

Les Associations :

Rives de Seine Nature Environnement
Bien Vivre à Vernouillet
Non au Pont d'Achères
ADIV Environnement
Triel Environnement
Bien Vivre à l'Hautil
C.O.P.R.A 184
CEAS

Monsieur le Préfet

Préfecture des Yvelines
1, Avenue de l'Europe
78000 Versailles

Le 7 septembre 2021, Carrières-sous-Poissy

Par Courier Recommandé avec AR

Objet : Recours gracieux

Monsieur le Préfet,

Par un arrêté 78-2021-07-08-00001 du 8 juillet 2021 vous avez déclaré d'utilité publique le projet d'installation d'une plateforme portuaire multimodale, dit port Seine-Métropole Ouest (PSMO) (**Production N°1**)

FAITS ET PROCÉDURE

HAROPA Ports de Paris ambitionne de renforcer le maillage portuaire francilien afin d'optimiser les flux et courants de trafic et contribuer ainsi à réduire les émissions de polluants atmosphériques.

La création d'une nouvelle installation portuaire, principalement sur le territoire de la Commune d'ACHÈRES, s'inscrit dans cette perspective.

Les objectifs affichés par HAROPA, porteur du projet, sont :

- 1) Augmenter la part modale de transport de marchandises de la route vers la voie d'eau et le fer, dans l'ouest de l'Île de France, dans les secteurs du BTP.
- 2) Mettre en place une logistique dédiée au profit des chantiers du Grand Paris
- 3) Développer localement la confluence Seine/Oise

L'estimation complète du projet PSMO s'élève à 122, 2 M€ aux conditions économiques de 2017.

La mise en service du port est prévue pour 2035-36.

Les modalités de l'enquête ont été fixées à l'origine par l'arrêté préfectoral n° 20-013 du 5 février 2020 pour une période d'enquête, initialement prévue du 18 avril au 30 mai 2020.

Compte tenu de la promulgation de la loi 2020-290 du 23 mars 2020 instituant des mesures d'urgence pour faire face à l'épidémie de Covid 19 et l'ordonnance 2020-306 prorogeant ces mesures, un nouvel arrêté préfectoral n°20-055 daté du 13 août 2020, modifiant l'arrêté originel évoqué précédemment sur les points suivants, a été appliqué : La période d'enquête a été reportée du 17 septembre au 30 octobre 2020 soit 44 jours consécutif

À l'issue de cette enquête publique, la commission d'enquête en conclusion et avis au titre de la déclaration d'utilité publique (DUP) a émis **un avis favorable assorti d'une réserve et de deux recommandations.**

Le 8 juillet, vous avez déclaré d'utilité publique le projet d'installation d'une plateforme portuaire multimodale, dit Port Seine-Métropole Ouest (PSMO)

C'est cette décision que nos associations entendent contester par le présent mémoire.

L'intérêt public du projet

Pour qu'un projet puisse se prévaloir du caractère d'intérêt public, le coût de celui-ci (financier, environnemental et sanitaire) ne doit pas excéder les avantages attendus ; il s'agit de ce que l'on nomme communément en droit administratif le « bilan coût-avantages ».

Selon l'arrêté préfectoral, pour une finalité d'intérêt général, PSMO répondrait à trois objectifs :

- 1 - Une augmentation de la part modale des transports par voie fluviale et ferrée au niveau de l'ouest francilien.
- 2 - Un développement de la Confluence Seine et Oise avec une création d'emplois
- 3 -Le réaménagement d'un vaste secteur peu valorisé

Il convient pour chacun de ces points, d'étudier si le projet présenté à l'enquête publique permettra de les atteindre.

POINT N° 1 : L'intensification du report modal de la route vers la voie d'eau et le fer.

A) Un report modal très hypothétique

Le trafic de marchandises est marqué par une prépondérance de la route sur les autres modes. Il est nécessaire de favoriser la modification de la répartition modale de ce trafic au profit de modes moins polluants que sont les transports ferroviaires, fluviaux et maritimes (combinés ou non pour les transports de marchandises), plus vertueux pour l'environnement par la réduction des GES. PSMO serait censé participer à cet objectif.

Une des premières questions de la commission d'enquête porte sur ce report modal et son importance. C'est la question n°12, page 36 de son rapport :

« Quelle est la part modale prévisionnelle du fret ferroviaire au niveau de l'activité globale du projet ? Des sillons correspondants à ce trafic seront-ils dégagés par SNCF Réseau ? »

Il est répondu par le pétitionnaire :

« Le projet PSMO vise, à terme, à accueillir un trafic ferroviaire d'environ 2 600 T à 3 000 T par jour, afin de développer le report modal réciproque du fleuve vers le fer. Les sillons seront libérés par SNCF Réseau pour les opérateurs des entreprises installées sur le futur port. Pour faciliter la liaison entre le terminal ferroviaire portuaire et le réseau de fret, le projet prévoit une zone d'attente pour les convois en gare de triage d'Achères. Cette zone d'attente offrira ainsi aux opérateurs des facilités d'adaptation aux sillons obtenus »

La remarque de la Commission à la réponse du pétitionnaire est la suivante :

« On peut s'interroger sur la fiabilité de ces prévisions plutôt optimistes de report modal de trafic de granulats vers le fer, dont le volume est actuellement nul. En quoi le futur port fluvial serait de nature à changer cette situation alors que de nouvelles facilités seront offertes à la voie fluviale, sans compter d'éventuelles infrastructures nouvelles routières de proximité en projet »

La Commission a exprimé à plusieurs reprises son scepticisme sur les prévisions fournies par HAROPA Ports de Paris quant à l'usage de l'embranchement ferré de desserte du site remis en service. :

« Les réponses du Maître d'Ouvrage à ce sujet sont assez évasives. Une étude prospective des flux potentiels entrants et sortants a-t-elle été conduite avec précision afin d'évaluer l'origine et la destination des convois ? S'il s'agit, d'une part, de matériaux d'excavation de chantier et, d'autre part, de transports de granulats exportés, les wagons de transport ne sont pas les mêmes (tombereaux et trémies), ce qui exclut le principe de chargement de fret en retour, seule condition de rentabilité de convois, à la différence de camions-bennes polyvalents. En outre, les chantiers ne sont pas embranchés fer, ce qui implique des ruptures de charge constituant un handicap supplémentaire Pour conférer au site un

réel statut intermodal le Maître d’Ouvrage devrait compléter ses études de trafic ferroviaire et éviter le reproche d’un effet d’annonce »

Cela donne d'ailleurs lieu à une recommandation Page N°9 des conclusions :

« • RECOMMANDATION n°2 : Le Maître d’Ouvrage complétera son étude socioéconomique par des simulations approfondies de volume de fret ferroviaire potentiel tant au départ qu'à l'arrivée du site ».

Nous ne pouvons que partager le scepticisme de la commission d'enquête. Le report modal ne peut être effectif que si la partie de transport qui doit être assurée par le ferroviaire est significative. Cette partie ne peut se faire qu'avec la participation d'un opérateur ferroviaire comme la SNCF.

Il est précisé Page 51 et 52 :

« Il est prévu la réhabilitation et la remise en service fonctionnel de l'embranchement ferré actuellement inutilisé et de le compléter par une voie supplémentaire. Dans un premier temps, ces installations pourront recevoir des convois de 350 m, tous les 15 jours, chargés à raison de 1 250 à 1 400 t de granulats. Ultérieurement, 2 trains par jour pourront être formés pour un trafic total annuel de 600 000 t »

Il est à noter qu'aucun document, aucune convention, aucun planning avec La SNCF ou un autre opérateur ferroviaire n'est communiqué par le pétitionnaire. Que ce soit au débat public, aux ateliers de concertation ou à l'enquête publique, aucun élément n'a été donné par la SNCF ou un autre opérateur.

Alors que le report modal est un point clé dans ce dossier, le principal opérateur en France, la SNCF ou un de ses concurrents possibles n'ont participé ou apporté quelque renseignement que ce soient sur cet aspect fondamental du dossier soumis à enquête.

Il est donc surprenant que le Pétitionnaire parle de libération de sillons, d'une zone d'attente pour les convois en gare de triage d'Achères qui offrira aux opérateurs des facilités aux sillons obtenus. Il ajoute même que la ligne inexploitée serait remise en service et complétée par une voie complémentaire.

Comme l'indique son site Internet, dans les investissements prévus dans les années à venir, par Île-de-France Mobilités (anciennement STIF) qui fédère tous les acteurs (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures...) en IDF, concernant la ville d'Achères, seule une ligne de Tram est prévue : le Tram T13 reliera Saint-Cyr-l'École (78) à Saint-Germain-en-Laye (78).

C'est le prolongement au nord de Saint-Germain Grande Ceinture à Achères-Ville RER, via la gare de Poissy RER.

La remise en service d'une ligne inexploitée et l'ajout d'une voie complémentaire ne sont pour l'instant pas prévues dans les aménagements ferroviaires de l'Ile-de-France.

Quand on connaît la longueur des procédures administratives concernant le transport ferroviaire, l'objectif d'une réactivation d'une ligne inutilisée et son doublement est difficilement envisageable pour la mise en service de PSMO en 2035-2036.

B) Les matériaux transportés : un flou artistique

Pour faire un report modal efficient, il faut un volume significatif de matières (sable, gravier, ciment) à transporter.

Quelle est la situation actuelle du mode fluvial ?

En 2019, pour le bassin de Seine, la principale filière utilisatrice du mode fluvial est celle des matériaux de construction (15,6 Millions de tonnes). Les matériaux de construction - avec 15,6 Mt sur 23 Mt - représentent près de 70% du transport fluvial du bassin de Seine. Ce trafic repose sur le transport d'agrégats grâce à l'activité des travaux publics, et notamment par la réalisation des chantiers du Grand Paris (Grand Paris Express, Eole...) qui ont intégré le mode fluvial dans leurs chaînes logistiques pour l'approvisionnement des chantiers en matériaux et l'évacuation des déblais.

Les grands chantiers cités ci-dessus sont prévus pour être terminés en :

- 2024 pour les Jeux olympiques
- 2022 pour la ligne EOLE (E) du RER, dès 2022 pour le tronçon Haussmann Saint-Lazare/ (Nanterre la Folie), et dès 2024 pour la ligne complète jusqu'à Mantes.
- 2030 - Grand Paris Express

Tous ces grands chantiers seront donc terminés bien avant la mise en service du Port prévue en 2035-2036.

Regardons plus en détail, les différentes activités présentées par HAROPA (et leur calendrier), pour justifier PSMO.

1- GSM

L'opérateur cité par HAROPA qui serait un des principaux producteurs de matières serait GSM.

Les éléments donnés par la société GSM sur son site Internet concernant son site de production d'Achères sont les suivants : « L'installation industrielle de production d'Achères, construite en 2012/2013 par GSM, peut fournir entre 600 000 et 1 000 000 tonnes par an de granulats calibrés semi-concassés pour les besoins en matériaux de construction du bassin de consommation francilien. **Les expéditions par voie fluviale de ce site à la confluence de la Seine et Oise représentent au moins 70 % de la production annuelle.** Les matériaux produits approvisionnent les centrales à béton de Paris embranchées sur le fleuve. **Ces transports massiques (convois de 1 000 tonnes en moyenne) évitent autant de transports par voie routière** ».

Utilisant son propre appontement privé, GSM a déjà appliqué le report modal et n'a aucunement besoin de la réalisation de PSMO.

La chaîne de traitement des matières produites ou apportées par GSM est constituée d'un appontement, tout comme son site de production de granulats de Carrières-sous-Poissy. Ce site est connecté à la Seine par la darse Saint-Louis équipée d'un quai permettant des expéditions et réceptions de matériaux par voie fluviale, suffisant pour faire transiter 1000 000 de tonnes de matériaux par an, comme c'était le cas en 2000.

2- L'Entreprise BONNA-SABLA.

Comme l'indique le rapport page 55, d'autres entreprises, proches du site, exercent également des activités compatibles avec les objectifs de PSMO. HAROPA cite l'entreprise BONNA-SABLA, spécialiste de la fabrication de produits en béton, qui développe son activité en relation avec le Grand Paris et le prolongement de la ligne 14 du métro. Son installation dans l'emprise du port lui offrirait l'opportunité d'utiliser pleinement le transport fluvial.

Il y a là un problème de temporalité. En effet, dans le calendrier présent sur son site Internet et actualisé au 13 juillet 2021, la Société du Grand Paris, indique que l'achèvement de la ligne 14 du métro est prévu pour 2030. Par ailleurs les objectifs de mise en service des prolongements de la ligne 14 au sud à l'aéroport d'Orly et au Nord à la gare de Saint-Denis Pleyel restent maintenus à la mi 2024.

Selon le calendrier des travaux présenté par HAROPA, la mise en service du PSMO est prévu en 2035-2036.

Il en est de même pour d'autres chantiers du Grand Paris. Ce point sera développé ci-dessous en mettant en comparant les calendriers du Grand Paris et du Port d'Achères.

3- La zone Tertiaire

Ce n'est pas cette zone qui contribuera au report modal ; au contraire.

Il suffit de lire la question/réponse page 36 du rapport :

« QUESTION 2 - il existe une zone d'activité (tertiaire ?) qui ne sera desservie que par voie routière. Qu'en est-il exactement ? »

Réponse HAROPA - Ports de Paris : « le projet PSMO prévoit, dans le secteur sud-ouest, l'accueil d'activités tertiaires de services et d'appui aux futures activités portuaires (bureaux, services aux bateliers, bureaux pour les entreprises locales et/ou pour des activités de formation et de recherche en synergie avec les activités du BTP). **Ces activités généreront uniquement un trafic VL** »

4- Les autres activités

Nous avons dans le dossier une liste qui est sûrement non exhaustive mais qui est sans aucun doute une liste à la Prévert :

* Activités de valorisation de matériaux de déconstruction et des chantiers de travaux publics

- Installations de recyclage des matériaux issus des chantiers BTP, dont les chantiers du Grand-Paris.

* Activités de production d'éléments préfabriqués, de produits semi-finis pour la construction

- Usine de produits préfabriqués (parpaings, bordures, voussoirs...)

- Usine de produits semi-finis pour la construction.

* Autres activités industrielles

Il s'agit d'activités d'appui et de services aux entreprises :

- Services aux navires (réparations, mécaniques)

- Activités de distribution urbaine via le quai à usage partagé

- Location de matériel

- Activités de négoce.

A ce jour, **aucun entreprise n'étant connue**, il est difficile, voire impossible de savoir si le transport modal par voie ferrée sera adapté à leurs activités et quels volumes seraient concernés par la voie ferroviaire et/ou fluvial.

De plus, les principaux opérateurs du secteur OUEST de l'Île de France, que ce soient pour les granulats ou les intrants/sortants des cimenteries disposent de leurs propres appontements et utilisent au maximum la voie fluviale ou ferroviaire. GSM, Lafarge, Ciments Calcia en sont des exemples parmi d'autres,

C) Assurer une logistique spécifique dédiée au chantier du Grand Paris

Il suffit de comparer le calendrier des chantiers du Grand Paris et le calendrier de la réalisation du Port pour se rendre compte cet objectif est intenable, puisque le Grand Paris sera achevé bien avant la réalisation et la mise en service de PSMO.

1- Le Calendrier du Grand Paris

Rappelons tout d'abord que l'ambition du Grand Paris est d'apporter :

Des réponses en matière de transports, d'aménagement du territoire et en matière de gouvernance.

La Pièce maîtresse du projet du Grand Paris est le Grand Paris Express présenté comme un projet stratégique pour l'avenir de l'Île-de-France. Long de 205 km, le nouveau réseau sera composé de quatre lignes et de deux extensions de lignes, toutes automatiques et équipées de portes palières garantissant un niveau de service et de sécurité optimal.

Au côté du projet du Grand Paris Express (GPE), un nombre important de travaux de modernisation, d'extension et de créations de lignes est prévu. La majorité de ces projets s'inscrit dans le Plan de Mobilisation pour les transports, sous l'égide de l'Île-de-France mobilités (anciennement le STIF -Syndicat des Transports d'Île-de-France), qui est l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France. Ce plan constitue l'une des deux faces du volet « Transports » du

projet du Grand Paris, tel qu'il a été repris et redéfini par l'ancien Premier Ministre Jean-Marc Ayrault le 6 mars 2013.

Un calendrier a été fixé à la date du 13 juillet 2021 défini par la société du Grand Paris pour la mise en service du Grand Paris Express. Elle s'appuie sur des estimations de planning récentes, intégrées et robustes construites sous la responsabilité de la Société du Grand Paris.

Un horizon d'ensemble est maintenu à 2030 et la mise en service de la ligne 14 pour les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024.

- L'horizon global de mise en service est maintenu à 2030, pour les lignes 15, 16, 17 et 18 du réseau du Grand Paris Express.

- Les objectifs de mise en service des prolongements de la ligne 14 au sud à l'aéroport d'Orly et au Nord à la gare de Saint-Denis Pleyel restent maintenus à la mi 2024.

Si l'horizon global est maintenu à 2030, les plannings de plusieurs tronçons, situés dans des phases avancées de travaux et donc fortement impactés par la crise pandémique, font l'objet d'un recalage.

- Le premier et le deuxième tronçon de la ligne 16 (Saint-Denis Pleyel – Clichy Montfermeil) et le premier tronçon de la ligne 17 (Le Bourget RER – Le Bourget Aéroport) devraient être disponibles début 2026.

- Le tronçon sud de la ligne 15 (Pont de Sèvres – Noisy Champs) est reculé à fin 2025.

- Des mises en service anticipées sur certains tronçons des lignes 16, 17 et 18. Plusieurs tronçons, que la feuille de route de 2018 avait planifiés à l'horizon 2030, pourront être mis en service de façon anticipée.

- De la même façon, le deuxième tronçon de la ligne 17 jusqu'au Parc des Expositions pourra être mis en service à l'horizon 2028.

- Enfin, le tronçon central de la ligne 18, entre Massy-Palaiseau et Saclay, sera mis en service à l'horizon 2026, un an plus tôt que l'horizon fixé dans la feuille de route précédente.

- S'agissant en particulier des lignes 15 Est et 15 Ouest, dont la réalisation est prévue sous un mode contractuel différent (conception-réalisation), et qui se trouvent actuellement en phase de dialogue compétitif, l'horizon de mise en service à 2030 fixé dans la précédente feuille de route ne connaît pas à ce stade d'évolution significative.

Nous avons confirmation que l'horizon d'ensemble du Grand Paris Express, ainsi que les travaux de modernisation, d'extension et de créations de lignes prévus à côté du projet du Grand Paris Express (GPE), est maintenu à 2030.

2- Le Calendrier de PSMO

La société GSM exploite, sur le futur territoire du projet PSMO, un site d'extraction de granulats de 63,5 ha. Conformément au dossier de porter à connaissance déposé le 25 juin 2019, GSM poursuit l'activité de carrière jusqu'en 2039, selon 4 plans de phasage de 5 ans chacun.

Le phasage de l'opération PSMO a été établi en liaison avec GSM pour tenir compte de l'avancement des extractions ainsi que de la nécessité d'assurer les accès aux parcelles aménagées par PSMO

Le calendrier de PSMO, présenté en 5 phases, est le suivant :

Phase 1 : 2021-2022

Installations du chantier temporaire, réalisation du secteur sud de la route du barrage et son raccordement à la RD 30 ainsi que l'Aménagement de la rue de la Darse et celle de la promenade du chemin de fer. Réalisation du chemin de l'ancien barrage. Création de la zone vie et son parking et réalisation de l'accès provisoire.

Pendant cette phase, le creusement du chenal d'accès à la darse commencera sur les parties déjà excavées par GSM, sans communication avec la Seine

Phase 2 : 2025-2026

En fonction de la restitution par GSM des terrains excavés prévue selon son plan d'exploitation. Avec l'agrandissement de la darse, les aménagements suivants seront réalisés : Route du barrage entre le barrage de navigation et le pôle vie et le tronçon sud. Le chemin du garage à bateaux. La rue de la Darse entre le chemin de la Mare aux Canes et les parcelles amodiées. La rue des Hautes Plaines le long de la zone amodiée et son prolongement vers le QUP. Un ouvrage de dérivation hydraulique destiné à faciliter l'écoulement des eaux sur le site PSMO et les diriger vers la darse sera construit

Phase 3 : 2030-2031

Réalisation complète de la darse et des quais associés ainsi que le début de la création de l'avenue de l'Écluse et d'une partie de la zone amodiée.

Les accès suivants seront réalisés : Tronçon nord de l'avenue de l'Écluse et rue des Hautes Plaines le long de la zone amodiée

Phase 4 : 2035-2036

Elle permettra l'achèvement de l'avenue de l'Écluse et l'aménagement des accès suivants : Rue des hautes Plaines, Tronçon sud de l'avenue de l'Écluse constituant l'accès principal au site PSMO et son raccordement au giratoire de la RD 30

Phase 5 : 2038

L'accès au site n'est plus possible depuis la RN 184 en raison de l'interception de cet itinéraire par l'exploitation GSM.

L'horizon pour la mise en service du Port est à la fin de la phase 4 : 2035-2036

Un horizon de 2030 pour le Grand Paris, un horizon de 2035-2036 pour le Port d'Achères, le port d'Achères ne sera pas mis en service alors que le Grand Paris Express et les aménagements annexes seront terminés.

Il est même surprenant que cette incohérence de temporalité n'ait pas alerté le pétitionnaire lui-même.

D) Un bilan négatif pour les Gaz à Effet de Serre (GES).

L'analyse détaillée des émissions en phase travaux conclut à des émissions totales d'environ 67 500 tonnes équivalent CO2 (teqCO2), seul un report modal important vers le fer pourrait compenser cette émission de 67 500 tonnes équivalent CO2.

En absence de ce report modal, le bilan en GES sera négatif.

De plus, l'exploitation du port générera des émissions importantes. Là encore, en l'absence d'un report modal fluvial-fer important, rien ne viendra compenser cette émission de GES. Le bilan en GES sera négatif.

Le report modal devait permettre de maintenir avec le projet PSMO les niveaux de trafic poids-lourds sur les axes locaux (RD30 et RN184) équivalents à ceux actuels, même avec les activités et emplois créés.

Le report modal fluvial-fer étant très faible ou nul, il y aura par conséquence une augmentation du trafic routier et principalement des poids-lourds, alors que le Port se situe au milieu de trois communes qui ont des centres-villes denses.

Achères (env. 20 000 habitants), située entre les pôles de Poissy (un peu plus de 37 000 habitants), Conflans-Sainte-Honorine (35 000 habitants) et Andrésy (environ 12 250 habitants).

La ZAC Petite Arche à Achères conduira à la création de plus de 20 000 logements à horizon 2025)

Le bilan en GES là encore sera négatif, sans parler de l'impact sur la santé des habitants avec une augmentation de la pollution de l'air d'une part et du bruit d'autre part qui est la deuxième cause de morbidité en Ile de France.

En cela l'alerte de Obs. RD 14 de l'association ARDIEST est à prendre en compte :

« Les modélisations du trafic routier montrent que dans un système saturé ou proche de la saturation, toute addition de trafic, même minime, peut générer une dégradation importante et non linéaire des conditions de circulation. Ce phénomène est malheureusement trop souvent ignoré lors de l'étude d'impact des grands aménagements. »

Il en est de même pour celle du C.O.P.R.A. 184 :

« **l'augmentation du trafic poids lourds de plus de 100 VL/j sur 20 ans) semble inéluctable** et nous ne trouvons aucune volonté, de la part de Ports de Paris, pour chercher à faire baisser ce nombre. » **Même observation pour les véhicules légers** « **Aucune mesure**

cherchant à diminuer ce flux de voitures ne semble avoir été envisagé (...) Obs. RD 5 : CO.P.R.A. 184 »

Rappelons que c'est au niveau des territoires que peuvent être mis en œuvre 40 à 60% des leviers d'actions pour obtenir une réduction de 40% des gaz à effet de serre d'ici 2030 (il ne reste que 9 ans !) par rapport aux niveaux de 1990.

De plus, l'Union Européenne vient de durcir cet objectif de réduction à 55% d'ici 2030 par rapport à 1990, car les prévisions climatiques s'assombrissent du fait du manque d'ambition ou de l'inadaptation des politiques menées. (PNUE, Programme des Nations Unies pour le développement - Rapport 8 déc.2020).

PSMO ne répondra en rien aux enjeux majeurs du réchauffement climatique et de réduction les émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère. Il ne sera pas un levier d'action d'autant plus que sa mise en service est prévue en 2035-2036.

Après sa mise en service, PSMO devrait d'ailleurs aggraver la situation des émissions des GES du territoire de Seine-Aval.

Le premier point de la finalité d'intérêt général pour un report modal de la route vers la voie d'eau et le fer ne repose donc sur aucune base solide, que ce soit sur une augmentation des volumes des matières transportées, d'un basculement fluvial-fer important, d'une incohérence temporel, d'un quelconque planning pour une remise en service d'une ligne inexploitée et un doublement éventuelle de cette voie ferrée, d'une convention avec un opérateur ferroviaire dont le plus important est la SNCF.

Encore plus regrettable, le bilan en GES sera négatif, à l'opposé de l'objectif affiché.

POINT N° 2 : Développer la zone de confluence entre la Seine et l'Oise notamment par la création d'environ 750 emplois directs et 1 500 emplois indirects issus de la redynamisation économique du territoire facilitant un regain de croissance.

A) Le grand flou des activités économiques

Alors que HAROPA considère que l'activité économique de PSMO est largement assurée sur le moyen terme, concordant avec la phase de mise en œuvre des chantiers de l'opération Grand Paris, le décalage de calendrier présenté ci-dessus est un élément clé qui fait effondrer le château de cartes du raisonnement économique du Port d'Achères.

Il en est de même concernant les activités économiques de la future ZAC. Si à ce jour aucune entreprise n'est connue, il est difficile, voire impossible de savoir si le transport modal par voie ferrée sera adapté à leurs activités et quel trafic serait fait par la voie ferroviaire ou fluvial. Il en est de même pour l'intérêt des entreprises de venir s'installer sur cette zone et donc impossible d'évaluer le nombre d'emplois.

La commission d'enquête a été très sensible à ces imprécisions sur le bilan économique et social. Elle a émis une recommandation :

« **La période ultérieure semble moins appréhendée, en particulier après l'exploitation de la carrière de granulats par GSM. Quel trafic pérenne subsistera ?** Le quai partagé aura-t-il une pertinence ainsi que l'embranchement ferré ? Si ces deux équipements sont peu ou pas utilisés, le caractère multimodal serait remis en cause. Des projections plus affinées d'activité de l'installation portuaire sur le long terme, hors activités amodiataires, gagneraient à être réalisées. **Une recommandation est émise en ce sens** ».

B) Des subventions conséquentes

Le projet PSMO s'élève à 122,2 M€ valeur 2020.

Pour le projet PSMO, HAROPA-Ports de Paris estime pouvoir obtenir

- Une subvention européenne d'environ 20 % du montant total,
- Une subvention de l'Etat d'environ 13,86 % du reste à payer après UE,
- Une subvention régionale d'environ 35 % du reste à payer après UE et l'Etat.

HAROPA précise toutefois que le montant total est en fait le montant déduit du montant de l'enveloppe foncière de 30 800 000 €.

Pour les calculs, le montant de base pour les demandes de subventions sera arrondi à 90 M€ valeur 2020 (montant total 122 M€ - 30 M€ pour le foncier).

Les subventions attendues seraient de :

- 1 - 20% de 90 Millions € soit 18 Millions € pour l'Europe
 - 2 - 13,86 % de 72 millions € soit 8 millions € environ pour l'Etat
 - 3 - 35 % du reste à payer de 64 millions € pour la région soit 19 M€.
- La somme totale des subventions attendue par HAROPA est de 45 millions €

On arrive à une subvention de 45 millions € pour un montant de 90 millions soit 50% de subventions.

Il est indiqué de plus, que dans le cadre de l'étude socio-économique (Annexe 16 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »), « nous avons pris comme hypothèse uniquement les taux de subvention de l'Etat et de la Région, le projet PSMO ne pouvant se réaliser **sans ces financements pour avoir la rentabilité minimale attendue par l'Établissement** ».

Donc, sans les 50% de subventions, l'Établissement HAROPA n'atteindrait pas la rentabilité minimale et il ne lancerait donc pas ce projet.

Il serait intéressant de connaître quelle est cette rentabilité minimale.

Appartient-il à des entités comme l'Europe, L'Etat et la région de participer à une rentabilité minimale ?

Et quelle serait la rentabilité de l'opération sans subventions : positive ou négative ?

Lancer une DUP pour laquelle la collectivité verse 50% du montant du projet hors foncier pour assurer une rentabilité minimale à l'opérateur, respecte-t-on l'esprit de l'intérêt public et un bon usage de l'argent public.

Au contraire de ce qu'il est écrit dans l'arrêté préfectoral que « **le coût financier n'est pas excessif eu égard à l'intérêt que l'opération présente** », avec des subventions à hauteur de 46 millions € représentant 50% du montant total de PSMO hors foncier, le coût financier est excessif pour la collectivité.

Par contre, avec une rentabilité minimale assurée par ces subventions, l'opération est « tout bénéf » à terme pour HAROPA Ports de Paris.

C) Un retour sur investissement bien lointain

Il est indiqué page 71 du rapport du bilan socio-économique réalisé par SETEC en octobre 2018, que la rentabilité du projet serait atteinte en 2056 pour la collectivité et à partir de 2084 pour HAROPA Ports de Paris.

Il s'agit à l'évidence d'un projet dont les bénéfices économiques nets attendus s'inscrivent sur le long terme. La création d'emploi obéit à ce même critère de long terme.

Pour atteindre cette rentabilité bien lointaine, faudrait-il encore que les activités du Port ainsi que les autres activités économiques aient été bien évaluées.

La temporalité des calendriers du Grand Paris et du Port d'Achères met à mal les objectifs de rentabilité ainsi que les dates de retour sur investissement pour les collectivités.

Cette temporalité ainsi que le flou concernant les autres activités économique, mettent à mal la création des 750 emplois directs et 1 500 emplois indirects issus de la redynamisation économique du territoire facilitant un regain de croissance. Un regain de croissance pour une redynamisation du territoire à partir de 2035-36, soit dans 15 ans ! La dynamique se fait attendre.

A travers son plan de relance, l'Etat français avec les autres pays européens et la région IDF, en injectant de l'argent dans le tissu économique ont montré que ce plan de relance était un plan d'urgence. Dans le plan de relance, l'utilisation des sommes doivent se faire avant 2023.

Aussi, la prise en charge par la collectivité par le biais de subventions d'un montant de 46 millions € pour une rentabilité minimale d'HAROPA Ports à une échéance de 2056 et pour un nombre, finalement inchiffrable, d'emplois ne correspond pas une bonne gestion de fonds publics.

De plus, il n'y a aucune quantification financière de l'investissement nécessaire à la remise en fonctionnement de la voie ferroviaire et du doublement de cette voie. La prise en compte de cet investissement par l'opérateur ferroviaire aurait dû être intégré dans le montant total du Budget au moins à titre de subvention.

Cela ajouterait sans aucun doute des millions d'euros.

Avec un montant important de subventions pour assurer une rentabilité minimale à un opérateur, un coût financier excessif pour la collectivité, une création d'emplois utopique, un branchement ferroviaire fantôme et un retour sur investissement à la *Saint Glin-Glin*, le bilan économique et social de PSMO est catastrophique, le deuxième point de la finalité d'intérêt général ne repose sur aucune base solide.

POINT N° 3 : Réaménagement paysager d'un vaste secteur peu valorisé jusqu'alors et l'ouverture de ce dernier sur la ville, notamment par la création du Parc des Hautes Plaines contribuant à la trame verte qui s'inscrira dans la continuité des autres espaces verts naturels du territoire, contribuant à la trame verte. L'intégration de près de 20% d'espaces verts constituera également un levier de renforcement de la biodiversité et d'amélioration de la qualité paysagère du site.

A) Un réaménagement paysager d'un vaste secteur peu valorisé : une affirmation trompeuse.

Le projet PSMO se situe au cœur d'un méandre de la Seine dit « boucle de Saint Germain » sur la plaine d'Achères face à la confluence Seine/Oise, ancienne zone d'épandage des eaux usées de Paris et de la petite couronne ouest.

C'est une plaine alluviale d'ampleur. Une plaine alluviale se caractérise par des espaces remarquables constitués : de cours d'eau, de boisements, de prairies rases, de zones humides...

La flore correspondante est donc riche et diversifiée, même si cela ne saute pas forcément aux yeux de non initiés.

Tout comme la flore, la faune d'une plaine alluviale est hébergée dans des milieux de petites dimensions, mais très typés (mammifères, poissons, libellules, papillons, de nombreux amphibiens et reptiles, et oiseaux sédentaires et migrateurs).

Concernant la zone, nous avons en Page 63 du rapport :

« - **Une ripisylve avec un véritable enjeu**, même avec un état de conservation plutôt mauvais, véritable lien de continuité écologique au niveau de la Seine ; **elle abrite une espèce végétale très rare en Ile-de-France** (l'Agripaume cardiaque),

- Les boisements alluviaux relictuels qui constituent des zones refuges pour la faune,

- **Quatre secteurs de zones humides dans la zone hors carrière totalisant 1,85 hectare** sans espèce protégée identifiée : une bande boisée le long de la Seine, une roselière au sein des boisements alluviaux, une friche humide entre VNF et l'installation de traitement de GSM, une prairie humide à l'Ouest de l'installation de traitement GSM. Aucun de ces secteurs ne sera préservé. »

Les principaux groupes représentés dans le secteur :

- les oiseaux, 63 espèces identifiées en liaison avec les habitats du site : milieux boisés, milieux ouverts, milieux aquatiques et milieux anthropiques. 48 espèces bénéficient d'une protection nationale, 21 espèces patrimoniales fréquentent le site, 3 espèces sont à enjeu local fort : l'Alouette Lulu, l'Hirondelle de rivage et le Serin cini. Le Petit Gravelot est également notamment mentionné comme espèce pouvant recoloniser les terrains de l'ancienne carrière (p182 dossier n°4), dans une option sans PSMO.
- les chiroptères fréquentent le site comme zone de chasse et trouvent refuge (gite de transit potentiel et gite d'estive) dans les secteurs de peupleraies,
- les insectes : les secteurs thermophiles des terrains en friche abritent trois espèces d'insectes protégées au niveau régional : Œdipode turquoise, Grillon d'Italie et Conocéphale gracieux,
- les amphibiens sont faiblement représentés : grenouille verte, grenouille agile, et crapaud commun,
- les petits mammifères : hérisson et écureuil roux.

Aucune frayère n'a été observée en berge de Seine sur le secteur d'étude ; la diversité piscicole (14 espèces) est notée avec la présence d'espèces patrimoniales, et notamment la Bouvière, l'Ide mélanote et la Vandoise qui sont protégées et soumises à contrainte réglementaire ; ces espèces peuvent utiliser les habitats présents pour se reproduire (p 212 dossier 4).

L'anguille également présente est considérée comme d'enjeu régional assez fort, moyen localement. Les berges actuelles présentent des enrochements mais aussi des niveaux d'herbiers favorables à ces espèces.

Le document conclut que « **le contexte écologique du milieu naturel constitue un enjeu environnemental fort à prendre en compte** »

Pour les incidences sur l'agriculture, la solution est radicale. Reprise dans le rapport page 65, il est indiqué par le pétitionnaire, « **que la partie du périmètre PSMO cultivée (cultures céréalières) fait l'objet d'un protocole de résiliation des baux ruraux initié par la commune d'Achères ; ainsi aucune activité agricole ne sera maintenue sur ces terrains après l'exploitation des alluvions compte tenu du projet de Port. Il y aura donc une suppression nette de terres agricoles** ».

Cette suppression nette de terres agricoles va à l'inverse de la politique gouvernementale. En effet, le Plan Biodiversité dévoilé le 4 juillet 2018, vise à renforcer l'action de la France pour la préservation de la biodiversité et à mobiliser des leviers pour la restaurer lorsqu'elle est dégradée. L'objectif est d'améliorer le quotidien des Français à court terme et de garantir celui des générations à venir.

L'Objectif 1.3 est le suivant

« Limiter la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers pour atteindre l'objectif de zéro artificialisation nette

L'étalement urbain et l'artificialisation des sols, en détruisant et en morcelant les espaces naturels, agricoles et forestiers, contribuent directement à la dégradation du fonctionnement des écosystèmes et à l'érosion de la biodiversité ».

Le projet PSMO va donc à l'encontre de la politique gouvernementale qui vise à zéro artificialisation nette des sols.

Même si cette plaine est une ancienne zone d'épandage concernée par des pollutions aux métaux lourds, elle reste un espace agricole et naturel riche en biodiversité.

Les conséquences de la réalisation du Port sont indiquées dans le rapport Page 65 :

« L'implantation du port changera la nature de la perception de la plaine, plutôt agricole et naturelle à ce jour, avec encore quelques endroits boisés, à l'exception des activités de stockage et traitement des matériaux et les centrales enrobés ou autres bâtiments en arrière-plan des bords de Seine, derrière une frange boisée, et au droit de la zone en cours d'extraction de la carrière ».

Le dernier point est renforcé à la page 136 du rapport :

« Quelle que soit la qualité des aménagements, qui est fondamentale et bien déclinée dans ce projet, **il n'en demeure pas moins que la plaine perdra son caractère naturel** : c'est bien une zone urbanisée qui sera visible en premier plan de la forêt de Saint-Germain en-Laye à partir des vues des Hauts d'Andrésy »

A l'inverse de ce qu'il est indiqué dans l'arrêté, « ce secteur peu valorisé nécessiterait un réaménagement paysager », nous avons par sa nature même de plaine alluviale un des milieux les plus riches et remarquable sur le plan de la biodiversité.

B) La création du Parc des Hautes Plaines : 20% d'espaces verts. Un échec.

La création du parc des Hautes Plaines contribuerait selon le pétitionnaire à renforcer la trame verte par l'intégration de près de 20% d'espaces verts.

Rappelons que la création du parc des Hautes Plaines se fera avec des terres polluées :

« 264 000 m3 de terres impactées issues de la Plaine (plus chargées en polluants que les seuils de stockage d'inertes habituels.

Cet espace renaturé séparera la zone d'activité autour de la darse des autres activités moins en lien avec le fleuve ».

Les matériaux composant la butte mise en œuvre par GSM, et sur laquelle sera aménagé le parc des Hautes Plaines, devra respecter les prescriptions de l'arrêté n°09/109 du Préfet des Yvelines du 18 août 2009, modifié par l'arrêté préfectoral du 21/10/2019, autorisant la société GSM à exploiter la carrière sur les communes d'Achères et d'Andrésy

Comme indiqué Page 138 du rapport :

« Le parc des Hautes Plaines est aménagé sur des emprises qui ne seront libérées par la société GSM qu'en 2038, selon le phasage présenté au chapitre 1.2 de la partie 2 « État initial de l'environnement » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

La société GSM remblaira le site en plusieurs plateformes et réalisera deux buttes.

Ainsi GSM a en charge la réalisation du parc avec la gestion délicate des terres polluées. Elle assure pratiquement tout le travail et la charge financière de ce futur Parc. Pour HAROPA, il restera juste l'aménagement en surface.

Alors que nous avons une plaine qui est à 100% naturelle, après les réaménagements il ne resterait plus que 20% d'espaces verts « renaturés ».

A l'inverse d'« un levier de renforcement de la biodiversité » nous avons là **une division par 5 d'un espace naturel riche de biodiversité et d'activités agricoles.**

C) Un impact visuel incomplet.

Le projet PSMO s'implante dans la plaine alluviale d'Achères. La topographie des coteaux urbanisés génère de nombreux points de vue sur la plaine d'Achères depuis la rive droite de la Seine.

Le contexte paysager constitue un enjeu fort, en particulier la préservation des vues lointaines depuis les coteaux de la Seine (SPR d'Andrésy).

Nous avons ici deux périmètres de protection de monuments historiques. Il est indiqué que le site du projet sera visible depuis les hauteurs des coteaux d'Andrésy et depuis les immeubles hauts de la ville d'Achères.

S'y ajoute des prescriptions relatives à la vue du barrage d'Andrésy et de ses abords.

La description des incidences paysagères et principalement l'impact visuel sur l'ensemble du paysage est incomplet. Comme l'illustrent les 2 planches de la page 67 du rapport, cet impact visuel du Port d'Achères ne tient pas compte d'un projet qui fait l'objet d'une DUP : le Pont D'Achères.

La DUP du Pont d'Achères date de 2017, soit cinq ans, elle est donc bien antérieure à celle du PORT. HAROPA ne pouvait pas l'ignorer.

Cette DUP concerne le projet de liaison routière entre la route départementale 30 (RD 30) et la route départementale 190 (RD 190) avec la création d'un franchissement de la Seine entre Achères et la Boucle de Chanteloup sur les communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine. Le Maître d'Ouvrage de cette liaison est le Conseil Départemental des Yvelines L'emprise de ce projet est dans le PLUi de la CU GPS&O.

Comme l'indique son nom, le Pont d'Achères aura un impact fort sur le paysage auquel le projet PSMO vient s'ajouter. Ce projet de pont consiste en une 4 voies franchissant la Seine

Nous constatons, par cette absence de prise en compte du Pont d'Achères, un problème récurrent sur l'ensemble de la vallée de Seine Aval : **le « saucissonnage » des projets**.

Ce problème de « saucissonnage » des projets en vallée de Seine est souligné par le collectif d'association NOPIVALS (Obs RD 16 Page 81 du rapport) NOPIVALS fait référence à l'avis de la MRAe lors de l'enquête publique du PLUi: « L'avis du 11 décembre 2018 de la MRAe d'Île-de-France sur le projet de PLUi demandait que :

« le rapport de présentation analyse les effets cumulés du PLUi et des « grands projets d'infrastructures »

Nopivals demandait dans cette observation que cet avis de la MRAE soit « pris en compte par tout porteur de projet. »

Comme l'indique la Commission d'enquête :

« Mêmes si elles sont appréhendées, les conséquences de la multiplicité des projets sur ce territoire peuvent soulever des interrogations, en particulier ceux liés aux nouvelles infrastructures routières de proximité (A184, barreau RD 30 et pont d'ACHÈRES) dont la future plateforme est considérée comme un facteur supplémentaire de justification et d'accélération »

Par la non prise en compte de l'impact visuel du Pont d'Achères et **en méconnaissance à l'article R. 122-5 du Code de l'environnement, l'ensemble des activités et projets existants ou approuvés, et de leurs effets cumulés avec le projet PSMO, n'ont été pris en compte dans le scénario de référence et l'analyse des effets cumulés du projet.**

D) La prise en charge du réaménagement par GSM.

Comme indiqué sur son site Internet, les engagements environnementales de GSM sont forts. Le réaménagement des carrières après exploitation est un enjeu important. Comme l'écrit GSM, la capacité à réaménager les sites constitue une des principales conditions de l'acceptation de l'exploitation d'une carrière.

GSM présente les quatre axes d'aménagement envisageables pouvant bien sûr se combiner :

- la création d'espaces naturels favorisant la biodiversité et l'écologie,
- la restitution sous forme de terrains agricoles ou reboisés,
- l'aménagement de bases de loisirs et de parcs,
- la restitution de zones constructibles ou aménagements participant au développement local.

Dans ce dossier, la carrière de sables et graviers alluvionnaires d'Achères en cours d'exploitation est autorisée jusqu'en 2039.

Le réaménagement du site vise à remblayer la zone d'extraction en vue de restituer progressivement des terrains compatibles avec un réemploi en plateforme portuaire multimodale d'une part et en espaces verts d'autre part.

Le réaménagement d'une zone après extraction est à la charge de l'exploitant. C'est une obligation légale. GSM se doit contractuellement de remettre un site exploité en état initial ou de réaménager la zone. Elle a une obligation de provisionner dans ses comptes le montant financier de ce réaménagement. Elle doit de même avoir une caution.

Celle-ci est obligatoire pour les exploitants de carrières d'après la loi n°76-663 du 19 juillet 1976. En effet, une carrière de roches et minéraux est considérée comme une Installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) selon les articles L.100-2 et L.311-1 du nouveau code minier et du code de l'environnement, car elle peut présenter des dangers pour l'environnement et des nuisances pour les riverains notamment lorsqu'elle tombe à l'abandon.

GSM a la capacité de mettre en place un ou plusieurs axes de réaménagement :

la création d'espaces naturels favorisant la biodiversité et l'écologie, la restitution sous forme de terrains agricoles ou reboisés, l'aménagement de bases de loisirs et de parcs et/ou la restitution de zones constructibles ou aménagements participant au développement local.

Il est intéressant de noter que GSM peut restituer des zones constructibles ou des aménagements participant au développement local pouvant assurer une création d'emploi conséquente.

Il n'y a donc pas besoin du port d'Achères pour l'amélioration de la qualité paysagère du site. A la fin de l'exploitation, l'entreprise GSM de la zone remplira cet office et pourra assurer l'aménagement du Parc des Hautes Plaines.

Au contraire de PSMO, GSM n'a pas besoin de subventions ; cette absence de subvention est un gain économique et social important pour la collectivité,

Pour le troisième point de la finalité d'intérêt général du réaménagement paysager d'un vaste secteur peu valorisé, cette finalité sera remplie par GSM selon les prescriptions définies dans l'arrêté préfectoral d'autorisation d'exploitation et les obligations de remises en état.

Cette finalité ne peut être en aucun cas rattachée au projet de PSMO. Au contraire, alors que nous avons une plaine qui est aujourd’hui 100% naturelle, il ne resterait plus que 20% d’espaces verts « renaturés » après la réalisation de PSMO alors que sans le projet de port, c’est GSM qui à la fin de l’extraction, réaménagerait la zone en 100% espace naturel, telle qu’elle l’a trouvée.

Au lieu d’avoir un levier de renforcement de la biodiversité » nous avons là une division par cinq d’un espace naturel riche, la finalité de PSMO sur le plan environnemental devient négative.

POINT N°4 : Nuisances et danger engendrés

Face à ces bénéfices non prouvés de l’implantation d’un port sur la plaine d’Achères, nous avons une liste de nuisances pour les populations environnantes loin d’être négligeables :

Rappelons que cette nouvelle installation industrielle est située au sein d’une zone fortement urbanisée :

Ce Port se situerait au milieu de trois communes qui ont des centres-villes denses.

Achères (env. 20 000 habitants), située entre les pôles de Poissy (un peu plus de 37 000 habitants), Conflans-Sainte-Honorine (35 000 habitants) et Andrésy (environ 12 250 habitants).

La ZAC Petite Arche à Achères conduira à la création de plus de 20 000 logements à horizon 2025).

A) Pollutions industrielles

Quelles que soit les mesures prises dans l’exploitation de ce port, des pollutions industrielles entraînées notamment par les poussières et les fumées propres aux industries du BTP et de bruit lié à l’activité du port.

B) Pollutions visuelles

Le port et ses silos (propres à l’activité de BTP) seront visibles des coteaux d’Andrésy et de Conflans, quelles que soient les mesures prises pour éviter les impacts. L’éclairage artificiel de la zone du port entraînera par ailleurs une pollution lumineuse inévitable.

Rappelons encore que le port se situe aux abords de deux périmètres de protection de monuments historiques.

C) Pollutions liées au trafic routier

Dans tous les scénarios envisagés, l’activité du port va générer un trafic routier de poids lourds et des véhicules légers supérieur à celui qui existerait sans port une fois la carrière achevée.

Ce trafic entraînera les pollutions classiques du trafic routier : augmentation des gaz à effet de serre, pollutions chimiques et bruit.

D) Dangers engendrés

1 - Proximité d'une zone de captage d'eau potable

L'installation d'un port et d'une darse profonde pourrait entraîner des problèmes dans la zone de captage d'eau réalisé par la SEFO. Le dossier présenté est assez évasif sur ce risque pourtant important.

Le projets se situant dans le périmètre de protection éloigné du champ captant d'Andrésy (PPE), cet élément constitue nécessairement un enjeu fort insuffisamment évalué.

2 - Prise en compte des risques d'inondations

- Le site du projet est classé TRI (Territoire à Risque Important d'inondation) au PGRI**
- Il occupe la plaine d'expansion de crues d'Achères (Histoire de la plaine d'Achères)**
- Il fait l'objet d'une dérogation au titre de priorité économique dans le PPRI**

Les études hydrauliques pour ce projet sont forcément difficiles et délicates pour plusieurs raisons :

- L'actualité est pleine de catastrophes hydrauliques non prévues et non prévisibles. L'évolution du climat devrait nous amener à une extrême modestie et à une vigilance accrue.
- De nombreux facteurs liés au projet conduisent à une détérioration de la situation existante :
 - Remplacement du sable particulièrement drainant par des remblais assez imperméables
 - Construction d'installation augmentant l'imperméabilisation des sols
 - Création d'une darse,
 - ...
- La complexité du chantier est importante :
 - en cinq phases ayant chacune leur propre altimétrie,
 - en lien avec d'autres projets comme la réalisation du pont d'Achères ayant l'autre propre planning,
- une complexité dans le jeu des compensations hydrauliques, notamment avec le projet RD30/Pont d'Achères/liaison RD190 (ce qui démontre le lien étroit entre les deux projets),
- Les risques d'inondations peuvent être d'une gravité considérable compte-tenu de la densité urbanisée de la zone.

Ainsi non seulement les études sont très dépendantes d'hypothèses mal connues et difficilement appréhendables mais les risques de dérives dans la réalisation des travaux et écarts entre les prévisions et les réalisations ne sont pas à négliger. Ne jouons pas à l'apprenti sorcier !

CONCLUSION

Alors qu'en est-il du « bilan coût-avantages », dont doit se prévaloir le projet PSMO pour prétendre à un intérêt général ?

Aucun des points soulevés dans l'arrêté préfectoral pour justifier d'un intérêt général ne résistent à une analyse sérieuse de ce dossier.

Au regard des enjeux du projet, aussi bien sur les plans économiques, environnementaux et sociaux, les inconvénients l'emportent sur ses avantages.

Il n'y a aucune utilité publique au projet PSMO porté par HAROPA-Ports de Paris

Pour l'ensemble des moyens évoqués, nos associations vous demandent le retrait de l'arrêté 78-2021-07-08-00001 du 8 juillet 2021, par lequel vous avez déclaré d'utilité publique le projet d'installation d'une plateforme portuaire multimodale, dit Port Seine-Métropole Ouest (PSMO)

Nous vous prions de croire, Monsieur le préfet, à l'assurance de notre haute considération.

Anthony EFFROY
Rives de Seine Nature Environnement



Jean-Pierre GRENIER
Bien Vivre à Vernouillet



Antoine MILLE
Non au Pont d'Achères



Françoise MEZZADRI
Triel Environnement



Christiane PARAVY
C.O.P.R.A 184



Bernard DESTOMBES
ADIV Environnement

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Agnès Burghgraeve Sellen".

Agnès BURGHGRAEVE SELLEN
Bien Vivre à l'Hautil

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Agnès Burghgraeve Sellen".A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Elisabeth Dousset".

Elisabeth DOUSSET
Construisons Ensemble un Andrésy
Solidaire (CEAS)

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Elisabeth Dousset".