



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 municipale 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'EPPFIF 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'EPPFIF 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 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