



Port de Limay-Porcheville

Projet d'extension
de la zone portuaire



Annexes du Bilan de la Concertation

du 3 octobre
au 9 décembre 2016



Port de Limay-Porcheville
Projet d'extension de la zone portuaire

Sommaire

- > **Les comptes rendus**
- > **Les présentations**
- > **Les communiqués de presse**
- > **Le dépliant**
- > **Le Journal du projet**
- > **Les affiches**
- > **Les retombées dans la presse**



Port de
Limay-Porcheville

Extension de
la zone portuaire

Les comptes rendus



Compte rendu de la réunion publique d'ouverture

Salle municipale de Limay

11 octobre 2016

En tribune :

- Mot d'accueil républicain par Eric ROULOT, maire de Limay
- Pour HAROPA - Ports de Paris:
 - Kris DANARADJOU, directeur adjoint de l'aménagement de HAROPA-Ports de Paris
 - Mariusz WIECEK, directeur de l'agence Seine-Aval et directeur du projet
 - Alexia GAUTIER, chef de projet

*Début de la réunion à 19h30
109 participants*

Déroulement de la réunion :

1. Ouverture de la réunion par Eric ROULOT, maire de Limay
2. Présentation du contexte, des objectifs et des principes du projet par Kris DANARADJOU, Mariusz WIECEK et Alexia GAUTIER, HAROPA – Ports de Paris
3. Echanges avec la salle
4. Clôture de la réunion et annonce des prochains rendez-vous



1. Ouverture

Eric ROULOT, maire de Limay remercie les participants présents à cette réunion d'ouverture de la concertation. Il remercie également les représentants de HAROPA - Ports de Paris pour avoir répondu favorablement à la demande des citoyens et des élus de Limay d'organiser une concertation approfondie sur le projet d'extension du port de Limay-Porcheville. Il rappelle que les exigences de la municipalité de Limay portent sur la juste rémunération des propriétaires dont le bien sera racheté par HAROPA - Ports de Paris et sur la qualité du projet industriel. Il souhaite que ce projet permette d'accroître l'activité du port, de créer des emplois en adéquation avec les compétences de la population locale et d'améliorer le cadre de vie des riverains du port.

Après une présentation des intervenants de HAROPA - Ports de Paris, Claude CHARDONNET, C&S Conseils, animatrice de la réunion, accueille les participants et détaille le déroulement de la réunion.

2. Présentation des objectifs et des caractéristiques du projet

Diaporama en annexe.

Présentation du maître d'ouvrage : HAROPA – Ports de Paris.

Kris DANARADJOU, directeur adjoint de l'aménagement de HAROPA – Ports de Paris, présente HAROPA – Ports de Paris, établissement public en charge de la gestion des ports en Île-de-France dont le conseil d'administration est composé de l'État, des collectivités territoriales (conseils régional et départementaux) et d'associations professionnelles et environnementales. Il précise que HAROPA - Ports de Paris réalise un chiffre d'affaires annuel de 90 millions d'euros pour 50 millions d'euros de dépenses d'investissement, d'entretien et d'exploitation, dont 10 millions sont à caractère environnemental.

Kris DANARADJOU revient sur la mission stratégique du port qui est le développement de l'usage de la voie d'eau et la réalisation de projets d'aménagement respectueux de l'environnement et répondant aux besoins des entreprises.



Kris DANARADJOU précise que Ports de Paris est le premier port fluvial français et le deuxième port fluvial européen (20 millions de tonnes de marchandises transportées en 2015). 70 ports, accueillant au total 600 entreprises, sont gérés par Ports de Paris.

Il indique que Ports de Paris est membre de HAROPA, un groupement d'intérêt économique regroupant les ports du Havre, de Rouen et de Paris. HAROPA est le cinquième ensemble portuaire nord européen (trafic de 120 millions de tonnes). Il précise que l'objectif de HAROPA est le développement de l'axe Seine.

Kris DANARADJOU explique que Ports de Paris mène des projets de création et d'extension de ports en Île-de-France pour entre autres alimenter la région en biens de consommation : la logistique est aujourd'hui un maillon invisible mais indispensable entre lieux de production et lieux de consommation.

Il souligne l'intérêt des entreprises à pouvoir disposer de zones logistiques convenablement localisées sur le territoire. En ce sens, il informe que le territoire de la Seine-Aval bénéficie de son positionnement entre la Normandie et l'Île-de-France. La mission de Ports de Paris est d'inciter les entreprises à recourir au transport fluvial pour favoriser le report modal et réduire le trafic routier.

Kris DANARADJOU souligne que les études réalisées avec l'État et la Région démontrent la nécessité de créer de nouvelles plateformes logistiques pour soutenir la croissance francilienne. Afin de rééquilibrer l'offre existante sur le territoire francilien, ces plateformes devraient se situer dans l'ouest de l'Île-de-France, le long de l'Axe Seine.

Kris DANARADJOU détaille l'organisation de Ports de Paris, qui comprend un siège et quatre agences portuaires, dont l'agence Seine-Aval dirigée par Mariusz WIECIEK. La plateforme de Limay-Porcheville, construite dans les années 1970, est la plus importante de l'agence Seine-Aval. Elle totalise 110 hectares et 34 500 m² d'entrepôts, et occupe une position stratégique à l'entrée Ouest de l'Île-de-France. Le projet consiste en une extension de 32 hectares du port de Limay, dont 22 hectares commercialisables. Le projet vise à développer les activités logistiques de marchandises, de transformation et de stockage. Il permettrait la création de 300 emplois directs.

Kris DANARADJOU indique que le projet est actuellement en phase de concertation avec le territoire. Ensuite, des études et procédures réglementaires seraient menées durant 2 ans à 2 ans et demi. Le lancement des travaux est prévu pour fin 2019-2021 et la mise en service interviendrait aux alentours de 2022.

Présentation du contexte portuaire de Limay : un port au service du territoire.





Mariusz WIECEK, directeur de l'Agence Seine-Aval de Ports de Paris, revient sur la genèse du projet : il rappelle que le territoire s'est développé au cours des dernières années grâce aux axes routiers est-ouest et nord-sud. Le développement de ces villes fut accompagné par le développement d'activités industrielles, dont le port de Limay, qui a contribué au développement de l'emploi et de l'activité sur le territoire. Il ajoute que la création par l'État et les collectivités territoriales d'une opération d'intérêt national (OIN) sur le territoire témoigne de la volonté de préserver les activités industrielles sur la zone.

Mariusz WIECEK retrace l'historique de la plateforme de Limay : dans les années 1970, il s'agissait d'une grande friche suite à l'exploitation des carrières de sable et de granulats qui s'y trouvaient. Dans les années 1980, un bassin d'eau équipé d'ouvrages portuaires fut créé. L'entrée du port fut réaménagée (raccourcissement de l'île), puis des accès directs avec l'autoroute A13 et la voie ferroviaire en provenance de la gare de Mantes furent créés pour faciliter les activités logistiques. À partir des années 1980, les entreprises ont commencé à s'installer (SARP, Citroën) et les bâtiments accueillant les activités fluviales et situés le long de la darse furent construits. Il ajoute qu'au début des années 2000, le trafic s'est considérablement accru grâce à l'arrivée de nouvelles entreprises, installées le long de la darse ou de la Seine. Enfin, il souligne qu'entre 2010 et 2016, le trafic fluvial a doublé.

Mariusz WIECEK indique que la zone portuaire multimodale offre une alternative à la route (transbordement train-fleuve) et contribue à améliorer le cadre de vie, en valorisant les berges de Seine et les voiries qui longent les différentes activités portuaires.

Il partage ensuite quelques données chiffrées concernant la plateforme multimodale de Limay : le trafic réalisé sur la plateforme du port de Limay a atteint 1,2 million de tonnes (fluvial) et 440 000 tonnes (ferroviaire) en 2015. Les 70 hectares actuellement occupés représentent 1 000 emplois directs, ce qui représente un ratio de 14 emplois par hectare. C'est sur ce ratio que se fonde la projection de 300 emplois créés par l'extension du port, aujourd'hui en projet.

Mariusz WIECEK indique que les acteurs économiques installés sur le site ou à la recherche de surface pour leurs activités sont en forte demande de foncier. Cette demande a été estimée à 20 hectares complémentaires, qui permettraient de développer le trafic fluvial et de limiter le trafic routier. Un million de tonnes supplémentaires de marchandises pourraient être transportées par voie d'eau ou par voie ferrée.

Mariusz WIECEK ajoute que malgré le fort taux d'occupation du port (96%), l'aménagement et l'optimisation de l'existant permettraient d'installer de nouvelles activités. Il souligne toutefois que ce projet d'extension offre l'opportunité de créer un nouveau raccordement de voie ferrée. Il précise qu'aujourd'hui, les trains en



provenance du nord ou de l'est de la France doivent passer par la gare de Mantes pour arriver au port de Limay, induisant des trajets supplémentaires sur des sillons qui sont difficiles à obtenir auprès de SNCF Réseau. Ainsi, un accès direct au port par l'est permettrait d'y accéder plus rapidement et de soulager la voie ferrée qui traverse la ville de Limay.

Présentation des principes du projet.

Alexia GAUTIER, responsable du projet d'extension du port de Limay, explique que des études techniques préalables au projet ont été lancées ces dernières années. Ces études portent sur un périmètre qui englobe la plateforme portuaire existante, le quartier des Loins de Boire jusqu'à la voie ferrée ainsi que deux parcelles situées de part et d'autre de la départementale RD 983. La première partie des études concernait l'occupation de l'espace, la circulation, la socio-économie et l'environnement (identification de la faune et de la flore, situation hydraulique et géotechnique, qualité de l'air et état des sols).

Un projet au service du développement économique du territoire

Alexia GAUTIER explique que les acteurs économiques ont indiqué à Ports de Paris avoir besoin de parcelles de grandes tailles ainsi que de parcelles qui soient connectées aux trois modes de transports (route, fleuve, fer). Le projet permet également aux entreprises situées hors et au-dessus de la plateforme un accès efficace vers les infrastructures fluviales et ferroviaires.

L'insertion du projet dans la ville

Alexia GAUTIER souligne également l'importance de la bonne intégration des aménagements dans l'environnement urbain. Elle indique que Ports de Paris sera attentif aux secteurs en limite de la zone portuaire et notamment les interfaces entre la ville, les secteurs habités et la zone portuaire, concernant les aspects paysagers et les usages des riverains. Elle ajoute que le boulevard Pasteur et sa requalification font partie intégrante du projet. Elle évoque le projet de création d'un pôle de services, accessible à tous. Concernant le thème de l'aménagement de l'interface entre la ville et le port, elle informe qu'un atelier aura lieu le 3 novembre 2016, à 19h30.

Les déplacements sur le territoire

Alexia GAUTIER indique que l'insertion d'un projet dans son environnement doit intégrer la question des déplacements, et notamment de la circulation routière sur le territoire. Elle rappelle que les objectifs de Ports de Paris sont de :

- limiter l'impact du trafic généré par les activités portuaires (véhicules légers et poids lourds entrants et sortants sur la zone)



- maîtriser les impacts de l'extension sur le fonctionnement des voiries publiques alentours. Un travail avec le Conseil départemental a été engagé sur la circulation et a donné lieu à des estimations de trafic à horizon 2025.
- créer des continuités de modes doux pour assurer des liens entre les villes, ainsi que de la ville vers le fleuve.

L'environnement au sein du projet

Alexia GAUTIER ajoute que Ports de Paris veillera à respecter les enjeux écologiques et hydrauliques, à préserver et à mettre en valeur la trame écologique et la biodiversité existant sur le site et sur les berges naturelles, à réduire les nuisances portant atteinte au cadre de vie, ainsi qu'à développer le transport de marchandises par le fleuve et par le fer.

Le périmètre du projet d'extension

Alexia GAUTIER explique que pour répondre aux enjeux énoncés ci-avant, le périmètre retenu pour l'extension du port concerne deux emprises. La première se situe à l'ouest. Elle est d'une surface de 5 hectares en bords de Seine entre la voie ferrée et la RD 983 ; la seconde, au nord, est d'une surface de 27 hectares située entre la RD 146 et le boulevard Pasteur.

Alexia GAUTIER indique que cette profondeur permet d'accueillir les activités portuaires tout en maintenant une distance entre activités portuaires et limite de la ville. Elle ajoute que les aménagements des bordures visent conserver un recul de protection et à favoriser le traitement paysager de la façade portuaire vers la ville. Afin de sécuriser le boulevard Pasteur, l'entreprise MARLUX pourrait être regroupée sur l'emprise Nord.

Les contraintes d'accessibilité et de desserte du projet

Alexia GAUTIER précise que ces deux emprises envisagées présentent des contraintes d'accessibilité et de desserte :

- Au nord, la RD 146 constitue une frontière et ne permet pas de desservir les emprises de ces terrains. La circulation pourrait être reportée sur le boulevard Pasteur. La RD 146 empêche également que les parcelles soient directement reliées en site propre aux infrastructures portuaires. Ces dernières devront utiliser les voies de circulations publiques.
- À l'ouest, les parcelles ne sont accessibles ni par la route, ni par le fleuve.

Les principes d'aménagement du projet

Alexia GAUTIER détaille les principes d'aménagement à l'ouest et au nord.

À l'ouest, Ports de Paris envisage de créer un accès routier et une nouvelle infrastructure sur le fleuve afin d'étendre la façade fluviale du port. Ces parcelles



aménagées contribueraient à renforcer les continuités douces et écologiques afin d'accueillir piétons et cyclistes, de la ville vers le fleuve.

Au nord, Ports de Paris projette de couper une partie de la RD 146 pour y accueillir l'ensemble des circulations portuaires et desservir l'ensemble des parcelles des terrains nord. Ainsi, le boulevard Pasteur n'accueillerait que de la desserte et du transit local.

Alexia GAUTIER ajoute qu'au nord, le projet d'extension offre une opportunité pour repenser l'organisation du réseau routier local. Ports de Paris envisage de créer une deuxième entrée à l'ouest de la future plateforme afin de renforcer celle située à l'est. **Alexia GAUTIER** précise que la création d'une nouvelle entrée permettrait d'absorber l'ensemble des circulations liées à l'activité portuaire et de libérer le boulevard Pasteur. Elle ajoute que Ports de Paris souhaite créer une liaison pour connecter le boulevard Pasteur à la RD 146 ainsi qu'au barreau routier. Le pôle services, accessible à tous, serait situé aux abords de la gare et de la future entrée de ville et de la future entrée portuaire.

Alexia GAUTIER rappelle que le projet doit protéger et mettre en valeur les grandes trames naturelles, tout en permettant les activités de promenade pour relier ces espaces.

Elle indique que l'estimation du projet (études et travaux) est de 20 millions d'euros, financé par Ports de Paris et soutenu par l'État et la Région, dans le cadre du contrat de plan interrégional (CPIER).

La concertation qui s'engage

Kris DANARADJOU présente les objectifs de la concertation. Elle vise à informer et à recueillir les avis et suggestions des participants ainsi qu'à répondre aux questions des habitants sur les caractéristiques et les étapes du projet. Il ajoute que la concertation doit permettre aux habitants de contribuer à l'élaboration du projet, par le biais d'ateliers.

Il indique qu'un bilan de la concertation sera rédigé puis diffusé au conseil d'administration de Ports de Paris, qui décidera des suites à donner au projet.

Kris DANARADJOU annonce les dates des futures rencontres de la concertation. Une nouvelle réunion publique aura lieu le 23 novembre 2016, à 19h30.

3. Échanges avec la salle

Nathalie DERIAUX, habitante / employeur souhaite savoir à quelle date se tiendra le conseil d'administration de Ports de Paris.

Claude GALVAO, habitant et riverain souhaite savoir ce qu'il adviendra de la gare et pose la question de son éventuelle fermeture. Il interroge le maître d'ouvrage sur le devenir du site EDF et sa date de fermeture. Il manifeste son inquiétude concernant



les familles qui devront quitter les lieux et met en balance les chiffres avancés par Ports de Paris : 300 emplois créés et 300 à 400 personnes délocalisées, selon lui.

- **La date de la présentation du bilan de la concertation auprès du Conseil d'administration**

Kris DANARADJOU indique que la présentation du bilan de la concertation auprès du conseil d'administration est prévue pour le premier trimestre 2017. Le conseil d'administration se prononcera alors sur le bilan et sur les suites à donner au projet. S'il décide de poursuivre le projet, il précisera dans quelles conditions le projet se fera. **Kris DANARADJOU** indique que le projet aujourd'hui présenté est le scénario que Ports de Paris estime être le plus pertinent. Ports de Paris se tient toutefois à l'écoute du territoire pour recueillir les remarques des participants à la concertation.

- **La voie ferrée du site EDF**

Mariusz WIECEK rappelle que le projet prévoit la création d'une entrée directe à la plateforme en utilisant l'embranchement ferroviaire d'EDF. Il précise que cela permettra de fluidifier l'entrée des trains sur le port de Limay et d'augmenter la capacité de desserte. Il indique que la gare de passagers et l'infrastructure ferroviaire existante ne sont pas concernées par le projet.

- **Le devenir de la centrale EDF de Porcheville**

Mariusz WIECEK indique qu'EDF a effectivement annoncé la fermeture progressive de la centrale à horizon 2017-2018. Il ajoute que les opérations de démantèlement et de dépollution de ce site sont longues (10 – 15 ans). Il indique que la faisabilité d'une extension sur ce site n'entre pas dans la temporalité du projet ici présenté car les besoins des acteurs économiques sont à plus court terme.

- **Les habitations concernées par l'extension**

Kris DANARADJOU indique que Ports de Paris a dénombré 80 propriétés concernées par le projet d'extension. Il insiste sur l'importance que revêt ce sujet pour le maître d'ouvrage qui s'est fixé un certain nombre de principes pour mener à bien ces acquisitions, au premier rang desquels le fait de privilégier les acquisitions à l'amiable : il précise que Ports de Paris se tient à la disposition des propriétaires concernés pour évaluer le prix de leurs biens, pour proposer des conditions d'achat et pour les rencontrer. Il rappelle à ce titre qu'un courrier à destination des propriétaires concernés a été adressé personnellement et que des rendez-vous individuels ont lieu en ce moment.

Kris DANARADJOU assure que Ports de Paris prendra les noms des personnes qui n'ont pas reçu de courrier afin de les recontacter. Il précise que Ports de Paris se base sur les données classiques du marché de l'immobilier (transactions notariales, annonces immobilières) pour proposer un juste prix. Il explique ne pas pouvoir



dévoiler la nature et les montants des transactions réalisées, mais estime que les premières acquisitions réalisées montrent qu'un terrain d'entente est possible. Il conclut son propos en rappelant que Ports de Paris est un acteur public travaillant avec de l'argent public, à ce titre, il doit rendre des comptes à son ministère de tutelle ainsi qu'au ministère des Finances, au sein duquel le service France Domaines évalue et valide les prix des acquisitions conclues par le maître d'ouvrage.

Francis CORBERON, président de l'association Habitants et Riverains du Boulevard Pasteur (HRBP) est favorable au projet d'extension qui contribue au développement de la ville de Limay mais estime que le périmètre de la zone d'aménagement différé (ZAD) devrait être revu à la baisse et se limiter à la ZAD de 2008. Cela signifierait une limite de périmètre en bordure du chemin des Coutures. Il indique que son épouse et lui-même, conscients des besoins de développement pour les entreprises, sont prêts à vendre une partie de leur terrain.

Il salue la décision de regrouper et relocaliser MARLUX sur le terrain au nord du boulevard Pasteur.

Il indique vouloir trouver un terrain d'entente intelligent avec Ports de Paris et ajoute qu'il n'est pas favorable à la destruction de 100 maisons pour que le port puisse s'étendre. Il propose de délocaliser Citroën qui n'utilise pas le mode fluvial et ainsi accueillir d'autres entreprises sur son emprise. Plus généralement il propose d'augmenter fortement les loyers des entreprises n'utilisant pas le fluvial afin de les inciter à quitter la zone portuaire.

Francis CORBERON déplore qu'aucune mention ne soit faite des nombreux habitants du quartier Pasteur qui resteront voisins de l'extension et qui verront le prix de leur bien diminuer du fait du trafic routier induit du fait de l'extension du port. Soulignant la pollution induite par cette circulation supplémentaire, il craint que la ville de Limay ne devienne une ville industrielle d'ici à 50 ans et que le port s'agrandisse davantage. Il suggère au Port de reconsidérer le projet porté par l'ancienne équipe municipale.

Il se dit prêt à aller en justice pour décaler le calendrier du projet.



- **L'évolution du périmètre de la zone d'aménagement différée**

Alexia GAUTIER explique comment le nouveau périmètre de la zone d'aménagement différé a été élaboré en cohérence avec le périmètre des études et de l'OIN. Elle rappelle qu'un premier périmètre, qui préservait davantage l'habitat, avait été établi par l'État en 2008 mais que depuis 2012, les entreprises ont fait part de leurs besoins à Ports de Paris : l'expression de ces besoins a mis en évidence qu'il était nécessaire de prévoir une emprise supérieure à celle prévue par le périmètre de la ZAD de 2008. Elle précise que dans le projet (dont le périmètre est inférieur à celui de la ZAD 2016), la profondeur entre la RD 146 et le boulevard Pasteur permet de répondre aux besoins exprimés par la filière logistique tout en garantissant une distance de 20 mètres minimum entre les activités portuaires et la ville.

Kris DANARADJOU ajoute que les entreprises logistiques ont besoin de parcelles à la profondeur adaptée pour manipuler leurs engins et qu'elles ont également besoin d'être alimentées par les camions. Il indique que le scénario présenté en 2008 a été étudié et que l'étude a démontré qu'il était impossible à mettre en œuvre.

- **La pollution aux abords du port**

Alexia GAUTIER indique que Ports de Paris prévoit d'implanter des activités peu polluantes sur l'extension nord et notamment des activités logistiques.

- **Les habitations situées en partie nord du boulevard Pasteur**

Kris DANARADJOU indique que le projet porté par Ports de Paris est le plus économe en foncier au regard des besoins des entreprises. Il confirme donc que le triangle nord situé entre le boulevard et la voie ferrée n'est pas concerné par le périmètre d'extension. Il déclare que Ports de Paris est en mesure de proposer un aménagement qualitatif du boulevard Pasteur pour que le port et les habitations à proximité cohabitent. Il rappelle qu'un atelier avec les habitants sera dédié à ces sujets.

- **L'implantation de Citroën**

Mariusz WIECEK indique que Citroën représente aujourd'hui une centaine d'emplois. Il rappelle que Citroën est présent sur le port depuis les années 1980 et que, outre son parking qui représente une surface importante, l'entreprise a investi dans un atelier de préparation et de reconditionnement des véhicules installé dans le bâtiment voisin. Il ajoute que la convention passée entre le Port et Citroën est valable jusqu'en 2024 : même si des discussions ont lieu entre le port et Citroën concernant une libération partielle des terrains, Ports de Paris s'est engagé à maintenir leur activité et leur présence sur le site portuaire jusqu'en 2024.



- **La question d'une extension du port au-delà du boulevard Pasteur après 2016**

Kris DANARADJOU explique que le projet tel que dimensionné actuellement est tout à fait adapté pour répondre aux besoins des entreprises qui souhaitent s'implanter sur le territoire de Limay et faire du trafic fluvial : Ports de Paris ne souhaite donc pas étendre la zone portuaire sur le triangle nord. Il indique que le projet porté par Ports de Paris permet de donner une bonne lisibilité au périmètre d'extension et d'assurer une bonne interface avec la ville existante.

Christian NAVARRO, habitant de Limay, demande pourquoi l'extension du port ne se fait pas sur la vingtaine d'hectares située dans l'ancienne centrale EDF de Porcheville.

Il se demande également ce qu'il va advenir de ses locataires, qui sont des personnes âgées, habitant dans un logement situé dans le périmètre d'expropriation.

Jacques SAINT-AMAUX, habitant précise que le plan projeté à l'écran ne montre pas le dénivelé entre le boulevard Pasteur et la RD 146. Il indique que le dénivelé atteint 4 mètres à certains endroits, ce qui signifie que les parcelles concernées devront être travaillées.

Par ailleurs, s'il indique être favorable au développement du port, il estime toutefois que le projet contribue au retour des camions en ville, ce qui va à l'encontre du but initial de l'aménagement de la RD 146 qui a permis d'éloigner ces camions du quartier Pasteur et du centre-ville de Limay.

Il demande également des précisions sur la manière dont les terrains Mazet-Mercier seront dépollués et le coût inhérent.

Il s'interroge sur la faisabilité d'un pôle de services à proximité de la nouvelle entrée envisagée à l'ouest du port, soulignant qu'un projet d'implantation de restaurant à destination des entreprises portuaires n'a jamais vu le jour lorsqu'il était maire.

Il précise aussi que si le port réduit le nombre de camions sur les trajets longue distance (autoroute), cette affirmation n'est pas valable sur les courtes distances.

Enfin, il indique que l'aiguillage au niveau du branchement EDF ne fonctionne pas. Il demande si Ports de Paris va effectuer des travaux sur les terrains d'EDF pour refaire l'aiguillage.

- **Le devenir de la parcelle et des locataires occupant un bien concerné par le périmètre d'extension**

Kris DANARADJOU souligne qu'il est difficile de traiter au cas par cas des affaires individuelles dans une réunion de concertation. Il invite Monsieur Navarro à prendre rendez-vous avec le port pour aborder ces sujets.



- **La pollution des sols dans le quartier des Loins de Boire**

Alexia GAUTIER confirme que les études techniques ont permis d'identifier la pollution des sols ainsi que le dénivelé entre le BD Pasteur et la RD146 et qui est renforcé par le fait que la RD 146 est creusée dans le sol. Elle indique que si la RD est coupée de la circulation au public, elle pourra être reconstruite au niveau du sol pour desservir directement les parcelles nord par la voie ferrée, sans dénivelé. Concernant la profondeur des parcelles, elle ajoute que Ports de Paris pourra travailler par grandes surfaces pour traiter le dénivelé et creuser le moins possible en raison de la pollution des sols. Elle précise que ces aménagements feront l'objet d'études techniques qui permettront d'affiner les coûts.

- **L'impact du port sur la circulation locale**

Alexia GAUTIER rappelle que la localisation du port de Limay est très favorable, car il bénéficie d'une connexion presque directe avec le réseau autoroutier (A13), permettant d'éviter que la majorité des poids lourds à destination du port ne transitent dans la ville. Elle précise que la création d'une entrée supplémentaire à l'ouest permettrait d'absorber l'ensemble des trafics portuaires à la sortie des réseaux autoroutiers. Elle précise que grâce à ce dispositif, la majorité des trafics générés par les activités portuaires existantes et futures sera directement connectée à la plateforme.

Concernant l'étude de circulation, elle ajoute, que Ports de Paris mènera avec le Conseil départemental des Yvelines et les communes concernées, une réflexion prenant en compte l'ensemble des projets du territoire. Cela permettra d'amorcer des réflexions et des solutions communes sur le carrefour de la Marmite ou le carrefour RD 190- RD145.

- **Les possibilités d'acquisition de parcelles EDF**

Mariusz WIECEK rappelle que le démantèlement de la centrale EDF serait long et complexe et qu'il n'y a pas de volonté de la part d'EDF de céder ce terrain. Il ajoute qu'EDF réfléchit à un projet de réhabilitation afin d'installer une autre activité de production d'énergie sur ce site. Il précise que Ports de Paris ne peut pas forcer EDF à vendre ces terrains aujourd'hui pollués.

- **Le pôle de services du port de Limay-Porcheville**

Mariusz WIECEK confirme qu'un projet de création d'un centre de services sur le port de Limay n'avait pu voir le jour. Il précise qu'au regard du projet d'extension du port de Limay, le maître d'ouvrage a envisagé la création d'un centre de services accessible à tous. Il cite les plateformes de Gennevilliers ou Bonneuil qui sont accessibles aux personnes qui travaillent sur le port, qui y sont en transit ou qui habitent à proximité.



- **L'augmentation du nombre de camions sur les courtes distances**

Mariusz WIECEK confirme que la voie d'eau et la voie ferrée ne peuvent remplacer la distribution locale par camion ou camionnette, et que la logistique du dernier kilomètre constitue un sujet important pour Ports de Paris.

Il ajoute que le port de Limay-Porcheville jouit d'une position géographique particulièrement favorable avec l'embranchement quasi-direct de l'autoroute A13. Ainsi, il souligne que malgré l'augmentation du nombre de camions liée à la croissance des activités portuaires, le trafic routier ne se répercuterait pas sur les voiries publiques locales car les camions utiliseraient l'accès ouest tel que prévu dans le projet d'extension du port.

Eric ROULOT, maire de Limay intervient sur le sujet de la centrale EDF et confirme qu'à l'issue d'une procédure de concertation, les directions d'EDF ont pris la décision de fermer deux tranches de la centrale le 1^{er} avril 2017 et deux autres tranches en avril 2018. Il ajoute que plusieurs rencontres sont prévues entre la municipalité de Limay et la direction d'EDF pour savoir ce qu'il adviendra des terrains qui, précise-t-il, sont propriétés d'EDF, et non celles du port.

Il ajoute qu'à l'est du port, du côté de Porcheville, il y a les cuves à fioul et la centrale EDF. EDF a indiqué au maire de Limay qu'une étude sur la question des implantations stratégiques, économiques, industrielles et énergétiques sur les 120 hectares du foncier EDF a été lancée il y a peu. Il ajoute qu'il n'y a aucune garantie qu'EDF accepte de vendre une partie de ses terrains. Il souligne enfin que la stratégie actuelle d'EDF est de réserver du foncier, notamment celui situé à l'ouest, afin de réimplanter des moyens de production d'énergie à long terme.

Concernant la question des camions, le maire de Limay rappelle que la création de l'entrée Ouest qui s'ajoutera à l'entrée Est existante, permettra de concentrer l'activité routière à l'intérieur du port. Il insiste sur le fait que le boulevard Pasteur n'a pas vocation à recevoir des camions liés à l'activité portuaire.

Finalement, il indique que dès 2007, au moment où le conseil municipal de Limay a voté l'opération d'intérêt national (OIN), le périmètre proposé par l'État allait au-delà du périmètre de la ZAD proposée en 2008.

Catherine COUTURIER, conseillère municipale de Limay et ancienne maire adjointe en charge de l'urbanisme confirme que l'équipe municipale a accepté en 2007 de travailler sur un périmètre d'OIN global qui a vocation d'intervenir à la fois sur le développement économique, sur l'habitat et sur les infrastructures. Elle rappelle que dans le cadre de la révision du plan local d'urbanisme (PLU), un débat avec les habitants du boulevard Pasteur avait conclu à la conservation d'un secteur qui protégerait les habitations en zone urbaine, en cas d'extension éventuelle du port. Elle estime qu'il est nécessaire de pouvoir trouver des solutions satisfaisant les



besoins d'extension du port d'une part, source d'emplois et d'activité, et les attentes des riverains d'autre part, qui habitent le secteur depuis des générations. Elle souhaite avoir des compléments d'information sur le type d'activités qu'exerceront les entreprises implantées sur le port.

Elle regrette que la présentation faite par le port ne comporte pas plusieurs scénarios.

Concernant les incidences du projet sur le trafic boulevard Pasteur, elle convient que le trafic interne au port n'aura pas d'incidence. Elle estime toutefois que le trafic lié à la zone d'activités de Limay-Porcheville (ALPA, Linde) se reportera sur le boulevard Pasteur.

Elle s'interroge sur le coût global que vont représenter les aménagements modifiant le réseau routier, à la Marmite notamment. Elle souhaite savoir si le port va financer l'élargissement de la voirie dans ce secteur qui débouche sur la ville.

Elle regrette qu'aucune solution n'ait été trouvée pour que l'extension du port se fasse sur les parcelles EDF.

Enfin, elle revient sur le sujet de l'entreprise Citroën et rappelle qu'elle a une vocation commerciale. Elle rappelle à ce titre qu'il avait été proposé que Citroën soit déplacé à l'entrée du boulevard Pasteur afin d'améliorer sa visibilité commerciale. Elle demande que le projet initialement envisagé et prévoyant le transfert de la société MARLUX au nord soit réétudié. Elle s'interroge sur le déroulement de ce transfert et souhaite savoir si les propriétaires sur la partie nord du boulevard Pasteur seront expropriés.

André DEPOORTER, habitant s'interroge sur ce qu'il adviendra de la maison de sa mère, âgée de 85 ans, résidant dans un logement situé dans le triangle côté gare, qui ne fait pas partie intégrante du projet d'extension.

Il déplore qu'aucune action n'ait été entreprise pour limiter la pollution issue de GDE (pollution sonore, visuelle et olfactive).

Il craint que le projet continue à évoluer et intègre à terme le triangle situé entre la gare et le boulevard Pasteur. Il rappelle qu'à partir du n°15 du boulevard Pasteur, les propriétaires des logements ne sont plus propriétaires des fonds de terrains, rachetés par EDF il y a de nombreuses années pour faire une desserte SNCF en direction de la centrale EDF. Il ajoute que cette possibilité d'accès à la voie SNCF existe mais qu'elle ne semble pas avoir été retenue dans le cadre du projet.

Il s'interroge sur l'incidence de la fermeture du passage à niveau sur le trafic boulevard Pasteur et au niveau du rond-point de la Marmite, où le trafic est toujours saturé.

- **Le périmètre présenté dans le cadre de la concertation**

Kris DANARADJOU confirme que Ports de Paris a étudié différents scénarios. Il rappelle que le projet prévu avec l'ancien périmètre de ZAD n'était économiquement pas viable et ne répondait pas aux besoins des entreprises et



du territoire. Il précise que Ports de Paris présente aujourd'hui le scénario qui paraît être le plus pertinent et économiquement viable. Il ajoute que Ports de Paris est à l'écoute des habitants pour enrichir le projet sur le périmètre actuel qui, rappelle-t-il, est le plus économe en foncier, au regard des besoins portuaires. Il ajoute qu'il ne peut pas aujourd'hui énoncer quelles seront les entreprises qui pourraient s'implanter sur la zone à horizon 2022.

Mariusz WIECEK ajoute que les activités logistiques, qui pourraient être installées sur l'extension du port, devraient s'appuyer sur le terminal à containers. Il précise que ce terminal est aujourd'hui sous-utilisé du fait du manque d'entrepôts logistiques sur le port. Il ajoute que les dimensions de ces entrepôts ont évolué à la hausse, ce qui justifie le besoin de profondeur présentée dans le projet.

- **Le devenir du triangle et la cohabitation avec les activités industrielles envisagées**

Mariusz WIECEK indique que si le triangle n'est aujourd'hui pas intégré dans le périmètre du projet, c'est qu'il n'est pas pertinent d'installer une activité portuaire sur cette partie. Il rappelle que l'aménagement proposé par le port vise à valoriser cette zone en créant un boulevard urbain. Il ajoute qu'il ne serait pas cohérent de proposer un nouvel aménagement pour le détruire ensuite, en l'intégrant au port.

Il ajoute que l'aménagement de l'accès ferroviaire à l'est permettra de diminuer le nombre de trains de fret passant par la gare de Limay, sources de nuisances sonores dans certains quartiers. Il estime que les aménagements contribueront à améliorer les conditions de vie des habitants résidant dans le quartier de la gare, grâce à la jonction prévue avec la nouvelle entrée de ville.

Kris DANARADJOU indique à nouveau que pour Ports de Paris, le périmètre du projet d'extension présenté constitue, la meilleure limite possible. Il ajoute que le port dispose d'une solide expérience pour l'aménagement des interfaces ville-port.

- **Les études de circulation et la gestion du trafic dans l'ensemble de la zone**

Alexia GAUTIER indique que Ports de Paris a bien identifié les enjeux en matière de circulation et envisage des actions sur trois niveaux.

La première mesure consiste en une internalisation de la circulation portuaire, grâce à la création d'une entrée supplémentaire et à la coupure de la RD146.

La deuxième mesure porte sur la requalification du boulevard Pasteur : améliorer son insertion paysagère, prendre en compte les usages des riverains, assurer la sécurité des piétons (limitation de vitesse, de gabarit, aménagements pour protéger les passages piétons). Elle précise que ces aménagements devront permettre la desserte locale et limiter le transit.

La troisième mesure concerne une zone plus globale, incluant notamment le carrefour de la Marmite et le carrefour RD 145 / RD 190. Sur ce point, elle précise



qu'une réflexion a été engagée avec le Conseil départemental des Yvelines et serait étendue aux communes pour élaborer un projet cohérent de territoire. Elle ajoute que la définition des aménagements proposés aux abords de la zone portuaire fera l'objet d'un atelier le 3 novembre prochain. Elle estime que ces aménagements à réaliser sur le boulevard Pasteur devraient limiter les désagréments liés à la circulation tout en lui donnant un fonctionnement urbain classique sur le plan de la circulation.

4. Clôture de la réunion

Claude CHARDONNET note que les participants ont à la fois posé des questions et exprimé des points de vue. Elle relève les points suivants :

- aucun participant ne s'est exprimé contre le développement du port
- des questions ont porté sur le devenir de la gare, du triangle nord du boulevard Pasteur, les circulations et la crainte d'une intensification des circulations.
- des questions ont porté sur le type d'activités qui pourraient se développer. Si le regroupement de l'entreprise MARLUX a été salué, des craintes ont été émises concernant les risques de pollution engendrés par l'arrivée de nouvelles activités.
- des interventions ont porté sur des cas personnels. À ce titre, **Claude CHARDONNET** rappelle que le Port se tient à disposition pour organiser des rencontres individuelles.
- les interventions ont montré l'attachement des participants à leur territoire, et le souhait que puisse se développer un projet de qualité.

Kris DANARADJOU rappelle les différents rendez-vous de la concertation.

Une visite sur inscription de la zone portuaire est prévue le 19 octobre. Un atelier thématique sur les interfaces ville / port aura lieu le 3 novembre 2016 à 19h30 à la salle municipale de Limay. Un atelier, sur invitation, à destination des acteurs économiques est prévu le 19 octobre. Les conclusions des ateliers seront présentées à l'occasion de la réunion publique de clôture, qui se tiendra le 23 novembre à 19h30 à la salle municipale de Limay.

Kris DANARADJOU indique que parallèlement aux réunions, d'autres modalités sont mises à disposition des participants :



- une page internet dédiée au projet¹ permet de retrouver les informations présentées lors de la réunion ;
- une adresse e-mail dédiée (portlimayporcheville@haropaports.com) permet aux habitants de poser des questions et de s'inscrire à la visite et à l'atelier du 3 novembre 2016 sur les interfaces ville-port ;
- un journal du projet, un dépliant, des formulaires d'avis disponibles lors des réunions publiques sont à disposition.

Kris DANARADJOU précise que le port s'efforcera de répondre aux questions et remarques des participants dans les meilleurs délais. Il remercie les participants pour leur attention et les convie aux prochains rendez-vous de la concertation.

Clôture de la réunion à 21h30

¹ <http://www.haropaports.com/fr/paris/nous-connaître/amenagements-portuaires-franciliens/extension-du-port-de-limay>



Compte rendu de l'atelier avec les acteurs économiques

Port de Limay

19 octobre 2016

En tribune :

- Pour HAROPA - Ports de Paris :
 - Kris DANARADJOU, directeur adjoint de l'aménagement
 - Mariusz WIECEK, directeur de l'agence Seine-Aval
 - Alexia GAUTIER, responsable du projet
 - Gilles RENAUD, chargé de développement à l'agence Seine-Aval
- Pour HAROPA :
 - Ouiza BÉTOUCHE, responsable du développement de la multimodalité

*Début de la réunion à 10h30
20 participants*

Déroulement de la réunion :

1. Ouverture de la réunion par Kris DANARADJOU, HAROPA-Ports de Paris
2. Présentation du contexte, des objectifs et des principes du projet par Kris DANARADJOU, Mariusz WIECEK, Gilles RENAUD, Ouiza BÉTOUCHE et Alexia GAUTIER, HAROPA – Ports de Paris
3. Echanges avec les participants
4. Travail en sous-groupes
5. Mise en commun et échanges
6. Clôture de la réunion et annonce des prochains rendez-vous



1. Ouverture

Kris DANARADJOU, directeur adjoint de l'aménagement de HAROPA – Ports de Paris, remercie les participants d'avoir répondu à l'invitation d'HAROPA-Ports de Paris. Il indique que l'atelier de ce jour se déroule dans le cadre de la concertation sur le projet d'extension du port de Limay-Porcheville, qui s'est ouverte le 3 octobre dernier. La première réunion publique s'est tenue le 11 octobre. L'atelier de ce jour vise à recueillir les attentes des participants sur le projet. Il annonce le déroulé de la matinée :

- Présentation du projet et premiers échanges
- Travail en sous-groupes sur les attentes et suggestions des entreprises pour rendre attractives la zone portuaire et son extension
- Mise en commun et échanges.

2. Présentation des objectifs et des caractéristiques du projet

Diaporama en annexe.

Un projet d'extension porté par HAROPA-Ports de Paris

Kris DANARADJOU, directeur adjoint de l'aménagement chez HAROPA Ports de Paris, présente HAROPA – Ports de Paris, établissement public de l'Etat réalisant un chiffre d'affaires annuel de 90 millions d'euros pour 50 millions d'euros de dépenses d'investissement par an, consacrées au développement des plateformes, à l'amélioration de leur desserte et à la réhabilitation du bâti. L'établissement, fort de 200 collaborateurs, est dirigé par un conseil d'administration composé des collectivités locales franciliennes, de l'État, et des associations professionnelles et environnementales.

Kris DANARADJOU précise que Ports de Paris est le premier port fluvial français (20 millions de tonnes de marchandises transportées en 2015). Il indique que Ports de Paris est membre de HAROPA, un groupement d'intérêt économique regroupant les ports du Havre, de Rouen et de Paris. HAROPA est le cinquième ensemble portuaire nord européen (trafic de 120 millions de tonnes). Il précise que les entreprises présentes sur les sites de Ports de Paris représentent 20 000 emplois directs ; par ailleurs, leur activité fait travailler 60 000 emplois indirects.

Kris DANARADJOU souligne que les études réalisées avec l'État et la Région démontrent la nécessité de développer des plateformes logistiques pour soutenir la croissance francilienne, qui est le premier bassin de consommation européen. Il explique que HAROPA - Ports de Paris mène des projets de création et d'extension



de ports en Île-de-France pour alimenter la région en biens de consommation : la logistique est aujourd'hui un maillon indispensable entre lieux de production et lieux de consommation. Kris DANARADJOU indique que le territoire de la Seine aval présente un intérêt stratégique pour développer de nouvelles plateformes logistiques. L'intérêt pour les entreprises est de disposer de sites bien positionnés en Ile-de-France, pour les collectivités il s'agit de capter ces zones créatrices d'emplois, et pour la région Île-de-France l'intérêt est d'inclure des secteurs logistiques afin de ne pas être alimentée par des plateformes extérieures la région. Pour HAROPA-Ports de Paris, dans le cadre de sa mission de service public, l'intérêt est de positionner les zones logistiques en bord de voie d'eau pour inciter les entreprises à utiliser le mode fluvial, qui est un mode propre et fluide, mais qui représente actuellement moins d'un conteneur sur cinq. Aujourd'hui l'Île-de-France est alimentée par les ports du nord de l'Europe et par Le Havre et Rouen.

Kris DANARADJOU détaille l'organisation de Ports de Paris, qui comprend quatre agences portuaires, dont l'agence Seine-Aval dirigée par Mariusz WIECEK. La plateforme de Limay-Porcheville, qui totalise 125 hectares et 34 500 m² d'entrepôts, est l'une des plateformes principales de l'agence Seine-Aval. Elle compte 14 emplois à l'hectare et occupe une position stratégique à l'entrée de l'Île-de-France.

Le positionnement de Limay au cœur de l'axe Seine

Ouiza BÉTOUCHE, responsable du développement de la multimodalité chez HAROPA, souligne que le port de Limay se situe au cœur de l'importante zone de consommation qu'est le marché francilien.

Elle souligne que les ports de HAROPA sont connectés au reste du monde via les terminaux et les ports maritimes de la Seine. Ceux-ci sont connectés avec 60 armements desservant plus de 600 ports dans le monde. Elle précise que le port du Havre peut recevoir les plus gros navires du monde en pleine charge et sans restriction de marées, car ils peuvent être mis à quais 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

Ouiza BÉTOUCHE souligne que les ports HAROPA disposent d'une desserte exceptionnelle, permettant de desservir rapidement l'hinterland le transport routier des marchandises est très rapide. Le système de rendez-vous routiers permet d'évacuer les marchandises de façon efficace. La desserte ferroviaire est très efficace également, le port de Limay ayant la possibilité de relier ses clients au réseau ferroviaire, et de proposer une liaison particulière sur le terminal à conteneurs si besoin. La desserte ferroviaire est l'un des atouts de HAROPA.

Ouiza BÉTOUCHE rappelle que le port de Limay-Porcheville est au cœur de la voie de communication qu'est la Seine, qui compte de nombreux terminaux à conteneurs. Le Port de Limay est constitué d'un terminal à conteneurs, d'entrepôts et d'un quai de transbordement, qui permet aux opérateurs de transport combiné fluvial d'utiliser les plateformes en réseau pour approvisionner des villes. Un



conteneur sur cinq venant en Île-de-France emprunte la voie fluviale. HAROPA dispose d'un ensemble de terminaux connectés en réseau pour développer ce mode de transport.

Ouiza BETOUCHE évoque la desserte « short sea ». Le port fluviomaritime de Limay-Porcheville est accessible à des navires pouvant naviguer sur de courtes distances, avec toutes sortes de conditionnements (vrac, colis lourds...). Actuellement, la filière des colis lourds se développe sur la Seine. Le Port de Limay est charnière sur ce réseau, car il peut évacuer ou recevoir des marchandises à la fois des ports maritimes, et des ports fluvio-maritimes, par voie fluviale ou ferroviaire. Le port de Limay-Porcheville peut être une zone de dégroupage permettant de desservir l'importante zone de consommation qu'est Paris.

Ouiza BETOUCHE souligne que HAROPA a identifié une douzaine de filières stratégiques à développer. Celles existant déjà à Limay sont les céréales, le vrac conventionnel, les conteneurs, les éco-industries et le BTP. La logistique urbaine peut être un enjeu de demain pour dégroupier les marchandises, et les acheminer par voie d'eau vers les centres de consommation. Le transport des passagers et le tourisme est également en développement chez HAROPA.

Ouiza BETOUCHE rappelle que le transport fluvial est écologique car émet cinq fois moins de CO² et que la massification permet de réduire les coûts de transport.

Les atouts de la plateforme actuelle et son potentiel de développement

Mariusz WIECEK, directeur de l'Agence Seine-Aval d'HAROPA-Ports de Paris, souligne que la plateforme de Limay s'est développée depuis les années 1970-1980 en accueillant progressivement différentes activités. Il précise que la durée de conventions peut aller jusqu'à 20-30 ans, permettant aux entreprises de rentabiliser leurs investissements. Le port de Limay-Porcheville est une plateforme trimodale située à proximité de l'A13, bénéficiant d'un réseau ferroviaire efficace, et d'un fleuve sur lequel la circulation n'est pas saturée. Des bâtiments réalisés lors de la conception du port sont actuellement en cours de réhabilitation.

Mariusz WIECEK souligne que le Port met l'accent sur le cadre de vie (aménagements paysagers, biodiversité). Au niveau de la logistique fluviale, il rappelle que le port dispose d'un bassin d'eau de 8 ha, desservi par des installations portuaires. Le long du bras nord de la Seine se trouvent quatre estacades ainsi que deux quais publics permettant aux acteurs du territoire qui ne sont pas installés sur les emprises du port d'utiliser les infrastructures portuaires.

Mariusz WIECEK précise qu'un terminal à conteneurs avait été aménagé lors de la conception du port de Limay dans la perspective de développer des terminaux secondaires le long de la Seine, pour épauler le hub de Gennevilliers. HAROPA-Ports de Paris constate que ces terminaux secondaires peuvent avoir un rôle local



important. Il précise qu'à Limay, l'activité conteneurs est soutenue par l'activité agro-alimentaire notamment.

Mariusz WIECEK indique que les besoins exprimés par les acteurs économiques au cours des études menées par Ports de Paris ont permis de calibrer le projet d'extension. Les besoins alors exprimés correspondent à une zone d'environ 20 ha, avec un trafic potentiel complémentaire d'1 million de tonnes. Mariusz WIECEK indique qu'en 2015, le trafic fluvial à Limay était de 1,200 millions tonnes.

Mariusz WIECEK indique que le foncier du port de Limay étant occupé à 96%, le Port n'a pas la possibilité d'accueillir de nouvelles activités. Le projet d'extension permettra de les accueillir et d'assurer leur logistique via les installations de transport actuelles, qui présentent encore un potentiel de développement.

Mariusz WIECEK indique que l'objectif du projet est de proposer des parcelles de taille unitaire suffisante et raccordées aux trois modes de transport. L'extension doit être tri modale. Il souligne qu'actuellement, le port de Limay propose très peu de services tournés vers les utilisateurs. L'extension permettra d'installer certains types de services, qui seront à la fois ouverts aux utilisateurs du Port et vers l'extérieur.

Le projet d'extension

Alexia GAUTIER, chef de projet du projet d'extension du port de Limay-Porcheville chez HAROPA-Ports de Paris, indique que le projet, au service du développement économique du territoire, consiste en l'aménagement d'une surface totale de 32 ha, représentant 22 ha de surface d'activité. L'extension a vocation à créer près de 300 emplois, principalement dans les activités de logistique de transformation et de stockage. Des études préalables ont relevé les caractéristiques du site et son contexte urbain et environnemental.

Alexia GAUTIER indique que le projet d'extension porté par HAROPA – Ports de Paris peut s'étendre dans deux directions : vers l'ouest, une extension de 5 ha, sur un terrain en bord de fleuve, situé entre la voie ferrée et la D983, et une seconde extension vers le nord, de 27 ha, située entre la RD 146 et le boulevard Pasteur. Elle indique que cette épaisseur est nécessaire pour accueillir les activités envisagées et pour conserver une distance entre les activités et les limites du Port, ce qui permet de garantir la protection des riverains et de mettre en œuvre un traitement des espaces verts. Elle indique qu'il est proposé de regrouper l'entreprise Marlux au nord du boulevard Pasteur.

Alexia GAUTIER souligne que ces deux surfaces d'extension présentent des contraintes d'accessibilité. Les terrains ouest ne disposent d'aucune accessibilité routière ni fluviale, et les terrains nord ne sont pas accessibles via la RD 146, mais pourraient être desservis par le boulevard Pasteur.

Alexia GAUTIER souligne que le projet concilie le développement économique et social et prend en compte l'environnement et la qualité de vie. Elle affirme que



HAROPA – Ports de Paris sera particulièrement attentif aux secteurs en limite de zone portuaire, concernant le paysage et la prise en compte des usages des riverains.

Alexia GAUTIER indique que HAROPA-Ports de Paris a lancé une étude de circulation avec le Conseil départemental des Yvelines, qui a permis de définir les premières estimations de trafic à l'horizon 2025. Cette anticipation va permettre d'étudier les modalités à mettre en place pour limiter l'impact du projet sur le fonctionnement de la circulation. Elle souligne que les villes concernées seront associées à la réflexion sur des mesures cohérentes et communes. HAROPA-Ports de Paris veillera également à respecter les enjeux hydrauliques et écologiques, à préserver et mettre en valeur les corridors de végétation naturelle, la biodiversité, à maîtriser les nuisances sur le cadre de vie des riverains et à développer le transport de marchandises par le fleuve et le rail comme alternatives à la route.

Alexia GAUTIER détaille les principes d'aménagement à l'ouest et au nord. Il s'agira de :

- Pour l'ouest : rendre accessibles les terrains par la route et par l'aménagement d'une infrastructure fluviale.
- Pour le nord : couper la RD 146 afin de réaliser une voirie interne qui desservira les terrains depuis la zone portuaire, ce qui permet au boulevard Pasteur d'accueillir uniquement les circulations de desserte et de transit local.

Alexia GAUTIER évoque un projet de connexion via l'embranchement ferroviaire situé sur les terrains EDF pour développer des sillons supplémentaires sur la plateforme. L'objectif est que la plateforme étendue soit continue pour que l'ensemble des échanges routiers logistiques aient lieu à l'intérieur de la zone, et pour garantir la sécurité.

Elle indique que le projet propose la création d'une deuxième entrée à l'ouest, qui permettrait de limiter les impacts sur le trafic, générés par l'activité portuaire. Elle précise qu'un dispositif avec deux entrées permettrait de capter l'ensemble des flux sur la zone portuaire et ainsi de libérer le boulevard Pasteur des trafics logistiques. Elle précise que le projet est l'occasion de réfléchir sur la requalification du quartier Pasteur, en prenant en compte l'avis de ses habitants. Ceci permettra également de créer une liaison pour relier boulevard Pasteur à la RD146 et à la future entrée de ville actuellement en chantier.

HAROPA-Ports de Paris propose de créer un pôle de service accessible à tous, qui se situerait en-dehors de la plateforme, aux abords de la nouvelle entrée.

Alexia GAUTIER indique que les nouvelles surfaces commercialisables seront reliées depuis la nouvelle voie interne aux deux nouvelles entrées. Des espaces de respiration seront aménagés entre les grandes parcelles. Elle précise que le projet propose une connexion piétonnière directe depuis la gare.



Elle indique que l'estimation du projet (études et travaux) s'élève à 20 millions d'euros, financés par Ports de Paris et soutenu par l'État et la Région, dans le cadre du contrat de plan interrégional (CPIER).

Alexia GAUTIER rappelle que selon le bilan de la concertation et les suites qui seront données, les enquêtes publiques pourraient se tenir en 2019, pour un démarrage des premiers travaux à partir de fin 2021.

Les objectifs économiques de l'extension

Gilles RENAUD, chargé de développement à l'Agence Seine-Aval d'HAROPA-Ports de Paris, présente les quatre objectifs du projet et les questions qui leur sont liées :

- Un développement de l'interface fluviale
 - o Un agrandissement des surfaces de terre-plein portuaire ?
 - o Un nouvel outil de transbordement sur la darse ?
 - o La création d'un nouveau poste de transbordement fluvial ?
 - o Favoriser l'utilisation des quais à usage partagé ?
- Une amélioration de la desserte ferroviaire ?
 - o Un raccordement du triage portuaire sur le réseau ferré national depuis l'est ?
 - o La création d'une cinquième voie de réception sur le triage portuaire ?
 - o La desserte de nouvelles entreprises industrielles ?
- Une augmentation des capacités d'accueil des conteneurs :
 - o Augmenter la capacité du terminal ?
 - o Créer de nouvelles synergies au sein de la future plateforme pour favoriser l'arrivée de conteneurs ?
- Une synergie industrielle à développer :
 - o Créer des groupements d'entreprises de même filière au sein du Club des Entreprises de Limay-Porcheville ?
 - o Elaborer une charte incitative pour une mutualisation des services ?
 - o Regrouper / rapprocher des entreprises complémentaires ?

3. Échanges avec la salle

Thierry de CHIRÉE, président de la société TMF, demande si, dans le cadre de l'extension du port, il est prévu de déplacer les entrepôts qui sont sur en bord à voie d'eau et qui ne l'utilise pas, afin que ces emprises soient à terme réservées à des entreprises utilisant la voie d'eau.

Mariusz WIECEK indique que HAROPA - Ports de Paris mène des réflexions sur ces sujets en parallèle du projet d'extension. Il indique que les conventions



d'occupation ne peuvent pas être arrêtées avant terme, et rappelle que des emplois locaux dépendent de ces entreprises. Il confirme néanmoins que le Port souhaite profiter du projet pour libérer ces emprises et précise que les bâtiments allant être réhabilités sont ceux qui utilisent la voie d'eau. Concernant les autres bâtiments, une réflexion est en cours : ils seront réinvestis ou déplacés.

Travail en sous-groupes

Sur la base d'une grille de travail distribuée aux participants, trois groupes ont été formés pour échanger sur les questions suivantes :

- Quels équipements et services attendez-vous d'une plateforme portuaire pour développer votre activité ?
- Quels types d'emplois recherchez-vous pour votre activité ? Quels besoins en formation ? Comment développer votre activité avec les autres entreprises du territoire ?
- Quelles actions en faveur de l'environnement envisagez-vous autour de votre activité ? Quelles bonnes pratiques favoriser ?

Mise en commun et échanges

Jamila BAYA, Conseil départemental des Yvelines, rapporteur du premier groupe, composé de Régine BERGER Véolia Recherche et Innovations, Yves LUQUET TMF, Yves FERRAND YFIMO, Jocelyne GINER GPS&O, Frédéric TAVIAUX Mazet-Mercier, Pascal GROS-DUBOIS HAROPA-Ports de Paris, responsable de la plateforme de Limay-Porcheville.

- Les équipements et services : Les entreprises estiment que le territoire n'est pas équipé pour accueillir de la logistique, que l'offre est inadaptée et vieillissante, et que les communes ne veulent pas accueillir de logistique sur leurs territoires. Elles rappellent que la logistique a pourtant évolué : il s'agit à présent de préparations de commandes, sur de la « logistique innovante », et non plus sur du stockage.
- Les entreprises soulignent que dans le calcul habituel de l'emploi au mètre carré, il faudrait prendre en compte aussi l'emploi indirect.
- l'amélioration de l'accessibilité, le développement du service de transport collectif comme le bus (fréquences et arrêts), la mise en place de navettes internes, une restauration et/ou un restaurant inter-entreprises, une connexion avec le RER E qui permettrait aux Parisiens d'accéder à la plateforme et de conserver les ingénieurs et chercheurs du territoire représentent les services attendus. Elle évoque également la nécessité d'éviter la saturation en sortie de l'A13.
- Les emplois et la formation : Les entreprises estiment que trouver du personnel moins qualifié ne pose aucune difficulté. Il n'y a pas de problématique particulière concernant les formations. En revanche elles évoquent les



difficultés à trouver les profils pointus (ingénieurs, chercheurs) et à les conserver.

- Les actions en faveur de l'environnement : Les membres du groupe saluent la qualité paysagère. Ils estiment important de favoriser le covoiturage pour favoriser les bonnes pratiques, et regrettent que le tri des déchets réalisé sur le port ne soit pas suivi d'un tri sélectif par la commune.

Alain DIAMANTINI, chargé de développement économique à GPS&O, rapporteur du deuxième groupe, composé de Philip MAUGÉ président du groupe SCAT, Marcel SCHIVY Directeur Général de Laviosa MPC, Denis GHADIMI directeur de Marlux, Pierre BERTIAUX responsable de Colas Ile-de-France nord, Thierry DE CHIRE président de TMF, Jean-Philippe POUILLAIN société SVR, groupe SARP.

- Les équipements et services : Les entreprises estiment qu'il serait nécessaire de proposer des services à destination des marinières et routiers (restauration, point de livraison de produits de consommation courante, un centre de conférence), ainsi qu'une navette interne à la zone. Elles considèrent qu'il serait intéressant de mutualiser les services, tel que l'entretien du matériel. Le coût des concessions semble assez conséquent à certaines entreprises, et elles estiment que la durée de leurs conventions actuelles ne correspond pas à leurs perspectives de développement.
- Les emplois et la formation : la création d'un club d'entreprises permettrait de réunir les entreprises pour réfléchir à des préoccupations communes. Les emplois techniques sont très attendus (ingénieurs, chimistes, logisticiens). La concurrence avec les sites de Renault PSA a été évoquée : Renault draine des profils qui auraient pu être recrutés sur le port. Les entreprises cherchent également des métiers spécifiques (chauffeurs poids-lourds connaissant les déchets dangereux, des techniciens polyglottes).
- Les actions en faveur de l'environnement : les entreprises estiment nécessaire de recycler les huiles de bateaux usagées et de mutualiser les transports sur certains sites ainsi que de mettre en place le stockage sous toiture.

Claire AUBRÉE, direction des transports de la Région Île-de-France, rapporteur pour le troisième groupe composé de Rémi TOURET EDF Porcheville, Vincent BORD et Jean-Yves LUQUET TMF, Alexandre GODARD ALPA, Alain KIWESKI Véolia.

- Les équipements et services : Les entreprises sont satisfaites des installations actuelles. Des entreprises adjacentes au port, qui réalisent actuellement un brouettage par poids lourds entre leurs installations et les quais, demandent qu'il puisse être réalisé par rail. Les entreprises soulignent que, souvent, les volumes à transporter sont insuffisants pour affréter un train complet, ce qui détourne les entreprises du ferroviaire, bien qu'elles souhaitent conserver ce mode. Les entreprises évoquent leurs difficultés avec le fluvial (mode massifié) car elles disposent de conteneurs en petites quantités et suggèrent la mise en place d'une bourse de fret.
- Les emplois et la formation : Les entreprises font part de leur méconnaissance des services existants et d'uns besoins de restauration collective, tant pour les



entreprises du port et que celles à l'extérieur. Un accueil favorable a été réservé à la proposition de liaison directe avec la gare, au stationnement des vélos et à la navette. Les entreprises évoquent leurs besoins en personnels manutentionnaires, caristes, chercheurs, et indiquent avoir des difficultés à recruter dans ces métiers spécifiques. Elles estiment qu'il serait intéressant que le Port mette en place un centre de formation.

- Pour les entreprises ne parvenant pas à affréter des trains complets, la question de la mutualisation se pose. Les échanges se font naturellement, mais les entreprises estiment nécessaire d'échanger sur leurs besoins, afin d'optimiser la mise en œuvre du transport.
- Les actions en faveur de l'environnement : Les entreprises estiment intéressant de mutualiser la collecte des déchets et du tri sélectif.

• Le transport depuis la gare

Mariusz WIECEK salue la richesse des sujets abordés, et souligne l'importance de la thématique liée au transport. La question de savoir comment faciliter l'arrivée des personnes sur la zone d'activité depuis la gare de Mantes-la-Jolie suite à l'arrivée d'Eole est un sujet à traiter avec SNCF Réseau. L'idée d'une navette interne devrait prendre en compte les horaires différents des entreprises. HAROPA-Ports de Paris pourrait proposer de mettre une place côté gare une zone d'accueil sécurisée qui accueillerait des vélos des salariés. Des pistes cyclables vont continuer d'être développées.

Le souhait de HAROPA - Ports de Paris est d'offrir la possibilité de créer des services en ouvrant la zone de Limay vers l'extérieur.

• La mutualisation de l'entretien

Kris DANARADJOU indique que Ports de Paris envisage de proposer des services supplémentaires aux locataires, tels que la mutualisation d'un prestataire pour l'entretien des espaces verts, ce qui permettrait de réaliser une économie d'échelle.

Un participant précise que la demande portait aussi sur des services spécifiques aux utilisateurs du port, tel que la mutualisation de l'entretien du matériel.

• Les services

Mariusz WIECEK invite les entreprises à continuer d'échanger entre elles sur ces questions. Il rappelle que Ports de Paris organise une réunion annuelle avec les entreprises implantées sur le port et qu'un club d'entreprises de Limay et de Porcheville existe et est présidé par Pascale GROS-DUBOIS. Il ajoute que le dialogue permettra d'élaborer des solutions de service. Il rappelle que Ports de Paris ne propose pas de services comme dans les ports maritimes.

• Les conventions

Mariusz WIECEK rappelle que HAROPA-Ports de Paris propose un système de



conventions très souple, sans baux commerciaux. La durée de la convention est définie selon deux critères : le développement du trafic fluvial prévu par l'entreprise et le montant d'investissement. Les conventions peuvent durer jusqu'à 20 ou 30 ans. lorsqu'une entreprise investit, elle a la garantie de rentabiliser son investissement.

- **Les emplois**

Kris DANARADJOU estime que la réponse relève d'une communication sur les métiers portuaires. Pour inciter les salariés à venir travailler au port, il est nécessaire de communiquer sur les métiers existants et les besoins des entreprises du Port. HAROPA – Ports de Paris est prêt à organiser des rencontres avec des agences d'emplois locales pour échanger sur ces questions.

Mariusz WIECEK estime que le manque de métiers de niveau cadre peut s'expliquer par les difficultés d'accès au site par les transports en commun. Selon lui, l'arrivée du prolongement du RER E à l'ouest, dit EOLE, permettra d'améliorer l'accès au port. Il s'agira également de définir avec les acteurs du territoire des modalités de collaboration. Il se montre sceptique sur l'utilité d'un centre de formation. Il rappelle la nécessité pour le Port de connaître les besoins spécifique des entreprises.

- **Le fret ferroviaire**

Kris DANARADJOU rappelle que le développement du fret ferroviaire est l'un des enjeux de HAROPA-Ports de Paris, qui représente un cinquième du trafic ferroviaire fret en Ile-de-France. Il rappelle la demande d'une offre ferroviaire adaptée pour desservir le dernier kilomètre, et indique qu'actuellement, six entreprises de fret desservant Limay sont prêtes à investir dans ce domaine. Une étude a été lancée en 2015 avec l'Etat et la Région pour promouvoir le rôle d'un opérateur ferroviaire de proximité. Elle met en exergue les potentialités du réseau ferroviaire et la nécessité d'agglomérer les trafics éparses existants. Il s'agit de déterminer si l'agglomération de ces trafics permettrait d'aboutir à un modèle économique rentable. HAROPA-Ports de Paris a lancé un appel à manifestation d'intérêt pour que des entreprises ferroviaires s'impliquent dans la recherche de solutions de proximité. Un groupement d'entreprise a été retenu. En attendant de mettre en place un opérateur ferroviaire de proximité, d'autres solutions sont proposées : sur le port de Limay-Porcheville, TMF joue actuellement ce rôle. Sur le port de Gennevilliers, certaines entreprises se sont spécialisées dans la desserte de proximité. HAROPA-Ports de Paris est proactif pour faire émerger de nouvelles solutions de desserte.

- **Les conteneurs isolés**

Mariusz WIECEK rappelle que le transport ferroviaire est la prérogative de SNCF Réseau et que la question des conteneurs isolés relève de l'Axe Seine. HAROPA-Ports de Paris étudie le moyen d'attirer des conteneurs en petites quantités sur les plateformes accompagnant la mise en place d'une ligne régulière. la plateforme portuaire dispose d'un terminal pouvant être encore développé. HAROPA travaille sur des systèmes d'approvisionnement de la région Ile-de-France en conteneurs, et



notamment les conteneurs en petites quantités. Sur le port de Limay-Porcheville, la création d'une entrée ferroviaire à l'est offrirait aux trains un accès direct à la zone portuaire.

- **Une bourse de fret**

Mariusz WIECEK indique que le Port de Limay ne dispose pas d'une bourse de fret, et invite les entreprises à échanger entre elles pour trouver des solutions de mutualisation des modes de transport.

Philippe MAUGÉ, directeur général du groupe SCAT, mentionne l'existence de l'offre « Box'n way », qui permet aux opérateurs fluviaux de s'informer de la disponibilité d'un conteneur utilisé pour un aller pour effectuer un trajet retour, ce qui permet à chaque opérateur fluvial de payer l'affrètement pour un seul trajet, et non pour un aller-retour.

Il évoque également la possibilité pour chaque opérateur d'annoncer à l'avance quand un de ses bateaux vient charger / décharger, ce qui permet aux entreprises intéressées de se manifester si elles souhaitent l'utiliser. Poursuivant cette idée, il propose que son entreprise annonce les bateaux arrivant au port de Limay-Porcheville.

4. Clôture de la réunion

Kris DANARADJOU remercie les participants pour leur présence, rappelle qu'un compte-rendu sera établi et rendu public sur le site du projet, que la concertation continue et qu'une visite de la zone portuaire est prévue durant l'après-midi.

Clôture de la réunion à 13h00



Relevé de conclusions de la visite de la zone portuaire de Limay-Porcheville

Port de Limay-Porcheville

19 octobre 2016

Début de la visite à 15h (accueil à partir de 14h30)

12 participants

Durée : 2h

Programme de la visite :

1. Ouverture par Mariusz WIECEK, HAROPA-Ports de Paris et mot d'accueil d'Eric ROULOT, maire de Limay
2. Présentation du contexte portuaire et des principes du projet par Mariusz WIECEK, HAROPA – Ports de Paris
3. Echanges avec les participants
4. Visite du port en bus commentée par Mariusz WIECEK et Pascale GROS-DUBOIS, HAROPA – Ports de Paris



Déroulement de la visite

Les participants ont été accueillis à 15h au port par Mariusz WIECEK, directeur de l'Agence Seine-Aval, qui a présenté les objectifs et le programme de la visite. Il a ensuite présenté HAROPA – Ports de Paris, puis la plateforme portuaire et son contexte, ainsi que le projet d'extension du port de Limay-Porcheville. Les participants ont posé des questions à la suite de l'exposé.

La visite s'est effectuée à bord d'un bus qui a parcouru la plateforme portuaire (cf. parcours ci-après) pour permettre aux participants de découvrir les différentes activités présentes sur le port de Limay-Porcheville. Deux temps d'échanges ont ponctué la visite à l'occasion d'arrêts sur chacun des deux quais à usage partagé du port. Mariusz WIECEK et Pascale GROS-DUBOIS, responsable de la plateforme portuaire de Limay-Porcheville, ont commenté la visite. Deux représentants d'entreprise ont présenté leurs activités respectives aux participants.

Un dépliant du projet, un support d'échanges et une carte du parcours ont été distribués aux participants.

La visite a duré 2 heures.

Intervenants durant la visite

. HAROPA - Ports de Paris : Mariusz WIECEK, directeur de l'Agence Seine-Aval, Pascale GROS-DUBOIS, responsable de la plateforme portuaire de Limay-Porcheville.

. Thierry BURCEZ-LABBAYE, responsable du site TMF Operating

. Alexandre GODARD, directeur général adjoint de la société Alpa

Participants et thèmes abordés

. 12 participants, dont des habitants, des représentants

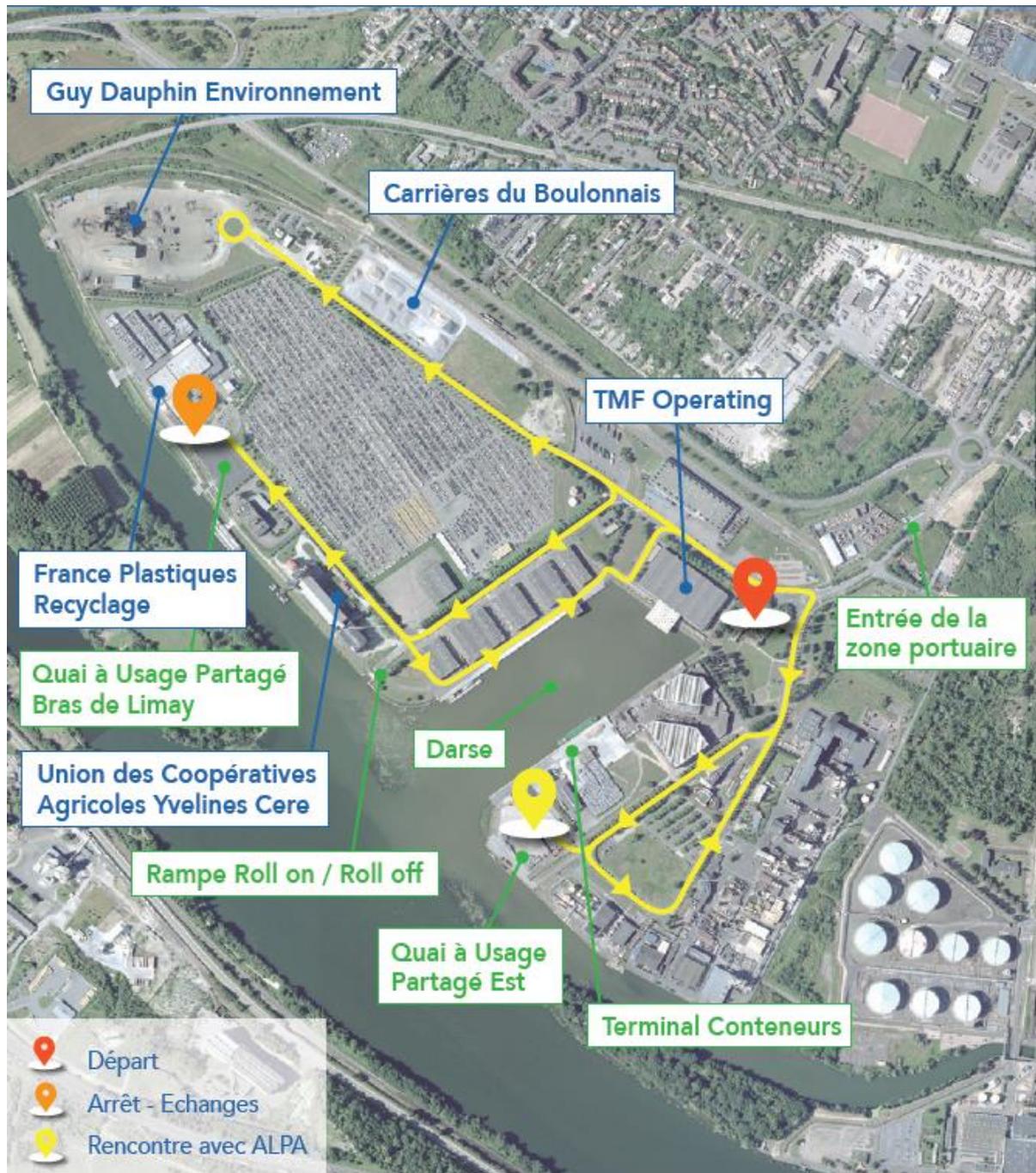
. 4 questions / interventions ont été posées par les participants

. 4 thèmes ont été abordés par les participants pendant la visite :

- Le trafic généré par le port, en nombre de bateaux et de camions quotidiens
- Le type d'activités qu'accueillera l'extension.
- Les possibilités d'étendre le port plutôt sur l'emprise de Citroën.
- La réglementation en matière de dangerosité des entreprises (PPRT, seuils Seveso)



Parcours de la visite



Fin de la visite à 17h



Compte rendu de l'atelier « Aménagements des interfaces ville-port »

Salle municipale de Limay

3 novembre 2016

En tribune :

- Mot d'accueil républicain par Eric ROULOT, maire de Limay
- Pour HAROPA - Ports de Paris:
 - Kris DANARADJOU, directeur adjoint de l'aménagement de HAROPA-Ports de Paris
 - Mariusz WIECEK, directeur de l'agence Seine-Aval et directeur du projet
 - Alexia GAUTIER, chef de projet

Début de la réunion à 19h40

24 participants

Déroulement de la réunion :

1. Ouverture de la réunion par Eric ROULOT, maire de Limay
2. Présentation du contexte du port de Limay-Porcheville actuel et des principes du projet par Mariusz WIECEK et Alexia GAUTIER, HAROPA – Ports de Paris
3. Echanges avec la salle
4. Présentation d'exemples d'aménagement de limites portuaires par Alexia GAUTIER, HAROPA – Ports de Paris
5. Travail en sous-groupes
6. Mise en commun et échanges
7. Clôture de la réunion et annonce des prochains rendez-vous



1. Ouverture

Eric ROULOT, maire de Limay souhaite la bienvenue aux participants et les remercie de leur présence. Il souligne que le devenir des habitations situées au nord du boulevard Pasteur est un sujet très important pour la ville de Limay et remercie les représentants de HAROPA – Ports de Paris d'organiser cet atelier de travail avec les habitants concernés par le devenir de leur quartier. Il souhaite une bonne séance de travail aux participants.

Après une présentation des intervenants de HAROPA - Ports de Paris, Claude CHARDONNET, C&S Conseils, animatrice de la réunion, accueille les participants et détaille le déroulement de la réunion.

2. Présentation du port actuel, des objectifs et des principes du projet

Diaporama en annexe.

Présentation du port de Limay-Porcheville

Mariusz WIECEK, directeur de l'Agence Seine-Aval de Ports de Paris, présente le port actuel. Il explique que cette plateforme portuaire multimodale permet aux entreprises d'utiliser à la fois la voie fluviale, la voie ferrée et la route. Il indique que HAROPA – Ports de Paris accorde beaucoup d'importance à l'aspect paysager de ses ports : à Limay, HAROPA – Ports de Paris réhabilite actuellement certains bâtiments anciens pour le confort des usagers et pour l'esthétique du port ; des aménagements paysagers ont également été réalisés dans l'enceinte du port et le long des berges.

Mariusz WIECEK détaille ensuite les différentes activités présentes sur le port actuel. Le recyclage et la valorisation des déchets y constituent une filière importante pour un territoire faisant partie du bassin de consommation francilien. Il mentionne Ferinox, SARP Industries, GDE ou encore France Plastiques Recyclage. Le secteur agroalimentaire est également implanté sur la plateforme portuaire de Limay-Porcheville, avec la présence d'un silo céréalier qui stocke des céréales arrivées par camion et sont ensuite acheminées vers le port de Rouen par la voie fluviale. Il souligne que l'industrie sidérurgique est présente sur le port actuel avec l'activité de TMF Operating mais aussi avec l'usage de la voie fluviale par des entreprises non implantées sur le port, comme la société Riva-Alpa.



Mariusz WIECEK précise les différents équipements portuaires : un bassin d'eau de 8 ha ; des quais publics ouverts aux entreprises qui souhaitent utiliser la voie d'eau pour leurs marchandises ; un terminal à conteneurs aujourd'hui utilisé par l'activité agroalimentaire portuaire et qui pourrait être utilisé par des activités futures de logistique.

Présentation des objectifs du projet

Mariusz WIECEK indique que les acteurs économiques déjà installés sur le site ou à la recherche de surface pour leurs activités logistiques et/ou liées au terminal à conteneurs sont en forte demande de foncier. Il souligne que ce type d'activités nécessite des parcelles de grande taille capables d'accueillir des entrepôts suffisamment spacieux pour permettre le stockage de marchandises en attente d'être reconditionnées dans des conteneurs. Il ajoute que les activités logistiques ont besoin de terrains connectés à la fois au fleuve, au rail et à la route pour pouvoir être compétitives.

Mariusz WIECEK souligne le fort taux d'occupation du port (96%). Si cette saturation ne permet plus d'accueillir d'activités supplémentaires, il explique que les infrastructures fluviales du port actuel sont capables d'absorber les besoins de développement identifiés par les acteurs économiques. Il ajoute que les capacités ferroviaires du port peuvent encore être développées grâce à la réalisation d'un nouveau raccordement au réseau ferré national à l'est du port.

Présentation des principes du projet.

Mariusz WIECEK présente les premiers principes du projet : une extension à l'ouest et au nord avec un regroupement des deux sites de l'entreprise Marlux au nord du boulevard Pasteur afin d'optimiser la surface disponible pour l'extension.

Alexia GAUTIER, responsable du projet d'extension du port de Limay, précise que ces deux emprises envisagées à l'ouest et au nord présentent des contraintes d'accessibilité et de desserte :

- Au nord, la RD 146 constitue une frontière et ne permet pas de desservir les emprises de ces terrains. La circulation pourrait être reportée sur le boulevard Pasteur. La RD 146 empêche également que les parcelles soient directement reliées aux infrastructures portuaires. Ces dernières devraient utiliser les voies de circulations publiques, et notamment le boulevard Pasteur, ce qui n'est pas envisageable.
- À l'ouest, les parcelles ne sont accessibles ni par la route, ni par le fleuve.



Alexia GAUTIER détaille ensuite les principes d'aménagement à l'ouest et au nord. À l'ouest, HAROPA – Ports de Paris envisage de créer un accès routier et une nouvelle infrastructure sur le fleuve afin d'étendre la façade fluviale du port.

Au nord, Ports de Paris projette de couper une partie de la RD 146 pour y accueillir les circulations internes portuaires et desservir les parcelles des terrains nord. Par ailleurs, la création d'un raccordement ferré à l'est du port permettrait aux trains d'accéder directement à la plateforme portuaire sans avoir à passer par la gare SNCF de Limay. Elle précise que les activités logistiques susceptibles de s'implanter sur ces parcelles seraient alors connectées aux infrastructures fluviales au sein du port, grâce à des routes et voies ferrées internes.

Alexia GAUTIER indique que HAROPA – Ports de Paris envisage également de créer une deuxième entrée à l'ouest de la future plateforme afin d'absorber l'ensemble des circulations liées à l'activité portuaire et de libérer le boulevard Pasteur qui n'accueillerait qu'un trafic routier de desserte et du transit local. Elle ajoute que le projet intégrerait la requalification du boulevard Pasteur en prenant en compte les usages des habitants. HAROPA – Ports de Paris propose de relier le boulevard Pasteur à la RD 146 et au nouveau barreau routier en cours de réalisation pour pallier la fermeture du passage à niveau de Limay. Un pôle de services, accessible aux salariés du port et aux riverains, serait situé aux abords de la gare et de la future entrée de ville et de la future entrée portuaire.

Alexia GAUTIER souligne que HAROPA – Ports de Paris sera attentif à la qualité de l'insertion du projet dans la ville, notamment dans les secteurs situés en limite portuaire afin de préserver le cadre de vie des riverains. Elle précise que la réflexion porte aussi sur la circulation dans le secteur et qu'une étude a été lancée sur ces aspects avec le Conseil départemental des Yvelines. Cette étude a permis d'estimer les trafics routiers à l'horizon 2025 et d'initier la réflexion sur les mesures à mettre en œuvre pour limiter l'impact de l'extension sur le fonctionnement du réseau routier local. Elle ajoute que le projet devra protéger et mettre en valeur les grands corridors de végétation naturelle et la biodiversité présente sur les berges du fleuve. Le maître d'ouvrage s'attachera également à maîtriser les nuisances sur le cadre de vie des riverains et à favoriser la multimodalité en permettant l'accès au fleuve et à la voie ferrée.

Alexia GAUTIER présente ensuite les principes d'aménagement autour du boulevard Pasteur que HAROPA – Ports de Paris a souhaité intégrer dans son projet d'extension afin d'assurer un fonctionnement de qualité pour ceux qui l'utiliseront. Les aménagements envisagés devront répondre aux usages existants tout en permettant de nouvelles pratiques, en toute sécurité. Elle souligne que la clôture du port, entièrement fermée pour des raisons de sécurité et de douane, longerait le boulevard Pasteur requalifié : ce dernier ne desservirait pas la zone portuaire mais



uniquement l'entreprise Marlux, le quartier d'habitation voisin, la gare et un espace dédié aux services. Elle précise que côté port, une bande de recul paysager sera réalisée entre la clôture et les activités. Les futures parcelles seraient desservies depuis l'intérieur par la nouvelle voie interne constituée de l'ancienne RD146 reliant les deux entrées du port. D'un point de vue paysager et environnemental, HAROPA – Ports de Paris propose d'aménager des respirations des trames écologiques et des perspectives visuelles depuis le boulevard Pasteur vers l'intérieur du port. Un accès piéton à la zone portuaire pourrait également être réalisé au niveau de la gare pour les salariés empruntant le train, afin de créer un lien entre le port et la ville à cet endroit.

3. Échanges avec la salle

Paul BANCE, habitant du quartier Pasteur souhaite connaître les horaires de travail des futures entreprises. Il demande qu'elles respectent la vie des habitants : pas d'activité entre 20h et 6h du matin en semaine et aucune activité le week-end. Il ajoute que des règles similaires existent ailleurs et fait remarquer que les carrières du Boulonnais travaillent le week-end à Limay.

Claude GALVAO, habitant et riverain indique être propriétaire au sud du boulevard Pasteur et avoir un projet immobilier qu'il va devoir abandonner. Il déplore que HAROPA – Ports de Paris élabore un projet sur des terrains qui ne lui appartiennent pas alors que les habitants ne peuvent mener leurs propres projets sur des terrains qui leur appartiennent.

Monsieur PETEJO, habitant du quartier Pasteur explique qu'il a acheté sa propriété située au sud du boulevard Pasteur il y a 25 ans, à une époque où on lui avait affirmé que l'extension du port ne dépasserait pas le périmètre initial. Il souhaite savoir pourquoi le périmètre s'arrête désormais au boulevard Pasteur. Il estime à ce sujet que l'information des propriétaires n'est pas bonne, car il n'a pas été mis au courant. Il ajoute qu'il avait un projet d'entreprise sur son terrain, désormais bloqué.

- **L'exploitation future de l'extension portuaire**

Mariusz WIECEK indique que HAROPA – Ports de Paris va travailler sur une charte d'exploitation qui fixera les règles de fonctionnement pour les entreprises qui s'installeront, notamment en termes d'horaires mais aussi en termes de nuisances, notamment sonores. Cette charte pourrait être élaborée en concertation avec les riverains pour favoriser une bonne cohabitation entre le port et les habitants. Il précise qu'aujourd'hui, très peu d'entreprises travaillent le week-end sur la plateforme portuaire de Limay-Porcheville. Il ajoute que les activités nécessitant un fonctionnement continu s'effectuent à l'intérieur de bâtiments et n'occasionnent



pas de nuisances pour les voisins.

- **L'évolution du périmètre de projet**

Mariusz WIECEK explique qu'en 2008, aucun projet concret d'extension n'était porté par HAROPA – Ports de Paris au sein d'une ZAD qui s'arrêtait au sud des habitations du quartier Pasteur. Depuis, HAROPA – Ports de Paris a élaboré un projet en étudiant plusieurs solutions, dont celle d'une extension dans ce périmètre de l'ancienne ZAD de 2008. **Mariusz WIECEK** souligne que ce scénario ne convient pas car la surface créée ne permet pas d'aménager des parcelles suffisamment grandes pour l'activité logistique. De plus, ces parcelles seraient coupées de la zone portuaire – donc coupées du fleuve et du rail –, aboutissant ainsi à la création d'une zone d'activités classique et non multimodale. Il précise que c'est pour cela que HAROPA – Ports de Paris propose de transformer une partie de la RD 146 en voirie portuaire afin de desservir l'extension depuis l'intérieur du port.

Kris DANARADJOU ajoute que le périmètre de projet proposé par HAROPA – Ports de Paris a été élaboré pour permettre de répondre aux besoins exprimés par les entreprises souhaitant implanter des activités logistiques : ces activités nécessitent des parcelles de superficie importante.

- **Les acquisitions foncières et l'information des riverains**

Kris DANARADJOU indique que HAROPA – Ports de Paris a entamé une démarche d'acquisitions à l'amiable auprès des propriétaires concernés par le périmètre du projet. Le maître d'ouvrage reçoit ainsi les propriétaires qui le souhaitent dans le cadre de rendez-vous individuels : notamment, HAROPA – Ports de Paris travaille avec les propriétaires qui souhaitent vendre pour trouver un accord sur la base d'une évaluation de leur bien.

Kris DANARADJOU précise que si le projet se poursuit, une enquête publique aura lieu en 2019 : à l'issue de celle-ci, l'Etat décidera si le projet peut être déclaré d'utilité publique. Une fois cette déclaration d'utilité obtenue, les propriétaires ne souhaitant toujours pas vendre à l'amiable pourront faire l'objet d'une expropriation : un juge sera alors chargé de fixer le prix d'achat du bien. Il précise que HAROPA – Ports de Paris ne recourra à l'expropriation qu'en dernière extrémité.

Mariusz WIECEK souligne que l'idée d'une extension du port existe depuis plusieurs années, même si aucun projet concret n'existait jusqu'à présent. Il indique que HAROPA – Ports de Paris vient aujourd'hui à la rencontre des habitants car un projet plus précis est proposé : il souligne que cette concertation n'est pas tardive, car il reste plusieurs années pour présenter le projet, discuter et trouver des solutions.

Mariusz WIECEK propose à M. PETEJO de le rencontrer personnellement pour évoquer sa situation.



Eric ROULOT dit comprendre des questions posées que les participants souhaitent savoir si la destination du foncier – projet d'entreprise, de logement – sera prise en considération dans l'évaluation du bien effectuée par HAROPA – Ports de Paris.

Monsieur PETEJO demande pourquoi ce n'est pas à la mairie de fixer le prix d'achat. Il s'inquiète du fait que HAROPA – Ports de Paris décide seul du prix.

- **Les acquisitions foncières**

Kris DANARADJOU indique que de nombreux paramètres sont à prendre en compte dans l'évaluation d'un bien. Il précise que dans la démarche amiable engagée par HAROPA – Ports de Paris, le maître d'ouvrage est un acquéreur comme un autre et propose un prix conforme aux prix pratiqués sur le marché immobilier.

Madame Foucault, habitante du quartier Pasteur demande pourquoi les habitations du nord du boulevard Pasteur n'ont pas été intégrées au projet. Elle estime que certains propriétaires situés dans ce triangle aimeraient vendre leur bien et se retrouveront enclavés entre le port d'un côté et Marlux de l'autre.

Nighat MUNIR, habitante du quartier Pasteur souhaite savoir si HAROPA – Ports de Paris a demandé l'avis des habitants du triangle nord avant d'élaborer son projet. Elle considère que lorsque les entreprises se seront installées à proximité des maisons, aucun habitant ne voudra rester dans le quartier. Elle estime que ces habitants seront bloqués dans leur quartier, car personne ne voudra acheter une habitation située aussi près de l'activité du port.

- **L'inclusion du triangle nord dans le périmètre de projet**

Mariusz WIECEK explique que HAROPA – Ports de Paris souhaite épargner le maximum d'habitations et ne cherche pas à s'étendre davantage que ce qui est nécessaire : le triangle nord n'est donc pas concerné par le projet d'extension. Il ajoute que l'atelier de ce soir a pour objectif de travailler ensemble pour que les habitants de ce triangle continuent de vivre dans leur quartier dans des conditions au moins équivalentes à celles d'aujourd'hui. Il souligne que plusieurs éléments du projet vont dans ce sens : le regroupement de Marlux pour éviter le va-et-vient des camions de part et d'autre du boulevard Pasteur, le réaménagement du boulevard Pasteur.

Mariusz WIECEK explique que les propriétaires du triangle nord sont libres de partir ou non du quartier. HAROPA – Ports de Paris propose de travailler avec les habitants pour préserver le quartier. Il invite ceux qui le souhaitent à visiter le port de Limay-Porcheville.



4. Présentation des principes d'interfaces ville-port

Diaporama en annexe.

Alexia GAUTIER présente les principes d'interfaces ville-port sur la base d'un plan du quartier faisant notamment figurer l'extension portuaire, le quartier gare, le pôle de services, la requalification du boulevard Pasteur, la clôture de la zone portuaire et la bande de recul paysagère envisagée dans l'enceinte portuaire. Elle présente ensuite des coupes du boulevard Pasteur et de ses abords : la première décrit la situation existante : un boulevard Pasteur large de 12,30 m, avec des habitations de part et d'autre. La coupe suivante interroge les usages possibles – stationner, se promener, circuler... – sur le boulevard Pasteur que HAROPA – Ports de Paris propose d'élargir à 18 m pour accueillir davantage d'usages qu'aujourd'hui, pour le confort et la sécurité des riverains. **Alexia GAUTIER** précise que HAROPA – Ports de Paris est à l'écoute des participants pour définir ces usages sur le futur boulevard Pasteur. Côté port, le maître d'ouvrage propose de réaliser une bande de recul paysagère entre la limite portuaire et les nouvelles activités, afin de rendre la façade portuaire plus qualitative pour les habitants. Par ces aménagements, HAROPA – Ports de Paris souhaite assurer la continuité des circulations douces (piétons, cyclistes) et des trames écologiques.

Alexia GAUTIER présente ensuite une proposition d'aménagement du boulevard Pasteur qui prendrait en compte les usages existants et futurs : côté ville, des trottoirs élargis et sécurisés, des pistes cyclables, des stationnements ; côté port, une bande de recul paysagère, une voie d'accès secours. Elle ajoute que les aménagements proposés pourraient se coupler avec des mesures réglementaires pour limiter la vitesse et le gabarit des véhicules circulant sur le boulevard Pasteur.

Elle présente plusieurs exemples d'aménagements de limite ville-port réalisés sur d'autres plateformes portuaires gérées par HAROPA – Ports de Paris : promenades piétonnes, pistes cyclables, bande de recul paysagère...



5. Travail en sous-groupe

Trois sous-groupes sont constitués :

Groupe 1 :

- Mme FOUCAULT, habitante (rapporteur)
- Paul BANCE, habitant
- Jean BANCE, habitant
- Nighat MUNIR, habitante
- Farhat AHMED, habitante

Groupe 2 :

- Denis GHADIMI, représentant de Marlux (rapporteur)
- M. LEROYER, direction des services techniques de la ville de Limay
- Stéphane MOISE, direction des services techniques de la ville de Limay
- Nicole BOCK, adjointe au maire de Limay
- Elizabeth ROJAT-LEFEVRE, directrice du CAUE des Yvelines
- Arafla FERIAH, habitant

Groupe 3 :

- Henry BLANC, habitant (rapporteur)
- Mme BLANC, habitante
- M. GONCALVES, habitant
- Mme GONCALVES, habitante
- Catherine COIGNARD, habitante
- M. PETEJO, habitant
- Mme PETEJO, habitante



Mise en commun du travail en sous-groupes

LE BOULEVARD PASTEUR AUJOURD'HUI		
Dans votre vie quotidienne, à quels besoins répond-il ? (vos usages du boulevard Pasteur et de son environnement : gare, ville, parc... ?)		
<p>Groupe 1</p> <p>Aujourd'hui, la situation est difficile avec la fermeture du passage à niveau. Le quartier est isolé : les habitants ont moins le sentiment de faire partie de Limay. Il y a pas mal de circulation sur le boulevard Pasteur aujourd'hui.</p>	<p>Groupe 2</p> <p>La réalisation récente de l'accès gare pour les salariés du port est une bonne chose. Il y a aujourd'hui pas mal de camions liés à l'activité de Marlux (50 à 70 camions quotidiens). Le garage implanté sur le boulevard est parfois utilisé par les riverains. Les commerces sont encore accessibles à pied pour les salariés, mais il est embêtant de devoir faire le tour pour se rendre dans un restaurant. Il y a un problème de sécurité sur le boulevard actuel : les voitures vont trop vite parfois, les camions-bennes aussi. Il y a la peur de l'accident pour les piétons.</p>	<p>Groupe 3</p> <p>La rue est assez bruyante, en raison des quelques entreprises présentes, comme la société de transports. Le paysage est assez monotone dans le quartier. Les rues du quartier ne sont pas propres. Les bacs à fleurs présents le long du boulevard Pasteur gênent l'entrée et la sortie des véhicules dans les propriétés.</p>
LE BOULEVARD PASTEUR DEMAIN		
1) Quelles améliorations apporter au boulevard et à ses abords (sécurité des riverains, déplacements, végétation, îlot avec le quartier Gare, etc.) ? 2) Demain, quelles devraient être selon vous les principales qualités du boulevard Pasteur ?		
<p>Groupe 1</p> <p>1) Il faut prendre toutes les mesures possibles pour empêcher les nuisances comme le bruit, les poussières, la pollution. Il faut de la végétation : les arbres à planter doivent être déjà hauts, car les habitants ne veulent pas attendre que les arbres poussent pour ne plus voir les entreprises. Côté port, une clôture végétalisée pourrait être réalisée pour contribuer à un cadre de vie agréable pour tous, riverains comme salariés du port.</p> <p>2) Il faut maîtriser la circulation, en limitant voire en annulant la circulation des camions sur le boulevard Pasteur. Les faire passer par la zone industrielle ?</p>	<p>Groupe 2</p> <p>1) Il faut prévoir des mesures pour éviter que les habitants subissent le bruit (à aux entreprises, s'il y en a). Les camions de Marlux pourraient passer par le port via la nouvelle entrée pour éviter de circuler sur le boulevard Pasteur.</p> <p>2) Il faut des séparations précises entre les voitures, les vélos, les piétons. Il faut prendre en compte le passage des bus pour sécuriser la circulation. Il est très important de prendre des mesures pour faire ralentir les gens sur le boulevard.</p>	<p>Groupe 3</p> <p>1) Amener de la végétation dans le quartier contribuerait à créer un beau paysage : de grands arbres pourraient être plantés à l'intérieur du port à cet effet, juste derrière la clôture. Des pistes pour les vélos et les piétons sont souhaitables. Il faut un meilleur accès vers le centre-ville. Quelques stationnements supplémentaires sont nécessaires, mais pas devant les portails des habitations, pour ne pas bloquer l'entrée et la sortie des véhicules.</p> <p>2) Bangir la route et les trottoirs permettrait d'améliorer les conditions de circulation pour les voitures et les piétons. Il faut refaire les bacs à fleurs. Il faut limiter la vitesse des véhicules, mais sans installer de réhausseur. Les pistes cyclables adjacentes au boulevard pourraient être réalisées côté port. Les trottoirs devraient être plus larges côté habitations.</p>
LE QUARTIER PASTEUR DEMAIN		
Selon vous, à quelles conditions l'aménagement du quartier de la gare et du pôle de services en projet peut-il contribuer à la vitalité et à la qualité du quartier dans son ensemble ? Quels îlots imaginez-vous entre le quartier et la zone portuaire ?		
<p>Groupe 1</p> <p>Le pôle de services pourrait être utile aux riverains en accueillant une boulangerie, un restaurant, une salle de sport, une aire de jeux.</p>	<p>Groupe 2</p> <p>Le pôle de services pourrait accueillir un ou deux hôtels, un restaurant, une aire de jeux pour les enfants, une crèche.</p>	<p>Groupe 3</p> <p>La réalisation d'une aire de jeux serait profitable aux enfants du quartier.</p>



Réactions de HAROPA – Ports de Paris

Mariusz WIECEK remercie les participants et indique que leurs suggestions seront analysées et étudiées par HAROPA – Ports de Paris ; il ajoute que le maître d'ouvrage reviendra vers les habitants pour poursuivre la discussion autour de ces propositions.

- **La circulation**

Mariusz WIECEK souligne que la circulation liée à l'activité portuaire ne s'effectuerait pas sur le boulevard Pasteur : elle serait entièrement absorbée à l'intérieur du port grâce à la nouvelle entrée projetée à l'ouest. Il ajoute que le boulevard Pasteur accueillera une desserte locale et un transit est-ouest : en la matière, l'objectif de HAROPA – Ports de Paris est ralentir la circulation le plus possible pour que le trafic soit acceptable pour les habitants. A titre d'illustration, il indique que le boulevard Pasteur ne serait pas trop agrandi afin de ne pas inciter les conducteurs à rouler vite.

Alexia GAUTIER rappelle les trois axes d'actions envisagées pour maîtriser les nuisances liées à la circulation :

- 1- La création d'une nouvelle entrée pour absorber la circulation portuaire.
- 2- La réflexion en cours sur les moyens de ralentir et limiter la circulation sur le boulevard Pasteur ; à ce sujet, **Alexia GAUTIER** remercie les participants pour leurs suggestions.
- 3- La réflexion plus globale à mener sur le réseau routier de l'ensemble du secteur avec les collectivités concernées (Conseil départemental des Yvelines, ville de Limay, GPSEO).

- **Les nuisances liées aux activités portuaires**

Mariusz WIECEK explique que l'extension portuaire projetée doit accueillir des activités logistiques : celles-ci nécessitent des bâtiments à l'intérieur desquels s'effectuent les opérations. Ce faisant, les nuisances – bruit, émissions de poussière... – ne seraient pas perceptibles par les habitants, puisqu'elles se limiteraient à l'intérieur des entrepôts.

Kris DANARADJOU relève que les participants souhaitent des aménagements qui limitent les nuisances visuelles, notamment au moyen de murs végétaux.

- **Le pôle de services**

Mariusz WIECEK précise que HAROPA – Ports de Paris propose de mettre du foncier pour créer un pôle de services à l'extérieur de la zone portuaire. Il souligne que ce pôle pourrait accueillir des services à la fois utiles aux salariés du port et ouverts à tous les riverains.

Kris DANARADJOU confirme le souhait du maître d'ouvrage que le pôle de services profite aussi bien aux salariés qu'aux habitants. Il ajoute que ces services devront



être utiles à la fois aux entreprises et aux riverains pour pouvoir s'implanter sur le pôle de services.

- **Le traitement paysager de l'interface ville-port**

Alexia GAUTIER note l'importance accordée par les participants à un traitement paysager de qualité de la limite entre le port et la ville. Elle indique que HAROPA – Ports de Paris propose de mettre en place une clôture transparente qui s'ouvre sur une bande de recul paysagère plantée et qui aménage des points de vue sur l'activité portuaire.

Kris DANARADJOU observe que les participants souhaitent un aménagement qui permette d'améliorer la perception paysagère du boulevard Pasteur.

Eric ROULOT indique à titre d'information que le tunnel passant sous la voie ferrée devrait être fini le week-end du 11 novembre et que le barreau routier entier sera achevé pour mai-juin 2017. Il précise que cette nouvelle liaison reliera le quartier Pasteur au centre-ville.

Eric ROULOT revient ensuite sur le pôle de services, rappelant que la ville de Limay a souhaité la création de ce pôle à proximité du port, en complémentarité avec le projet porté par la municipalité à proximité du rond-point de la Marmite. Il souligne que les trois zones d'activités présentes sur le territoire de la commune – port de Limay-Porcheville, ZI de Limay-Porcheville et zone d'activités des Hauts-Reposoirs – ne disposent pas de services qui puissent profiter aux entreprises comme aux habitants. Il souhaite que les deux projets de pôle de services en cours soient complémentaires.

M. PETEJO estime que le projet est bien conçu, mais il le juge scandaleux au regard de son impact sur les habitants du quartier Pasteur.

5. Clôture de la réunion

Claude CHARDONNET relève les points suivants :

- Des demandes sur la préservation et l'amélioration des conditions de circulation, sur le boulevard Pasteur et dans le secteur ;
- Le souhait d'une limitation des nuisances : maîtrise de la circulation dans le quartier Pasteur, réduction du bruit et de la pollution ;
- La volonté d'amener de la végétation dans le quartier – arbres de hautes tiges, aménagements paysagers – pour créer un cadre de vie plus « vert » qu'il ne l'est aujourd'hui ;



- Le souhait qu'en cas de poursuite du projet, la mise en œuvre rapide des mesures esquissées pendant cet atelier ;
- Des suggestions en matière de services : hôtellerie, restauration, aire de jeux, crèche...

Mariusz WIECEK propose d'organiser une nouvelle visite du port actuel si des participants le souhaitent.

Kris DANARADJOU remercie les participants pour la richesse de leurs propositions. Il indique que HAROPA – Ports de Paris a décidé de prolonger la concertation et annonce les prochaines étapes de la concertation : une réunion publique le 23 novembre 2016 ; une réunion de clôture le 6 décembre 2016.

Clôture de la réunion à 21h55



Compte rendu de la réunion publique du 23 novembre 2016

Salle municipale de Limay

En tribune :

- Mot d'accueil républicain par Eric ROULOT, maire de Limay
- Pour HAROPA - Ports de Paris:
 - Kris DANARADJOU, directeur adjoint de l'aménagement de HAROPA-Ports de Paris
 - Mariusz WIECEK, directeur de l'agence Seine-Aval et directeur du projet
 - Alexia GAUTIER, chef de projet

Début de la réunion à 19h30

55 participants

Déroulement de la réunion :

1. Ouverture de la réunion par Eric ROULOT, maire de Limay
2. Présentation des enjeux du projet lors des précédentes réunions par Kris DANARADJOU, Mariusz WIECEK et Alexia GAUTIER, HAROPA – Ports de Paris
3. Echanges avec la salle sur les questions qui restent en suspens
4. Présentation des principales conséquences d'aménagement du projet retenus lors des précédentes réunions par Alexia GAUTIER, HAROPA – Ports de Paris
5. Clôture de la réunion et annonce du prochain rendez-vous



1. Ouverture

Eric ROULOT, maire de Limay rappelle les différentes réunions publiques qui ont déjà eu lieu. Il annonce le déroulement de la soirée et indique qu'une réunion de restitution aura lieu le 6 décembre à 19h30 dans la salle municipal de Limay.

Kris DANARADJOU, directeur adjoint de l'aménagement de HAROPA – Ports de Paris, présente les intervenants. Il précise qu'initialement la réunion présente devait être la réunion de restitution finale de la concertation mais que compte tenu de la participation lors des différentes réunions, HAROPA - Ports de Paris a souhaité prolonger ce moment de dialogue avec le territoire avec une réunion d'échange supplémentaire afin d'approfondir les enjeux essentiels du projet.

Claude CHARDONNET, C&S Conseils, animatrice de la réunion, accueille les participants et détaille le déroulement de la réunion.

2. Présentation de la première séquence : le projet

Diaporama en annexe.

Présentation des besoins économiques qui fondent le projet

Mariusz WIECEK, directeur de l'Agence Seine-Aval, présente les principaux éléments du contexte du projet. La plateforme portuaire de Limay-Porcheville a un positionnement stratégique phare dans l'ouest francilien : il s'agit de la troisième plateforme multimodale (voies fluviales, routières et ferrées) au sein d'un réseau de 70 ports en Ile-de-France gérés par HAROPA – Ports de Paris. Celle-ci accueille 26 entreprises, soit un millier d'emploi, essentiellement autour de 3 activités : l'export, l'import et la filière de revalorisation.

Mariusz WIECEK souligne la saturation actuelle du port de Limay-Porcheville. Il explique qu'une grande partie des entreprises implantées sur le port ont émis le souhait de développer leurs activités logistiques. Il rappelle que l'Ile-de-France est une zone importante de consommation desservie par des conteneurs transportés par voie routière depuis les grands ports du Benelux, du Havre et de Rouen. Il souligne que ces axes routiers sont saturés alors que les capacités de transport sur la Seine sont sous-exploitées.

Mariusz WIECEK précise que l'extension accueillerait des activités de préparation des produits pour la distribution locale via la logistique fluviale ou ferroviaire. Il rappelle



que de telles activités nécessitent une surface foncière importante pour accueillir des entrepôts, des zones de manœuvre des véhicules et un aménagement paysager pour séparer la plateforme des habitations voisines.

Mariusz WIECEK indique que HAROPA – Ports de Paris a demandé l'extension du périmètre de la Zone d'aménagement différé (ZAD) début 2016. Il s'agit d'une part de rendre opérationnelle la zone côté ouest du port avec une parcelle d'ores et déjà possédée par Ports de Paris et soumise à des contraintes dans le cadre du Plan de prévention du risque d'inondation (PPRI). Il s'agit d'autre part de s'étendre au nord pour faire coïncider le périmètre de la ZAD avec celui de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Seine Aval. Une extension sur des terrains à l'est, du côté de la centrale thermique d'EDF n'est pas envisagée aujourd'hui car la direction générale d'EDF n'a pas encore défini sa stratégie nationale sur la répartition des centrales de nouvelle génération pour répondre aux besoins énergétiques. Il souligne que libérer ces terrains et les remettre en état nécessiterait de toute façon une dizaine d'années : cette temporalité ne permettrait pas de répondre aux besoins exprimés dès aujourd'hui par les entreprises du territoire.

Présentation de l'évolution du projet au nord de la plateforme actuelle

Alexia GAUTIER, chef de projet présente les réflexions menées autour du périmètre de l'extension envisagée pour répondre aux besoins formulés par les acteurs économiques. Différents scénarios ont été étudiés par HAROPA – Ports de Paris en parallèle des études techniques préliminaires et de faisabilité qui sont encore en cours.

Le 1^{er} scénario

Alexia GAUTIER explique que ce scénario correspond au périmètre de la ZAD de 2008. Il propose de regrouper l'ensemble de la société Marlux sur la partie nord, ce qui permet de proposer une surface commercialisable de 10ha. Elle indique que cette surface est inférieure aux besoins exprimés par les acteurs économiques et ne permet pas d'accueillir les activités logistiques et la distance nécessaire pour limiter les nuisances pour les riverains. La coupure et le réaménagement de la RD146 ne seraient pas proposés -car cela n'est pas économiquement justifiable pour une surface de seulement 10ha- ce qui pourrait engendrer des problèmes de circulation et de sécurité sur le boulevard Pasteur. Elle ajoute que les 2 parcelles créées ne pourraient pas être directement connectées aux infrastructures fluviales et ferrées. Ce scénario n'a donc pas été retenu par HAROPA – Ports de Paris.



Le 2ème scénario

Alexia GAUTIER détaille le scénario proposé par HAROPA – Ports de Paris à la concertation. Il permet de libérer une surface commercialisable de 20ha, ce qui correspond aux besoins exprimés et à une profondeur de parcelles qui permette les activités logistiques et les distances de recul et de protection nécessaires vis-à-vis de la ville et des riverains. Ce scénario intègre la coupure de la RD146 pour en faire une voie intérieure au port tout en créant une nouvelle entrée portuaire ; cet aménagement permettrait ainsi de desservir directement les terrains nord, d'internaliser l'ensemble des circulations portuaires et de créer une plateforme continue et sécurisée. La requalification du boulevard Pasteur, libéré des trafics portuaires, donnerait la possibilité d'élargir ce dernier, de maîtriser les nuisances, de créer une liaison de ville et d'implanter un pôle de services. Ce 2ème scénario correspond à un équilibre économique et social tout en restant économe en foncier. Il répond aux besoins exprimés en réalisant des interfaces de qualité pour les riverains.

Le 3ème scénario

Alexia GAUTIER résume les caractéristiques du 3ème scénario : ce scénario correspond à une surface commercialisable de 21ha sur les Loings-de-Boire et une parcelle de presque 3ha située entre le Bd Pasteur et la voie ferrée. Cette parcelle (triangle Nord) située en dehors du port, ne serait pas connectée directement aux infrastructures fluviales et ferrées, comme dans le 1er scénario. Cette solution n'a pas été retenue car sa surface surpassait les besoins actuels et ne correspondait à l'objectif de connexion portuaire.

Rappel de la procédure des acquisitions foncières sur l'ensemble des secteurs Nord

Kris DANARADJOU explique que les acquisitions foncières concernent 70 à 80 parcelles. Il précise que HAROPA – Ports de Paris se tient à la disposition de l'ensemble des propriétaires concernés par le rachat de leur bien. Il ajoute qu'une permanence a été mise en place le samedi et le mercredi au port de Limay-Porcheville. Une quarantaine de dossiers ont été ouverts et sont en attente d'une proposition de la part de HAROPA – Ports de Paris. Il précise que le prix de rachat proposé est établi sur la base d'une visite du bien, confortée par l'expertise de la valeur des terrains et des maisons dans le secteur.

Kris DANARADJOU précise que quelques accords de vente ont déjà été conclus. Il rappelle que la procédure est encadrée : l'évaluation se fait au prix du marché immobilier, car en tant que gestionnaire d'argent public HAROPA - Ports de Paris ne



peut pas racheter des biens à un prix supérieur à ce prix du marché. Les propositions de rachat font l'objet d'un contrôle interne par le Conseil d'administration de HAROPA – Ports de Paris et d'un contrôle externe sous la tutelle du ministère des Finances, à travers le service France Domaines. Pour faciliter cette procédure d'acquisitions HAROPA - Ports de Paris souhaite signer une convention avec l'Établissement public foncier d'Ile-de-France (EPFIF) pour se faire assister dans les démarches et répondre au mieux aux attentes tout en poursuivant les rendez-vous individuels.

Kris DANARADJOU rappelle brièvement le calendrier du projet en cas de poursuite : l'enquête publique est envisagée pour 2019. L'installation des nouvelles entreprises est prévue pour 2022. Si cela est nécessaire, les démarches d'expropriation seront déclenchées par un juge de l'expropriation après l'obtention de la Déclaration d'utilité publique (DUP). Il rappelle que HAROPA - Ports de Paris privilégie les acquisitions à l'amiable avant le commencement des travaux en 2021.

3. Échanges avec la salle

Cécile DUMOULIN, conseillère départementale des Yvelines, remercie HAROPA – Ports de Paris d'organiser cette réunion de concertation supplémentaire. Elle rappelle que le Conseil départemental est favorable au projet d'extension du port de Limay-Porcheville qui est une source d'emplois et qui favorise le développement du transport fluvial et de l'axe Seine. Elle appelle à la vigilance quant aux entreprises de la filière recyclage qui ont pu par le passé être source de pollutions préjudiciables pour les riverains. Elle souligne que le projet soulève une forte opposition de la part d'un certain nombre de propriétaires qui sont concernés par la zone d'expropriation et espère que le préjudice fait à ces propriétaires, parfois de longue date, sera pris en compte dans les propositions de prix de rachat faites par HAROPA – Ports de Paris. Elle fait part de l'inquiétude des propriétaires au nord du boulevard Pasteur à propos de la dévaluation de leurs biens. Conformément au scénario 3 présenté, elle indique que certains de ces propriétaires seraient intéressés pour vendre leur bien au port. **Cécile DUMOULIN** espère également que le pôle de services prévu dans le projet sera réalisé en concertation avec les habitants et dans leur intérêt. Enfin, elle s'inquiète d'un report de trafic important, de plus de 6 000 véhicules par jour sur la RD146, selon les études de circulation menées par Ports de Paris en concertation avec le Conseil départemental. Ce report de trafic nécessiterait un aménagement important du rond-point de la Marmite. Elle souhaite savoir si le scénario 3 peut être reconsidéré avec la possibilité d'inclure le boulevard Pasteur dans le port ou de créer un barreau routier.



- **Le type d'activité sur la future zone d'extension et la filière de revalorisation**

Mariusz WIECEK précise que les activités de revalorisation nécessitent le contact direct avec les voies fluviales pour effectuer le transbordement entre les bateaux et l'endroit où les matières sont stockées, triées et éventuellement revalorisées. L'implantation de ce genre d'activités n'est pas envisagée dans la partie nord du port. Ces activités qui peuvent susciter des nuisances (bruit, poussières) sont donc concentrées loin des habitations. Sur la future zone d'extension, ce sont des bâtiments destinés à des activités logistiques qui seront construits.

- **Les acquisitions foncières**

Kris DANARADJOU précise que HAROPA – Ports de Paris reste très attentif aux préoccupations exprimées par les propriétaires. Les prix de rachat seront évalués au juste prix après la visite des biens et la rencontre avec les propriétaires concernés afin de tenir compte de la situation des personnes pour acquérir leurs biens en temps voulu. Les rendez-vous individuels avec chaque propriétaire pourront se poursuivre au-delà de la concertation si nécessaire.

- **Les habitations situées en partienord du boulevard Pasteur**

Kris DANARADJOU explique que le triangle au nord du boulevard Pasteur n'est pas dans le périmètre du projet : HAROPA – Ports de Paris ne souhaite donc pas racheter ces biens. Il souligne que l'aménagement du boulevard Pasteur et de ses abords a pour objectif de concilier la future extension du port avec la préservation de la qualité d'habitat de ce territoire.

Christian NAVARRO, retraité et habitant du boulevard Pasteur, s'inquiète du futur des riverains du triangle nord du boulevard Pasteur. Il condamne le langage « mafieux » des responsables de Ports de Paris cité sous la forme d'un dilemme imposé aux riverains : partir ou rester.

- **Le devenir du triangle et la cohabitation avec les activités industrielles**

Mariusz WIECEK confirme que HAROPA – Ports de Paris a bien l'intention de préserver le triangle nord. Il souligne qu'il ne s'agit pas de chasser les riverains mais de prévoir un aménagement du boulevard Pasteur qui permette un confort similaire à celui d'aujourd'hui. Il cite l'atelier de concertation mené avec les riverains qui a permis d'entamer le dialogue sur les aménagements autour du boulevard Pasteur.



- **Les travaux de requalification du boulevard Pasteur**

Mariusz WIECEK précise que les travaux de requalification du boulevard Pasteur n'isolent pas le quartier de la gare du reste de la ville. Il rappelle que la voie ferrée ne constitue pas une barrière visuelle. Il ajoute que des passages piétons permettent de traverser sous la gare et qu'une future connexion routière sera possible avec le centre-ville grâce au barreau routier en cours de construction par SNCF Réseau, dans le cadre de la fermeture du passage à niveau.

Eric ROULOT, maire de Limay, s'exprime sur le mal-vivre ressenti par les riverains du triangle nord du boulevard Pasteur, territoire compris dans la ZAD mais pas dans le périmètre d'extension projetée. Si le scénario 2 est maintenu, il souhaite que la situation juridique du triangle nord soit clarifiée : selon lui, soit Ports de Paris rachète la totalité des biens de la ZAD pour coïncider avec la ZAC portuaire, soit Ports de Paris arrête la ZAC au boulevard Pasteur et revoit le périmètre de la ZAD et de l'OIN. Il indique qu'aujourd'hui les riverains du triangle nord se voient refuser des déclarations de travaux ou des permis de construire et d'extensions car ils sont dans la ZAD. **Eric ROULOT** souligne que ces habitants ne peuvent pas vendre leur bien au port car ils ne sont pas dans la ZAC tout en étant traités de manière spécifique. Aussi il rappelle la crainte de ces riverains du triangle nord quant à la dévaluation de leur bien. Il souhaite savoir si HAROPA – Ports de Paris ne pourrait pas créer un fond de garantie qui compenserait la différence entre le prix de vente et le prix déterminé par le service des Domaines au 1^{er} janvier 2017.

André DEPORTEER, propriétaire, estime que la trentaine de pavillons du triangle nord enserrée entre la ligne de chemin de fer et le futur aménagement du boulevard Pasteur ne vivra pas dans un cadre agréable. Il souligne que le report de trafic sera d'autant plus important que le rond-point de la Marmite sur la RD146 est déjà saturé. Il s'inquiète également de l'augmentation des nuisances actuelles (bruit, odeurs) de la part de GDE et d'autres entreprises et mentionne la fuite de gaz survenue devant le port récemment. Comme le maire de Limay, il souhaite que la situation du triangle nord soit clarifiée : soit le triangle nord est sorti de la ZAD, soit il est racheté en totalité. Estimant que HAROPA – Ports de Paris a besoin de terrains en bordure de Seine, il revient sur l'opportunité d'un déménagement de l'usine Citroën qui ne fait pas usage de sa situation en bordure de Seine. Il propose également d'aménager dans un premier temps les terrains déjà vides. Il considère que sur le long terme les terrains d'EDF et ceux du triangle Nord seront rachetés par le port.



- **Les nuisances dues à l'activité industrielle**

Mariusz WIECEK revient sur l'alerte d'une odeur de gaz à l'entrée du port la semaine passée. Celle-ci n'a pas eu lieu dans l'enceinte du port et ne concerne la zone du projet. Il dément les rumeurs de fuites de gaz récentes et indique qu'une enquête et des analyses d'air sont en cours.

Au sujet des nuisances dues à l'activité de GDE, il mentionne les efforts faits en accord avec la préfecture, la Direction régional et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie (DRIEE) et Ports de Paris. Il constate le changement de comportement de l'entreprise et l'absence de plaintes depuis 2 ans.

- **L'implantation de Citroën**

Mariusz WIECEK indique que Ports de Paris a passé une convention d'occupation avec Citroën qui s'étend jusqu'en 2024. Cette entreprise est installée depuis de nombreuses années à cet emplacement et elle emploie plus d'une centaine de personnes, dont la plupart habitent Limay. Il accorde que cette possibilité de déménagement de Citroën est à l'étude même si déplacer cette entreprise n'est pas simple ni sans conséquences. Cependant il convient que cette zone assez proche de la voie d'eau intéresse Ports de Paris pour l'extension de l'activité de vrac et pour ne pas voir ces activités de transbordement s'étendre plus loin, notamment sur les secteurs d'extension nord du port.

- **La situation juridique du triangle au nord du boulevard Pasteur**

Kris DANARADJOU rappelle que la ZAD est un périmètre de veille foncière. Cela signifie que les propriétaires qui sont dans le triangle nord peuvent vendre mais qu'ils doivent simplement effectuer une déclaration d'intention d'aliéner (DIA) qui sera transmise à HAROPA – Ports de Paris. Toutefois, ce dernier ne se portera pas acquéreur, étant donné que le projet ne concerne pas cette zone. Il souligne que cette procédure permet au Port de maintenir une information transparente.

Kris DANARADJOU ajoute que le périmètre de la ZAD ne sera plus utile à HAROPA – Ports de Paris une fois la DUP prononcée. Il rappelle qu'il est tout à fait classique de définir un périmètre d'étude plus grand – la ZAD – que le périmètre du projet qui est défini dans un second temps. Sur la temporalité de cette clarification juridique du triangle nord, HAROPA – Ports de Paris s'engage à mener une réflexion et à revenir vers les habitants.

Fabienne PITRE, propriétaire dans le triangle nord, estime que les propriétaires de



cette zone ne trouveront pas d'acquéreur s'ils veulent vendre leur bien. Elle souhaite savoir si Ports de Paris peut s'engager par écrit à ne pas racheter les terrains du triangle nord dans les 50 ans à venir. Elle s'inquiète d'un éventuel futur projet qui nécessiterait, cette fois, l'expropriation du triangle nord.

- **La question d'une extension du port au-delà du boulevard Pasteur après 2016**

Kris DANARADJOU indique qu'à l'heure actuelle HAROPA – Ports de Paris n'a aucun intérêt à racheter le triangle nord. Au contraire, le maître d'ouvrage souhaite donner de la lisibilité au territoire en instituant le boulevard Pasteur comme une limite physique au port. Par ailleurs, il souligne que la ZAD sera caduque une fois la DUP prononcée et que HAROPA – Ports de Paris n'aura aucun moyen d'acquérir des terrains supplémentaires sinon à l'amiable.

François MAILLARD, conseiller municipal, constate que les habitants du triangle nord sont doublement pénalisés parce que leurs terrains ou maisons ne seront pas rachetés tout en subissant une dévaluation. Il revient sur les nuisances qui vont être provoquées par le transfert de la RD146 sur le boulevard Pasteur, et dont les études montrent qu'il y aura environ 5 000 camions qui passeront par jour. Il explique que ces nuisances (bruit, pollution) vont impacter toute la zone du quartier de la gare. Cet aménagement aura aussi des conséquences sur le rond-point de la Marmite qui est sujet à des encombrements matins et soirs. Il estime que le choix de ce second scénario impactera tout Limay. Il critique le manque d'approfondissement dans les négociations avec EDF au sujet de terrains qui ne sont plus utilisés depuis déjà 40 ans. Il souhaite savoir à qui s'adressera le pôle de services prévu par le projet.

- **Les possibilités d'acquisition de parcelles EDF**

Mariusz WIECEK indique que Ports de Paris reste vigilant sur l'évolution de cette emprise EDF. Initialement la centrale devait être fermée en 2023, aujourd'hui elle doit l'être en 2017-2018. Il ajoute que le fait que ces terrains soient en friche n'a aucun impact sur leur disponibilité. C'est EDF au niveau national qui décide de comment pouvoir assurer l'alimentation électrique du territoire. HAROPA – Ports de Paris reste en contact avec EDF et attend la fin des réflexions de la direction générale pour envisager l'exploitation de ces terrains.

Eric ROULOT indique qu'il a rencontré les représentants du personnel d'EDF de la centrale de Porcheville et la direction nationale. Il a abordé avec eux l'éventuelle possibilité que le port rachète des terrains pour pouvoir s'étendre. Compte tenu du nombre actuel de centrales nucléaires en maintenance générique, c'est-à-dire à



l'arrêt, la direction nationale d'EDF a demandé à réactiver la tranche 2 en sommeil de la centrale de Porcheville pour garantir la capacité d'EDF à assurer le service public d'alimentation électrique cet hiver. Il mentionne qu'EDF a entrepris une étude au niveau national pour anticiper la croissance de consommation d'électricité dans les 15 prochaines années. Sachant que l'électricité ne se stocke pas, il est potentiellement nécessaire pour EDF de mettre en place des réserves stratégiques sur ses sites. L'étude n'étant pas achevée, EDF n'est pas en mesure de décider s'il peut vendre ces terrains en réserve.

François GODZEWSKI, représentant de l'association des gens du voyage en Yvelines, fait remarquer la présence dans le périmètre de la ZAD de familles de gens du voyage en caravanes. Il souligne leur situation très précaire du fait de l'absence d'aménagement durable à cet endroit et suggère de profiter du projet en cours et du contact avec l'EPIFIF sur l'estimation de rachat des biens pour rechercher des solutions foncières adaptées sur le territoire de Limay ou de Grand Paris Seine et Oise (GPS&O).

- **La situation des gens du voyage installés dans la ZAD**

Kris DANARADJOU tient à rappeler que Ports de Paris a été partenaire de la ville de Limay en 2009, en cédant des terrains, pour réaliser une aire d'accueil dans le cadre du schéma départemental d'accueil des gens du voyage. Aujourd'hui Ports de Paris mène des acquisitions libres de toute occupation. Tout en ayant conscience qu'un certain nombre de terrains sont occupés de fait par des gens du voyage, Ports de Paris souhaite que les propriétaires s'arrangent avec leurs occupants pour trouver des solutions. Il annonce qu'il fera remonter la demande de l'association des gens du voyage en Yvelines à l'EPIFIF pour trouver des terrains appropriés.

Stéphane FRANCESCHI, propriétaire, regrette qu'on l'ait laissé acheter dans cette zone et se déclare être prêt à vendre son bien. Il souhaite savoir quel est le prix du marché car il doute que la proposition de rachat faite par Ports de Paris y soit conforme.

Madame NAVARRO, retraitée et habitante du boulevard Pasteur, souhaite savoir en quoi le prix du marché proposé par le port est différent du prix d'une agence immobilière. Au sujet des questions qu'elle a posées précédemment, elle se déclare insatisfaite des réponses apportées par Ports de Paris. Elle souligne l'investissement financier et humain qu'elle et son mari ont mis dans les biens situés dans le triangle nord. Elle souhaiterait que Ports de Paris prenne en compte cet



affect dans sa réflexion sur les modalités du projet. Elle relève que toutes les personnes concernées subissent cette situation. Elle souhaite savoir si ce projet, qui se fera aux dépens de ses biens et de ceux des autres propriétaires créera des emplois à destination des habitants de Limay.

- **Le prix du marché, sa définition, ses critères**

Kris DANARADJOU indique qu'une étude a été réalisée par des experts fonciers qui ont déterminés des prix moyens du marché (prix des transactions réalisées). Il souligne que le prix peut également varier d'une agence immobilière à une autre. Il ajoute que les propositions d'acquisitions sont faites avec beaucoup d'attention et de sérieux. Il insiste sur le fait que Ports de Paris s'efforce d'être au plus près du prix du marché en visitant le bien afin de prendre en compte l'ensemble des sujets tout en coïncidant avec les prix du secteur. Il invite toutes les personnes concernées à contacter Ports de Paris via l'adresse mail mise à disposition et à discuter de la transaction lors d'un rendez-vous individuel. Il rappelle que Ports de Paris n'a en aucun cas l'intention de flouer les personnes concernées par le rachat des biens. S'agissant d'argent public il n'est pas possible de racheter les biens à un prix au-delà du prix du marché. Par ailleurs les premières transactions effectuées montrent qu'un terrain d'entente est possible.

Catherine COUTURIER, élue, souhaite savoir s'il existe un chiffrage du coût de chaque scénario présenté. Au sujet du scénario retenu par Ports de Paris, elle fait remarquer que la nécessité des aménagements routiers dus au transfert de trafic et notamment sur le rond-point de la Marmite sera à la charge du contribuable. Elle estime que la question du délai doit se chiffrer tout comme le préjudice fait aux propriétaires. Elle souhaite savoir si ce préjudice a été chiffré. Elle souhaiterait aussi que soit comparé le coût du déplacement de l'usine Citroën, avec la garantie de reconstruire des locaux à 200m à vol d'oiseau et le maintien de tous les emplois, avec le coût des autres conséquences (expropriations, dévaluations des biens du triangle nord, préjudice moral).

Elle propose de reconsidérer le premier scénario tout en approfondissant la solution Citroën qui répond aux besoins de développement fluvial avec une superficie quasiment égale. Elle suppose que ce 1^{er} scénario enrichi serait satisfaisant.

Elle aborde également le sujet des terrains désormais libres de l'ancienne centrale à charbon d'EDF qui pourraient accueillir un nouvel équipement d'avenir tel que la valorisation des déchets en énergie.

A propos d'EDF **Catherine COUTURIER** fait remarquer que l'embranchement ferré a une emprise sur les terrains d'EDF donc qu'il y a bien eu négociation à propos de



ces terrains libres d'EDF et qu'il y a peut-être des possibilités, certes restreintes, d'aménagement autour de cette emprise ferroviaire.

- **Le chiffrage des scénarios**

Kris DANARADJOU reconnaît que le projet en est encore à ses débuts : l'ensemble des coûts et des bénéfices attendus sont encore à l'étude. Il assure que ces données : les coûts, les bénéfices et les externalités négatives tel que le préjudice d'expropriation, seront prise en compte lors de l'enquête publique pour éclairer la décision de l'Etat de signer ou non la DUP.

- **L'étude du scénario 1**

Alexia GAUTIER indique que le scénario 1 n'a pas été négligé mais que la profondeur de la surface est trop étroite dans le cadre d'un projet d'activité logistique pour pouvoir faire cohabiter les habitations et l'activité et implantant l'activité en fond de parcelle au plus près de ces habitations. Elle rappelle que ce scénario susciterait plus de nuisances pour les riverains. En outre cette surface de 10ha ne ferait pas partie du port et n'est pas connectée directement aux infrastructures fluviales et ferroviaires.

- **L'implantation de Citroën**

Mariusz WIECEK indique que les entrepôts que Ports de Paris souhaite construire sur cette zone nécessitent la réalisation du scénario 2. Ces entrepôts ont une vocation fluviale. Ils ne peuvent pas accueillir une activité de remplacement non fluviale tel que les ateliers de Citroën car ils ne correspondent pas aux mêmes critères. Il rappelle que le cœur du projet tient dans le développement des activités portuaires c'est-à-dire des voies fluviales et en second des voies ferrées.

- **L'emprise de la voie ferroviaire sur les terrains d'EDF**

Mariusz WIECEK explique que concernant la voie ferroviaire, EDF était favorable à cet embranchement à l'est pour ne pas bloquer le projet du port mais uniquement sur la partie qui rentrait sur le port. Ports de Paris voulait profiter à cette occasion d'acheter les 5ha découpés par cet embranchement mais EDF a toujours refusé car la totalité de l'emprise actuelle est nécessaire pour les projets futurs.

Il rappelle que le projet ne se limite pas à la zone dans laquelle va être construite une nouvelle installation, ils concernent également les zones de



compensation et d'aménagement dont est assortie aujourd'hui toute construction classique.

Antonio GALVAO, propriétaire, estime que Ports de Paris exerce des pressions et force les gens à vendre. Il souhaite connaître les conséquences de son refus de céder son bien.

Antonio DE SOUSA, propriétaire et gérant d'une entreprise, juge qu'il ne s'agit pas d'une négociation mais d'une expulsion en règle. Il déplore le manque de concertation quant au choix d'un scénario requérant des expropriations. Elle invoque la nécessité de trouver une nouvelle solution.

- **Les procédures d'acquisition et d'expulsion**

Kris DANARADJOU indique que cette phase d'acquisition à l'amiable s'étend sur 4 années pour une trouver une solution personnalisée et adéquate. Il insiste sur le fait que Ports de Paris ne possède pas de moyen de pression et qu'aucun propriétaire n'est obligé de vendre. Il rappelle que Ports de Paris est un établissement public qui acquiert des terrains à l'amiable pour réaliser un projet. Si le projet est déclaré d'utilité publique par une décision de la préfecture et que jusqu'à cette date il n'y a pas eu d'entente sur un prix, un juge de l'expropriation indépendant sera nommé pour décider du prix auquel le terrain sera vendu.

- **Au sujet des entreprises concernées par les expropriations**

Kris DANARADJOU indique que la relocalisation des entreprises implantées dans le périmètre du projet pourrait être étudiée dans le cadre du pôle de services prévu par HAROPA – Ports de Paris.

4. Présentation de la deuxième séquence : les déplacements et les aménagements

La circulation

Alexia GAUTIER rappelle qu'une étude a été lancée en partenariat avec le Conseil départemental des Yvelines. Celle-ci évalue qu'à l'horizon 2025 le trafic quotidien généré par l'extension du port sera d'environ 140 véhicules légers et 60



poids-lourds aux heures de pointe du matin ou soir. Face à cette estimation le port propose 3 solutions pour limiter l'impact du trafic sur l'ensemble des voiries publiques du secteur.

Alexia GAUTIER indique que la 1^{ère} action consisterait à desservir la nouvelle zone portuaire en évitant le boulevard Pasteur via la création d'une voie interne à partir de la coupure de la RD146. Cette nouvelle voie permettrait l'échange interne de l'ensemble des flux routiers et logistiques au sein du port et de garantir le niveau de sécurité en vigueur. Elle serait accompagnée d'une nouvelle entrée à l'ouest plus proche de l'A13.

La 2^{ème} action consiste à intégrer dans le projet la requalification du boulevard Pasteur pour maîtriser les nuisances générées par la circulation. Pour cela le gabarit et la vitesse des véhicules pourraient être limités. Cet aménagement s'accompagnerait d'une valorisation de l'espace public. L'aménagement serait prolongé jusqu'au futur barreau routier et l'entrée de ville.

Alexia GAUTIER indique que la 3^{ème} action porterait sur les secteurs fragilisés par la circulation : Ports de Paris souhaite lancer un travail conjoint avec le conseil départemental des Yvelines et les communes concernées au sujet des carrefours de la Marmite et RD190/145.

L'insertion du projet dans le quartier Pasteur

Alexia GAUTIER indique que Ports de Paris souhaite prendre en compte la question de l'environnement et la qualité de vie dans son projet économique et social pour réaliser une bonne cohabitation. Cela concerne d'abord la maîtrise des nuisances avec le choix de l'activité la moins nuisante, le choix de l'implantation le plus loin des habitations et la réflexion sur les outils qui vont permettre de suivre l'exploitation dans le cadre des contrats avec les entreprises qui seront implantées sur la zone. HAROPA – Ports de Paris souhaiterait par exemple mettre en place un « cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales ». Le deuxième outil important est la « charte d'exploitation » qui permet de définir les bonnes pratiques des activités portuaires. **Alexia GAUTIER** indique que ces documents pourront être travaillés dans le cadre de la concertation continue.

Alexia GAUTIER indique les mesures qui vont permettre de définir une zone assez large entre les activités et les habitations. Elle rappelle la volonté de Ports de Paris de soigner les interfaces côté port avec l'instauration d'une distance sous forme d'un espace vert permettant de réduire les nuisances sonores et visuelles. Côté



ville, Ports de Paris prévoirait l'élargissement du boulevard Pasteur de 12 à 18m. Cet élargissement s'accompagnerait d'une requalification visant à réduire les nuisances dues au trafic et à intégrer les usages des habitants. Cela se traduit par la végétalisation du boulevard, l'aménagement de voies réservées aux vélos et aux piétons et d'un élargissement du trottoir côté habitation.

Alexia GAUTIER explique que le pôle de services prévu dans le projet serait implanté sur un terrain mis à disposition par le maître d'ouvrage hors de la zone portuaire. Destiné autant aux salariés des entreprises du port et du secteur qu'aux riverains, il serait situé entre l'entrée du port, l'entrée de ville et la gare. Elle rappelle que ce pôle serait complémentaire avec les autres projets d'activité de la ville de Limay. Une liaison piétonne entre la gare et le port serait proposée.

Alexia GAUTIER mentionne enfin la permanence de la concertation avec les habitants, les collectivités et les acteurs économiques. Elle cite notamment le partenariat avec un comité de suivi regroupant les collectivités, les institutions et les associations environnementales locales.

5. Echanges avec la salle

Stéphane FRANCESCHI, propriétaire, souhaite savoir si la mairie de Limay a prévu des solutions de relogement ou un traitement prioritaire des personnes concernées par les mesures d'expropriation.

- **La question du relogement des propriétaires expropriés**

Eric ROULOT indique qu'il existe un certain nombre de projets immobiliers pour la ville de Limay dont deux proches du port. Le premier situé près de la gare doit être livré en 2019. Il sera doté d'une centaine de logements dont 30% de logements sociaux. L'autre projet immobilier proche du boulevard Pasteur est situé rue Lafarge. Ces deux projets offriront la possibilité d'un accès à la propriété. La municipalité prévoit d'organiser des réunions de pré-commercialisation qui pourraient être ouvertes en priorité aux familles vivant dans ce secteur.

Jacques SAINT AMAND, élu, souligne que les conducteurs de poids-lourds, pour des raisons de gains de temps, emprunteront le boulevard Pasteur afin d'éviter les encombrements aux ronds-points de la Marmite et 145-190. Il mentionne la



situation du cabinet médical et des restaurants les plus proches de la gare qui seront littéralement enserrés entre la voie ferrée et le boulevard Pasteur. Il rappelle que la dévaluation des biens concernera tout le quartier de la gare c'est-à-dire 2000 personnes. Il fait remarquer que la requalification du boulevard Pasteur va l'encontre d'une politique de la ville vieille de plusieurs dizaines d'années et qui a pour objectif d'éloigner les poids-lourds des habitations.

- **L'augmentation du nombre de poids-lourds empruntant le boulevard Pasteur**

Alexia GAUTIER rappelle que l'internalisation des poids-lourds sur la zone portuaire est prévue en amont du boulevard Pasteur. Elle précise que le scénario présenté n'est pas une rocade, qu'il comprend des mesures pour éviter les nuisances pour les habitants du triangle nord et les habitants du quartier de la gare comme des aménagements de sol dissuasifs. C'est également dans l'optique d'éviter la circulation des camions que le travail de réflexion sur la circulation a été étendu aux zones fragilisées et déjà engorgées.

Catherine COUTURIER souhaite savoir si le projet qui crée de l'aménagement urbain à partir d'une route départementale ne va pas à l'encontre de la politique du conseil départemental et du rôle d'une route départementale qui est de fluidifier le trafic.

Pierre NOUGAREDE, direction des mobilités du département, rappelle que le département n'est pas maître d'ouvrage de ce projet et que la sécurité routière et le fonctionnement satisfaisant à la fois pour le port et les habitants du boulevard Pasteur sont primordiaux. Il rappelle également que le boulevard Pasteur était la route d'origine dont la RD146 est une déviation. Il indique qu'en termes de circulation et de régulation du trafic suite au diagnostic partagé avec le port, aucune solution n'a pas été envisagée sérieusement avant la concertation afin de prendre en compte les exigences qui sont ressorties pendant les réunions publiques.

Madame NAVARRO souhaite que le boulevard Pasteur reste en l'état.

Monique BARRE, habitante du boulevard Pasteur, doute de l'utilité et de l'usage des aménagements piétons dans une zone industrielle. Elle remet en cause un tel investissement qui pourrait être employé pour le rachat des biens.



- **La requalification du boulevard Pasteur**

Mariusz WIECEK indique qu'il existe un projet départemental pour développer les pistes cyclables dans la vallée de Seine en longeant la route départementale. Ce projet coûteux et peu développé aujourd'hui a l'occasion d'être réalisé sur cette portion. Il rappelle que les trottoirs seront utiles aux riverains du triangle nord. Il cite en exemple l'aménagement du port de Gennevilliers où les conditions de promenade ont suscité une fréquentation inexistante auparavant.

6. Clôture de la réunion

Claude CHARDONNET note que les participants ont à la fois posé des questions et exprimé des points de vue. Elle relève les principaux points qui nécessitent d'être retravaillés :

- Clarifier la position de Ports de Paris sur la garantie de ne pas s'étendre au nord davantage dans le futur ;
- Approfondir l'étude des opportunités d'acquisitions de terrains avec EDF et Citroën ;
- Chiffrer les scénarios présentés en tenant compte des préjudices ;
- Clarifier la définition du rachat au prix du marché proposé par Ports de Paris ;
- Faire une demande pour les gens du voyage présents sur la zone d'expropriation auprès de l'EPFIF ou d'autres institutions concernées ;
- Analyser les solutions pour les entreprises délogées en lien avec le futur pôle de services ; Continuer la réflexion sur la gestion de la circulation notamment sur le boulevard Pasteur.

Kris DANARADJOU remercie les participants de leur présence et de la qualité des échanges de la réunion. Il espère que les éléments apportés par Ports de Paris ont pu donner une meilleure visibilité sur la continuité de ce projet.

Kris DANARADJOU donne rendez-vous aux participants à la réunion de restitution de la concertation le 6 décembre à 19h30 à la salle municipale de Limay.

Kris DANARADJOU indique que parallèlement aux réunions, d'autres modalités sont mises à disposition des participants :

- une adresse e-mail dédiée (portlimayporcheville@haropaports.com) permet aux habitants de poser des questions ;
- des coupons T déposés dans les boîtes postales et disponibles à l'entrée de la salle.



Kris DANARADJOU précise que le port s'efforcera de répondre aux questions et remarques des participants dans les meilleurs délais. Il remercie les participants.

Clôture de la réunion à 21h30