

# **I. Notre démarche**

## **A. Présentation et rôle**

Nous sommes des étudiants du master 2 TLTE (Transports Logistique Territoire et Environnement) de l'Université de Cergy-Pontoise et nous travaillons dans le cadre d'un atelier sur le projet Port Seine Métropole Ouest (PSMO). Cet atelier, regroupant 5 étudiants, vise à répondre à une commande de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP), qui a pour mission d'organiser et de veiller au bon déroulement du débat public.

Notre travail pour cet atelier se compose de deux parties distinctes. D'une part, une analyse du projet PSMO a été réalisée au travers du dossier du maître d'ouvrage, Ports de Paris. Elle sera détaillée dans la suite et d'autre part, une observation participante et analyse du débat public, et ce dans une logique d'évaluation. Notre but est donc d'apporter un regard extérieur et critique sur le projet.

## **B. Méthodologie**

Concernant l'analyse du débat public, notre travail s'appuie sur plusieurs éléments :

- une observation participante, qui nous a conduits à participer à toutes les réunions publiques de ce débat et qui sera analysée par le biais d'une grille d'analyse permettant de synthétiser l'ensemble des réunions.
- des questionnaires, distribués par la CPDP au cours des différentes réunions, analysés statistiquement.
- des entretiens semi-directifs que nous allons réaliser avec des personnes ayant assisté à au moins une réunion du débat public. Ils ont pour intérêt de compléter et d'approfondir les observations faites à partir de l'analyse des questionnaires.

## **C. Organisation / Calendrier**

La première phase de notre travail a été consacrée à l'analyse du projet et ce depuis le début du mois d'octobre, principalement à travers l'analyse du dossier du maître d'ouvrage, Ports de Paris. Ce travail a fait l'objet d'une présentation lors de la réunion du 24 novembre à l'Université de Cergy-Pontoise devant la CPDP, le maître d'ouvrage et le public présent.

Ensuite, la seconde phase, qui a débuté après cette présentation, est consacrée à l'analyse du débat public, avec l'analyse des questionnaires et celle des entretiens semi-directifs. A cela s'ajoute le travail

d'observation des réunions du débat public, qui permettra de compléter l'évaluation du débat. Ce travail d'observation a nécessité la participation à toutes les réunions du débat public depuis le 2 octobre.

Cette deuxième phase s'achèvera par la présentation d'un rapport synthétique le 7 janvier devant la Commission Particulière du Débat Public. Ce rapport synthétique sera rendu par écrit une semaine plus tard, ce qui nous permettra de prendre en compte d'éventuelles remarques et un rapport plus détaillé sera rendu mi-février.

## **II. Le projet PSMO**

### **A. Les éléments positifs du projet PSMO**

Le projet PSMO nous a semblé être positif pour plusieurs raisons principales.

#### **1. Environnementale**

Dans le contexte du Grenelle de l'Environnement, il permet d'aller vers un report modal du transport de marchandises par le fleuve, favorisant ainsi une logistique durable, d'autant plus renforcée par la livraison future du Canal Nord-Seine Europe. Quand on sait qu'un convoi fluvial peut se substituer à 250 camions et aux vues de l'importance des volumes de granulats à transporter, la voie d'eau doit être privilégiée.

#### **2. Atout pour le Grand Paris**

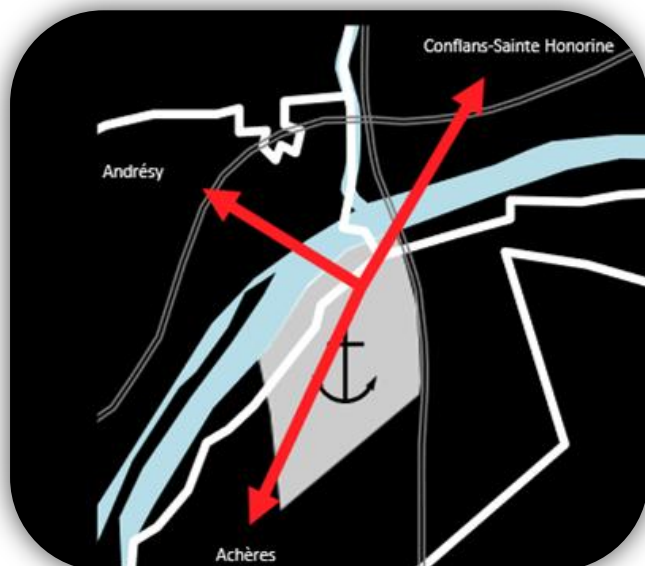
Le port par sa vocation tournée sur le BTP et la construction s'avère également être un atout dans le cadre du Grand Paris, à la fois pour la construction des logements et du réseau de transports prévus, mais également pour le développement futur de la métropole de par ses activités de recyclage des matériaux issus des chantiers, permettant ainsi un cercle vertueux.



### 3. Développement du territoire

Il peut engager une dynamique de développement accrue du territoire de la plaine d'Achères et de la Confluence Seine-Oise, notamment par la requalification et la valorisation paysagère et économique de terrains actuellement pollués et n'ayant pas une vocation réelle et durable à long terme.

Cette valorisation permettrait, via le concept du port "nouvelle génération", tel que présenté dans ses principes par Ports de Paris, de créer des liens sur le territoire et notamment entre rive gauche et rive droite de la Seine, de par une situation au carrefour des trois communes d'Achères, Andrézy et Conflans-Sainte-Honorine.

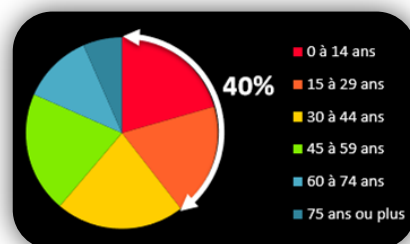


#### B. Interrogations sur le projet et pistes de réflexion

Malgré ces éléments positifs, certaines interrogations subsistent et des pistes d'amélioration nous sont apparues.

##### 1. Emploi

Tout d'abord, en termes d'emploi. Il nous a paru que le projet était un atout pour une population relativement jeune (40% de moins de 30 ans actuellement) et qui continue de croître ; d'où l'importance de la présence d'un centre de formation et du développement de filières d'enseignement au sein du projet. Importance d'autant plus forte qu'elle permettrait d'assurer plus facilement une adéquation entre la population locale et les futurs emplois créés, question qui reste encore en suspens.

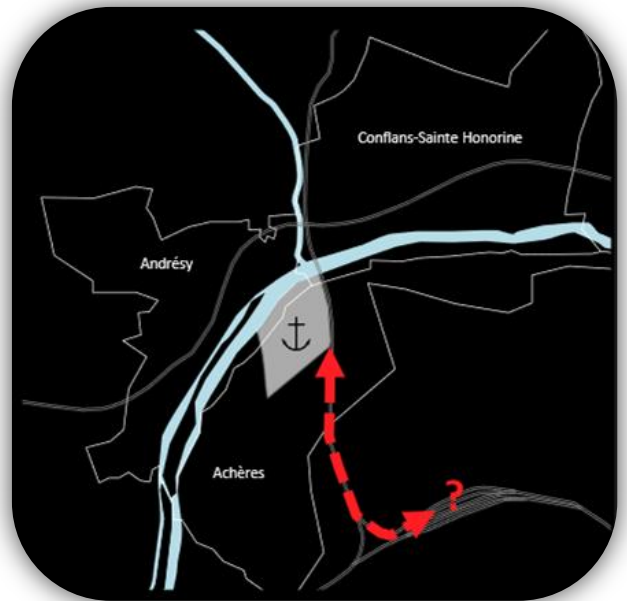


##### 2. Trafic

Également, concernant le trafic, quel potentiel trafic induit par les futurs employés du site dans un

secteur déjà congestionné aux heures de pointe ? Environ 60% des déplacements se réalisent en véhicules privés au sein de la grande couronne, sur les 1000 potentiels futurs employés, il nous a semblé que, peut-être, cette question était sous-estimée jusqu'à présent.

Ensuite, concernant le trafic ferroviaire, les difficultés de circulation pour les lignes A et L sur le secteur sont quotidiennes, même aux heures creuses. Comment donc insérer sans perturber les usagers quotidiens, les deux trains de fret prévus chaque jour ? La gare de triage d'Achères Grand Cormier étant actuellement fermée, quels seraient les éventuelles améliorations nécessaires induites par l'exploitation du port sur le site ?



### 3. Intégration du port dans le territoire

Encore, quant à l'ouverture du port sur la ville, il nous a paru que tel que présenté, le port tourne actuellement le dos à Andrésy et Conflans. Cela soulève deux interrogations : quels liens avec les villes alentours, et notamment quels transports prévus pour desservir le port ? A propos des liens, nous nous demandons s'il n'aurait pas été possible d'élargir la passerelle ferroviaire actuelle pour permettre un lien piéton et cycliste entre le quartier de Fin d'Oise à Conflans et sa gare RER et Transilien et le port.



### 4. Paysage

Concernant le paysage, il nous semblait qu'il était impératif que certains espaces soient aménagés le plus tôt possible, notamment les berges et les futurs écrans végétaux (permettant ainsi dès les travaux une barrière visuelle) afin de favoriser une appropriation rapide du site par les habitants.

## **5. « Eco-blanchiment » (ou « Greenwashing »)**

Nous avons aussi relevé une sur-justification des aspects écologiques au détriment de certains éléments, faisant passer à l'arrière plan d'autres aspects tout aussi importants.

## **6. Insertion dans un projet global**

Et enfin, il nous paraissait que, même si le débat est circonscrit au périmètre "ouest", la question de la partie "est" aurait dû faire l'objet d'une clarification puisque la somme des projets en cours avec PSMO devrait fortement dynamiser la zone et donc les enjeux du développement futur du territoire.

## **Conclusion**

En conclusion, PSMO semble donc être un projet positif et opportun mais il doit s'inscrire dans un projet plus global d'aménagement du territoire, partagé et porté également par la population locale notamment par des pratiques de concertation, voire coproduction.