



Compte rendu de la réunion publique

Achères, jeudi 6 novembre 2014

Nombre de participants : 170

Durée de la réunion : 2h31

Durée de la séquence de débat avec le public : 1h15

Nombre d'interventions du public : 16

20h09 – 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 à M. Marc HONORÉ, maire d'Achères, pour le mot d'accueil républicain.

M. le maire annonce en préambule de son propos qu'un lien étroit entre les villes d'Achères et d'Andrésey est essentiel et qu'ainsi il rencontrera prochainement le maire d'Andrésey pour étudier comment ce projet peut être bien intégré à l'environnement. Il considère le projet de Ports de Paris comme un futur point d'ancrage dans le territoire, porteur de 500 à 1 000 emplois directs et autant d'emplois indirects. Sur ce point, il indique que le service du développement économique de la ville est à la disposition du maître d'ouvrage, notamment pour l'aider à embaucher des Achérois. Il formule également le souhait que le port regroupe toute la filière BTP sur son site : de l'extraction de granulats à la production de matériaux, mais aussi à la formation spécialisée, à la recherche et aux services connexes.

Après avoir annoncé la publication prochaine d'un cahier d'acteur sur les thématiques de l'intégration dans la ville et de l'aménagement des berges, il conclut en indiquant que les Achérois aimeraient que le port porte le nom d'Achères, afin d'associer le nom de la ville à un projet fort.

Les présentations

Présentation du débat public :

M. Michel GAILLARD rappelle tout d'abord les valeurs du débat public.

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 et 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.

M. GAILLARD fait ensuite une mise au point : Ports de Paris a saisi la CNDP sur un projet de 100 ha à l'ouest du RER A. Le présent débat ne traite que de ce projet, de son opportunité, de ses caractéristiques et de ses objectifs. La commission a entendu l'ambition de certains acteurs de développer l'ensemble de la plaine, y compris la partie Est. Cela n'est pas surprenant puisque l'ensemble du projet est inscrit au SDRIF (Schéma de directeur de la région Ile-de-France). Mais aujourd'hui, le dossier qui est entre les mains de la commission est celui de PSMO.

Il rappelle deux rendez-vous particuliers à venir :

- l'atelier technique à Andrésy sur l'insertion urbaine du projet, le 18 novembre ;
- la rencontre publique avec des étudiants à l'université de Cergy (le 24 novembre), ouverte à tous.

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 ensuite trois mois pour prendre une décision sur les suites qu'il compte donner au projet PSMO, décision également publique.

La réunion publique d'Achères est animée par Bruno de TRÉMIOLLES, membre de la CPDP. Elle se déroule en deux temps :

- un premier temps consacré aux aspects généraux du projet, avec un focus sur le thème du développement économique et une intervention de M. Philippe TAUTOU, président de la Communauté d'agglomération des Deux Rives de Seine ;
- un second temps avec deux interventions de M. Jean BOUZID, président du Syndicat yvelinois des travaux publics, et M. Pascal MALBRUNOT, président de la région Bassin parisien à la Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA).

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) ;
- exploiter ces ports dans la durée ;
- développer le transport de marchandises par voie fluviale.

Port Seine-Métropole est inscrit depuis longtemps dans les projets de ce territoire. A l'issue d'une première phase de concertation avec les élus, le maître d'ouvrage a conclu que le volet Est du projet, dédié à l'activité logistique, ne pouvait pas être poursuivi à ce jour 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. En effet, 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 utilisant les modes de transport alternatifs à la route pour apporter les matériaux extraits de la carrière sur les chantiers du Grand Paris et remporter les remblais;
- 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, puisque ce secteur a l'habitude d'utiliser la voie d'eau. Cette orientation comporte par ailleurs 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 « nouvelle génération » :

- concerté à toutes les phases du projet, pas seulement pendant le débat public,
- intégré dans le paysage et l'environnement 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.

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 une circulation fluviale de l'ordre de 500 000 tonnes par an et deux bateaux par jour. Elle permettrait ainsi un véritable report modal. Les études montrent qu'à cet horizon, 215 camions circuleraient sans le projet, et que PSMO susciterait en revanche une baisse de 65 camions. A partir de 2040, les infrastructures seront terminées, les secteurs végétalisés seront matures et accessibles au public.

PSMO représente un investissement de 110 millions d'euros, les études sont aujourd'hui cofinancées par la région Ile-de-France et l'Union Européenne, et ces cofinancements pourraient être poursuivis. 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 le développement économique :

M. Mariusz WIECEK, directeur de l'agence Seine-Aval de Ports de Paris (qui comprend seize ports, dont deux plateformes multimodales, Limay et Bruyères-sur-Oise, répartis sur quatre départements), présente le lien potentiel entre développement d'activités fluviales et développement économique d'un territoire.

Il fait d'abord un double constat : le site présente un important gisement de granulats qui, après son exploitation, laisserait un site non aménagé sans le projet de port ; le BTP utilise massivement la voie d'eau pour le transport de matériaux. Il existe une demande des professionnels du BTP de disposer d'un port pour s'approvisionner.

Il souligne que le site serait attractif pour les entreprises car situé dans le domaine public et doté d'infrastructures de qualité. Sa spécialisation dans le secteur du BTP conduirait les entreprises installées à développer des synergies. La constitution d'un comité local d'information portuaire (CLIP) permettrait d'avoir une démarche permanente de dialogue et d'écoute avec les acteurs locaux.

Le port pourrait être découpé en trois secteurs :

- autour de la darse, les activités qui nécessitent un accès direct et fréquent à la voie d'eau, avec des parcelles équipées de leurs propres ouvrages portuaires ;
- plus au sud de la darse, d'autres activités qui nécessitent une utilisation plus ponctuelle de la voie d'eau, avec un quai à usage partagé ;
- à l'ouest, une zone d'activités liées au BTP (location de matériel, matériaux élaborés pour les chantiers, ...), aux services administratifs et aux entreprises, tournées vers le port ou vers l'extérieur.

Le développement des activités dans le port serait progressif et lié à sa construction :

- à l'horizon 2025, l'objectif est un maintien des emplois actuels auxquels s'ajouteraient ceux liés aux besoins du chantier ;
- entre 2025 et 2040, 30 ha seraient urbanisés pour développer les activités de services ;
- après 2040, les activités classiques du BTP seraient pérennisées et une filière de recyclage BTP pourrait aussi y être développée.

Outre les emplois créés pour tout niveau de qualification et les investissements engagés sur le site, les collectivités locales bénéficieraient de retombées fiscales associées à l'activité du port.

M. WIECEK conclut sa présentation en soulignant que Ports de Paris participe au développement économique du territoire en créant les conditions pour que les entreprises installent leurs activités sur ses sites et y créent des emplois.

Intervention de M. Philippe TAUTOU, président de la Communauté d'agglomération des Deux Rives de Seine :

M. TAUTOU relève l'intérêt, pour le territoire élargi au périmètre de l'OIN, d'un projet qui fait de la Seine un vecteur de développement économique très fort, auquel s'ajoutera l'impact favorable du projet Canal Seine Nord Europe.

Il précise que l'ensemble de la confluence Seine-Oise est concernée par le projet et invite les acteurs à porter une ambition plus grande sur un territoire plus vaste. Il imagine également un nouveau débouché avec la filière automobile, qui contribue déjà à l'identité du secteur.

Si le maître d'ouvrage évoque un potentiel de 500 à 1 000 emplois générés par le projet, M. TAUTOU y ajoute les emplois indirects, ce qui porte l'ensemble à 1 000 à 2 000 emplois, chiffre considérable pour le territoire et qui concerne notamment des chercheurs d'emplois qui manquent de formation.

Enfin, il souligne que le traitement de l'aspect environnemental du projet est l'une des priorités pour les acteurs locaux, et une condition nécessaire pour des débouchés sur un territoire plus vaste.

21h05 – Le débat avec le public (première partie)

M. Bruno de TRÉMIOLES ouvre la première partie du débat avec la salle, de plus de 40 minutes.

Le thème des activités économiques prévues :

- *« Est-il prévu de développer des filières innovantes de BTP, par exemple dans l'isolation ? »*, M. Marc-Noël VANDAMME, association Construisons Ensemble un Andrézy Solidaire
- *« Concernant l'activité de recyclage des déblais des chantiers du Grand Paris, y a-t-il un risque de recycler des produits de mauvaise qualité ou dangereux, par exemple l'amiante ? »*
- *« Ce grand ensemble va demander certainement de l'énergie et a priori il ne semble pas prévu de production locale d'énergie renouvelable, éolienne ou autre, utilisation de la force de la Seine. »* Mme Jocelyne ANFOSSO, habitante d'Achères

M. Mariusz WIECEK indique que tous les métiers du BTP auraient leur place sur le port, pas seulement ceux de l'extraction et du concassage de granulats.

Concernant le recyclage, M. Marc REIMBOLD, directeur du projet PSMO, précise que l'activité de recyclage concernerait uniquement des produits recyclables pour le BTP. Les produits de mauvaise qualité ou dangereux n'entrent pas dans cette catégorie et ne sont donc pas concernés par PSMO.

Sur la question énergétique, M. Etienne DEREU précise que chaque activité implantée sur le port sera amenée à réfléchir à sa performance énergétique. M. Alexis ROUQUE, directeur général de Ports de

Paris, ajoute qu'une production énergétique serait possible sur le site du projet. Celle-ci serait principalement photovoltaïque, l'énergie éolienne n'étant pas adaptée dans un environnement urbain comme celui de PSMO.

L'insertion urbaine du projet :

- « *Les activités permettant l'intégration à la ville, comme les centres de vie prévus dans le projet, peuvent-elles être réalisées en début de période ? Une passerelle entre les deux rives de la Seine à Andrésy est-elle envisageable ?* », M. Marc-Noël VANDAMME, association Construisons Ensemble un Andrésy Solidaire

M. Marc REIMBOLD, directeur du projet PSMO, répond que ces deux points peuvent être discutés lors de l'atelier sur l'insertion urbaine du projet prévu le 18 novembre à Andrésy, pour réfléchir à des solutions permettant de créer des centres de vie dès le début de l'exploitation du port et leur aménagement dans le temps. De même pour la question d'une passerelle, qui devra également être étudiée avec VNF le cas échéant.

Le thème des transports et de l'intermodalité :

- « *Une barge représente environ 125 wagons selon ce que vous annoncez, mais seulement 85 wagons selon la SNCF. Aurons-nous un surplus de camions pour pallier cette différence ?* », M. Serge GODAERT, maire-adjoint de Maisons-Laffitte

M. REIMBOLD indique que, pour les granulats, les wagons ont une capacité de 60 tonnes alors que la moyenne pour les autres produits est de 40 tonnes. Il souligne que, quelle que soit la capacité des wagons prise comme référence, cela ne change pas la répartition des parts modales prévue dans le projet, y compris concernant les poids lourds.

Le financement du projet :

- « *Quel est le coût des études et de fonctionnement et la part de la région dans leur financement ?* », M. Franck MARTZ, élu à Andrésy du groupe « Andrésy dynamique »

M. REIMBOLD répond qu'une part significative de l'investissement peut être financée par Ports de Paris, qui tire ses recettes des locations de ses terrains. Aujourd'hui, les études sont cofinancées par l'Union Européenne et la Région Ile de France, mais rien n'est arrêté concernant le financement du projet par la suite car l'on se situe trop en amont. La règle générale concernant ces deux partenaires du projet est :

- Union Européenne : participation maximale de 20% à l'investissement et de 50% aux études
- Région Ile-de-France : participation maximale de 35% à l'investissement

M. Étienne DEREU ajoute que les charges d'exploitation sont supportées par Ports de Paris grâce aux recettes des redevances perçues. Les charges d'exploitation de PSMO, comprenant l'entretien de la darse, des routes et voies ferrées, etc. sont estimées à 1 million d'euros par an.

21h47 – Les présentations pour la seconde phase de la réunion publique

Intervention de M. Jean BOUZID, président du syndicat yvelinois des travaux publics :

Pour le syndicat, le projet PSMO est porteur pour l'avenir à plusieurs titres :

- opportunité de redynamiser un territoire sur le plan économique et environnemental, en créant de nouvelles activités et en dépolluant le site ;
- opportunité pour le secteur de la construction car l'emplacement du port est prévu sur un gisement majeur de granulats en Ile-de-France, qui pourraient être transportés par voie fluviale ;
- le port pourrait accueillir à plus long terme des graves de mer qui seraient acheminées par bateaux ;
- il offre une réponse aux besoins des chantiers du Grand Paris, qui plus est en favorisant le transport par voie fluviale.

Pour la filière Travaux publics, le chantier représente un potentiel de 140 emplois directs et indirects pendant la construction du port. La filière pourrait également générer quelques 40 emplois pendant l'exploitation du port grâce aux activités qui pourraient être créées sur site (criblage, usine de préfabrication, traitement de déchets du BTP...).

Intervention de M. Pascal MALBRUNOT, président de la région Bassin parisien à la Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA) et batelier conflanais :

La CNBA considère ce projet pertinent car il permettrait le développement du transport fluvial, qui est la solution aux problèmes de congestion urbaine et routière, et qui manque d'infrastructures de qualité.

De plus, le transport fluvial est le mode de transport le moins polluant et le moins consommateur d'énergie. C'est pourquoi la CNBA milite pour que toutes les liaisons interbassin soient réalisées.

M. MALBRUNOT indique par ailleurs que les bateaux accostant dans un port ont besoin de services : entretien et maintenance des navires, approvisionnement en carburant et victuailles.

22h07 – Le débat avec le public (seconde partie)

Après ces deux interventions, M. Bruno de TRÉMOLLES redonne la parole au public. Dans la seconde partie de la réunion, le public va aborder plusieurs thèmes.

L'organisation du débat :

- « *Pourquoi n'y a-t-il jamais d'intervenants critiques en tribune ? Je demande que ce soit le cas pour la prochaine réunion publique* », Mme Lisette CALDERAN, habitante de Conflans-Sainte-Honorine

M. de TRÉMOLLES indique qu'une représentante de France Nature Environnement, avec un avis partagé sur le projet, est intervenue en tribune à la réunion publique de Conflans-Sainte-Honorine. Il ajoute qu'à la réunion publique de Carrières-sous-Poissy, la commission présentera un point d'étape avec une cartographie des contributions favorables et défavorables au projet PSMO.

Le thème des transports et de l'intermodalité :

- « *L'aménagement d'infrastructures ferroviaires au sein du port est-elle intégrée en amont ?* », M. Lionel FAVIER, membre d'une association d'usagers de transports
- « *Le projet de deux ports à Triel et Achères va permettre à ma jeune TPE de développer ses approvisionnements par voie fluviale. Nous avons déposé un brevet pour des constructions en ossature bois et nous approvisionnons en Belgique, Grande-Bretagne et dans le Gard* », M. Jean-Max SERY, président d'une TPE installée sur le site de Fabrique 21
- « *Quel serait le flux de véhicules générés par l'activité sur le port, hors poids lourds ?* », M. Jérôme LEFEVRE, président de l'ARDIES Val-d'Oise

M. Marc REIMBOLD indique que la situation de PSMO est favorable au transport ferroviaire car une desserte existe déjà pour l'entreprise Le Foll et que la gare d'Achères Grand Cormier est située à proximité. Une étude sur un opérateur de fret de proximité vient par ailleurs d'être tout juste lancée par Ports de Paris.

Concernant le trafic routier, M. Étienne DEREU répond que les études de trafic présentées ont mis l'accent sur le trafic poids lourds car il est le plus impactant (un camion représente trois ou quatre voitures). Par ailleurs, les véhicules particuliers ne circulent pas aux mêmes horaires, et un système de navettes entre la gare et les différents sites du port pourrait être imaginé car PSMO serait bien desservi par les transports en commun.

Le thème des activités économiques prévues et de l'emploi :

- « *Des entreprises et des emplois existent déjà sur le site du futur port. Comment les conserver et dans quelles conditions ?* », M. Denis FAIST, 1^{er} adjoint d'Andrésy

M. REIMBOLD répond que toutes les entreprises du secteur seront contactées avant la mise en service du port, pour éventuellement être réimplantées sur le site. Celles qui souhaiteront déménager recevront une indemnisation. Parmi les entreprises présentes, GSM et Le Foll ont toute

leur place dans PSMO. L'entreprise de métallerie pourrait également se réimplanter sur le site du port si elle le souhaite.

Lien entre le futur port de Triel et le projet PSMO :

- « *Quel serait le lien entre le port de Triel et PSMO ?* », M. Joël MANCEL, maire de Triel-sur-Seine

M. DEREU indique que les deux ports seraient complémentaires. Celui de Triel est un port urbain avec une vocation de desserte locale, à l'instar du port actuel de Conflans fin d'Oise, tandis que PSMO est un modèle de hub. PSMO développerait ainsi les échanges par voie fluviale avec les ports urbains du secteur.

Le thème des questions environnementales :

- « *Comment allez-vous dépolluer les terres du site ?* », Mme Anne LOCATELLI du Conseil général du Val-d'Oise

M. REIMBOLD répond que la dépollution des terres est effectuée par le carrier. Lorsque celles-ci sont rendues inertes, elles sont stockées sur le site, dans un endroit où elles demeureront inaccessibles après l'aménagement du port (sous une route par exemple), et donc sans contrainte pour l'accessibilité au public.

22h40 – Clôture de la réunion publique