



CO.P.R.A. 184

COLlectif pour la Protection des Riverains
de l'Autoroute A184 (devenue A104)



BP 30035 ERAGNY-sur-Oise 95611 CERGY Cedex
<http://www.copra184.org> contact@copra184.org
<https://www.facebook.com/CopraA184/info/>
<https://twitter.com/copra184>

Enquête publique : Projet du Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) Contribution du CO.P.R.A. 184

Rappelons que dans son cahier d'acteur, daté d'octobre 2014 et remis à la CNDP, lors du débat public, le COPRA a insisté sur deux points essentiels : la « **limitation drastique du trafic routier** » et le « **maintien de la qualité de vie des riverains** ».

Dans le cadre de l'Enquête publique, le CO.P.R.A. 184, souhaite émettre un avis sur les conséquences de ce projet de port, vis-à-vis de l'environnement, en particulier en ce qui concerne les pollutions sonores et atmosphériques et les nuisances diverses qui pourraient être engendrées, et cela, en exigeant le respect des normes environnementales et la protection maximale des riverains et de leur cadre de vie.

1. Trafic induit par le port :

1.1. Trafic PL (Poids lourds)

Nous n'accordons aucun crédit à la comparaison entre une situation projetée et une solution de référence qui serait celle « sans la construction du port ». En effet si le port ne se construisait pas, d'autres solutions seraient prises, pour réduire le transport routier, comme des appontements directs sur la Seine (Certains ont d'ailleurs déjà été mis en place). Seule, la comparaison avec la situation initiale nous semble pertinente.

Cette comparaison fait ressortir une augmentation du trafic poids lourds de plus de 100 VL/j sur 20 ans (paragraphe 7.5.6 du dossier de DUP) pour revenir, à l'horizon 2040, au même niveau. Dans le dossier, cette constatation semble inéluctable et nous ne trouvons aucune volonté, de la part de Ports de Paris, pour chercher à faire baisser ce nombre.

Pourtant, nous estimons que dans le fonctionnement de ce port, il serait fondamental et très souhaitable que le transport routier soit réduit à sa plus faible valeur et qu'il y ait « priorisation du report modal sur le ferroviaire et le fluvial ».

Nous demandons à Ports de Paris de faire une étude plus poussée et de voir quels dispositifs pourraient réduire cette augmentation du flux de poids lourds : appontement provisoire ? Jauge journalière à ne pas dépasser ? développement du transport ferré ? Ce dernier moyen de transport ne semble pas très utilisé, dans ce projet, malgré la proximité immédiate de la voie ferrée.

1.2. Trafic VL (Véhicules légers) :

Par ailleurs, nous notons dans le même paragraphe que « l'évolution du trafic de véhicules légers sera notable, en heure de pointe en particulier, à partir de l'horizon 2035 » avec bien-sûr son lot de nuisances sonores et de pollutions atmosphériques, notamment sur la RD30, en face d'une zone d'habitations.

Et là encore, ceci semble inéluctable, dans le dossier d'enquête. Aucune mesure cherchant à diminuer ce flux de voitures ne semble avoir été envisagé : mise en place de navettes à partir de la gare RER, itinéraires cyclables pour rejoindre le site, incitation du personnel au covoiturage et à l'utilisation du vélo, ... Aucune disposition pour éviter les nuisances engendrées ne semble prise, à l'exception peut-être de l'aménagement des carrefours avec la RD30 de la route du barrage et de la route des écluses. **Une protection efficace de la RD30 semble s'imposer et une diminution drastique de la circulation des véhicules légers nous paraît nécessaire.**

1.3. Intermodalité du port :

Le report modal des mobilités vers le fleuve et le fer reste une priorité du COPRA. Et c'est avec satisfaction que nous avons noté l'installation d'embranchement ferré permettant le chargement ou déchargement de 1 à 2 trains par jour, sur le port.

Néanmoins, le dossier reste imprécis sur les marchandises qui passeront par cet embranchement. L'utilisation de cet équipement dépendra des amodiataires de Ports de Paris et des accords qu'ils pourront passer avec le gestionnaire des voies.

Il est bien-sûr à craindre que, sans une volonté forte, ces équipements ferrés soient sous-utilisés.

2. Qualité de vie des riverains :

C'est une gageure de vouloir installer une installation industrielle en plein milieu d'un tissu urbain dense, sans engendrer de multiples nuisances.

Ports de Paris a compris la difficulté et propose divers aménagements permettant d'atténuer ces pertes de qualité de vie.

2.1. Aménagements du port :

La requalification des berges de Seine permettra certainement de redonner vie à un ensemble de flore et de faune détruit par l'exploitation des carrières. L'ouverture au public, le parc public autour de la maison du XIII siècle, l'embarcadère public et la passerelle, sont autant de points positifs.

Cependant, il est à regretter que cet aménagement n'ait pas pu se faire jusqu'au barrage, en raison du refus de VNF d'abandonner son appontement privé sur la Seine.

De plus, le passage Rive Gauche/Ile Nancy, via le barrage, aurait permis de prolonger cette promenade piétonne. Il est dommage que ce projet soit, lui-aussi, reporté, certainement en raison de VNF. Par ailleurs, l'utilisation de ces installations dépendra des animations organisées autour de ces équipements. Et ceci n'est pas acquis d'avance.

Pourtant, les populations présentes, lors de toutes les réunions publiques, ainsi que lors des ateliers thématiques, avaient insisté, très fortement, sur cette « liaison douce à mettre en place, entre l'île Nancy et la rive gauche ».

Le Centre de Vie, en bout de darse, ouvert sur le futur parc d'Achères est en soi, une excellente idée. Mais nous n'avons aucun planning sur la réalisation de ce futur parc d'Achères.

Le Parc des Hautes Terres sera certainement très apprécié, mais pas avant 2040, date bien lointaine.

2.2. Le port industriel :

Malgré tous ces aménagements, le projet reste un port industriel avec son lot de nuisances : bruit et pollutions atmosphériques, surtout lorsque l'activité prévue est centrée sur la manipulation de gravats, de sables, de ciment et de béton, le propre du BTP.

Seront offerts à la vue des coteaux d'Andrésy : silos, cheminées, trémies, entrepôts, ... rien de bien réjouissant.

Ports de Paris a bien prévu, dans ce dossier, un CPAPE (Cahier de Prescriptions Architecturale Paysagère et Environnementale / Annexe 17 de l'étude d'impact) et un mémo des « principes d'exploitation de la vie de PSMO » (annexe 23 de l'étude d'impact).

Néanmoins, beaucoup de ces préconisations dépendent des relations qu'aura Ports de Paris avec ses amodiataires qu'il ne connaît pas. Une vigilance de tous les jours devra donc s'exercer de la part des populations et associations, pour que les contraintes imposées par cette exploitation industrielle restent tolérables.

3. Conclusion :

Ce projet de port est un **élément structurant de l'aménagement de notre territoire. Il peut être un « pied dans la porte » d'un autre port à containers (PSME : Port Seine-Métropole Est) qui serait une catastrophe pour la vie locale.**

Associé à d'autres projets comme le « Prolongement de l'A104 », la « Liaison RD30/Pont d'Achères/RD190 », la « Déviation de la RD154 » et des aménagements inconsidérés dans la boucle de Chanteloup, il pourrait modifier profondément la vie locale qui, jusqu'à présent, a pu rester paisible et préservée.

Soyons raisonnable, en réduisant les impacts et en gardant un caractère limité et contrôlé dans la réalisation de ce port :

- En réduisant fortement le trafic routier engendré et en privilégiant le trafic ferré et fluvial,
- En mettant en place un cahier des charges, vis-à-vis des clients de PSMO, afin d'obtenir les garanties que les normes environnementales seront respectées, lors des émissions sonores et de particules fines (poussières),
- En étant vigilant, sur le plan des horaires de fonctionnement de ce port, de manière à respecter la vie des habitants (Cahier des charges / Fonctionnement uniquement du lundi au vendredi avec horaires à décider 07h-18h ou 08h-18h / Arrêt de nuit de toutes les activités / Limitation de l'éclairage nocturne des lieux, de 18h à 07h ou 08h / ...).

Le 13/10/2020

Christiane PARAVY Présidente du CO.P.R.A. 184
Pour le Bureau Exécutif du Collectif