



## Compte rendu de la réunion publique d'ouverture

**Achères, jeudi 2 octobre 2014**

Nombre de participants : 276  
Durée de la réunion : 2h54  
Durée de la séquence de débat avec le public : 1h47  
Nombre d'interventions du public : 27

### 20h10 – Ouverture de la réunion publique

Le président de la commission particulière du débat public Port Seine-Métropole Ouest, M. Michel GAILLARD, ouvre la séance et donne la parole au maire d'Achères, M. Marc HONORÉ, pour le mot d'accueil républicain.

M. le maire indique que le débat public est un moment démocratique où le public peut prendre connaissance des principes d'un projet qui, aux yeux de la municipalité, serait source de développement économique et d'emploi local. Il formule le vœu que le futur port soit ouvert sur la ville, afin de réconcilier celle-ci avec le fleuve.

Après avoir rappelé que l'avenir du territoire passe par le développement de l'axe Seine, en partenariat avec les collectivités territoriales, il souhaite un débat public de qualité, ouvert et transparent, où la confrontation des arguments soit source de progrès pour ce projet.

### 20h16 – Les présentations

#### Présentation du débat public :

M. Michel GAILLARD rappelle que le présent débat public a été décidé par la Commission nationale du débat public, autorité administrative indépendante créée en 1995.

Le débat public s'inscrit dans le cadre réglementaire du code de l'environnement. Il a pour objet d'informer le public sur le projet Port Seine-Métropole Ouest et ses caractéristiques, permettre son expression pour enrichir le projet. M. GAILLARD souligne que la question de l'opportunité du projet est ouverte.

Le débat public a été décidé le 8 janvier 2014 par la Commission nationale du débat public (CNDP), à la suite de sa saisine par le maître d'ouvrage du projet, Ports de Paris. Il est animé par une commission particulière du débat public (CPDP) neutre et indépendante vis-à-vis du maître d'ouvrage. La CPDP n'exprime donc aucun avis sur le projet. Parmi les principes qui régissent le débat public, M. GAILLARD insiste sur celui d'équivalence, qui signifie que chaque parole a le même poids quel que soit le statut de la personne qui s'exprime.

Le président de la CPDP présente ensuite les modalités du débat public :

- un site internet <http://psmo.debatpublic.fr> , source d'information et de participation ;
- huit réunions publiques ouvertes à tous, moments importants d'échanges en face à face entre le public et le porteur du projet ;
- trois rendez-vous singuliers : un atelier technique à Andrésy le 18 novembre où 50 personnes réfléchiront à l'insertion urbaine du projet, une visite du port de Limay le 11 octobre et une rencontre publique à l'université de Cergy le 24 novembre où des étudiants présenteront leur sentiment sur le débat public et leur avis sur le projet Port Seine-Métropole Ouest (PSMO). Cette rencontre est ouverte à tous.

M. GAILLARD conclut sa présentation en indiquant que le débat public se termine le 15 décembre. La CPDP dispose alors de deux mois pour rédiger le compte rendu du débat et le maître d'ouvrage a ensuite trois mois pour prendre une décision sur les suites qu'il compte donner au projet PSMO. Ces deux documents sont publics.

#### **Intervention de M. Eddie AÏT, délégué spécial du président du Conseil régional d'Ile-de-France :**

En préambule de son propos, M. AÏT précise que le projet PSMO concerne 120 hectares (ha) spécialisés dans le BTP, dans le contexte d'un projet global de 420 ha inscrit au Schéma directeur de la région Ile-de-France.

Il indique que la région est favorable au projet car il est source de report modal, contribue à la construction du réseau Grand Paris Express et de logements du Grand Paris, qui présagent une croissance future des besoins en BTP, et contribue au développement du territoire de la confluence Seine-Oise.

Il attend que soient précisés les types d'activités accueillies à terme et leur calendrier, la prise en compte des crues et de l'aménagement paysager.

Il souligne enfin que la réalisation de ce projet dans sa phase partielle, puis globale, doit accompagner le projet de développement de la vallée de la Seine qui contribuera à la compétitivité de la région sur le plan mondial.

### **Intervention de M. Pierre BÉDIER, président du Conseil général des Yvelines :**

M. BÉDIER fait part de l'assentiment du Conseil général des Yvelines pour toute initiative en faveur du développement économique. Dans le territoire de la Seine Aval qui subit la mondialisation, il y a une nécessité absolue de créer des emplois pour compenser les 5 000 emplois industriels perdus en dix ans.

Il rappelle que l'ensemble des élus du territoire ont sollicité de la part de l'État la création d'une Opération d'intérêt national pour que le développement économique soit au cœur du développement de la vallée de la Seine.

Il note que 500 emplois sont prévus avec le projet PSMO et souligne que c'est insuffisant. Seul le projet global Port Seine-Métropole, avec les 100 ha du volet Ouest et les 300 ha du volet Est, aurait du sens à l'échelle du Grand Paris.

### **Intervention de M. Dominique LEFEBVRE, député du Val-d'Oise, président de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise, président de l'association Confluence Seine-Oise :**

M. LEFEBVRE indique qu'une dimension importante du projet est qu'il porte une réflexion à l'échelle de la Confluence Seine-Oise, au-delà des limites administratives des territoires actuels et futurs, à la conjonction du Grand Paris et de l'axe Seine.

Il considère ce projet comme structurant dans le cadre de la transition énergétique, en favorisant le transport par voie fluviale, y compris à l'échelle européenne si l'on considère le projet Canal Seine Nord Europe, dont la confluence constitue le débouché.

Mais pour que le projet soit un atout pour l'ensemble du territoire de la confluence et de la région, il faut travailler dans la durée sur le projet global Port Seine-Métropole et traiter les problèmes qui empêchent aujourd'hui d'en parler à cette échelle.

### **Présentation du projet Port Seine-Métropole Ouest :**

Le directeur général de Ports de Paris, M. Alexis ROUQUE, remercie le public d'être venu nombreux et y voit la preuve que le projet PSMO suscite l'attention, des envies et des attentes.

Ports de Paris, maître d'ouvrage de PSMO, est un établissement public de l'État compétent sur le territoire francilien, où travaillent 200 personnes.

Ses trois métiers sont :

- aménager et entretenir des ports (70 en Ile-de-France) ;
- exploiter ces ports dans la durée ;
- développer le transport de marchandises par voie fluviale.

### L'histoire de Port Seine-Métropole Ouest :

Plusieurs facteurs sont propices à la création d'un port dans ce secteur :

- terrain disponible ;
- bonne desserte ferroviaire ;
- présence d'une carrière en cours d'exploitation ;
- position géographique au croisement de la Seine et de l'Oise ;
- identité culturelle ferroviaire à Achères et fluviale à Conflans-Sainte-Honorine.

Ports de Paris y a donc vu l'opportunité de créer une grande zone logistique en complément du Havre, port maritime de Paris.

A l'issue d'une première phase de concertation avec les élus, il est apparu nécessaire de scinder Port Seine-Métropole en deux projets distincts :

- projet Ouest de 100 ha dédié à l'activité du BTP, viable avec les infrastructures routières actuelles ;
- projet Est de 300 ha dédié à l'activité du transport de conteneurs, qui nécessite la création de dessertes routières supplémentaires pour rentabiliser le projet.

### Les caractéristiques de Port Seine-Métropole Ouest :

Trois défis à relever pour le maître d'ouvrage :

- apporter des réponses à la carrière actuelle pour développer une chaîne logistique durable par péniche pour amener les matériaux sur les chantiers à l'aller et ramener les remblais au retour ;
- aménager la plaine d'Achères de manière qualitative et végétalisée ;
- développer des activités liées au BTP autour du port

Sur les 100 ha à aménager, 50% seraient dédiés aux activités économiques et 50% seraient dédiés aux espaces verts, aux dessertes routières et ferrée et à la création d'une darse (bassin intérieur). 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 lié aux activités de transformation et de valorisation des matériaux.

Ports de Paris conçoit un port 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. Les études sont cofinancées par la région Ile-de-France et l'Union Européenne. La réalisation du port est prévue parallèlement à

l'exploitation de la carrière, qui se termine en 2040. Si la poursuite du projet était décidée à l'issue du débat public, le calendrier serait le suivant :

- 2017 : enquête publique
- 2018 : premiers travaux
- 2020 : livraison des premiers équipements portuaires
- 2025 : activité de 500 000 tonnes de trafic fluvial par an, 140 emplois directs pour le chantier auxquels s'ajoutent ceux des nouvelles activités, diminution du trafic routier de 65 camions par jour par rapport à l'exploitation de la carrière Ouest sans PSMO, aménagement des berges
- 2040 : infrastructures portuaires finalisées, végétation mature, 500 à 1 000 emplois directs, un ou deux trains par jour

## **21h17 – Le débat avec le public**

M. GAILLARD ouvre le débat avec la salle. Pendant près de deux heures, plusieurs thèmes vont être abordés.

### **L'impact du projet sur le trafic routier dans le territoire :**

Plusieurs questions ont porté sur l'impact du projet sur le trafic routier de camions, notamment :

- « *Qu'est-il prévu pour les axes routiers, saturés le matin, et concernant l'A 104 ?* », M. Sylvain LE PRÉVOST, habitant de Poissy
- « *Comment capter les matériaux issus d'autres carrières sans développer le trafic le trafic de camions ?* », M. Gilbert AUDURIER, maire-adjoint de Saint-Germain-en-Laye
- « *A quel projet correspond la baisse de trafic de 450 camions par jour présentée par le maître d'ouvrage, Ouest seul ou Ouest + Est ?* », Mme Christiane PARAVY, présidente du collectif COPRA 184

Sur ces questions, le maître d'ouvrage, par la voix de son directeur général M. Alexis ROUQUE, a réaffirmé que le projet PSMO ne nécessitait pas la réalisation de l'A 104 ni d'aucune autre infrastructure, même dans l'hypothèse où la Canal Seine Nord Europe serait réalisé. Si l'A 104 ou un autre projet devait se faire jour, le volet Est de Port Seine-Métropole pourrait alors être envisagé, mais devrait faire l'objet d'un deuxième débat public. Le fait de discuter aujourd'hui du volet Ouest ne signifie pas faire un chèque en blanc à Ports de Paris pour réaliser, non pas 100 ha mais 400 ha.

L'impact du port permettrait de réduire le trafic routier de camions issu de la carrière, tant durant la phase d'exploitation de la carrière que durant son réaménagement. Même en cas d'exploitation du côté Est de la carrière, les matériaux pourraient transiter vers PSMO sans trafic routier.

La baisse de trafic de 450 camions par jour correspond à une prévision de trafic sur le réseau routier local en cas d'exploitation globale des carrières sur la plaine d'Achères.

Le président de la CPDP souligne que le débat du jour porte sur la partie Ouest de Port Seine-Métropole, pas sur la partie Est ni sur l'A 104, dans la mesure où le maître d'ouvrage indique que PSMO n'a pas besoin de l'A 104.

### **Le volet ferroviaire du projet :**

Bien que le ferroviaire ne constitue pas le sujet principal de PSMO, comme l'a rappelé le président de la CPDP au cours de la soirée, quelques questions ont permis de détailler cet aspect du projet :

- « *Comment s'organiseront les échanges de matériaux entre le port et la voie ferrée ?* » s'inquiète M. Antoine MILLE, président de l'association Non au Pont d'Achères
- « *Comment développer une liaison fer / fluvial qui bénéficierait aux entreprises locales ?* », demande M. Cédric GONNE, secrétaire général du syndicat CGT des cheminots d'Achères

M. Marc REIMBOLD, chef de projet PSMO à Ports de Paris, a précisé qu'il existe une voie ferrée le long du RER A, déjà utilisée actuellement. Elle est située dans l'enceinte du futur port, serait ouverte à toute entreprise, et Ports de Paris serait en charge de son exploitation. Par ailleurs, une bande transporteuse prendrait le relais de la desserte ferrée pour desservir les différentes parcelles.

### **Les questions environnementales que pose le projet :**

La dimension environnementale du projet a suscité plusieurs questions sur les aspects paysagers, sonores et hydrauliques :

- « *Quel serait l'intégration portuaire dans le grand paysage ?* », M. Antoine MILLE, président de l'association Non au Pont d'Achères
- « *Pourquoi végétaliser les berges alors qu'elles sont à l'état naturel depuis longtemps ?* », M. François MORLON, riverain du chantier, habitant d'Andrésy sur la rive gauche de la Seine
- « *La végétalisation le long de la RD 30 sera-t-elle effectuée avant les travaux ?* », une habitante d'Achères
- « *Quel serait l'impact sonore de l'activité du port ?* », Mme Christiane PARAVY, présidente du collectif COPRA 184
- « *L'extraction de matériaux présente-t-il un risque sur les nappes phréatiques ?* », M. Denis FAIST, président du syndicat de distribution des eaux du Confluent, 1<sup>er</sup> adjoint d'Andrésy
- « *Une étude hydraulique globale incluant tous les projets du secteur a-t-elle été menée ?* », M. Anthony EFFROY, président de l'association Rives de Seine Nature Environnement

Sur le volet paysager, M. Marc REIMBOLD indique que le projet vise à enrichir le paysage par trois rideaux végétaux qui feront écran. Il ajoute que la végétalisation est prévue dès le lancement des travaux, notamment en berge de la Seine et par la réalisation d'un parc parallèle à la RD 30. M. Étienne DEREU, directeur de l'aménagement à Ports de Paris, ajoute que les berges ne seront pas détruites, mais valorisées seulement là où c'est nécessaire. Il indique également que des nuisances existeront (bruit, visuel, poussières...), mais qu'elles seront minimisées par la présence de la darse qui permet de concentrer les activités au cœur du port.

Sur le volet hydraulique, le maître d'ouvrage précise que la plaine d'Achères fait l'objet d'un Plan global d'aménagement qui permet de mutualiser les compensations hydrauliques pour les aménagements allant de la RN 184 aux installations PSA à Poissy. Le projet PSMO apporte un surplus de compensations pour d'autres acteurs du territoire qui en auraient besoin pour leurs projets. M. REIMBOLD confirme que, dans la poursuite des études, l'étude d'impact de PSMO devra intégrer, pour les études hydrauliques, les autres projets riverains ayant eux-mêmes fait l'objet d'étude d'impact.

Il souligne enfin que la carrière pourra être remblayée avec des matériaux en provenance des travaux de tunnelier des chantiers du Grand Paris Express. Ces matériaux, qui seront mis en œuvre dans la nappe phréatique, devront être inertes.

### **Le thème de l'insertion urbaine du projet :**

Ce thème a été abordé sous différents aspects, allant de l'opportunité d'urbaniser de nouveaux territoires à la question de l'expropriation de riverains :

- « *Souhait d'une urbanisation de la rive gauche de la Seine avec l'aménagement des rives* », M. Hugues RIBAUT, maire d'Andrésey
- « *Des expulsions sont-elles prévues ?* », Mme Lisette CALDERAN, association Confluence, écologie et solidarité à Conflans-Sainte-Honorine
- « *Avec qui négocier et que se passe-t-il en cas de désaccord ?* », M. Éric EL HASSANI, habitant d'Andrésey sur la rive gauche de la Seine
- « *Les bateaux-logement présents sur le site du futur port, dont les emplacements sont gérés par VNF, seront-ils enlevés ?* », M. Ludovic BRACONNOT, propriétaire d'un bateau-logement

Sur la question de l'urbanisation, M. Alexis ROUQUE indique que la vocation du territoire autour du projet mérite encore d'être précisée. Le plan global d'aménagement prévoit un parc urbain. Dès que les réflexions auront avancé sur ce parc urbain, un travail avec les acteurs locaux pourra être poursuivi.

Sur la question de l'expropriation, M. Étienne DEREU souligne que la volonté de Ports de Paris est de parvenir à des accords avec les propriétaires et éviter toute expulsion. Une indemnisation est prévue par les textes. En cas de désaccord, c'est le juge des expropriations qui tranche.

Concernant les bateaux-logement, le maître d'ouvrage précise que ce point a été évoqué avec VNF qui délivre les autorisations de stationnement. L'objectif est une logique de relocalisation à proximité dans des emplacements compatibles avec les activités économiques en cas de poursuite du projet.

### **Les questions portant sur les activités économiques qui seraient créées et l'emploi :**

De nombreuses questions ont porté sur la nature des activités créées par le projet, la fiabilité des emplois annoncés, mais aussi sur les horaires de travail dans l'enceinte du futur port :

- « *Comment trouver le chiffre de 140 emplois ?* », M. Bernard CHAMPAGNE, association Construisons ensemble un Andrésy solidaire
- « *Quels types d'emplois et combien d'emplois seraient générés par le projet ?* », M. Jean DELAUNAY, habitant de Conflans-Sainte-Honorine
- « *Il faudrait promouvoir le projet en fonction des potentiels du territoire, or il existe une ressource de bois importante dans les Yvelines* », M. Salah ANOUAR, responsable de l'association Eau en Yvelines
- « *Achères n'acceptera pas d'activité de recyclage sur le port* », M. Marc HONORÉ, maire d'Achères
- « *Y aura-t-il des horaires Jour et Nuit pendant les phases Travaux et Exploitation ?* », Mme Martine LEBARD, association Conflans cadre de vie et environnement

M. ROUQUE indique que, pour déterminer le nombre d'emplois directs potentiels générés par le projet, Ports de Paris a repris les ratios d'emploi/ha observés sur d'autres ports, qui se situent entre 10 et 20 emplois à l'hectare, dans une approche prudente. Pour PSMO, cela représenterait 500 à 1 000 emplois en 2040. Par ailleurs, les travaux de réalisation des infrastructures génèrent eux-mêmes 140 emplois sur une vingtaine compte tenu de la réalisation progressive prévue pour le projet. Il s'agirait d'emplois industriels et de proximité.

Concernant la filière bois, M. ROUQUE indique qu'un projet d'écoconstruction existe déjà, mais qu'il est traité par le port de Triel. Sur les activités, il précise que PSMO n'est pas conçu comme un port de recyclage, sauf des activités de recyclage relevant du BTP, qui pourraient trouver leur place sur le port. Il souligne qu'il n'y aura pas d'activité de traitement des déchets ménagers ou de verre.

Enfin, il indique que les horaires de travail sur le port seraient définis par Ports de Paris.

### **La thématique des loisirs associés au projet :**

- « *Un port de plaisance est-il prévu dans le projet, à l'image de celui existant à Cergy ?* », M. Patrick TERNANT, habitant d'Achères
- « *La darse pourra-t-elle être utilisée pour des activités de loisir ?* », une habitante d'Achères

Le maître d'ouvrage indique qu'il a l'ambition de créer un centre de vie agréable pour les Achérois, d'inciter les gens à venir voir le port, se l'approprier comme un nouveau quartier. Des activités de loisirs peuvent être imaginées dans le parc prévu par le projet ou vers les bords de Seine.



### **Le financement du projet :**

Ce thème a également été abordé au cours de la réunion publique :

- « *PSMO représente un investissement de 110 millions d'euros. Quel cash-flow génèrera l'activité portuaire et ce cash-flow permettra-t-il de rembourser l'emprunt ?* », M. Gilbert AUDURIER, maire adjoint de Saint-Germain-en-Laye

Sur ce point, Port de Paris répond qu'il dispose d'une capacité d'autofinancement et d'endettement lui permettant de financer une part très importante de PSMO.

### **23h04 – Clôture de la réunion publique**