



Compte rendu de la réunion publique

Conflans-Sainte-Honorine, mardi 7 octobre 2014

Nombre de participants : 295
Durée de la réunion : 2h51
Durée de la séquence de débat avec le public : 1h46
Nombre d'interventions du public : 25

20h11 – Ouverture de la réunion publique

Le président de la commission particulière du débat public Port Seine-Métropole Ouest, M. Michel GAILLARD, ouvre la séance. Un peu plus tard, M. Laurent BROSSE, maire de Conflans-Sainte-Honorine prononce le mot d'accueil républicain.

M. le maire souligne que ce débat public constitue un bon exemple de démocratie locale et de transparence de la cité. Il y voit une occasion d'échanger sur un projet économique majeur pour le territoire, notamment pour relancer la batellerie.

Après avoir indiqué son opposition à la partie Est de Port Seine-Métropole, pour défendre le cadre de vie du territoire, il salue la relance récente du projet Canal Seine Nord Europe, dont Conflans se situe au débouché sur l'axe Seine et souligne que la voie fluviale porte un potentiel de développement énorme et permet un mode de transport fiable, durable, qui répond aux besoins du BTP.

Les présentations

Présentation du débat public :

M. Michel GAILLARD rappelle que le présent débat public a été décidé le 8 janvier 2014 par la Commission nationale du débat public, autorité administrative indépendante créée en 1995 par la loi Barnier, à la suite de sa saisine par le maître d'ouvrage du projet, Ports de Paris.

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. Il permet notamment de répondre à la question suivante : « ce projet est-il utile ? ».

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, animer le débat et faire en sorte que le public puisse s'exprimer.

Le président de la CPDP présente ensuite les modalités de participation au 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 maître d'ouvrage du projet ;
- trois rendez-vous singuliers ouverts au public sur inscription *via* le site du débat public : un atelier technique à Andrésy le 18 novembre où une quarantaine de personnes réfléchiront à l'insertion urbaine du projet, une visite du port de Limay et du site du projet samedi 11 octobre (cette visite pourra être complétée d'une seconde en semaine si le public le demande), et une rencontre publique à l'université de Cergy le 24 novembre où le public pourra débattre avec des étudiants qui présenteront leur sentiment sur le débat public et leur avis sur le projet Port Seine-Métropole Ouest.

M. GAILLARD 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 de Conflans-Sainte-Honorine est animée par M. Jacques ROUDIER, membre de la CPDP. Elle se déroule en quatre temps :

- deux temps consacrés aux aspects généraux du projet ainsi qu'un focus sur l'environnement, les travaux et le phasage, avec la présentation par le maître d'ouvrage et une intervention de Mme Dominique DUVAL (France Nature Environnement) suivies d'une séquence de débat avec le public ;
- deux temps consacrés à un focus sur les thèmes de l'environnement, du phasage et des travaux avec deux interventions de MM. Thierry HAUCHARD (GSM) et Gilles CHERIER (Agence de l'Eau Seine-Normandie) suivies d'une séquence de débat avec le public.

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 à l'incompatibilité du volet Est du projet, dédié à la logistique, 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.

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

- développer une chaîne logistique durable par péniche pour amener les matériaux extraits de la carrière sur les chantiers à l'aller et ramener 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 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 cofinancé 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 : enquête publique en 2017, premiers travaux en 2018, livraison des premiers équipements portuaires en 2020.

Focus sur les caractéristiques environnementales du projet :

Mme Frédérique GUILBERT, responsable du service de l'environnement à Ports de Paris, présente les enjeux environnementaux que le maître d'ouvrage a identifiés dès la conception du projet :

- Sols pollués en surface, dont le traitement est géré dans le cadre de l'exploitation de la carrière avec l'obligation que les terres polluées n'aient aucun contact avec le fleuve ;
- Secteur actuellement en zone inondable, que le port, grâce à la création d'une darse, rendrait constructible ;
- Qualité du patrimoine et des paysages prise en compte par la végétalisation de 15% de la surface du projet et l'aménagement des berges ;

- Milieux naturels à faibles enjeux, avec une trame bleue au nord du site (la Seine) et verte au sud (corridor de prairies et de friches), en dehors des berges et terrains en arrière des berges qui présentent des enjeux forts et seraient préservés dans le projet ;
- Impact acoustique limité pour les riverains.

Concernant la maîtrise des impacts durant la phase de travaux, l'attention sera portée sur la gestion des eaux, la protection de la faune et de la flore, la maîtrise des nuisances pour les riverains et le maintien des continuités et cheminements. Durant la phase d'exploitation, la maîtrise des impacts fera l'objet d'un schéma d'orientation et de développement durable, défini avec les acteurs locaux, d'un objectif de certification ISO 14001 pour l'exploitation du port, et de prescriptions exigeantes pour les clients du port, tant en matière d'aménagement (constructibilité, insertion paysagère...) que d'exploitation (horaires d'activité, gestion du bruit, des poussières...).

Intervention de Mme Dominique DUVAL, présidente de l'association Ile-de-France Environnement, membre de France Nature Environnement :

Mme DUVAL précise, en préambule à son propos, que les remarques qu'elle va présenter ont été partagées avec les associations et collectifs qui sont sur le terrain.

Ile-de-France Environnement est favorable à certaines caractéristiques du projet, comme le développement du transport fluvial et ferroviaire face au transport routier, l'implantation du port sur 100 ha de terres polluées qui ne deviendront jamais agricoles, et l'essor d'une économie circulaire.

L'association relève plusieurs points de vigilance (« *Oui, mais* ») :

- les nuisances : poussière, bruit lié aux concasseurs par exemple ;
- les déchets inertes dédiés au remblayage de la carrière : où seront-ils contrôlés et que se passera-t-il en cas de détection de déchets non autorisés ?
- le dossier manque de précisions sur le report modal ferroviaire ;
- le réaménagement ressemblera-t-il bien à la présentation sur la brochure de Ports de Paris ?
- comment le site sera-t-il contrôlé à partir de 2040, soit après l'exploitation de la carrière ?
- comment s'assurer que les entreprises installées continueront d'utiliser le fleuve ?

Mme DUVAL conclut en notant que la concertation sur PSMO est exemplaire et formule le vœu que cette exemplarité se retrouve sur d'autres projets de port.

20h56 – Le débat avec le public (première partie)

M. Jacques ROUDIER ouvre la première partie du débat avec la salle. Pendant plus de trente minutes, les échanges vont se concentrer sur l'hypothèse d'un lien entre les deux volets (Ouest + Est) du projet Port Seine-Métropole, ainsi que sur les impacts environnementaux.

Les questions environnementales que pose le projet :

Le public s'exprime sur les risques de pollution atmosphérique et sonore, ainsi que sur l'impact paysager du projet :

- « *Quelles seraient les nuisances sonores générées par le projet pendant les travaux et l'exploitation ?* », M. Youssef ELFATIH, habitant de Conflans-Sainte-Honorine
- « *Comment aménager le paysage, y compris lorsque l'on regarde la plaine depuis les coteaux d'Andrésey, sur la RD 55 ?* », M. Bernard CHAMPAGNE, association Construisons ensemble un Andrésey solidaire
- « *Comment contraindre vos clients d'utiliser le transport fluvial, pour lutter contre la pollution atmosphérique ?* », M. Laurent ANTOINE, porte-parole de l'association COPRA 184

Concernant la pollution atmosphérique, Madame Frédérique Guilbert indique que les activités de BTP sont susceptibles de générer des poussières, visibles, qui créent des désagréments (salissures...) mais ne sont pas dangereuses pour la santé. Les particules qui sont dangereuses pour la santé sont celles qui ne se voient pas, et qui sont notamment générées par le chauffage individuel au bois mais aussi le diesel. Or, le projet sur ce point prévoit bien de diminuer le nombre de camions, il va donc dans le bon sens.

Sur les nuisances sonores, Mme Frédérique GUILBERT indique qu'elles représenteront une émergence de 1 dbA pour les riverains les plus proches du port, selon les simulations qui ont été effectuées dans le cadre des premières études sur le projet. Ce faible impact est lié à la concentration des activités autour de la darse située au cœur du port et suffisamment éloignée des riverains.

Ports de Paris prévoit de faire signer à ses futurs clients une convention les engageant à respecter les mesures prescrites pour limiter des nuisances. De plus, la charte « *Sable en Seine* » ajoute des mesures de limitation des nuisances générées par l'activité sur le port. Ces dispositifs feront l'objet de contrôles de manière pérenne.

Concernant l'aspect paysager, M. Marc REIMBOLD, directeur du projet PSMO, confirme la volonté du maître d'ouvrage d'inscrire le port dans un nouveau paysage où la plaine serait valorisée. Il souligne que la RD 55 au niveau des coteaux d'Andrésey avec un panorama dégagé jusqu'à La Défense est à environ 1km/1,5km du centre du port. Une protection avec des végétations de 15 à 25m de hauteur permettront de masquer le bâti, dont la hauteur sera majoritairement de 15m.

Hypothèse d'un lien entre les deux volets Ouest + Est du projet Port Seine-Métropole :

Ce thème a donné lieu à plusieurs questions dès le début de la réunion :

- « *PSMO est-il le pied dans la porte qui précède un principe d'engagement de l'ensemble du projet ? (...) J'ai entendu M. BÉDIER et d'autres élus s'exprimer en faveur du projet global à la réunion d'Achères. (...) On a besoin de garanties (...) on ne veut pas des 300 ha* », M. Bernard CHAMPAGNE, association Construisons ensemble un Andrésey solidaire
- « *100 ha, cela représente 200 terrains de football ; c'est déjà grand. Y aura-t-il une suite logique imposée ?* », M. Laurent ANTOINE, porte-parole de l'association COPRA 184

Ports de Paris redit, comme à la réunion d'Achères, que le projet PSMO ne comporte pas d'arrière-pensée. Ce projet est autoportant, il ne nécessite pas de projet supplémentaire pour atteindre un équilibre économique. Par ailleurs, sa superficie (100 ha) est déjà significative à l'échelle de Ports de Paris qui gère actuellement un foncier de 1 000 ha.

M. DEREU rappelle que le volet Est donnerait lieu à un nouveau débat public le cas échéant.

Avant de passer à la seconde partie de la réunion publique, M. Michel GAILLARD intervient pour rappeler quelques fondamentaux du débat public PSMO.

Comme dans tout débat public, la commission particulière est neutre et indépendante vis-à-vis du maître d'ouvrage. Elle va au fond des sujets sans complaisance à l'égard de ce dernier.

Dans un débat public, la question de l'opportunité est clairement posée. Si ce n'était pas le cas, si la commission avait le sentiment que la décision était déjà prise avant même le débat, il n'y aurait pas de débat public. Il appartient ensuite au maître d'ouvrage de prendre une décision sur l'avenir de son projet à la suite de ce qu'il aura entendu durant le débat. M. GAILLARD note que 2/3 des projets soumis à débat public ont ensuite été abandonnés ou profondément modifiés.

L'objet du débat public PSMO porte bien sur la partie Ouest. La CPDP a cependant bien compris que la question de l'Est poserait des problèmes et ce point figurera dans son compte rendu final.

21h31 – Les présentations pour la seconde phase de la réunion publique

Intervention de M. Thierry HAUCHARD, responsable foncier de GSM :

GSM est une entreprise présente depuis plusieurs années dans la plaine d'Achères. L'exploitation actuelle de la carrière dans ce territoire a fait l'objet d'une autorisation préfectorale délivrée le 18 août 2009, sur la base d'une étude d'impact environnemental et d'une enquête publique. L'autorisation court jusqu'en 2039.

L'exploitation de la carrière ne couvre pas simultanément l'ensemble de son périmètre. Elle est réalisée par secteurs successifs au fil du temps, le rythme de réalisation du port suivant celui de la carrière. Outre ce phasage, l'exploitation couvre trois autres aspects :

- décapage des terres végétales et stockage sélectif, avec une traçabilité des opérations ;
- extraction de granulats et traitement mécanique (non chimique) par concassage et criblage notamment ;
- remblayage en fin d'exploitation, avec une remise en état qui doit respecter la cote altimétrique définie par l'arrêté préfectoral.

M. HAUCHARD précise que les terres polluées sont stockées et confinées dans un secteur située en dehors de la zone inondable, que les apports de déchets inertes font l'objet d'une traçabilité

administrative et qu'une prévention et un contrôle des nuisances sont effectués, notamment pour limiter les envols de poussière ou garantir la propreté de la voie publique.

Intervention de M. Gilles CHERIER, chef du service Milieux aquatiques à l'agence de l'eau Seine-Normandie :

L'agence de l'eau Seine-Normandie établit un plan de gestion des eaux à l'échelle du bassin versant de la Seine, dont l'objectif principal est d'améliorer la qualité de l'eau et la gestion des milieux aquatiques. M. CHERIER observe qu'il est possible de retrouver un écosystème de qualité grâce à l'hydromorphologie, qui permet de constituer un lien terre/eau normal.

Dans le projet, l'enjeu est de traiter le lien naturel terre-eau. Le port, par ses équipements et les aménagements prévus, pourrait recréer un équilibre entre l'eau et sa rive et jouer un rôle complémentaire à celui des passes à poissons de VNF aux barrages en rivière pour restaurer les milieux aquatiques.

M. CHERIER conclut son propos en soulignant que la Seine est une petite rivière en rapport à la pression qu'elle subit par la multitude d'activités existantes dans son environnement.

21h51 – Le débat avec le public (seconde partie)

M. ROUDIER redonne la parole au public, qui va intervenir essentiellement sur les questions environnementales, mais aussi sur les caractéristiques du projet, l'association du public à son élaboration et son contrôle, et d'autres thèmes.

Les questions environnementales que pose le projet :

- « *La vitesse du vent et le brouillard ont-ils été pris en compte dans les études sur les impacts générés par les poussières et les mauvaises odeurs ?* », M. Patrick RAULT, habitant de Conflans-Sainte-Honorine
- « *PSMO accueillerait des installations classées pour la protection de l'environnement, quel est l'impact écologique et sanitaire associé à ce projet ?* », Mme Élisabeth DOUSSET, CEAS d'Andrézy
- « *Pouvez-vous nous donner des exemples concrets sur le traitement des poussières, la hauteur des bâtiments et des terrils, la gestion des poussières ?* », M. Gaël CALLONNEC, conseiller municipal EELV de Conflans et travaille à l'ADEME
- « *Comment allez-vous dépolluer le site alors que vous prévoyez d'y étaler les terres polluées ?* », M. Daniel LOUVET, conseiller municipal d'Orgeval
- « *Que se passera-t-il en cas de nuisance écologique générée par une entreprise installée dans le port ?* », M. Stéphane BORRA, habitant de Conflans-Sainte-Honorine

- « *Que se passera-t-il si un déchet non autorisé arrive au port ?* », Mme Dominique DUVAL, présidente de l'association Ile-de-France Environnement
- « *Le passage de péniches abîme les berges. Quel sera l'impact de PSMO et du développement du transport fluvial sur ce point ?* », Mme Martine LEBARD, association Conflans cadre de vie et environnement
- « *Ports de Paris a-t-il pris en compte les contraintes des fournisseurs d'eau potable qui utilisent l'eau de la Seine comme la Lyonnaise ?* », Mme Hélène BOISVERD, conseillère municipale d'Orgeval

M. Étienne DEREU invite les participants à visiter les ports de Gennevilliers ou de Limay pour se rendre compte des mesures prises pour limiter les nuisances. Il cite le confinement du bruit par coffrage ou réalisation de murs antibruit, la limitation des poussières également par confinement avec la construction de murets ou par arrosage régulier pour éviter leur envol. En cas d'atteinte avérée à l'environnement par une entreprise du port, des contraintes existent pour faire respecter les normes environnementales, qui peuvent aller jusqu'à la fermeture de l'activité. Pour les remblais arrivant sur le port, il y a un double contrôle au départ et à l'arrivée. Si un remblai non conforme est détecté à l'arrivée sur le port, la barge reste alors à quai le temps de trouver une solution (envoi vers un centre de dépollution ou retour à l'expéditeur en cas d'absence de solution).

Mme Frédérique GUILBERT ajoute que des cahiers de prescription architecturaux et environnementaux sont prévus. Ils fixeraient les règles à respecter par les clients du port, notamment concernant la hauteur des bâtiments, des tas de sable et les dispositifs de limitation des nuisances. De plus, un audit annuel des activités et des nuisances est prévu dans le cadre de la charte « Sable en Seine ». Concernant l'eau potable et la qualité de l'eau, elle indique qu'il n'y a pas de prise d'eau en surface dans la plaine d'Achères pour la production d'eau potable et qu'en ce qui concerne les risques de pollution des eaux liés aux activités portuaires, des ouvrages spécifiques sont prévus pour stopper toute diffusion d'une éventuelle pollution vers le fleuve.

Pour les terres polluées, Mme GUILBERT précise qu'il s'agit d'une pollution aux métaux lourds, sans dégagement de gaz dangereux pour la santé, présentant un risque en cas d'ingestion (contact direct). L'arrêté préfectoral de la carrière prévoit de recouvrir les terres polluées qui seront étalées d'une couche de 30 cm de terres saines afin d'éviter tout contact.

Par ailleurs, M. DEREU indique que Ports de Paris travaillera à un renforcement et une réhabilitation des berges au droit du projet en intégrant le trafic supplémentaire de bateaux généré par PSMO, deux à quatre bateaux par jour en pleine capacité, contre une trentaine circulant actuellement dans le secteur. Mais il ajoute que le risque le plus impactant pour les berges est celui des crues.

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

- « *Le port est présenté comme exemplaire, mais il va servir à fabriquer du béton, un matériau mauvais pour l'effet de serre* », M. Jean-François MICHEL, membre de EELV de l'Haut-Val
- « *Pourquoi créer une zone industrielle énorme aussi proche de trois centres ville ?* », Mme Elisabeth DOUSSET, CEAS d'Andrésy

- « *Quelles seront les activités exercées après 2040 ?* », M. Philippe HEURTEVENT, association Ile-de-France Environnement
- « *Que deviendront les gens qui travaillent sur l'île Peygrand et dont l'activité sera impactée par PSMO ?* », Mme Sylvie PRODHOMME, habitante de Conflans-Sainte-Honorine

Pour Ports de Paris, la qualité des granulats alluvionnaires de la plaine d'Achères justifie la présence d'une activité béton sur le site. Ces bétons pourraient être réservés à des opérations de qualité, comme des ouvrages d'art par exemple, où ce matériau sera toujours nécessaire. M. Marc REIMBOLD ajoute que d'autres matériaux de construction plus durables pourront également être accueillis sur le site.

Concernant l'après 2040, c'est-à-dire lorsque l'exploitation de la carrière sera achevée, M. DEREU indique que les activités auront vocation à rester sur le site de Port Seine-Métropole Ouest. Il pourra alors accueillir des granulats en provenance d'autres régions, par voie fluviale ou ferroviaire, notamment du Nord-Pas-de-Calais qui dispose de réserves conséquentes.

Les entreprises impactées par le projet pourront s'installer sur le site ou être indemnisées.

Les questions relatives aux caractéristiques du transport fluvial et à l'intermodalité :

- « *Pourquoi organiser un tel débat pour un projet qui ne générerait que deux à quatre bateaux et deux trains par jour ?* », M. Yann FOURNIER, habitant de Conflans-Sainte-Honorine
- « *Quelle ligne de chemin de fer sera impactée par PSMO ?* », Mme Danièle BARRÉ, présidente de l'association ARJ Conflans
- « *Les manœuvres d'entrée dans le port risquent d'être délicates en raison d'un débit de 1 100 m³/s en amont de l'écluse. Avez-vous contacté les bateliers pour définir le projet ?* », M. Patrick CHERRIER, transporteur fluvial
- « *Quels accès routiers sont prévus au démarrage du projet et en 2040 ?* », M. Michel LEGRAND, habitant de Conflans-Sainte-Honorine

M. DEREU souligne que l'intérêt du projet est réel même si cela représente peu de bateaux et peu de trains. En matière de transport fluvial, il y a une forte massification, un seul convoi de bateau représentant 250 camions. Par ailleurs, PSMO ne nécessite de nouvelle voirie, y compris en 2040 lorsque le port sera en pleine capacité.

M. REIMBOLD ajoute que le flux de trains prévu pourra s'insérer dans le flot normal de trains dans ce secteur, sans besoin de circulation nocturne. Les trains arriveront en majorité du Nord-Pas-de-Calais.

M. REIMBOLD précise par ailleurs que l'accès au port par les bateaux a été étudié à l'aide d'un simulateur du Centre d'Études Techniques Maritimes et Fluviales (CETMEF CEREMA) avec des capitaines de bateaux.

Le thème de l'association du public à l'élaboration du projet et au contrôle de l'activité :

- « *Y aura-t-il des contrôles accessibles au public, avec un droit de regard et de saisie en cas de problème constaté ? L'organisme de contrôle doit être choisi par un collectif d'élus locaux* », M. Patrick RAULT, habitant de Conflans-Sainte-Honorine
- « *On veut des certitudes sur la réalité des contrôles qui seront effectués* », Mme Élisabeth DOUSSET, CEAS d'Andrézy
- « *Des dispositifs d'élaboration des parcs et du centre de vie sont-ils envisageables en faisant participer, en amont, les villes, associations et habitants du territoire ?* », M. Bernard CHAMPAGNE, association Construisons ensemble un Andrézy solidaire

Le maître d'ouvrage fait part de son souhait de pouvoir co-construire en amont la définition des espaces publics de PSMO (mesures d'aménagement du centre de vie, équipements de loisir, etc.). Il indique que l'atelier du 18 novembre à Andrézy programmé par la CPDP pourrait constituer une préfiguration de ce qui pourrait être mis en place ultérieurement en cas de poursuite du projet.

Ports de Paris est également favorable à l'idée d'une assemblée d'élus locaux et d'associations locales qui vérifieraient la bonne marche du port et le respect du cahier des charges.

23h02 – Clôture de la réunion publique