

15 SEPTEMBRE AU 15 DECEMBRE 2014



Ardies Val d'Oise Ardies Yvelines

Les ARDIES (Association Régionale pour le Développement des Infrastructures Economiques et de la Sécurité) Yvelines et Val d'Oise ont été respectivement créées en 1988 et 1992 par les entreprises. Ces associations ont pour but la promotion des infrastructures de transport les plus utiles. Elles veillent à la cohérence intermodale du système de transport dans le respect de l'environnement et de la sécurité.

ARDIES Val d'Oise

35 boulevard du pont, Cap Cergy
Bâtiment C1- CS 20209 - 95031
Cergy Pontoise

www.ardies.org

contact@ardies.org

Président : Jérôme Lefèvre

ARDIES Yvelines

21 avenue de Paris, 78021
Versailles Cedex

ardiesyvelines.ardies@gmail.com

Président : Patrice-Henry Duchêne

CAHIER D'ACTEUR

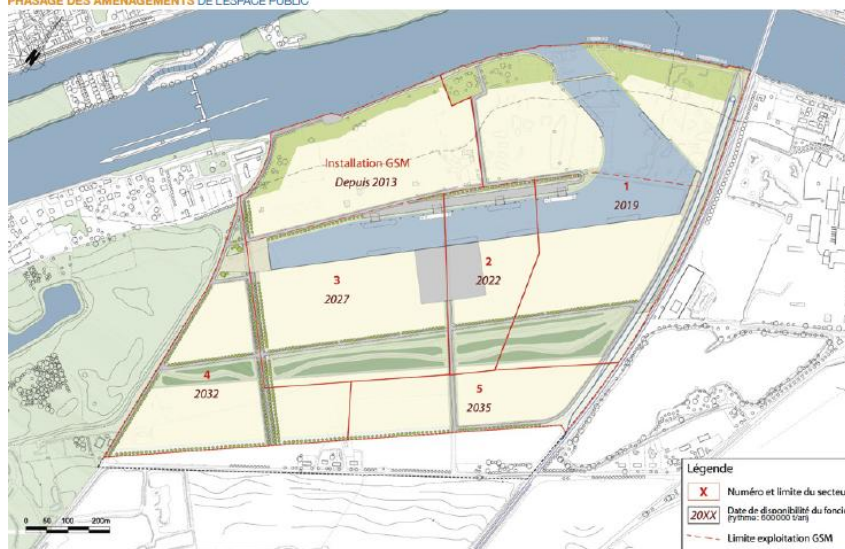
Nécessité et contingence du report modal

Le projet PORT SEINE METROPOLE OUEST réhabilite la plaine d'Achères et instaure les conditions d'un développement durable au cœur de la « Confluence » territoire d'élection du transport fluvial.

LES GRANULATS HORS DEBAT

Il s'agit de se positionner sur un projet portuaire et non sur l'opportunité d'exploiter ou pas le sous-sol alluvionnaire de la plaine d'Achères. Par arrêté du 18 juillet 2009 le préfet des Yvelines a déjà autorisé la société GSM à œuvrer dans ce but pendant 30 ans. La création de PSMO (c'est-à-dire le creusement de la darse) a été postérieurement intégrée au permis d'exploiter la carrière ouest par un arrêté préfectoral complémentaire de 2012. Il y a ainsi matière à deux débats mais seul le projet portuaire induit pour le transport des granulats est à prendre en considération.

PHASAGE DES AMÉNAGEMENTS DE L'ESPACE PUBLIC



UN GISEMENT DE GRANULATS POUR LE GRAND PARIS

L'originalité de PSMO est de s'édifier au diapason d'une carrière de granulats. L'exploitation de cette carrière (environ 70 ha sur les 100 ha du site) est planifiée en 6 phases correspondant à 6 parcelles appelées à former un bassin intérieur, ou darse, constitutif du projet de port à l'ouest du RERA. La société GSM exploite depuis 2013 une première parcelle (ou premier maillon de la darse). Elle bénéficie d'une autorisation préfectorale d'une durée de 30 ans qui situe la fermeture de la carrière et la mise en service complète de PSMO vers 2040, une mise en service partielle (sur 20 ha) étant attendue à l'horizon 2025.

Les réserves de granulats du site sont évaluées à 15 millions de tonnes soit 14 à 23 ans d'extraction au rythme de 600 000 à 1 million de tonnes par an. L'ouverture partielle du port sur 20 hectares permettra l'extension probable des activités extractives à l'Est du RER A sur un nouveau site de 300 ha. Il en résultera 24 millions de tonnes supplémentaires dans le délai imparti à la carrière ouest. **La production totale de granulats pourra donc atteindre 40 millions de tonnes pour approvisionner dans les meilleures conditions les chantiers du BTP franciliens et particulièrement ceux du Grand Paris.**

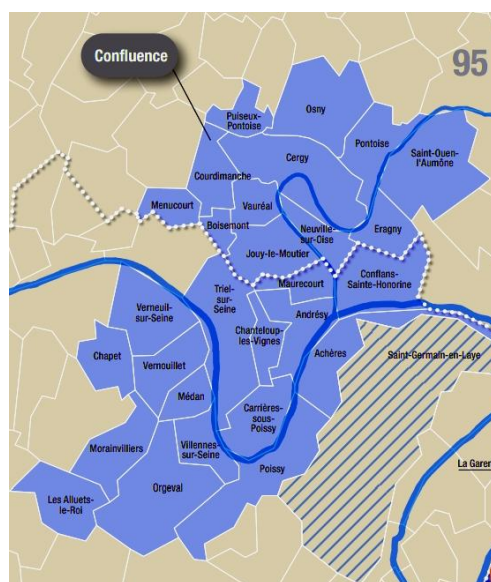
RENTABILITE ET RETOMBÉES POSITIVES SUR L'EMPLOI LOCAL

PSMO est un investissement rentable. Son bilan socioéconomique prévisionnel dégage une valeur actualisée nette (VAN) de 80 millions d'euros et un taux de rentabilité interne (TIR) de 11%. Les projections anticipent 500 à 1000 emplois directs entre les emplois du BTP et les entreprises urbaines installées sur le site de PSMO. De telles estimations sont crédibilisées par les résultats obtenus sur les autres ports franciliens.

A ces emplois potentiels s'ajoutent les emplois liés aux travaux pendant toute la durée de la période extractive ainsi que l'emploi latent lié aux perspectives d'extension de la carrière à l'est du RER A (300 ha disponibles) ; soit un total d'emplois *non délocalisables* particulièrement appréciable dans un territoire victime du recul continu de l'emploi industriel au cours des 4 dernières décennies.

La création d'une plateforme portuaire au cœur de la Confluence Seine-Oise est un relai de croissance inespéré pour l'emploi local.

LEGITIMITE TERRITORIALE DE PSMO

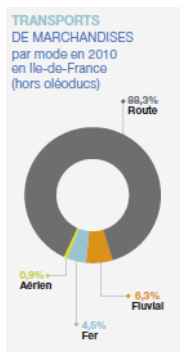


Le projet est particulièrement légitime dans le haut-lieu de la batellerie séquanais. PSMO contribue à la mise sur orbite du CDT Confluence fondé sur l'amélioration de la mobilité fluviale. Cet objectif stratégique est essentiel au développement de liaisons productives entre le Val d'Oise et les Yvelines à la jonction de l'OIN Seine Aval et du Grand Paris métropolitain.

La renaissance du transport fluvial n'a pas retrouvé son étiage ancien malgré un bond de 25,3 % depuis 2000. PSMO va stimuler cette tendance et par ailleurs équilibrer le dispositif des ports franciliens en voie de saturation (taux d'occupation des plateformes supérieur à 85 %).

UNE BASE ATTRACTIVE POUR HAROPA

Les activités du futur port sont gagées sur le transport provisoire des granulats. Mais l'ambition du projet est plus durable. Elle vise un développement pérenne étroitement lié aux besoins permanents du BTP (stockage de matériaux, fabrication d'éléments préfabriqués etc..) qui représente 60 % du trafic fluvial. A l'Est de la RN 184 le maître d'ouvrage envisage aussi (propos liminaire) l'implantation d'une activité dédiée à la logistique et aux conteneurs « *en lien avec le port du Havre* ». **Cette option d'une capacité portuaire égale, voire supérieure, à celle de Gennevilliers est jugée positivement par les Ardies car elle renforce l'attractivité d'HAROPA.**



L'ENVIRONNEMENT PAR 4 CHEMINS

L'implantation d'une plateforme fluviale dans un cadre réputé ne se conçoit pas sans la nécessité de préserver l'environnement des riverains (et même de l'améliorer). PSMO se donne tous les moyens de satisfaire cette haute exigence en la déclinant en 4 registres essentiels :

1- Le lien avec la ville

12 % du montant total du projet (110millions d'euros) sont consacrés à sa bonne insertion environnementale. Un effort tout particulier est fait pour imbriquer le site et la ville et rendre les berges de la Seine librement accessibles aux riverains. **Des aménagements paysagers et des espaces de détente suppriment tout effet de coupure ce qui profitera aussi aux riverains de la rive droite attachés comme ceux de la rive gauche à la qualité des panoramas.**

2- La vigilance acoustique

L'Etude Venhatec a enregistré les niveaux de bruit émis sur le site préalablement à l'installation de GSM ce qui est logique puis qu'il s'agissait d'évaluer l'émergence sonore du futur port et non celui de l'extraction des Granulats. Le recensement des bruits a conclu à des valeurs conformes aux normes requises (émergence inférieure à 6 dba). Les valeurs supérieures aux limites admises étant uniquement liées à la circulation routière (particulièrement dense sur RN 184 et RD 30) et au passage des trains. En tout état de cause **des protections phoniques additionnelles pourront parfaire la qualité acoustique de la zone d'étude pendant la durée des phases extractives.**

3- La régénération des sols

La dépollution des terrains d'emprise (ancienne zone d'épandage des eaux usées de la Ville de Paris) est une indiscutable plus-value environnementale doublée d'une opération immobilière bénéfique. **PSMO régénère la plaine d'Achères et la convertit en foncier productif dans un territoire où l'espace se raréfie.**

4- La maîtrise des crues

Les crues de la Seine sont régulières bien qu'atténuées en aval de Paris. **PSMO prévoit une mise hors d'eau calée sur la hauteur de la fameuse crue de 1910 (8m62). Il en résultera une inondabilité maîtrisée sans inconvénient pour la sureté du port et son développement.**

UN REPORT MODAL SPECIFIQUE ET UNE INTERMODALITE A CONSTRUIRE

L'insuffisance des réseaux de transports périphériques en particulier celle du réseau routier structurant pénalise à l'évidence l'accès au site portuaire. Cette situation renvoie *volens nolens* à la lancinante question de l'A104 (prolongement de la Francilienne) qu'il n'est pas possible de passer sous silence.

En effet le prolongement de l'A104 a été relégué à l'horizon 2040 /2050 par la commission Mobilité 21

(rapport Duron) pour « clarifier les caractéristiques du projet ». Cela signifie que tous les usagers vont devoir affronter pendant 30 ans la détérioration des conditions de transport locales. 30 ans c'est la durée moyenne d'une génération ; une « nouvelle génération » portuaire par avance captive des encombrements générés par le développement de l'activité et la densification résidentielle. Cette situation impactera les activités de PSMO lui-même nonobstant les avantages intrinsèques du report modal en faveur de la voie d'eau.

Le transport fluvial est certes le garant d'une mobilité décarbonnée mais cet avantage implique des volumes massifiés. Dans le cas de tonnages limités et de dessertes rapides la route reprend ses droits. Il est symptomatique que sur 15 entreprises enquêtées par Systra seulement 4 se soient déclarées intéressées par une utilisation de la voie d'eau. 11 d'entre elles étant restées indifférentes.

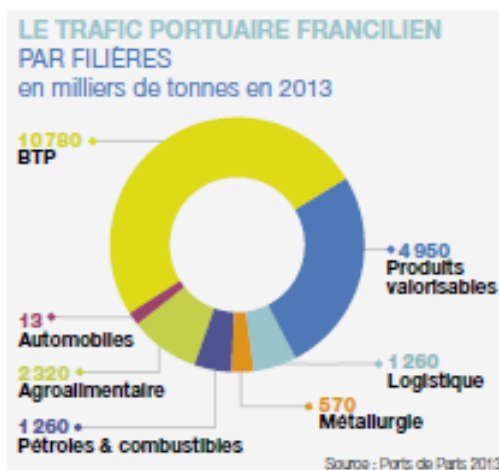
Une diminution en trompe l'œil

D'après le maître d'ouvrage le nombre de poids lourds diminuerait globalement « ...de 450 poids lourds par jour à l'horizon 2025 en entrée et sortie du port. » sur l'ensemble du secteur pendant la phase d'extraction. Or l'étude Setec montre que les parts modales respectives de la route, de la voie d'eau et du ferroviaire seront de 45%, 54 % et 1% à cet horizon. En rapprochant les deux textes il est facile d'en déduire que sans PSMO l'augmentation du trafic poids lourds serait environ de 900 PL/jour en entrée-sortie mais qu'elle sera réduite à 400 PL/jour (entrée-sortie) avec PSMO. La « diminution » est donc substantielle mais elle ne s'applique que sur l'« augmentation » bien réelle du trafic poids lourds désormais facile à vérifier in actu GSM.

Le report modal sur le ferroviaire n'est pas mieux assuré. Le raccordement à la gare d'Achères Grand Cormier reste à bien des égards une énigme dans un

territoire ou des projets consensuels comme EOLE, la TGO ou la LNPN sont frappés d'alignement budgétaire.

Les entreprises du Val d'Oise et des Yvelines sont en droit d'obtenir une mobilité performante. Cela passe par la mise à niveau du réseau routier structurant condition d'une authentique intermodalité qui reste à construire. Le maintien de « l'existant » ne peut constituer une réponse à ce défi.



CONCLUSION

L'ARDIES Val d'Oise et l'ARDIES Yvelines sont favorables à la création du Port Seine Métropole Ouest projet exemplaire en matière de Développement Durable conforme aux objectifs territoriaux du CDT Confluence.

Les associations souhaitent l'extension de la carrière de granulats à l'Est de la RN 184.

Elles envisagent positivement la création à terme d'une unité dédiée à la logistique des conteneurs dans la logique d'Haropa et de la réalisation différée du Canal Seine Nord.

Elles saisissent l'occasion du débat PSMO pour rappeler le rôle prépondérant de la route en matière de régulation des flux de transport tous modes confondus.