

15 SEPTEMBRE AU 15 DECEMBRE 2014



EUROPE ECOLOGIE – LES VERTS / GROUPES DE CONFLANS ET L’HAUTIL

Europe Ecologie les Verts (EELV) de Conflans et de l’Hautil regroupe les élus, les militants et sympathisants d’EELV des villes de Conflans-Sainte-Honorine, Andrésy, Maurecourt, Chanteloup-les-Vignes, Triel-sur-Seine, Evécquemont et Vaux-sur-Seine.

Ses membres militent pour un cadre de vie de qualité, s’opposent au gigantisme des projets d’aménagement contraires aux enjeux climatiques.

CONTACTS

conflans@eelv-yvelines.org

contact@eelvhautil.fr

Porte parole : Gaël CALLONNEC

Tél. 06 13 83 61 54

CAHIER D'ACTEUR PSMO, les conditions d’acceptabilité sont-elles réunies ?

EELV s’oppose à toute extension du port à l’Est et demande des garanties

Officiellement, le débat public actuel ne porte que sur le projet de PSMO. Cependant, les déclarations des décideurs économiques et politiques lors du débat nous inspirent la plus grande inquiétude. Il ne nous est pas seulement proposé une plateforme multimodale de 100 hectares mais la préfiguration d’autres projets motivés par :

- le besoin spécifique de plateformes multimodales en Ile-de-France (p12)
- le besoin d’extension du réseau portuaire existant (p13)
- le potentiel portuaire sans équivalent de la Confluence Seine et Oise (p14)...etc.

Du fait de sa position géographique et des besoins supposés du Grand Paris, la confluence de la Seine et de l’Oise ne se contentera pas «d’héberger» une plateforme multimodale dédiée au BTP. En filigrane, il apparaît dans ce dossier, que PSMO n’est que le premier maillon d’un projet d’aménagement gigantesque de la zone, qui se dévoilera, étape par étape dans les vingt ans à venir et auquel nous nous opposons.

PSMO, LA PREFIGURATION DE PSME

L’extraction du granulats sert de prétexte à la réalisation du PSMO (page 20 et suiv.), au cœur d’une vaste zone industrielle dédiée au BTP : fabrication de béton prêt à l’emploi, préfabrication de grands éléments en béton armé (p 48)...etc. Le PSMO permettra d’acheminer dans la plaine d’Achères des millions de tonnes de déblais de chantiers qui viendront combler les carrières de granulats (p21) et à terme la réalisation d’une vaste opération immobilière.

Une fois que les sablières à l’Est de la N184 auront été exploitées, les autorités pourront invoquer la nécessaire réhabilitation du site pour proposer la réalisation de la partie Est du port (PSME). Ils justifieront cette extension grâce à l’essor du trafic lié à l’ouverture du canal Seine Nord Europe (p 16).

Le PSME serait un port destiné au trafic international de marchandises, de trois cents hectares en face du vieux Conflans. Des hauteurs de cette ville, il serait possible de contempler des montagnes de conteneurs en provenance du Havre, et un jour peut-être de Hollande.

Ce port générerait beaucoup de bruit : bateaux, grues, conteneurs qui touchent le sol, camions pour évacuer les conteneurs. Il entrainerait un surcroît important de poids lourds, ce qui justifiera la réalisation de nouvelles infrastructures routières comme la réalisation de l'A104 ou tout du moins la réalisation du projet de liaison A15 – A13 via la RD30, le futur Pont d'Achères et la RN190 (p34).

Grace à cette plateforme, il sera plus facile d'inonder la France de produits fabriqués à des dizaines de milliers de kilomètres, dans des conditions sociales et environnementales souvent indignes. Le PSME serait une pierre de plus ajoutée à l'édifice de la désindustrialisation de notre pays et à la déqualification de sa main d'œuvre.

Nous refusons catégoriquement la réalisation d'une plateforme multimodale à l'Est de la RN184.

PSMO ET DEVELOPPEMENT DURABLE

L'extraction de granulats et la fabrication de produits minéraux non métalliques (ciment chaux et plâtre) ne peuvent être considérés comme des activités écologiques car elles sont fortement émettrices de CO2. Elles contribuent donc au réchauffement climatique. Sur le plan environnemental, le bilan n'est pas positif :

- L'exploitation des carrières, et la fabrication de ciment créeront de multiples nuisances : visuelles, sonores et sanitaires (voir infra).
- Une partie de ce qui sera produit dans la zone industrielle sera évacuée par camion, notamment le béton.

- Le PSMO est justifié par ses promoteurs par les besoins du Grand Paris. On peut d'une part remettre en cause la concentration de 20% de la population sur 2% du territoire. On peut d'autre part envisager de satisfaire les besoins de logements en Ile de France par des constructions éco-conçues à partir du bois et de ses dérivés.

En conclusion de ce premier volet

PSMO est l'avant-garde de nombreux projets refusés par la population vivant dans la Confluence, du fait de leur dangerosité pour leur santé et leur qualité de vie: PSME, A104, Pont d'Achères...etc.

La réalisation de ces projets aboutirait en outre à une concentration de populations et d'activités supplémentaires dans une zone où les transports en commun sont dans un état catastrophique et où les nuisances déjà subies quotidiennement sont insupportables : nuisances aériennes, station d'épuration d'Achères, nuisances sonores et chimiques de la RN184.

De notre point de vue, le projet de PSMO serait inacceptable s'il devait contribuer à l'étalement urbain de la Grande couronne et/ou s'il devait être considéré comme la première tranche d'un projet d'aménagement plus conséquent.

Cependant, nous prenons acte de ce que l'exploitation des carrières et la fabrication de produits minéraux existent d'ores et déjà. Nous reconnaissons les besoins en produits minéraux non métalliques induits par le développement du réseau ferré francilien que nous appelons de nos vœux.

Nous sommes conscients que ces activités génèrent un trafic de poids lourds croissant. Nous préférerions bien sûr que ces granulats soient évacués par voie fluviale plutôt que par la route.

Nous refuserons donc ce projet sauf si l'Etat s'engage à renoncer au PSME (en le supprimant formellement du SDRIF) et si les conditions suivantes sont satisfaites.



LES CONDITIONS D'ACCEPTABILITE DE LA PARTIE OUEST

Ce port doit satisfaire les normes de Haute Qualité Environnementale (HQE) de sa construction à son exploitation.

1. Quel projet industriel ?

Nous demandons une prospective plus précise concernant le devenir du site après épuisement des carrières. Nous refusons catégoriquement l'hypothèse d'une évolution vers une plate-forme de stockage et dispatching de conteneurs.

Nous demandons qu'à terme, ce port soit destiné au cabotage local.

2. Aménagement du site

- Les activités BTP du site nécessiteront des installations techniques a priori peu esthétiques. Les aménagements paysagers ne suffiront pas à masquer la vue du port aux riverains qui habitent sur les hauteurs du massif de l'Hautil et du plateau de Conflans. Nous demandons en particulier : que les bâtiments construits soient conformes aux normes HQE,
- que la hauteur des bâtiments soit limitée à deux étages,
 - que les murs extérieurs soient revêtus d'un bardage en bois et/ou d'un enduit et non de tôle ondulée,
- que les toitures terrasses soient végétalisées,
- que la hauteur des terrils soit limitée, et inférieure à 6 mètres,
- que ces dispositions règlementaires fassent l'objet d'un arrêté municipal et ou préfectoral,

- qu'un comité citoyen composé d'élu(e)s et de riverains soit chargé du suivi du projet

3. Fonctionnement du site

Afin de limiter la pollution sonore, nous demandons que :

- Ports de Paris interdise expressément le travail de nuit, les week ends et jours fériés,
- que les engins sonores (broyeurs, concasseurs...) soient enfermés dans des bâtiments, à chaque phase de la construction et de l'exploitation du port,
- que les émissions sonores soient limitées afin que la perception des riverains soit inférieure à 30 db,
- qu'elles fassent l'objet d'un contrôle régulier par un organisme indépendant, comme Bruit-parif et que les résultats soient communiqués au public et aux conseils municipaux des communes limitrophes.

Afin de limiter la pollution, nous demandons que :

- les utilisateurs du port réduisent les émissions de poussières au moyen de traitements efficaces (par arrosage, pose de filets...),
- que les déchets inertes destinés au remblaiement des carrières soient systématiquement contrôlés par un organisme indépendant,
- que les sols pollués extraits des carrières fassent l'objet d'un traitement en dépollution, agréé par l'ADEME, avant d'être remis sur site,
- et que les résultats des contrôles antipollution de l'air et des sols soient régulièrement communiqués au public, au comité de suivi et aux conseils municipaux des communes limitrophes.

Afin de limiter et/ou compenser les émissions de CO₂ liées à la consommation d'énergie nécessaire à la fabrication de ciment, nous demandons que Ports de Paris finance ou exige de ses partenaires des investissements dans les énergies renouvelables en particulier :

- la géothermie afin de capter la chaleur du bassin fluvial pour alimenter le réseau de chaleur du port et de la ville,
- l'installation de mini centrales hydrauliques et la récupération des biogaz de la station d'épuration

- d'Achères pour alimenter les unités de production de ciment,
- la cogénération, afin de réinjecter la chaleur générée lors de la fabrication de ciment dans le réseau de chaleur d'Achères,
- l'installation de centrales solaires sur les toitures des bâtiments.

4. Trafic et intermodalité

Nous refusons catégoriquement une augmentation du trafic poids lourds. L'évaluation réalisée nous paraît vague et imprécise. Nous exigeons des estimations plus détaillées, rigoureuses, indépendantes et publiques. En outre, nous demandons :

- que la quasi-totalité des granulats bruts soit évacuée par bateau ou par train. Cela permettrait de relancer l'activité de la gare de triage d'Achères,
- la réalisation d'une ligne de fret ferroviaire en site propre des berges jusqu'à la gare de triage, sachant que la ligne du RER A est saturée et qu'elle ne saurait supporter mécaniquement des convois d'un tel tonnage,
- la réalisation de plans de déplacement urbain et d'entreprise qui prévoient l'organisation de covoiturage et d'autopartage, ainsi que la réalisation d'une ligne de bus entre la gare RER et le site, pour éviter une recrudescence du trafic automobile,
- l'organisation de liaisons douces entre la ville, le site et les berges.

5. L'emploi

Les estimations réalisées par Ports de Paris sont très imprécises puisqu'elles varient du simple au double (de 500 à 1000). Sachant que Ports de Paris a d'ores et déjà une idée relativement précise du type d'activité que le site serait susceptible d'accueillir, il devrait réestimer plus précisément la fourchette des ratios d'emplois par hectare et rendre publiques les modalités du calcul et ses hypothèses. En outre, nous demandons que Ports de Paris précise si les emplois indirects seront localisés sur le site et de quels types d'emplois il s'agira?

- Nous demandons que les salariés soient recrutés en CDI.

- Nous demandons qu'un large pourcentage de la main d'œuvre opérationnelle soit recrutée dans les communes limitrophes.
- Le comité de suivi devra veiller régulièrement au respect du code du travail.

6. Impact sur le niveau des crues

Ports de Paris a-t-il réalisé des simulations en cas de crue maximale (supérieure ou égale au niveau de la crue de 1910) en tenant compte des conséquences de l'ouverture du canal Seine Nord sur le fonctionnement du bassin hydraulique ?

Si oui, nous exigeons que Ports de Paris en publie les conclusions, sinon nous exigeons que Ports de Paris procède à cette étude avant toute chose.

CONCLUSION

Europe Ecologie Les Verts de Conflans et de l'Hautill refuse que le PSMO soit le prélude à la réalisation d'un port de 400 ha concurrençant inutilement le port du Havre. Il saccagerait le paysage en détruisant l'île du Devant. Il générerait des émissions de CO₂, une forte pollution de l'air, du bruit et un énorme trafic de poids lourds justifiant l'A 104. Nous refusons que l'exploitation des sablières serve l'étalement urbain du Grand Paris. La Région est déjà hypertrophiée et la Confluence totalement engorgée. Son urbanisation serait néfaste pour notre bien être et l'environnement. Nous voulons donc circonscrire les carrières à l'ouest de la N184, pour satisfaire les seuls besoins des chantiers ferroviaires.

Nous exigeons des garanties pour réduire :

- **les nuisances sonores en enfermant les engins dans des hangars,**
- **les nuisances paysagères en limitant la taille des bâtiments et des terrils, en végétalisant les toitures, en revêtant les parois de matériaux naturels,**
- **la pollution, en traitant efficacement les poussières et les sols,**
- **les émissions de CO₂, en investissant dans la géothermie, l'hydraulique, le solaire et la cogénération,**
- **le trafic routier, en créant une ligne de fret ferroviaire dédiée, et des liaisons douces.**