

DÉBAT PUBLIC PORT SEINE METROPOLE OUEST

15 SEPTEMBRE AU 15 DECEMBRE 2014

CAHIER D'ACTEUR
N°4 - Nov 2014



Ile de France Environnement, créée en 1974, agréée pour la protection de l'environnement depuis 1981 et habilitée au dialogue environnemental depuis 2012, est l'union régionale de France Nature Environnement.

Dans le cadre de son action en faveur des transports et mobilités durables, elle a participé à la réflexion organisée par ports de Paris sur le projet stratégique 2010-2015 et le schéma de services portuaires d'Ile de France. De même, elle a participé à une table ronde sur leur développement avec tous les acteurs du transport fluvial organisée par Ports de Paris au Palais d'Iéna.

Coordonnées :

Ile de France Environnement
2 rue du Dessous des Berges
75 013 PARIS
Tel : 01 45 82 42 34

Contact : idfe75@gmail.com
Site internet : www.idfe.eu

CAHIER D'ACTEUR

PSMO, entre espoirs et craintes : pour un transport fluvial et ferroviaire, contre un mode routier totalitaire.

PRESENTATION DE L'UNION REGIONALE IDFE

Ile de France Environnement (IDFE) regroupe 350 fédérations et associations de protection de l'environnement (45 000 adhérents) situées dans les huit départements de la Région. IDFE veille à la sauvegarde et la mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie régional, sous toutes ses formes : aménagement du territoire, urbanisme, transports, patrimoine qu'il soit naturel ou bâti, faune et flore, lutte contre les pollutions et les nuisances... afin de permettre un développement régional soutenable.

Parmi les nombreux thèmes débattus au sein de l'union, celui des déplacements collectifs ou individuels est prégnant. Faire évoluer nos modes de transports permettra de limiter l'impact écologique sur la planète.

POUR UN DEBAT PUBLIC DE QUALITE

Alors que les échanges mondiaux de marchandises se font principalement par la voie maritime et que les transports ont été facilités et accélérés par la création des « boîtes équivalents-20 pieds » (EVP), les transports intérieurs en France ont été profondément modifiés depuis 1970. Les tonnages transportés par voies ferrée et fluviale ont fortement décliné jusqu'en 2008 au profit du fret routier qui a triplé ses quantités. La région IDF, avec ses 500 km de voies navigables et ses 70 ports, possède une véritable opportunité de retourner cette tendance au « tout camion ». Cependant, IDFE s'inquiète à la fois des nuisances induites par le transport mais aussi de celles que pourraient occasionner les infrastructures.

La participation d'IDFE à ce débat public a pour objectifs de :

- * promouvoir le transport fluvial et favoriser le report modal au profit du fluvial et du ferré
- * examiner le projet de port sous l'angle du développement soutenable
- * veiller à ce que les nuisances environnementales des infrastructures soient minimisées.

LE TRANSPORT FLUVIAL, FACE A LA REALITE ECONOMIQUE



Son évolution depuis 1970

Un rapport de l'OCDE publié en 2010 dresse un état consternant de l'évolution des modes de transport en France. En 1970, la voie ferrée, la voie routière et la voie fluviale représentaient respectivement 46,2, 45,2 et 8,6 % des transports en tonnes/km. En 2008, ces pourcentages sont totalement bouleversés au profit de la route : ils deviennent respectivement 14,9, 81,5 et 3,6 %. En outre, les tonnages arrivant au port du Havre sont régulièrement décroissants, les chargeurs passant par les grands ports de Belgique et Hollande et se tournant ensuite vers la route pour la desserte française. Au niveau de l'Île-de-France, on retrouve cette tendance avec, en 2009, des tonnages transportés par route dans une proportion de 89 %, par voie ferrée pour 4,3 % et par voie d'eau pour 6,7 %. La voie fluviale a longtemps été réservée, comme la voie maritime, au transport de marchandises en vrac. C'est encore le cas du fluvial pour les matériaux de construction, pondéreux à faible valeur ajoutée. Le transport parcellaire en EVP a rendu les échanges plus faciles et les a surtout accélérés puisque les transbordements pouvaient être mécanisés.

LE TRANSPORT FLUVIAL FACE A LA REALITE SOCIALE

Pour une renaissance du transport fluvial

Le transport fluvial nécessite à la fois des bateaux (péniches, pousseurs et barges...) et des infrastructures de navigation et d'accueil, écluses, protection des berges et ports. Depuis 30 ans, le nombre de bateaux a beaucoup baissé, et les ports de nombreuses villes franciliennes (Colombes, Sèvres, Paris...) ne sont plus

actifs ou ont disparu. En 1980, le nombre de bateaux fluviaux en France était d'environ 5 200 pour un effectif d'entrepreneurs et salariés d'environ 12 000 personnes. En 2006, il est tombé à 1 900 bateaux, 1 000 entreprises dont 900 de moins de 6 salariés et un effectif de 2 200 personnes. Le profil de la flotte fluviale a été transformé au profit des péniches à grand gabarit, les bateaux de 400 tonnes et moins ayant fortement régressé. Ceci tient à la libéralisation du transport fluvial dans les années 2000 par élimination d'un système d'affrètement trop rigide (au tour de rôle) qui a eu la même conséquence que celle vécue par le transport routier en 1980, à savoir une augmentation du nombre de faillites liées à la multiplication des autorisations d'exploitation et à la guerre des tarifs. Le transport routier a résisté, il est indispensable que le transport fluvial y parvienne aussi.

En ce qui concerne le port d'Achères, on peut se poser la question de son utilité dans le schéma fluvial francilien avec ses 70 ports existants. Ce port aura dans un premier temps, avant 2030-2040, une fonction de transport de granulats et de matériaux pour le Grand Paris et de réception de déchets de chantiers inertes afin de combler la carrière de sable et granulats exploitée par GSM : la mise en place d'une telle économie circulaire est particulièrement intéressante.

Encore faut-il que le calendrier de création de PSMO ne supporte aucun retard ? En effet, les premiers déblais liés notamment à la création du réseau de transports Grand Paris Express devront être évacués à partir de 2018, avec une montée en puissance en 2019 et 2020 ; or le port avec sa darse ne sera opérationnel qu'en 2019-2020. Jusqu'à cette date, les granulats extraits de la carrière GSM seront-ils tous acheminés par route ?

Après 2040, l'évolution du port sera à contrôler pour conserver ce principe d'économie circulaire et que les entreprises en place fassent bien appel préférentiellement au transport fluvial et au transport ferré. Par contre, si cette évolution était un jour vers un port marchand type Genevilliers devant desservir le Grand Paris, son éloignement des lieux de distribution occasionnerait inévitablement une augmentation de la dépense énergétique en raison de la rupture de charge vers le transport ferré ou le routier. Un tel usage ne se justifierait que pour desservir la zone de la Confluence Seine-Oise.

LE TRANSPORT FLUVIAL FACE A LA REALITE ENVIRONNEMENTALE

Insertion du port d'Achères sur le site

Le port d'Achères sera construit dans une zone alluvionnaire de la Seine polluée de longue date par les boues d'épandages de Paris et sa couronne. Cette zone contient en sous-sol peu profond de grandes réserves de sables et de graviers dont l'exploitation en carrière ouvrira la possibilité d'établir une grande darse permettant d'accueillir bateaux et infrastructures de transbordement. Outre cela, cette boucle de la Seine a été choisie par ses habitants pour y vivre calmement en dehors de la pression parisienne (Andrézy, Conflans-Sainte Honorine, Achères...).

Oubli d'un état initial du site

Le dossier du maître d'ouvrage, s'il dresse des plans enchanteurs du site pour son futur proche voire lointain, manque d'une description du site sous ses aspects environnementaux actuels liés à son histoire d'exutoire parisien :

- * **pollutions des sols** (cartographies et concentrations des polluants),
- * **pollutions des eaux** (état de la nappe phréatique, concentrations des polluants),
- * **pollutions de l'air** (concentrations des polluants),
- * **nuisances sonores actuelles** (cartographie de la zone par analyse sur le terrain et non par modélisation).
- * **risques d'inondations** : ils sont évoqués brièvement en indiquant qu'en cas de crue de type 1910, la zone serait submergée par 2,5 m d'eau...Le port et ses installations limiteront les zones naturelles d'expansion des crues...Où sont les zones de compensation pour ces crues ? Une étude hydraulique du bassin versant a-t-elle été réalisée ?
- * **état du réseau ferré** proche avec sa gare de marchandise de Grand Cormier à revivifier et la liaison avec le cœur d'agglomération du Grand Paris
- * **état de la faune et de la flore** actuellement présentes sur le site,

* **exploitation du site par GSM** : l'autorisation préfectorale d'exploitation de carrières indique une fourchette d'extraction de 600 000 à un million de tonnes/an...Jusqu'à ce que le port soit opérationnel, par quels modes de transport la société GSM va-t-elle expédier les matériaux sachant qu'il va y avoir augmentation de la demande ?

* **l'environnement paysager** : la zone du port se trouve dans la ZPPAUP d'Andrézy (future AVAP au 14 juillet 2015) ; il est nécessaire que l'autorisation préfectorale de travaux soit accompagnée d'un avis conforme de l'architecte des bâtiments de France. Cette obligation n'est pas indiquée dans le dossier du maître d'ouvrage.

Tous ces points nécessitent des études réalisables par des cabinets indépendants, voire des associations agréées dont les compétences et le sérieux sont reconnus comme par exemple : AIRPARIF pour la pollution de l'air, BRUITPARIF pour les bruits ou l'ONEMA pour l'eau...



Enfin, il faut souligner le risque d'évolution de la législation qui pourrait rendre impossible le remblaiement avec des déchets inertes de zones proches de cours d'eau (cas de l'évolution de la réglementation des ISDI en ICPE); le modèle économique de PSMO ne serait alors plus applicable...

IDFE AGIT POUR LA LOGISTIQUE URBAINE

Les demandes d'IDFE

- 1- La réalisation d'un état initial du site d'Achères afin que l'état final du projet n'accroisse pas les nuisances environnementales actuelles mais au contraire les réduise, avec une vigilance particulière et inscrite dans la durée à l'égard de l'enfouissement des terres polluées
- 2- Une évaluation plus précise des risques et conséquences d'inondations (notamment crue centennale)
- 3- La garantie d'une intermodalité voie fluviale-voie ferrée, qui sera indispensable après 2040, avec remise en état de la gare de marchandise du Grand Cormier sans impacter la Forêt domaniale de St Germain en Laye
- 4- La garantie contractuelle, entre exploitant du port et entreprises locales, d'un report modal préférentiel vers le fleuve ou le rail afin de limiter au maximum l'utilisation de la voie routière
- 5- Un aménagement paysager conforme au projet présenté, qui permette aux franciliens de se réappropriier le fleuve, avec une protection des espèces végétales et animales autochtones
- 6- Que l'implantation de PSMO ne soit pas le prétexte d'une extension démesurée à l'Est et au prolongement de l'A104 selon la stratégie de « saucissonnage de projet ».
- 7- Une évaluation plus fine du potentiel d'emplois à créer sur le site, généralement surestimé par tous les acteurs.

Les propositions d'IDFE

- 1- Création d'un comité de suivi du projet réunissant : les professionnels (Ports de Paris, VNF, les transporteurs, les utilisateurs du port), les collectivités territoriales, les salariés et les associations de protection de l'environnement locales et associations d'habitants, puis ensuite d'un comité de suivi de l'exploitation du site regroupant les mêmes acteurs

- 2- Stimuler le transport fluvial en intégrant la réduction de production de CO2 à la tonne transportée dans les taxes affectant la voie fluviale
- 3- Développer le port d'Achères au niveau local, c'est-à-dire dans le cadre du CDT Confluence.



CONCLUSIONS

Un transport fluvial à développer

Même si la part du tonnage transporté par voie fluviale s'est accru légèrement depuis 2006 en valeur relative par rapport aux autres modes de fret de marchandises franciliens, sa chute est à peine stabilisée. Alors que le coût économique et environnemental du transport fluvial est bien moindre que celui du transport routier, ce dernier continue à progresser. Rapprocher les lieux de livraison des lieux de consommation, c'est ce qu'a permis la route. C'est moins aisé avec des voies contraintes comme la voie d'eau mais les ports de Paris intra-muros permettraient une telle adéquation, ce qui d'ailleurs a été mis en évidence à travers les expériences Franprix, Vert chez Vous, Point P, les centres multimodaux de distribution urbaine... C'est pour cela que la plateforme d'Achères est intéressante pour une desserte locale dans le futur après l'exploitation des granulats.

Cette relance du transport fluvial et de son partenaire économique ferré devient primordiale dans le cadre d'un développement soutenable. Elle doit se faire en intégrant le bénéfice environnemental dans le coût et les taxes afférents à ce type de transport.