



## 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 WIECEK. 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 m<sup>2</sup> 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 situé 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'emploi. 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<sup>er</sup> 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 projet<sup>1</sup> permet de retrouver les informations présentées lors de la réunion ;
- une adresse e-mail dédiée ([portlimayporcheville@haropaports.com](mailto: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*

---

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