



Compte rendu de la rencontre publique

Cergy, lundi 24 novembre 2014

Nombre de participants : 39

Durée de la réunion : 1h12

Durée de la séquence de débat avec le public : 41'

Nombre d'interventions du public : 6

18h09 – Ouverture de la rencontre publique

Le président de la commission particulière du débat public Port Seine-Métropole Ouest, M. Michel GAILLARD, ouvre la séance. La rencontre publique de ce soir s'inscrit dans le cadre d'un partenariat noué entre la commission et l'université de Cergy-Pontoise. Dans ce cadre, les étudiants du Master Transports, Logistique, Territoires et Environnement effectuent un double travail d'analyse du projet PSMO et d'évaluation du débat public.

La rencontre publique se déroule en deux temps. Un premier temps consacré aux présentations du débat public par la CPDP, du projet par le maître d'ouvrage Ports de Paris, ainsi qu'une intervention des étudiants du master pour présenter ce qu'ils ont vu et entendu dans ce débat public. Le second temps est consacré au débat avec la salle.

Les présentations

Présentation du débat public :

M. Michel GAILLARD rappelle les valeurs du débat. La mission du débat public est d'informer le public sur un projet, ses caractéristiques et lui permettre de s'exprimer en amont, à un moment où le projet n'est pas figé, peut être transformé à la suite du débat public, où le public peut débattre de son opportunité. Il s'agit là d'un objectif clé du débat public.

La CNDP a nommé une commission particulière du débat public (CPDP) pour préparer le débat, prendre la mesure des enjeux du projet PSMO, diffuser et faciliter l'accès à l'information en toute

transparence. La CPDP ne se prononce jamais sur le fond, elle n'a pas d'avis (principe de neutralité) et est indépendante vis-à-vis du maître d'ouvrage. Sa mission est d'animer le débat et faire en sorte que le public puisse s'exprimer.

Il rappelle le dernier rendez-vous le 2 décembre prochain à Andrésy pour la réunion publique de clôture du débat, ouverte à tous. Le public pourra toutefois continuer à s'exprimer *via* le site du débat public qui restera ouvert jusqu'au 15 décembre, date de la clôture officielle du débat public.

Il conclut sa présentation en indiquant qu'à l'issue du débat public, la CPDP dispose de deux mois pour en rédiger le compte rendu, tandis que la CNDP en rédige le bilan. Ces deux documents sont publiés sur le site du débat public. Ports de Paris a alors trois mois pour prendre une décision sur les suites qu'il compte donner au projet PSMO, décision également publique.

Présentation générale du projet Port Seine-Métropole Ouest :

Le directeur de l'aménagement de Ports de Paris, M. Étienne DEREU, présente en premier lieu les trois métiers du maître d'ouvrage : aménager et entretenir des ports (70 en Ile-de-France), les exploiter dans la durée, développer le transport de marchandises par voie fluviale.

Port Seine-Métropole est inscrit depuis longtemps dans les documents de planification de ce territoire. A l'issue d'une première phase de concertation, le maître d'ouvrage a conclu à l'incompatibilité du volet Est du projet, dédié à la logistique conteneurisée, en raison d'un manque d'infrastructures routières adaptées sur le territoire. Il a décidé de maintenir le volet Ouest du projet, destiné au BTP et compatible avec le réseau routier actuel. PSMO ne nécessite pas la réalisation de nouvelles infrastructures routières.

Trois défis sont à relever pour le maître d'ouvrage :

- développer une chaîne logistique durable par bateau pour apporter les matériaux extraits de la carrière sur les chantiers du Grand Paris à l'aller et rapporter les remblais au retour ;
- aménager la plaine d'Achères, inondable et historiquement polluée, de manière qualitative et végétalisée ;
- développer avec le port une filière économique locale autour des activités liées au BTP.

Sur les 100 ha à aménager, 50% seraient dédiés aux activités économiques et 50% seraient dédiés aux espaces verts, à la création d'une darse (bassin intérieur) et aux dessertes ferroviaire et routière. La darse permettrait de concentrer l'activité à l'intérieur du port, laissant libre les berges de la Seine.

Le choix de spécialiser le port sur les activités du BTP constitue une garantie d'utilisation du transport fluvial et comporte un potentiel de développement économique et de création de valeur ajoutée liés aux activités de manutention, négoce, transformation et valorisation des matériaux.

Ports de Paris conçoit un port de nouvelle génération :

- concerté à toutes les phases du projet, pas seulement pendant le débat public,
- intégré dans le paysage dès sa conception,
- ouvert sur la ville et accessible aux habitants, avec la création d'un centre de vie au bord du bassin intérieur et l'aménagement de promenades le long des berges de la Seine.

PSMO représente un investissement de 110 millions d'euros dont les études sont cofinancées par la région Ile-de-France et l'Union Européenne, qui pourraient aussi cofinancer les travaux. La réalisation du port est prévue de manière progressive, parallèlement à l'exploitation de la carrière qui se termine en 2040. Dès 2025, l'exploitation du port représenterait 500 000 tonnes par an et deux bateaux par jour. Si la poursuite du projet était décidée à l'issue du débat public, le calendrier serait le suivant : enquête publique en 2017, premiers travaux en 2018, livraison des premiers équipements portuaires en 2020.

Focus sur la démarche de concertation du maître d'ouvrage :

- Ports de Paris est un acteur public au service de l'intérêt général, convaincu qu'une infrastructure portuaire apporte des atouts au territoire ;
- une démarche de concertation importante est prévue dès l'amont de ses projets pour co-construire avec les acteurs du territoire, par exemple le cahier des prescriptions architecturales, la charte qualité de l'exploitation ou encore la création d'un Comité Local d'Information Portuaire (CLIP) pour faire régulièrement le point entre les acteurs portuaires et les riverains du port ;
- Ports de Paris s'engage dans une démarche de concertation volontaire si la poursuite du projet PSMO est décidée à l'issue du débat public, afin d'enrichir le projet, ancrer le projet dans son territoire et instaurer un climat de confiance.

Intervention des étudiants du Master Transports, Logistique, Territoires et Environnement :

Un atelier de cinq étudiants a travaillé sur les deux sujets demandés par la CPDP :

- une analyse du projet PSMO, présentée à l'occasion de cette rencontre publique ;
- une observation participante et une évaluation du débat public, qui sera présentée à la commission le 12 janvier 2015 et insérée dans le compte rendu final du débat public.

La méthodologie d'analyse repose sur un questionnaire d'évaluation du débat public distribué en réunion publique, des entretiens semi-directifs réalisés par les étudiants et une participation aux réunions publiques.

Les étudiants notent plusieurs points positifs concernant le projet PSMO :

- un report modal par le fleuve favorisé, qui permettrait une logistique durable et massifiée (un convoi fluvial = 250 poids lourds) ;
- un atout pour les chantiers du Grand Paris ;
- un développement de la plaine d'Achères et de la Confluence Seine-Oise ;
- une valorisation paysagère et économique de la plaine d'Achères, qui accueille aujourd'hui des terres polluées et n'a pas de vocation particulière ;
- une création de liens sur le territoire car le port serait situé au carrefour d'Achères, Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine

Ils relèvent également plusieurs interrogations et pistes de réflexion :

- en termes d'emploi : le centre de formation prévu dans le projet est un atout pour les populations jeunes qui représentent 40% de la population locale, mais quelle adéquation entre les futurs emplois et les populations locales ?
- en termes de trafic :
 - o Quel est le potentiel de trafic induit par les futurs employés travaillant sur le port, notamment aux heures de pointe ?
 - o Comment insérer un trafic ferroviaire supplémentaire sans créer de nouvelles difficultés sur les lignes A et L ?
 - o Quelles améliorations le projet apporterait-il au fonctionnement de la gare de triage d'Achères-Grand Cormier ?
- concernant l'ouverture du port sur la ville :
 - o PSMO tourne le dos à Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine, comment développer un lien avec ces villes ?
 - o Peut-on aménager le pont ferroviaire entre Conflans et le port pour y insérer des circulations douces (piétons et cycles) ?
- concernant les aspects paysagers : aménager les rideaux d'arbres dès le début pour favoriser l'appropriation du projet
- sur les aspects environnementaux : sentiment d'une sur-justification des aspects écologiques au détriment d'autres aspects, avec un risque de « greenwashing » ?
- concernant une potentielle partie Est : l'ensemble des projets en cours dans le territoire (Opération d'Intérêt National Seine-Aval, Contrat de développement Confluence Seine-Oise, Grand Paris, Canal Seine Nord Europe, Ligne Nouvelle Paris-Normandie, A 104) crée des opportunités qui amènent à poser la question d'une évolution inévitable du port dans la partie Est.

18h40 – Le débat avec la salle

M. Michel GAILLARD ouvre le débat avec la salle, qui durera plus de quarante minutes et abordera les thématiques de l'environnement, des transports, des activités sur le port et du contexte du projet.

Le thème de l'environnement :

- « *La protection des riverains achérois par une triple rangée d'arbres est-elle envisageable dès le début ?* », Mme GIBLET, habitante d'Achères
- « *Comment les terres polluées seront-elles traitées ? De plus, vous parlez peu de biodiversité. Quel serait l'apport de l'aménagement des berges pour la biodiversité ?* », M. Michel VAMPOUILLE, habitant d'Auvers-sur-Oise
- « *Concernant les nuisances sonores et atmosphériques, peut-on avoir l'engagement de campagnes régulières menées par Bruitparif et Airparif ?* », M. Michel VAMPOUILLE, habitant d'Auvers-sur-Oise

Sur la question de la protection visuelle, le maître d'ouvrage, par la voie de M. Marc REIMBOLD, directeur du projet PSMO, indique que quatre ondes végétales sont prévues entre la Seine et Achères, dont une pour traiter directement les vues depuis la ville d'Achères, notamment les étages hauts des immeubles au Sud de la ville. Il ajoute que ces aménagements viendront compléter ceux que le carrier doit mettre en œuvre. Au plus près d'Achères, le port sera aménagé vers 2035-2040, ce qui laissera le temps aux arbres de pousser d'ici-là.

Concernant les sols pollués, les terres de surface ont subi l'épandage des eaux usées pendant plusieurs années. Une dépollution est prévue dans les secteurs où les seuils réglementaires de pollution seraient dépassés afin de rendre ces terres inertes. Un stockage des terres dépolluées est prévu sur site, sans contact possible avec les nappes phréatiques.

Sur la biodiversité, Ports de Paris prévoit d'intégrer les enjeux environnementaux en lien avec les trames verte et bleue existantes sur la plaine, pour contribuer au développement de la biodiversité.

M. DEREU indique par ailleurs que des installations d'Airparif et Bruitparif existent déjà sur d'autres ports et considère qu'il pourrait être pertinent d'avoir ces installations sur PSMO.

Le thème des transports et de l'intermodalité :

- *« Les questions soulevées par les étudiants sont intéressantes et mériteraient un cahier d'acteur, notamment celle sur les trafics induits par les personnes venant travailler sur le port. Quelle réponse y apportez-vous ? »*, M. Jérôme LEFEVRE, président de l'ARDIES 95
- *« Je voudrais comprendre comment le trafic ferroviaire induit par le projet n'interférera pas sur le trafic voyageurs entre Achères-Ville et Achères-Grand Cormier »*, Mme Anne PIERQUIN, directrice adjointe du pôle Aménagement urbain et patrimoine bâti à la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise

M. GAILLARD répond sur le premier point en indiquant que les étudiants sont libres de publier leur contribution sur le site du débat ou d'en faire un cahier d'acteur. Il ajoute par ailleurs que le compte rendu de leurs observations figurera dans le compte rendu final du débat public, ce qui montre tout l'intérêt qu'a porté la commission à leur travail.

Au sujet des questions relatives au projet, M. REIMBOLD indique que les trafics induits par les usagers du port et les visiteurs, majoritairement en voiture, sont intégrés dans les études de trafic avec les mêmes ratios que sur les autres ports existants. Il précise qu'il est prévu de favoriser l'usage des transports en commun pour ce type de trafic. M. DEREU ajoute, concernant le ferroviaire, qu'une desserte existe déjà sur le site du port. Aucune interférence n'est prévue après 2040, période à laquelle deux trains de fret circuleraient par jour, aux heures creuses. De plus, la présence à proximité du site de la gare de triage d'Achères-Grand Cormier apporte la souplesse nécessaire pour stocker les trains de fret le cas échéant afin de ne pas perturber le trafic voyageurs.

Le thème des activités économiques prévues :

- *« Quel sera l'avenir de la plateforme après l'exploitation de la carrière ? Dans le recyclage de produits du BTP ? Concernant le recyclage des déchets du BTP, des objectifs ambitieux de*

valorisation sont programmés et des sites sont recherchés, c'est une opportunité pour la pérennisation du port. Par ailleurs, au sujet du remblaiement, vous devriez aller plus loin que la notion d'inerte et indiquer que seuls des déchets inertes non recyclables serviront au remblaiement », M. Michel VAMPOUILLE, habitant d'Auvers-sur-Oise

- M. VAMPOUILLE souligne sur ce thème des activités que « *le taux d'emploi par habitant baisse depuis des années dans ce territoire. Remettre de l'activité, c'est remettre des emplois de proximité. »*

Le maître d'ouvrage indique qu'il a identifié que l'activité de traitement des déchets du BTP pourrait être développée sur le port. Celle-ci se distinguerait en deux filières : l'aménagement par remblais et la valorisation en recyclage. Il confirme sa volonté de maximiser la valorisation de déchets du BTP.

La question du contexte et de l'opportunité du projet :

- « *Pouvez-vous situer PSMO dans l'ensemble des équipements portuaires du Val-d'Oise (Triel, Limay, Bruyères...) et par rapport au Canal Seine Nord Europe ? »*, M. Bernard LOUP, président de l'association Val-d'Oise Environnement

M. DEREU répond que Ports de Paris distingue dans son réseau les plateformes multimodales, comme PSMO, Limay et Bruyères-sur-Oise, des ports urbains comme Triel et Conflans fin d'Oise. Ces deux types de ports sont complémentaires car un fonctionnement idéal combine des lieux de massification (les plateformes) et des lieux de desserte locale (les ports urbains). Par exemple, la ville de Paris gère 80% de ses besoins en matériaux de construction par la voie d'eau *via* les plateformes de Gennevilliers et Bonneuil-sur-Marne.

Dans le territoire proche de la Confluence, il existe deux plateformes multimodales, Limay et Gennevilliers, mais elles n'ont pas la même destination que PSMO. Limay est spécialisé dans les éco-industries, PSMO serait spécialisé dans la filière BTP et Gennevilliers est un port généraliste. Par ailleurs, le port de Limay est occupé à 100% et celui de Gennevilliers est proche de la saturation. Quant à celui de Bruyères-sur-Oise, il serait en lien avec le Canal Seine Nord Europe car situé à son débouché sur l'Oise.

M. Michel GAILLARD conclut cette rencontre par une remarque. Lorsqu'elle a commencé à étudier le dossier PSMO, la commission a très vite compris qu'il s'agissait essentiellement d'un projet industriel, qui n'offre pas de services aux habitants du territoire, donc présentant peu d'intérêt pour eux. En revanche, il concerne directement les riverains des trois communes touchées par le projet et ses nuisances : Achères, Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine. La commission a d'ailleurs constaté que la participation aux réunions publiques a été divisée par trois en s'éloignant de ces trois communes. Le partenariat avec l'université de Cergy-Pontoise a été l'opportunité de venir dialoguer avec les étudiants et de le faire en public à Cergy.

19h21 – Clôture de la réunion publique