments du territoire et ils doivent être conçus en même temps que le port, nous avons eu cette discussion avec M. GRUMBACH lors du lunch, ces travaux devraient être prévus en même temps que la construction du port, je voudrais savoir ce qu'en pense Ports de Paris.

Anne-Marie CHARVET :

Merci. Monsieur.

Stéphane BORRA, Conflans-Sainte-Honorine :

Vous avez parlé des poussières qui seraient générées par l'extraction des carrières. Ma question porte sur toutes les poussières qui vont être générées par toutes les activités liées au BTP, quelles estimations, comment allez-vous les contrôler ?

L'exploitation de la carrière en attendant que la darse soit construite va générer un certain trafic routier. Quelle est votre estimation de ce trafic routier ? Quand la darse sera-t-elle opérationnelle pour le transport fluvial ?

Anne-Marie CHARVET :

Merci monsieur. Autre question ?

Serge LANGLOIS, Andrésy :

Un aspect n'a pas été abordé, c'est l'aspect financier. Quelles pourraient être les retombées financières pour les communes concernées par ce projet ? Les carriers n'auraient-ils pas intérêt à créer un fonds d'indemnisation ou un fonds de compensation avec les communes intéressées par le projet ?

Arnaud RICHARD, Député des Yvelines :

Nous faisons un numéro de duo avec Serge, d'habitude je déteste prendre la parole dans ce genre de débat parce que je pense que la parole est aux habitants mais je fais une entrave parce que je pense que la question est très pertinente. Deux flux financiers vont voir le jour, un flux d'extraction qui génère de l'argent et un flux d'enfouissement qui va en générer autant. Dans ce genre de projet qui perturbe l'environnement au sens général, souvent on trouve difficilement un outil juridique pour compenser auprès des communes. Il existe un fonds de dotation qui est un dispositif juridique assez récent, il date de 2009-2010, il permet d'abonder ce fonds à l'usage des collectivités pour mettre en œuvre des projets d'intérêt général sur un territoire. Cela ne va pas me rendre très populaire auprès des entreprises qui soit vont extraire des granulats, soit en enfouir mais ne pourrait-on pas imaginer qu'elles dotent, au vu du chiffre d'affaires que cela va générer, ce fonds de dotation avec des dispositifs fiscaux qui leur sont extrêmement favorables pour que cela génère des aides aux communes qui sont impactées par le projet ?

Désolé d'avoir pris la parole, je déteste le faire d'habitude.

Anne-Marie CHARVET :

Très bien. Encore une question peut-être ?

Victor BLOT, COPRA 184 :

Beaucoup de choses ont été dites ce soir, j'y souscris en totalité au nom du COPRA mais puisque l'on parle de financement, je voudrais aborder une question qui concerne les particuliers. Les particuliers des hauteurs d'Andrésy, de Maurecourt, de Conflans vont perdre beaucoup dans leur l'environnement et surtout dans la vision. Lorsque l'intérêt particulier se met au service de l'intérêt général, il y a des compensations sur la taxe foncière estimées à 10, 15, 20, 25% pour les résidents actuels, c'est-à-dire que quand l'habitation est vendue, le

suyant n'en bénéficiera pas. Je voudrais que cette question soit abordée sérieusement car c'est une partie compensatoire pour les victimes potentielles de ce projet.

Anne-Marie CHARVET :

Bien. Voulez-vous répondre ?

Étienne DEREU :

Sur la première question de l'insertion dans la ville, nous l'avons bien noté parce que M. le maire l'a répété et cela avait été évoqué pendant l'atelier, les cinq points qui ont été cités sont des sujets sur lesquels nous allons travailler, mais vous en avez rajouté un sixième sur lequel je peux dès à présent répondre. Nous ne l'avons pas précisé mais la circulation douce, piétonne-cycle, le long de la voie ferrée qui fait partie de l'ensemble des itinéraires de mode doux peut bien sûr être aménagée dès la première phase et elle le sera si le projet se poursuit parce que comme l'avez vu, elle concerne le premier secteur. Il n'y a pas de raison qu'elle ne soit pas aménagée à ce moment-là dans la continuité et dans la cohérence d'ensemble avec les circulations en bord de berges qui seront aussi aménagées dès 2025.

J'en profite pour faire la transition sur la question de la darse, je suis en mesure de vous confirmer que dès 2020 une partie significative de la darse aura été creusée car l'exploitation de la carrière est déjà en train de creuser la partie centrale, il resterait au port à procéder à l'ouverture vers la Seine et donc vers 2020-2025, dès le démarrage des activités portuaires, l'activité principale de chargement-déchargement et donc l'activité liée à la carrière se fera bien par la darse au cœur du port.

Pour ce qui concerne les retombées sur le territoire, celles-ci sont nombreuses et je ne vais pas toutes les décrire. La première d'entre elles c'est bien entendu les emplois et le développement économique. On parle de 500 à 1000 emplois directs, l'expérience montre que ce type d'emploi peut être doublé avec les emplois indirects, souvent locaux, en matière de services supports, de sous-traitance etc. et que ces emplois bénéficient directement aux riverains des communes avoisinantes, c'est sans aucun doute le cas dans les plateformes qui sont actuellement en exploitation. Les deux visites organisées sur le Port de Limay l'ont montré. Le Port de Limay a sensiblement les mêmes ratios d'emploi avec les emplois indirects. Ce sont des retombées économiques importantes pour les communes.

Le deuxième sujet qui concerne aussi les retombées économiques c'est celui de la fiscalité locale. J'attire votre attention sur le fait que la construction du port ne nécessite pas de subventionnement de la part des communes. Le port se construit, nonobstant les subventionnements européens ou régionaux, grâce à l'argent généré par les locations de terrains, aucune demande n'est faite aux collectivités ; en revanche, les collectivités locales bénéficient, et c'est le droit commun, des taxes foncières, des taxes qui ont succédé à la taxe professionnelle, donc toute une série de taxes qui sont des ressources fiscales significatives pour les communes.

Dernier point qui avait trait au financement par le carrier. N'étant pas carrier, je suis assez mal placé pour en parler, mais GSM a dû, je ne crois pas qu'ils soient présents aujourd'hui... Ce que je peux vous dire dès à présent c'est que GSM (je ne pense pas dire de bêtises M le maire) a une convention de forage avec la commune et que celle-ci tire un revenu substantiel de l'exploitation de la carrière. C'est une sorte de partage de la valeur ajoutée, il y a une valeur initiale liée à la présence de la carrière, valeur associée à la production de granulats mais aussi aux remblais et que cette valeur se partage entre le carrier qui prend un risque et qui doit voir celui-ci rémunéré et la commune qui est le représentant de la puissance publique qui naturellement doit bénéficier de cette valeur ajoutée. Je n'ai pas connaissance du fonds de dotation dont vous avez parlé mais en tout état de cause, la commune d'Achères, comme les autres communes possédant des carrières, bénéficie d'un fond assez substantiel lié à la convention en question.

Pour la dernière question qui a été posée par le représentant du COPRA sur les compensations, qui peuvent être des compensations financières liées à un statut de victime tel qu'il a pu être exprimé, je dirais que notre positionnement de principe est de ne pas générer de victimes. Nous sommes dans une démarche, comme nous l'avons indiqué, qui consiste à faire un port inséré dans la ville, cohérent avec des qualités environnementales, paysagères, urbanistiques, c'est un port de nouvelle génération. Nous ne sommes pas dans une démarche qui consiste, comme on a pu le faire sur le Port de Gennevilliers, à réaliser une infrastructure sans avoir de réflexion sur les impacts sur les riverains. Là, dès la conception, et très en amont du projet, on construit, on essaie d'élaborer très précisément un projet qui évite des impacts sur les riverains, donc la question de la compensation n'a pas été envisagée à cette date.

Colette VILLENEUVE :

En ce qui concerne l'envol des poussières pour les activités de BTP, ces activités sont soumises à la législation sur les installations classées, dans ce cadre, des mesures de réduction sont prescrites. Ce que l'on vous a montré tout à l'heure sur les brumisateurs et sur le capotage des bandes transporteuses, c'est pour la maîtrise des impacts résiduels. Ce sont des préconisations que l'on inscrit dans le cahier des chartes d'exploitation, dont je vous ai parlé tout à l'heure, et qui serait rédigé dans le cadre de la concertation. Dans le cadre de la charte Sable en Seine, des audits sont opérés tous les ans dont découlent des pistes d'améliorations continues, ce qui nous permet de bien maîtriser cet ensemble.

Anne-Marie CHARVET :

Y a-t-il encore des questions ? Non ?

Je tiens à remercier toutes les personnes qui ont participé à l'atelier et je vais donner le micro au Président de la Commission particulière, M. Michel GAILLARD, pour qu'il puisse conclure.

Ah, une question ! Mais c'est la dernière.

Stéphane BORRA :

J'aimerais juste que vous répondiez à la question que j'ai posée tout à l'heure sur l'augmentation du trafic pour le chantier et pour l'exploitation jusqu'à ce que la darse fonctionne.

Anne-Marie CHARVET :

Effectivement. Excusez-nous !

Marc REIMBOLD :

Oui, excusez-nous de ne pas avoir répondu à cette question. Le trafic actuel comporte déjà une part d'évacuation fluviale. Voies Navigables de France a donné une autorisation qui va permettre, si le port est construit dans l'attente de la construction de la darse, qu'il y ait une possibilité d'évacuation déjà des matériaux par voie fluviale. Par contre, le reste des matériaux est aujourd'hui orienté vers le tissu local, donc sur les 600 000 tonnes produites annuellement par la carrière GSM, 200 000 tonnes passent chez leur voisin, la société Le Foll qui a une centrale à béton. Pour la confluence, ce matériau repart sous forme de camions-toupies pour les constructions locales, donc on arrive à la limite de la question du report modal, il faut bien que les matériaux servent à quelque chose, quand ils servent au territoire il faut bien que les camions-toupies partent de quelque part pour aller sur les chantiers. Pour ceux-là, il est difficile de les transférer sur un autre mode.

Il y a aussi une part qui dessert les chantiers de la confluence en granulats, mais pas en béton, et qui repart en camions. Le gros apport qui pourra être procuré par Port Seine-

Métropole Ouest, concernera principalement les remblais. Dès que le système aura commencé, ce qui n'est pas encore tout à fait le cas aujourd'hui, vous pouvez le voir sur le site, on en est seulement à faire les premiers creusements dans la plaine et pas encore à faire les remblaiements, ce trafic de remblaiements, si le port n'était pas créé, se ferait exclusivement par la route et c'est là que l'apport de Port Seine-Métropole Ouest sera le plus important.

Michel GAILLARD :

Bien, merci. Si vous le voulez bien, nous allons conclure cette réunion. Je souhaitais simplement faire trois remarques.

La première, c'est que le sujet de ce soir était vraiment au cœur de ce débat public. Comme je l'ai déjà dit, il s'agit d'un projet industriel et non pas d'un projet de service et donc l'essentiel de la question est son insertion. À partir du moment où l'on a un projet de service on parle de beaucoup de choses, là on parle essentiellement de l'insertion du projet et donc on est au cœur du débat.

Deuxième remarque, vous avez dit que l'atelier de cet après-midi était une bonne méthode de travail, je voulais simplement dire que nous avons cette réflexion à la CNDP et on en reparlera dans les jours qui viennent, voir comment on peut faire évoluer les débats publics pour donner davantage de place à ce type de démarche, je n'ose pas parler de co-construction mais qui y ressemble. C'est un point important.

Enfin dernière observation, une fois de plus je voudrais vous assurer que la question de l'Est ne nous a pas échappée et croyez-moi, depuis le premier jour où nous avons découvert ce dossier dont nous ignorions tout évidemment, cela ne nous a pas échappé.

(Intervention inaudible dans la salle)

Je laisse à chacun ses responsabilités. Le compte rendu de notre commission forcément en dira un mot encore une fois dans un esprit de parfaite neutralité et d'indépendance par rapport aux acteurs.

Merci à tous et rendez-vous à Poissy jeudi 20.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD :

S'il vous plaît, j'ai oublié de passer un message que Lucie DEMONDION voulait absolument que je rappelle : essayez de remplir le petit questionnaire sur ce que vous pensez du débat public pour que l'on comprenne mieux les attentes, les critiques et les approbations par rapport à ce qui est fait.

Merci à tous.