

**DÉBAT PUBLIC**

**PORT SEINE-MÉTROPOLE OUEST**

*15 septembre - 15 décembre 2014*



**COMPTE RENDU**

---

ÉTABLI PAR LE PRÉSIDENT  
DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE  
DU DÉBAT PUBLIC

LE 12 FÉVRIER 2015

***Vous pouvez retrouver l'intégralité des archives  
du débat sur le site de la Commission nationale  
du débat public : [www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)***

***Directeur de la publication : Michel GAILLARD***

***Comité de rédaction : CPDP avec le concours du  
secrétariat général du débat public***

***Création, réalisation : Campardou Communication***

***Crédits photos : Christian SOUFFRON, Xavier  
GRANET, Wellphoto, Ports de Paris***

***Impression sur papier recyclé : Reliefdoc***

***Tirage : 900 exemplaires***

# DÉBAT PUBLIC

## PORT SEINE-MÉTROPOLE OUEST

*15 septembre - 15 décembre 2014*





**CE COMPTE RENDU EST ÉTABLI PAR LE PRÉSIDENT ET LES MEMBRES DE LA  
COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC**

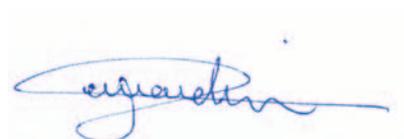
**Michel Gaillard**  
*Président*

Handwritten signature of Michel Gaillard in blue ink, consisting of several overlapping, horizontal, wavy lines.

**Anne-Marie Charvet**

Handwritten signature of Anne-Marie Charvet in blue ink, featuring a large, stylized 'A' followed by a horizontal line and a vertical stroke.

**Lucie Demondion**

Handwritten signature of Lucie Demondion in blue ink, showing a cursive style with the name clearly legible.

**Bruno de Tremiolles**

Handwritten signature of Bruno de Tremiolles in blue ink, with the name written in a cursive, slightly slanted style.

**Jacques Roudier**

Handwritten signature of Jacques Roudier in blue ink, featuring a cursive style with a prominent horizontal stroke at the end.

**12 février 2015**

## FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET PORT SEINE-MÉTROPOLE OUEST

### • MAÎTRE D'OUVRAGE :

Ports de Paris est un établissement public de l'État qui aménage, entretient et exploite les installations portuaires d'Île-de-France. Ports de Paris a pour mission de développer le transport fluvial de marchandises et de passagers en Île-de-France afin de proposer une solution alternative à la route ; il exploite un réseau de 70 ports sur les 500 km de berges franciliennes. Avec plus de 21 millions de tonnes de marchandises transportées par voie d'eau en 2013, Ports de Paris est le premier port fluvial français et le deuxième à l'échelle de l'Europe. C'est également le premier port intérieur touristique mondial avec 7 millions de passagers par an. Depuis 2012, il inscrit son action en coordination avec les ports du Havre et de Rouen dans le cadre de l'ensemble portuaire HAROPA.

### • CONTEXTE :

La plaine d'Achères constitue un important gisement francilien de granulats qui pourrait contribuer aux besoins des chantiers du Grand Paris. L'implantation d'un port permettrait le développement de leur transport par voie d'eau.

### • OBJECTIFS :

Créer de la valeur pour le territoire, participer à l'élan économique du Grand Paris et développer les modes de transport respectueux de l'environnement.

### • CARACTÉRISTIQUES :

Sur les 100 hectares du projet d'aménagement portuaire, 50% seraient dédiés aux activités économiques, 15 à 17%<sup>1</sup> aux espaces verts et le solde à la création d'une darse (bassin intérieur) et aux dessertes, la darse permettant de concentrer l'activité à l'intérieur du port, laissant libres les berges de la Seine.

Par ailleurs, le port serait spécialisé dans les activités de BTP. Cela 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.

Enfin, Ports de Paris concevrait un port de nouvelle génération : concerté à toutes les phases du projet, intégré dans le paysage dès sa conception, ouvert sur la ville et accessible aux habitants.

### • COÛT PRÉVISIONNEL :

110 millions d'euros.

### • DATE DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉE :

- enquête publique en 2017 ;
- premiers travaux en 2018 ;
- livraison des premiers équipements portuaires en 2020 ;
- mise en service complète en 2040.

# LE DÉBAT PUBLIC PORT SEINE-MÉTROPOLE OUEST

## • QUELQUES DATES CLÉS :

- 23 décembre 2013 : saisine de la CNDP par le directeur général de Ports de Paris
- 8 janvier 2014 : décision de la CNDP d'organiser un débat public
- 19 janvier 2014 : publication de la décision au Journal Officiel de la République Française
- 5 mars 2014 : nomination de la CPDP
- 2 juillet 2014 : validation par la CNDP du dossier du maître d'ouvrage, du calendrier et des modalités d'organisation du débat
- 15 septembre - 15 décembre 2014 : période du débat
- 12 février 2015 : publication du compte rendu et du bilan du débat

## • LA DIVERSITÉ DES RENDEZ-VOUS AVEC LE PUBLIC :

### - Huit réunions publiques :

- une réunion d'ouverture
- quatre réunions thématiques
- une réunion de présentation générale du projet
- une réunion d'audition publique
- une réunion de clôture

### - Quatre autres rendez-vous du débat :

- un atelier sur les aménagements urbains
- une rencontre publique avec les étudiants à l'université de Cergy-Pontoise
- deux visites du site du projet PSMO et du Port de Limay

## • 1 327 PARTICIPANTS

## • 35 POINTS DE VUE dont :

- 17 cahiers d'acteur
- 15 contributions
- 3 délibérations

## • 4 634 VISITEURS UNIQUES sur le site Internet, PLUS DE 30 000 PAGES consultées

## • 138 QUESTIONS POSÉES ET TRAITÉES, toutes consultables sur le site de la CPDP

## • 36 AVIS, tous consultables sur le site de la CPDP

## • 93 CARTES T REÇUES

## • 51 FANS SUR LA PAGE FACEBOOK

## • 176 ABONNÉS SUR LE COMPTE TWITTER, et 232 messages diffusés

## • 2 176 EXEMPLAIRES DU DOSSIER DU MAÎTRE D'OUVRAGE diffusés pendant le débat public

## • 64 781 EXEMPLAIRES DE LA SYNTHÈSE DU DOSSIER DU MAÎTRE D'OUVRAGE diffusés pendant le débat public

## • 64 715 EXEMPLAIRES DU JOURNAL D'OUVERTURE DU DÉBAT diffusés pendant le débat public

## • 70 QUESTIONNAIRES sur l'évaluation du débat, remis par le public

• **UNE COMMISSION NEUTRE ET INDÉPENDANTE** constituée de Michel Gaillard, président, Anne-Marie Charvet, Lucie Demondion, Bruno de Tremiolles et Jacques Roudier, membres. La CPDP a été secondée par une secrétaire générale, Julie Quentel, et un secrétaire général adjoint, Philippe Bourlito. Tanara Truong, stagiaire de la CNDP, a également apporté son aide au suivi du débat.

# COMPTE RENDU

## DÉBAT PUBLIC Port Seine-Métropole Ouest

---

15 SEPTEMBRE – 15 DÉCEMBRE 2014

### SOMMAIRE

<b>Chapitre 1 - Préparation et déroulement du débat</b>	<b>9</b>
<b>I. La préparation du débat public</b>	<b>10</b>
> Le projet	10
> La saisine de la CNDP par le maître d'ouvrage, Ports de Paris	11
<i>A. La mise en place et le fonctionnement de la CPDP</i>	12
1. La nomination de la CPDP, sa composition	12
2. Le secrétariat général du débat	13
3. Les moyens de la CPDP	13
<i>B. Le travail de préparation de la CPDP</i>	13
1. Les réunions de préparation de la commission	13
2. Les réunions de préparation de la CPDP avec les acteurs du territoire	14
<i>C. La réflexion sur le périmètre et la dimension du débat</i>	14
<b>II. Le déroulement du débat public</b>	<b>16</b>
<i>A. L'information du public</i>	16
1. Les documents mis à la disposition du public	16
a) les documents du maître d'ouvrage	16
b) Les documents de la CPDP	17
2. Les outils numériques	19
a) Le site Internet	19
b) Les réseaux sociaux	19
c) Les sites de partage de médias	20
d) Les newsletters	20
3. Le relais du débat dans la presse	22
4. Les actions partenariales	23
<i>B. La participation du public</i>	24
1. Les rendez-vous avec le public	24
a) Les réunions publiques	24
b) Les visites du site PSMO et du port de Limay	25
c) L'atelier « aménagements urbains »	26
d) La rencontre publique avec les étudiants	26
2. Les autres moyens de participation proposés au public	26
a) Le dispositif questions / réponses	26
b) Le forum de discussion	28
c) Les points de vue	28
<i>C. Une évaluation du débat public</i>	28
<b>Chapitre 2 - Enseignements du débat public</b>	<b>31</b>
<b>I. La cartographie des acteurs du débat</b>	<b>32</b>

<b>II. Les enseignements du débat</b>	<b>34</b>
<i>A. Contexte du débat et opportunité du projet</i>	34
1. Un territoire marqué par de nombreux projets	34
2. Une opportunité du projet peu contestée...	35
3. ...mais une nature du projet source de nombreux questionnements	36
4. L'organisation du débat	37
<i>B. Les impacts du projet sur l'environnement et sur le territoire</i>	39
1. Un état initial à préciser et des études à approfondir	39
2. Un projet remettant en cause le cadre de vie du territoire	39
3. Un projet à apprécier par rapport aux critères du développement durable	40
4. Des impacts spécifiques sources d'inquiétudes	41
a) Impacts sonores et atmosphériques	41
b) Pollution des sols	41
c) Impacts hydrauliques	41
d) Impacts sur la biodiversité, traitement des berges	42
5. Une demande de garanties quant aux impacts	42
<i>C. Les impacts du projet sur le trafic routier, ferré et fluvial</i>	44
1. Un projet qui soulève des interrogations	44
a) L'impact du projet sur les réseaux routiers	45
b) L'impact du projet sur les réseaux ferroviaires	46
c) L'impact du projet sur la voie navigable	46
2. Des modes de transport pouvant affecter le cadre de vie des habitants	47
3. Des garanties sont demandées	48
<i>D. L'insertion urbaine du port</i>	49
1. Les enjeux de l'insertion urbaine du projet PSMO	49
a) Valoriser la plaine d'Achères ?	49
b) Perceptions différenciées de l'insertion urbaine	49
c) La mixité des usages, condition de la réussite de l'intégration du port	50
2. Inquiétudes et demande de garanties quant à l'insertion du projet dans le territoire	50
a) Des inquiétudes liées à la localisation du projet	50
b) Demandes de garanties sur l'intégration du projet	51
3. Des propositions pour une meilleure intégration du site	51
a) Créer une liaison rive gauche / rive droite	51
b) Réaliser un port mixte ?	52
c) Favoriser la cohabitation entre les piétons et les cyclistes	52
d) Des aménagements cohérents	52
<i>E. Les perspectives socio-économiques et le financement du projet</i>	54
1. Les perspectives socio-économiques	54
2. L'emploi	56
3. PSMO après 2040	57
a) Concernant l'utilisation du béton	58
b) Concernant l'activité sur le port après les travaux	58
4. Le financement du projet et les retombées financières	59

<b>Chapitre 3 - Conclusion de la CPDP et recommandations à la maîtrise d'ouvrage</b>	<b>61</b>
--	-----------

ANNEXES	67
---------	----



# CHAPITRE 1

## Préparation et déroulement du débat

## I. LA PRÉPARATION DU DÉBAT PUBLIC

### > Le projet

#### Le territoire

Le projet Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) est un projet de plateforme multimodale (eau, fer, route) d'une centaine d'hectares qui se situerait sur la rive gauche de la Seine, face au débouché de l'Oise, dédié aux activités de la construction et des travaux publics.

En région Île-de-France, il concerne plus particulièrement les habitants des villes d'Achères, Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine ainsi que ceux des villes limitrophes que sont Poissy, Carrières-sous-Poissy et Saint-Germain-en-Laye. Cela représente près de 161 000<sup>2</sup> habitants dans les Yvelines.

#### De Port Seine-Métropole...

Ports de Paris, établissement public de l'État, a pour mission d'aménager et d'entretenir les espaces portuaires publics en Île-de-France, de développer la logistique propre et de favoriser le transport de marchandises par la voie d'eau.

Le projet Port Seine-Métropole est inscrit depuis longtemps dans les documents de planification de ce territoire. Dès 2011 des études ont porté sur un périmètre large allant des écluses d'Andrésy, à l'Ouest, à l'usine Seine Aval du Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne (SIAAP), à l'Est. Cette ambition de constituer une plateforme multimodale sur cette emprise potentielle de plus de 400 hectares a été inscrite dans le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), approuvé le 27 décembre 2013. Le programme, baptisé « Port Seine-Métropole » a été discuté lors de réunions de concertation, préalables à la saisine de la Commission nationale du débat public. À l'issue de cette phase de concertation, le maître d'ouvrage a conclu que le volet Est du projet, dédié à la logistique conteneurisée, n'était pas réalisable en raison d'un manque d'infrastructures routières adaptées sur le territoire. Ainsi, dépendante notamment de l'achèvement de l'autoroute francilienne A 104, l'extension à l'Est devait être suspendue.

#### ... à Port Seine-Métropole Ouest

Le maître d'ouvrage a toutefois décidé de maintenir le volet Ouest du projet. D'une centaine d'hectares, il se situerait près de la ligne du RER A, à l'Ouest de la RN 184 et aurait pour vocation d'accompagner le développement des secteurs de la construction et des travaux publics, dans le cadre des travaux du Grand Paris. Il ne nécessiterait pas de nouvelles infrastructures routières et pourrait être mis en œuvre à court terme. C'est donc le projet intitulé « Port Seine-Métropole Ouest » (PSMO) qui a été présenté par Ports de Paris à la Commission nationale du débat public.

#### Les enjeux

Les trois objectifs du projet PSMO sont de créer de la valeur pour le territoire concerné, de participer à l'élan économique du Grand Paris et de développer les modes de transport respectueux de l'environnement.

Concrètement, cela signifie pour la maîtrise d'ouvrage :

- développer une chaîne logistique durable par péniche pour amener les matériaux extraits de la carrière sur les chantiers du Grand Paris à l'aller et ramener les déblais 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.

#### Les caractéristiques

Sur les 100 hectares du projet d'aménagement portuaire, 50% seraient dédiés aux activités économiques, 15 à 17%<sup>3</sup> aux espaces verts et le solde à la création d'une darse (bassin intérieur) et aux dessertes, la darse permettant de concentrer l'activité à l'intérieur du port, laissant libres les berges de la Seine.

<sup>2</sup> 160 936 habitants, source INSEE 2011

<sup>3</sup> Pourcentage indiqué par le maître d'ouvrage dans sa présentation à la réunion publique d'Andrésy le 18/11/ 2014

Par ailleurs, le port serait spécialisé dans les activités de BTP. Cela 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 de nouvelle génération :

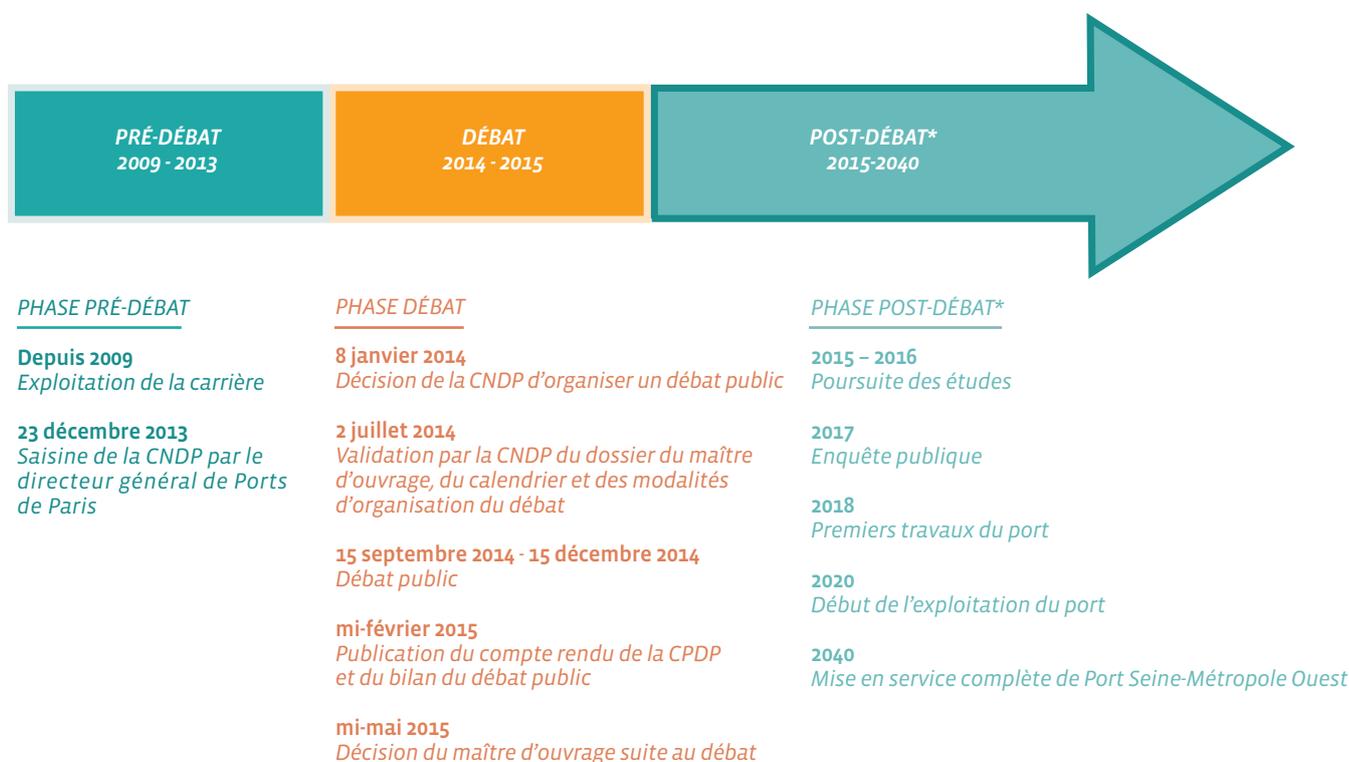
- concerté à toutes les phases du projet ;
- intégré dans le paysage dès sa conception ;
- ouvert sur la ville et accessible aux habitants, avec la création d'un centre de vie au bord du bassin intérieur et l'aménagement de promenades le long des berges de la Seine.

L'élaboration des schémas d'aménagement du projet a été confiée à l'atelier d'architecture, urbanisme, paysage, Antoine Grumbach & Associés intégrant des mesures environnementales et paysagères dès la conception du projet.

## Le coût prévisionnel

Le coût prévisionnel du projet s'élèverait à 110 millions d'euros. Cet investissement serait porté par Ports de Paris, avec des participations envisagées de la Région Île-de-France et de l'Union Européenne.

## Le calendrier prévisionnel



\*Calendrier théorique en cas de poursuite du projet

S'il était donné suite au projet, le calendrier prévisionnel planifie les travaux à partir de 2018 : le port serait construit et mis en service progressivement, au fur et à mesure de l'extraction des granulats (sables et graviers) présents sur le site. Les premières infrastructures seraient mises en service en 2020 pour une réalisation progressive jusqu'en 2040.

## > La saisine de la Commission nationale du débat public par le maître d'ouvrage, Ports de Paris

Bien qu'il s'agisse d'un projet dont le coût de réalisation n'excède pas les seuils fixés par l'article R.121-2 du code de l'environnement, Ports de Paris a décidé de saisir la Commission nationale du débat public, conformément aux dispositions de l'article L.121-8 II du code précité.

Ainsi, le 23 décembre 2013, le directeur général de Ports de Paris a saisi la CNDP de son projet de plateforme multimodale Ouest (fleuve, rail, route), situé sur la plaine d'Achères, dans les Yvelines, notamment en raison des enjeux et du contexte du projet, considérant le débat comme un moyen d'informer et de faire participer le public, d'enrichir le projet et d'éclairer sa décision.

Le 8 janvier 2014, la Commission nationale du débat public a décidé de soumettre ce projet à un débat public dont elle assurerait l'organisation, et dont elle confierait l'animation à une commission particulière (voir les décisions de la CNDP en annexe). La CNDP a considéré que le projet « s'inscrit dans le cadre plus général du développement de la Seine aval et présente d'importants enjeux socio-économiques pour le développement de la Région Île-de-France et des régions voisines ».

Jusqu'au 15 décembre 2014, le débat public Port Seine-Métropole Ouest doit permettre « de discuter sur l'opportunité du projet, ses caractéristiques et ses conséquences socio-économiques et environnementales »<sup>4</sup>, a déclaré Christian Leyrit, président de la Commission nationale du débat public, le 25 septembre 2014.

Par ailleurs, il permet à Ports de Paris d'informer un large public sur la nature de son projet, d'évaluer son opportunité et, s'il est poursuivi, de construire le projet le plus adapté aux besoins des activités portuaires et aux attentes des habitants et des territoires concernés.

La préparation du débat public par la commission comprend trois volets :

- l'installation de la CPDP ;
- la rencontre des acteurs pour comprendre les enjeux du projet et du territoire du débat ;
- la réflexion sur le périmètre et la dimension du débat.

## A. La mise en place et le fonctionnement de la CPDP

### 1. La nomination de la CPDP, sa composition



De gauche à droite : Jacques Roudier, Anne-Marie Charvet, Michel Gaillard, Lucie Demondion, Bruno de Tremiolles

Le 5 février 2014, la CNDP a nommé **Michel Gaillard**, président de la commission particulière du débat public (CPDP) sur le projet de plateforme portuaire multimodale Port Seine-Métropole Ouest (PSMO).

Ingénieur de formation et ancien cadre dirigeant du groupe EDF, Michel Gaillard a été membre de la CPDP sur le projet de dénivellation et de mise en souterrain de la RN 13 à Neuilly-sur-Seine. Il a présidé la CPDP sur le projet de prolongement du RER E à l'Ouest et la CPDP sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (POCL).

Sur proposition de Michel Gaillard, le 5 mars 2014, la CNDP a nommé les autres membres de la commission particulière du débat Port Seine-Métropole Ouest :

- **Anne-Marie Charvet**, préfet honoraire, ancienne préfet du Tarn-et-Garonne et de l'Aude. Elle a été nommée membre de la CPDP sur le projet de grand stade de la Fédération Française de Rugby ;
- **Lucie Demondion**, diplômée en sciences politiques et en géographie. Elle a exercé au sein de cabinets conseils en concertation citoyenne et en collectivités locales ;
- **Bruno de Tremiolles**, ingénieur et ancien cadre dirigeant du groupe Pechiney-Alcan. Il a été nommé

membre de la CPDP sur le projet de prolongement à l'Ouest du RER E, de la CPDP sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon et de la CPDP sur le projet de parc éolien en mer au large de la baie de Saint-Brieuc ;

- **Jacques Roudier**, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts honoraire. Il a exercé des responsabilités dans le domaine des transports et de la recherche.

## 2. Le secrétariat général du débat

Une fois constituée, la CPDP, en coordination avec le maître d'ouvrage – qui aux termes de la loi finance l'organisation matérielle du débat public – a commencé à mobiliser et mettre en œuvre les moyens nécessaires à l'organisation du débat public.

Pour l'assister dans ses missions de préparation, d'organisation et de conduite du débat public, la CPDP s'est dotée d'un secrétariat général de deux personnes : Julie Quentel, secrétaire générale, Philippe Bourlittio, secrétaire général adjoint en charge des outils numériques. Tanara Truong, stagiaire de la CNDP, a également apporté son aide au suivi du débat de septembre 2014 à janvier 2015.

## 3. Les moyens de la CPDP

### *Les locaux*

La commission particulière du débat public a pris la décision de s'installer au cœur du territoire du débat. Elle a ainsi loué des bureaux situés à Achères :

Hôtel d'entreprises Camille-Jenatzy  
Allée Édouard Branly  
78260 Achères

Le secrétariat général de la commission accueillait le public sur rendez-vous dans ces locaux.

### *L'assistance*

Dans le cadre des procédures de marché public, Ports de Paris a sélectionné, avec le concours de la CPDP, des prestataires spécialisés pour assister la CPDP dans la préparation, la communication, l'organisation et le suivi du débat public :

- l'agence Campardou Communication a été choisie pour le développement et la mise en œuvre du plan de communication, des relations médias, de la conception, fabrication, impression et diffusion des supports de communication ;
- la société Denis Power a été chargée de l'organisation logistique des réunions publiques ;
- la société Armadiyo a été chargée de la mise en forme et de la diffusion des lettres électroniques du débat.

## **B. Le travail de préparation de la CPDP**

### 1. Les réunions de préparation de la commission

En amont du débat, la CPDP s'est réunie à douze reprises. Certaines de ces réunions se sont tenues en présence de la maîtrise d'ouvrage afin de suivre la réalisation du dossier du maître d'ouvrage.

Ce travail de relecture constitue une mission fondamentale de la CPDP et vise à garantir l'édition d'un document le plus complet, transparent et accessible possible au grand public.

Les autres réunions de la commission, ainsi que des contacts réguliers entre les membres, ont permis de définir la stratégie et le plan de communication, le calendrier et les lieux des rencontres publiques.

Pour compléter ce dispositif de réunions de préparation, Ports de Paris a organisé pour la commission la visite de deux ports de « générations » différentes, celui de Gennevilliers et celui de Limay, le 28 avril 2014. Ces déplacements ont participé à une meilleure compréhension des dimensions et enjeux du projet pour la CPDP.

## 2. Les réunions de préparation de la CPDP avec les acteurs du territoire

### *La CPDP à la rencontre des acteurs*

Lors de la phase de préparation, les entretiens préalables avec les principaux acteurs du territoire et ceux concernés par le projet ont été une des premières missions de la CPDP<sup>5</sup>.

De mars à septembre 2014, la CPDP a rencontré **110** acteurs (élus, services de l'État, économiques, organismes professionnels...) dont **32** représentants d'associations pour lesquels elle avait organisé une réunion spécifique le 19 juin 2014.

Les deux principaux objectifs de ces rencontres préalables ont été :

- d'informer les acteurs de la tenue prochaine d'un débat public ;
- d'écouter leurs observations et leurs attentes sur le débat et le projet.

### *Le formulaire d'avant débat*

Afin de bien identifier tous les sujets à mettre en débat à partir du 15 septembre 2014, la CPDP avait invité les internautes, à partir du 29 août 2014, à faire part de leurs attentes quant aux thèmes et questions-clés qu'ils souhaitaient voir abordés. Cette consultation d'avant débat<sup>6</sup> devait affiner son organisation, en particulier le programme des réunions publiques élaboré par la commission particulière ou les mots-clés structurant les espaces de discussion du site.

À l'issue de cette phase préparatoire, les informations qui en ont résulté ont permis de cerner le périmètre du débat, d'en identifier les cibles et de fixer les thèmes à aborder.

## **C. La réflexion sur le périmètre et la dimension du débat public**

La CPDP a décidé de structurer son débat autour de huit réunions publiques, programmées sur un territoire restreint aux communes environnantes. En effet, la nature des activités prévues sur le site a conduit la commission à cibler le territoire proche, le plus directement impacté (bruit, poussière, paysage...).

Les réunions ont ainsi eu lieu dans les villes d'Achères (deux réunions), Conflans-Sainte-Honorine, Saint-Germain-en-Laye, Carrières-sous-Poissy, Andrézy (deux réunions) ainsi que Poissy.

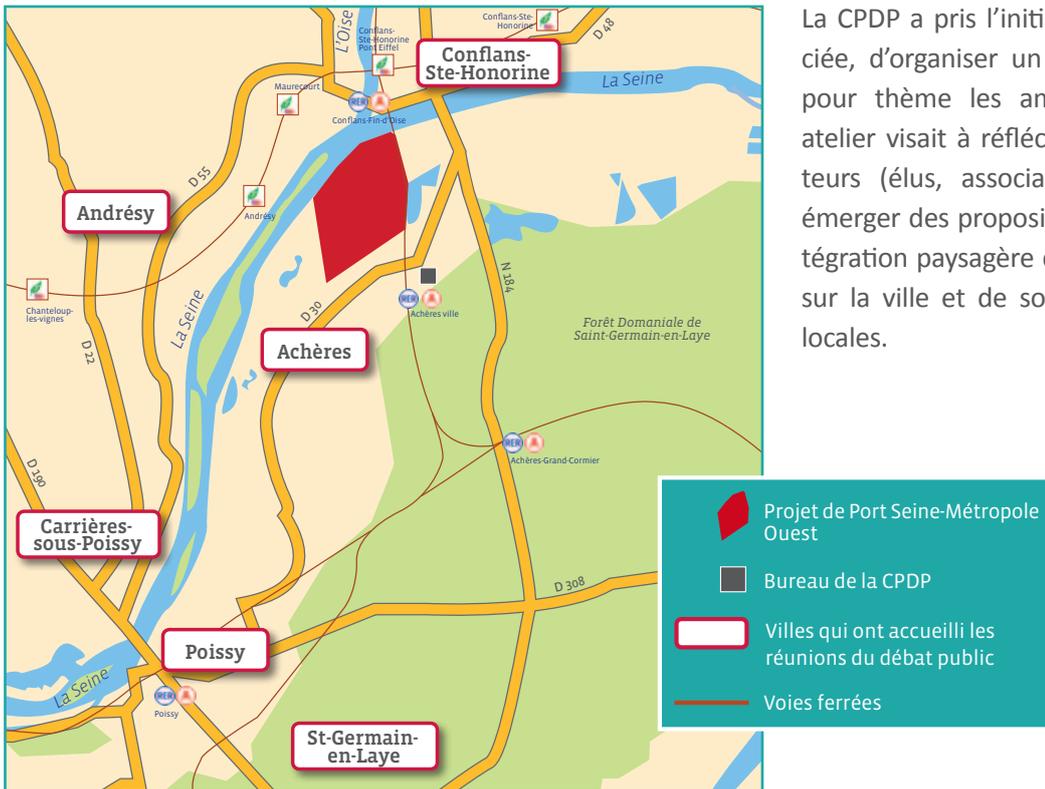
Elles ont permis de présenter le projet et d'aborder les thèmes suivants :

- l'environnement ;
- les travaux, le phasage ;
- l'intermodalité ;
- le développement économique ;
- les aménagements urbains.

Une audition publique d'acteurs économiques a également été organisée.

<sup>5</sup> Voir en annexe la liste des acteurs rencontrés par la CPDP

<sup>6</sup> À retrouver sur le site <http://psmo.debatpublic.fr/archives-consultation-themes-questions-cles-du-debat>



La CPDP a pris l'initiative, unanimement appréciée, d'organiser un atelier à Andrésey prenant pour thème les aménagements urbains. Cet atelier visait à réfléchir avec une diversité d'acteurs (élus, associations, riverains...) et faire émerger des propositions sur les questions d'intégration paysagère du projet, de son ouverture sur la ville et de son impact sur les dessertes locales.

Enfin, la CPDP a cherché à associer les étudiants au débat public (université de Cergy-Pontoise et de l'ESSEC). À ce titre, elle a pris contact avec les étudiants du Master 2 « Transports, Logistique, Territoire, Environnement » et leur a demandé de produire une analyse du projet et du débat public. Elle a également organisé une rencontre publique à l'université de Cergy-Pontoise.

#### > Validation du dispositif par la CNDP

Lors de sa séance du 2 juillet 2014, la Commission nationale du débat public a accusé réception du dossier du maître d'ouvrage qu'elle a jugé suffisamment complet, et a approuvé les modalités d'organisation du débat et son calendrier.

## II. LE DÉROULEMENT DU DÉBAT PUBLIC

Dans cette partie sont présentées les modalités d'information et de participation du public mises en place par la commission, ainsi qu'une évaluation du débat.

### A. L'information du public

#### 1. Les documents mis à la disposition du public

##### a. Les documents du maître d'ouvrage (dossier, synthèse, études)

###### *Le dossier du maître d'ouvrage*

Conformément aux indications de la CNDP, ce document de 67 pages présente :

- le contexte et les enjeux du projet : accélérer le report modal, s'inscrire dans la dynamique du Grand Paris, contribuer au développement de la Confluence Seine-Oise ;
- les caractéristiques et le calendrier du projet : le diagnostic du territoire, ses contraintes et potentialités, la description du projet, son phasage ;
- les bénéfices et effets du projet : les retombées socio-économiques, le report modal et les flux de marchandises, les liens port - ville - territoire, l'intégration des enjeux environnementaux.

Le dossier du maître d'ouvrage a été adressé à 350 acteurs (élus, services de l'État et des collectivités territoriales, chambres consulaires, syndicats et fédérations professionnelles, partis politiques, entreprises et associations). De plus, il était consultable sur le site du débat, diffusé lors des réunions et envoyé aux abonnés et à tous ceux qui en faisaient la demande.

Il a également été mis à disposition des riverains dans les lieux publics du territoire (mairies, médiathèques, offices de tourisme, maisons de quartier...), mais aussi auprès d'associations locales, d'établissements scolaires et de formation professionnelle, de chambres consulaires, etc. Près de 1 000 dossiers ont été mis à disposition via quelques 190 partenaires, essentiellement locaux.



[Le dossier de Ports de Paris et sa synthèse](#)

###### *La synthèse du dossier du maître d'ouvrage*

Ce document en trois volets présente synthétiquement les éléments du dossier du maître d'ouvrage : enjeux, projection aux horizons 2025 et 2040, chiffres et engagements. Il est accessible à la lecture sur le site de la CPDP. Il a été diffusé dans 60 000 boîtes aux lettres, dans les réunions publiques, aux acteurs du débat et aux relais d'information, aux abonnés des documents du débat ainsi qu'à tous ceux qui en faisaient la demande.



### **Les panneaux d'exposition du maître d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage a également réalisé cinq panneaux d'exposition présentant les grandes caractéristiques du projet. Ceux-ci ont été exposés lors des rencontres publiques.

Les panneaux d'exposition de Ports de Paris disposés à l'entrée des réunions publiques

### **La vidéo de présentation du projet**

Disponible dès le 14 octobre 2014 via le site de la CPDP et le compte Youtube d'Haropa Ports (470 vues), elle visait à illustrer le projet PSMO. Elle était aussi diffusée en réunions publiques (à l'accueil ou en salle).

### **Les documents de référence cités dans le dossier du maître d'ouvrage**

Le site Internet du débat répertorie les informations complémentaires au dossier de Ports de Paris. Ces documents de référence visent à faciliter la compréhension du contexte dans lequel s'inscrit le projet Port Seine-Métropole Ouest : contexte économique sur le transport de marchandises à différentes échelles, besoins auxquels peut répondre le projet (transport de matériaux en lien avec la construction du Nouveau Grand Paris notamment) ; contexte de développement territorial, avec en particulier la contribution du projet PSMO aux objectifs du SDRIF et au développement de la Seine-Aval et de la Confluence Seine-Oise ; contexte environnemental, avec par exemple l'inscription du projet dans le dispositif de lutte contre les inondations de la plaine d'Achères (PPRI).

### **Les études de portée générale**

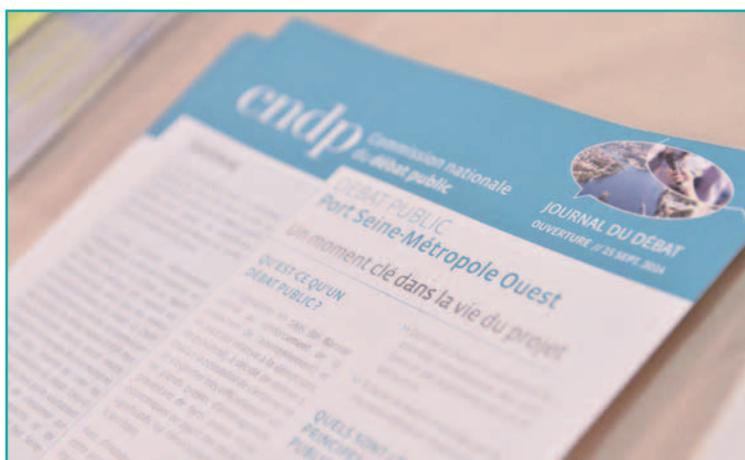
Accessibles via le site du débat, elles visent à apporter au public des informations utiles à la compréhension des enjeux auxquels souhaite répondre le projet. Ces enjeux portent sur :

- le report modal du transport de marchandises de la route vers le fleuve (dynamique environnementale vertueuse depuis le début des années 2000) ;
- l'activité économique générée grâce aux ports, en lien avec la filière du BTP notamment ;
- l'ambition de créer de nouveaux liens entre les ports et leur environnement proche : ouverture sur la ville, intégration paysagère, valorisation du patrimoine.

## **b. Les documents de la CPDP**

### **Le Journal du débat public**

Le Journal du débat est édité, imprimé et diffusé par la commission particulière du débat public. Le premier numéro a été publié en septembre 2014 et diffusé dans 60 000 boîtes aux lettres, dans les lieux publics du territoire, à l'occasion des réunions, ainsi qu'aux acteurs du débat et aux relais d'information. Il expose la nature d'un débat public, ses objectifs, ses principes, ainsi que les suites données au débat. Il présente également les grandes caractéristiques du projet et son calendrier. Une carte T intégrée au Journal permettait de commander la documentation du débat et d'adresser à la CPDP questions et avis.



Le Journal du débat imprimé à 68 000 exemplaires

Enfin, les moyens mis à la disposition du public pour s'informer et participer y étaient communiqués, de même que le calendrier des réunions publiques et les coordonnées de la CPDP.

Un second journal a été édité pour la réunion de clôture du 2 décembre 2014 : il présente un premier bilan du déroulement du débat ainsi que ses premiers enseignements.

Ces deux documents sont également disponibles sur le site du débat.

### **Les panneaux d'exposition de la CPDP**

Disposés à l'accueil des réunions publiques, ces trois panneaux présentaient :

- le débat public en général : objectifs, principes ;
- le débat PSMO en particulier : objet du débat, présentation et rôle de la CPDP et du maître d'ouvrage ;
- les modalités de participation du débat PSMO : qui peut participer ? Comment ?



Trois panneaux d'exposition présentaient le débat public

### **Les tracts et affiches**

Chaque réunion publique était précédée d'actions de proximité sous forme de tractage et d'affichage qui ciblaient les habitants de la commune d'accueil de la réunion publique. Un tableau en annexe présente chacune de ces actions.

Le tractage était effectué dans les lieux de forte affluence : voie publique aux abords des gares RER et Transilien, marchés, centres commerciaux. Dans chaque ville, 2 000 à 3 000 tracts ont été distribués. En complément, 15 jours avant chaque rendez-vous public, des affiches étaient placées dans les commerces. Entre 100 et 400 affiches ont été posées dans chaque ville.

Un affichage dans le réseau des gares RER et Transilien du territoire a également eu lieu dans la période de lancement du débat public, du 22 au 28 septembre 2014.



Action de tractage devant la gare de Poissy, le 18 novembre 2014 et affiche chez un commerçant de Conflans-Sainte-Honorine, le 23 septembre 2014

## 2. Les outils numériques

Dans le but de toucher un public le plus large et diversifié possible, la CPDP a été active sur Internet au travers d'un site participatif et des réseaux sociaux.

### a. Le site Internet

Le site Internet dédié au débat (<http://psmo.debatpublic.fr/>) a été ouvert le 23 juillet 2014 pour permettre au public de s'informer sans attendre son ouverture officielle. Le site comportait alors une présentation complète du débat : objectifs et principes, composition de la CPDP, modalités de participation.

Pour générer du trafic et faire en sorte que le site soit vu et utilisé largement, la CPDP a mis en œuvre les moyens suivants :

- référencement naturel (classement dans les moteurs de recherche) ;
- achat d'espaces publicitaires, plus précisément de mots-clés sur Google ;
- présence active sur les réseaux sociaux.

Le site s'est progressivement enrichi en contenus jusqu'à l'ouverture du débat le 15 septembre 2014.

Ainsi, dès cette date, le public avait déjà accès :

- aux informations pratiques sur le débat, avec notamment le calendrier des réunions publiques ;
- aux informations sur le projet : le dossier du maître d'ouvrage pour une présentation complète du projet, la synthèse du dossier du maître d'ouvrage pour une découverte rapide, les études de référence sur lesquelles le maître d'ouvrage s'est appuyé pour élaborer son projet (certaines ont été mises en ligne après l'ouverture du débat), un glossaire...



Ont également été mis en service le 15 septembre 2014 les espaces d'expression - forum de discussion, espace de questions-réponses, points de vue (contributions et cahiers d'acteur) - tous ouverts aux commentaires.

Au fil du débat ont été mises en ligne les archives des rencontres publiques (réunions et autres rendez-vous du débat), comportant les enregistrements vidéo, audio, les présentations des intervenants, les photographies ainsi que les verbatim et comptes rendus de chaque séance.

Le site Internet du débat a enregistré **4 634** visiteurs uniques et plus de **30 000** pages vues.

### b. Les réseaux sociaux

La CPDP a été active sur les réseaux sociaux dès l'été et tout au long du débat. L'effort d'animation a été concentré sur Twitter et Facebook, avec un double objectif : donner de la visibilité au débat en misant sur l'effet de réseau et sur la présence des relais essentiels que sont les associations, blogueurs, journalistes... et permettre le dialogue.

La nature des messages diffusés : signaler et rappeler régulièrement le calendrier du débat, la mise en ligne de nouveaux documents (documents éclairant le débat, archives des réunions), appeler à participer. La CPDP a pris le parti de ne pas diffuser sur ces réseaux les propos du maître d'ouvrage ou les prises de position des acteurs et des citoyens, de manière à respecter le principe d'égalité de traitement des participants.



Lors des réunions publiques, la CPDP a diffusé des messages en direct sur Twitter (« live tweets »), pour permettre une éventuelle participation de la salle. Cela s’est traduit par quelques tweets ou retweets, avec parfois des photographies prises depuis la réunion.

**176** personnes se sont abonnées au compte Twitter @DebatpublicPSMO. **232** messages ont été diffusés, un tiers a été retweeté.

La page Facebook ([psmo.debatpublic](https://www.facebook.com/psmo.debatpublic)) a reçu **51** mentions “J’aime”. Les messages diffusés par la CPDP sur ce réseau ont eu une portée de **40** personnes atteintes en moyenne, avec un record à **555** pour l’annonce de la mise en ligne des contenus de la réunion publique d’ouverture.

La CPDP a également ouvert un compte sur LinkedIn et sur Google +, pour y assurer une présence et fournir une information minimale sur le débat dans ces réseaux : coordonnées de la CPDP et calendrier du débat. Leur consultation a été faible : ils ont reçus respectivement onze et deux abonnés. Elle a contribué également à la performance du référencement du site.

Les abonnés étaient principalement des élus locaux, des organisations politiques et des militants, la presse et des journalistes, des spécialistes de la démocratie participative, des associations, des communicants, des territoires... et des habitants des communes concernées par le projet.

### c. Les sites de partage de médias

Les enregistrements vidéo des réunions publiques ont été mis en ligne sur le site de publication et de partage Dailymotion, sur le compte de la CNDP (<http://www.dailymotion.com/fr/relevance/search/PSMO/1>). Ils étaient découpés en quatre à huit séquences par réunion publique, correspondant aux différentes phases de celle-ci (mot d’accueil républicain, présentation du débat, présentation du projet, interventions d’experts, débat avec le public). Les vidéos sont individuellement assez peu vues (quatorze vues par vidéo en moyenne selon les chiffres de consultation au 15 décembre 2014). On note un intérêt plus prononcé pour les moments de débat avec le public (jusqu’à 42 vues). Quelques interventions en tribune ont été consultées plus que les autres (jusqu’à 74 vues), probablement relayées par les intervenants eux-mêmes une fois publiées. L’ensemble des vidéos du débat PSMO totalise tout de même **794** vues, montrant que ce support participe de façon non négligeable à l’information des publics du débat.

Les enregistrements audio des réunions publiques ont été diffusés sur le service web Soundcloud (compte de la CNDP). Le nombre d’écoute a globalement décliné au fil des réunions, passant de **40** à **18** accès (chiffres au 15 décembre 2014).

La mise en ligne de ces contenus était systématiquement signalée sur les réseaux sociaux après chaque réunion publique et leur existence régulièrement rappelée tout au long du débat.

### d. Les newsletters

Du 29 août au 19 décembre 2014, huit lettres d’information relayant l’actualité du débat, ont été diffusées par courriel à une liste de 500 personnes initialement, et comptant 630 destinataires en fin de débat : journalistes, presse institutionnelle et des collectivités, élus, associations, acteurs économiques, habitants des territoires concernés par le projet et à ceux qui s’étaient inscrits pour les recevoir (sur le site web, par carte T ou par courriel). Elles étaient également mises à disposition sur le site du débat et promues sur les réseaux sociaux. Les lettres ont été vues par

30% des destinataires à chaque fois. Les visites vers le site du débat générées par ces lettres étaient de l'ordre d'une centaine en début de débat, puis ont progressivement diminué pour revenir à une centaine lors du dernier envoi, juste après la réunion publique de clôture du débat.

**La lettre d'information n°1** (29 août 2014) donnait à connaître l'objet du débat et les moyens de s'informer et d'y participer. Enfin, elle invitait à inaugurer le forum d'avant débat permettant au grand public de soumettre des questions et thèmes à aborder.

**La lettre d'information n°2** (15 septembre 2014) annonçait le lancement du débat et présentait les modalités de participation sur Internet, le programme des deux premières réunions publiques, une synthèse du forum d'avant débat (quatre contributions). Les « autres rendez-vous » du débat y étaient énoncés : visite de terrain, atelier de travail. Enfin, les lecteurs étaient invités à relayer l'information par le biais de ressources mises à disposition (lien vers bannières web, photographies).

**La lettre d'information n°3** (30 septembre 2014), en plus des « autres rendez-vous » du débat (visite de terrain, atelier de travail, rencontre publique avec les étudiants de l'Université de Cergy-Pontoise), donnait à lire une première synthèse de la participation. De plus, on pouvait y retrouver les dernières expressions en ligne du public (questions et avis). Les nouveaux contenus présents sur le site du débat y étaient annoncés.

**La lettre d'information n°4** (17 octobre 2014), sur le modèle des précédentes, intégrait les « autres rendez-vous du débat » ainsi que les dernières expressions en ligne. Par ailleurs, cette lettre informait de la mise en ligne des archives des réunions publiques (verbatim, synthèse de la réunion, présentation Powerpoint, enregistrements audio et vidéo).

Un point rendait compte de la participation sur le site du débat, de la possibilité de réagir par le biais de commentaires et de la date limite de réception des cahiers d'acteur.

**La lettre d'information n°5** (6 novembre 2014) annonçait la mise en ligne d'un questionnaire d'évaluation du débat public PSMO. Il précisait les thèmes abordés lors de l'atelier du 18 novembre 2014 sur les aménagements urbains. Le « débat en chiffres » donnait un point quantitatif de la participation. Enfin, la réunion du 12 novembre 2014 à Carrières-sous-Poissy y était annoncée.

**La lettre d'information n°6** (17 novembre 2014) mettait en avant la rencontre publique du 24 novembre 2014 avec les étudiants de l'Université de Cergy-Pontoise. La mise en ligne du compte rendu des visites (site sur lequel pourrait s'implanter le projet PSMO et port de Limay) ainsi qu'un point sur la participation à mi débat y étaient indiqués. Enfin, le lecteur était alerté de la clôture prochaine du débat et invité à participer jusqu'à celle-ci.

**La lettre d'information n°7** (5 décembre 2014) revenait sur la réunion publique de clôture, ainsi que sur l'atelier sur les aménagements urbains du 18 novembre et sur la rencontre publique avec les étudiants du master TLTE de l'Université de Cergy-Pontoise. Elle donnait les derniers chiffres de la participation au débat et les prochaines dates du calendrier du débat public PSMO. Enfin elle a été l'occasion de rappeler la possibilité de participer en ligne jusqu'au 15 décembre 2014.

La lettre d'information n°8 (19 décembre 2014) annonçait la clôture du débat qui avait eu lieu le 15 décembre et remerciait le public de sa participation. Elle visait à souligner l'aide apportée par la presse et les acteurs locaux dans la mobilisation du public de même que la qualité des échanges au cours du débat. Les chiffres du débat y étaient annoncés et le lecteur était invité à consulter les archives du débat.

Toutes les lettres d'informations comportaient un volet détaillant les réunions à venir ainsi que les principaux documents et liens utiles.

### 3. Le relais du débat dans la presse

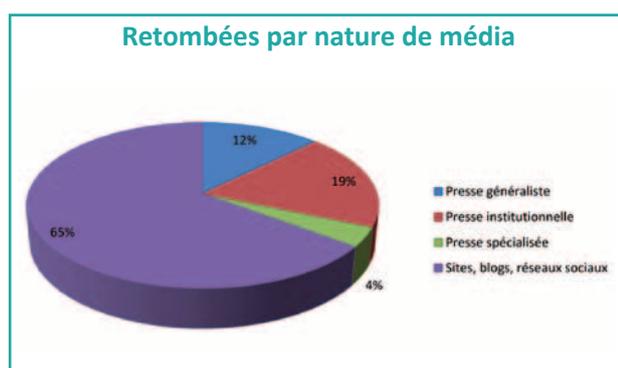
Afin d'assurer la promotion et la visibilité du débat, un plan média local a été lancé à partir du 15 septembre 2014 sous forme d'encarts presse dans Le Parisien et son site LeParisien.fr, Le courrier des Yvelines, La Gazette du Val-d'Oise, L'Écho Le Régional, les gratuits Côté Yvelines et Côté Val-d'Oise. Mi-novembre, un second plan média en presse locale ciblé dans le Val-d'Oise a annoncé la rencontre publique à l'Université de Cergy-Pontoise dans La Gazette du Val-d'Oise, L'Écho Le Régional, le gratuit Côté Val-d'Oise. Un volet web dans le site du Parisien est venu compléter ce dispositif.

Le débat public a donné lieu à 17 insertions dans la presse.

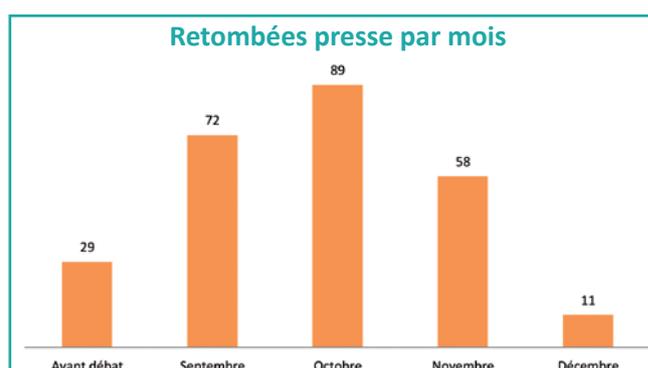
Parallèlement, plusieurs actions presse ont été mises en œuvre :

- un message d'information a été envoyé début juillet à la presse afin de prendre date et d'informer les journalistes au cas par cas en fonction des opportunités rédactionnelles identifiées ;
- une conférence de presse de lancement du débat public, le 18 septembre 2014, organisée dans les locaux de la CNDP ;
- des actions de relations presse rythmées par le calendrier des réunions publiques (envoi systématique d'invitations presse avant chaque réunion et relances, rendez-vous individuels...).

261 retombées presse ont été identifiées dans l'ensemble des médias (presse généraliste, institutionnelle et spécialisée, blogs et sites web, médias audiovisuels). Les supports d'information des collectivités du territoire ont été sollicités et ont bien relayé l'information sur le débat public.



Les acteurs locaux ont joué un rôle important dans la diffusion de l'information pendant le débat. La part importante des médias numériques (65%) est essentiellement composée de sites de collectivités locales, de tweets d'élus, d'associations et de médias locaux, ainsi que de blogs locaux.



L'intensité médiatique a été plus forte dans la première partie du débat public, en septembre (28%) et surtout en octobre (34%). L'actualité du mois de novembre a été moins suivie (22% des retombées presse).

#### Le bilan des relations presse

La conférence de presse de lancement et des rendez-vous individuels avec plusieurs journalistes ont généré une bonne couverture du lancement dans la presse régionale et spécialisée.

Les trois télévisions régionales et locales ont fait un sujet incitant à la participation au débat (France 3, Yvelines Première, VO news). La radio locale Radio Yvelines a diffusé une émission d'une quinzaine de minutes avec une interview de Michel Gaillard. Les journaux papier du secteur (Le Parisien, Le Courrier des Yvelines, Décideurs Île-de-France, Le Parisien, La Gazette du Val-d'Oise) ont rédigé des articles de fond. La presse spécialisée a bien relayé l'information sur le débat (NPI, L'Antenne, WK logistique, Le journal de la Marine Marchande). La presse nationale a évoqué le débat sur le projet à l'occasion d'articles portant davantage sur le projet lui-même (Les Échos, Le Monde).

Au cours du débat, la presse régionale a publié quelques articles et reportages faisant le point sur les sujets évoqués. La commission a noté l'absence de journalistes aux réunions publiques, à part celles d'ouverture et de clôture ainsi que la rencontre publique de Cergy-Pontoise, les journalistes invoquant l'absence de faits nouveaux et pouvant disposer sans se déplacer du contenu des échanges dans le site du débat.

#### 4. Les actions partenariales

Les mairies, associations, chambres de commerce et d'industrie, communautés d'agglomération ont été sollicitées afin de constituer des relais d'information via leurs réseaux d'affichage publics (affiches, banderoles, panneaux lumineux).

Ces acteurs constituaient également un relais d'information par le biais de leurs outils éditoriaux (bulletins, magazines). Enfin, le partenariat a pu s'instaurer à travers la mobilisation de leurs outils numériques (sites, réseaux sociaux).

Destinés à ces mêmes partenaires locaux, un kit de communication visant à favoriser la diffusion de l'information a été posté entre le 15 et le 19 septembre 2014. Il était composé de plusieurs exemplaires du Journal du débat, du dossier du maître d'ouvrage et de sa synthèse. De même, il comprenait des affiches génériques (calendrier des réunions publiques) ainsi qu'un bon de commande permettant la réception sur demande d'autres exemplaires de ces documents.

190 relais ont été contactés. Cette action partenariale de diffusion de l'information a pris effet :

- au lancement du débat public (15 septembre 2014) ;
- en amont de chaque réunion publique.



Information relayée par les villes d'Achères et Carrières-sous-Poissy



## B. La participation du public

### 1. Les rendez-vous avec le public

#### a. Les réunions publiques

Entre le 15 septembre et le 15 décembre 2014, huit réunions publiques ouvertes à tous ont été organisées par la CPDP. Afin de permettre une participation de tous, les réunions ont eu lieu en soirée de 20h00 à 23h00. Elles ont toutes été introduites par un discours républicain du maire de la commune d'accueil. Une présentation du débat public par la CPDP ainsi qu'une présentation du projet par le maître d'ouvrage s'ensuivait. Enfin, la présence d'intervenants en tribune alternait avec un débat avec la salle et apportait un complément d'éclairage sur le projet, indépendamment de la présentation du maître d'ouvrage.



Le public est venu nombreux aux premières réunions du débat

**La réunion publique d'ouverture à Achères**, le 2 octobre 2014, a permis de présenter le cadre général du débat et les principales caractéristiques du projet. Lors de cette réunion étaient invités à prendre la parole Eddie Aït, délégué spécial du président du Conseil Régional d'Île-de-France, Pierre Bédier, président du Conseil général des Yvelines et Dominique Lefebvre, député du Val-d'Oise et président de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise, président de l'association Confluence Seine-Oise.

**La réunion publique à Conflans-Sainte-Honorine**, le 7 octobre 2014, a plus particulièrement abordé le focus sur l'environnement, les travaux, le phasage. Les intervenants conviés par la commission étaient Dominique Duval, présidente de l'association Île-de-France Environnement, Thierry Hauchard, chef de service Foncier et Environnement chez GSM et Gilles Cherier, chef de service Milieux aquatiques et agriculture, Direction Territoriale des Rivières d'Île-de-France de l'Agence de l'Eau Seine-Normandie.

**La réunion publique à Saint-Germain-en-Laye**, le 14 octobre 2014, dont le focus était l'intermodalité, a permis aux intervenants suivants de s'exprimer depuis la tribune : Lydia Mykolenko, chargée des études Transport de marchandises logistique, département Mobilité et Transport à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France, Marc Papinutti, directeur général de Voies Navigables de France et Jean Faussurier, directeur régional Île-de-France, Réseau Ferré de France.

**La réunion publique à Achères**, le 6 novembre 2014, dont le focus était porté sur le développement économique, a fait intervenir Philippe Tautou, président de la Communauté d'agglomération des Deux Rives de Seine, Jean Bouzid, président du Syndicat Yvelinois des Travaux publics et Pascal Malbrunot, président de la région Bassin Parisien à la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale.

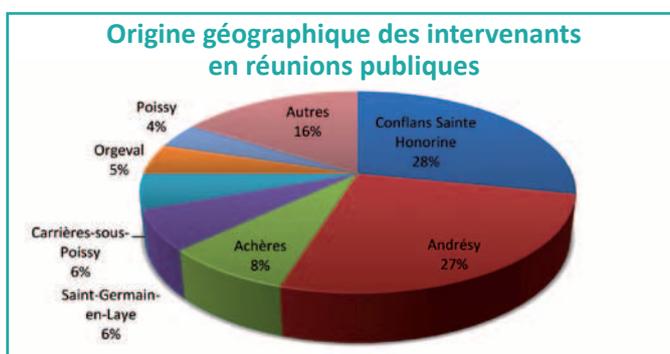
**La réunion publique à Carrières-sous-Poissy**, le 12 novembre 2014, avait pour objet de faire une présentation générale du projet, un point de mi-débat et de donner une plus large place aux échanges avec le public.

**La réunion publique à Andrésy**, le 18 novembre 2014, a présenté plus spécifiquement la thématique des aménagements urbains. Elisabeth Rojat-Lefebvre, directrice du Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement des Yvelines a été conviée pour s'exprimer sur ce focus.

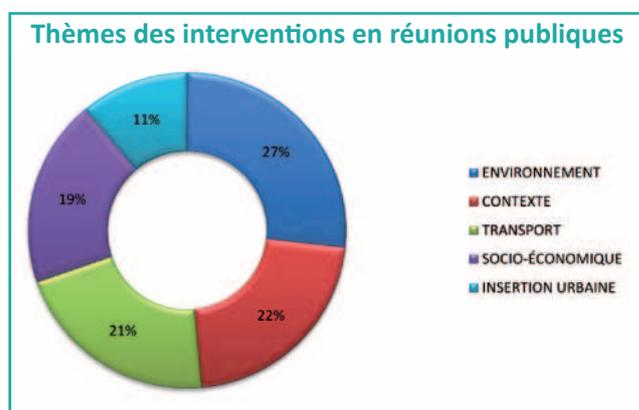
**Une audition publique des acteurs économiques à Poissy**, le 20 novembre 2014, au cours de laquelle ont été audités : François Bellini, élu de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie et membre du bureau de la Chambre de Commerce et d'Industrie des Yvelines, Frédéric Willemin, directeur de l'ingénierie environnementale à la Société du Grand Paris, Bruno Huvelin, président de l'UNICEM, Didier Leandri, président délégué général à la Comité des Armateurs Fluviaux.

**La réunion publique de clôture à Andrésy**, le 2 décembre 2014, a permis à la CPDP de revenir sur les premiers enseignements du débat et au maître d'ouvrage d'apporter les premiers éléments de réponse aux questions ayant émergé. Arnaud Bazin, président du Conseil général du Val-d'Oise, a été invité à s'exprimer à cette réunion.

Les réunions publiques ont réuni **1 327** participants et suscité **125** interventions du public, certaines portant sur plusieurs thèmes. Chaque réunion était enregistrée et filmée. Toutes les archives des réunions publiques sont accessibles sur le site du débat : documents projetés par la CPDP, le maître d'ouvrage et les intervenants, fichiers audio et vidéo, retranscription des échanges et synthèse.



63% des intervenants en réunion publique viennent des trois communes d'implantation de PSMO. Les habitants de Conflans-Sainte-Honorine et d'Andrésy, deux communes qui seraient situées en face de PSMO, sont intervenus le plus fréquemment. Les Achérois ne représentent que 8% des intervenants alors que PSMO serait principalement implanté sur leur commune.



La répartition des 198 questions et avis exprimés en réunion publique est équilibrée autour de 20% entre les différents thèmes du débat, en dehors de l'insertion urbaine (11%), plus technique.

## b. Les visites du site PSMO et du port de Limay (sur inscription)

Afin d'illustrer le projet et ses impacts, Ports de Paris, conjointement avec la commission particulière du débat public PSMO, a mis en œuvre une visite guidée en autocar du site sur lequel pourrait s'implanter le projet.



Des citoyens visitant le port de Limay le 11 octobre 2014

Plusieurs arrêts étaient prévus pour décrire les différents aspects du projet éventuel en regard du site existant, dont un point de vue panoramique depuis l'Hautil. Une visite du port de Limay-Porcheville, premier port fluvio-maritime d'Île-de-France, venait compléter cette sortie. Elle a permis de découvrir une plateforme multimodale de 125 hectares gérée par Ports de Paris au cœur de la région mantoise dans un cadre paysager de qualité.

La majorité des questions posées au cours de la visite a porté sur le phasage et la localisation du projet, ainsi que sur le fonctionnement de PSMO, du port de Limay et de la carrière (positionnement de la darse et de l'embranchement ferré, limites de la zone concernée, fonctionnement des carrières et de l'extraction de granulats, activité nocturne...).

Ces deux visites ont eu lieu le samedi 11 octobre 2014 et, à la demande du public, en semaine, le mercredi 5 novembre 2014. **48** personnes ont pu en bénéficier.

### **c. L'atelier « aménagements urbains » (sur inscription)**

Animé par les Ateliers de maîtrise d'œuvre urbaine de Cergy-Pontoise, spécialistes en aménagement urbain, il a eu lieu le 18 novembre 2014. Les **40** participants à l'atelier étaient répartis en trois tables rondes dont les thèmes étaient :

- mixité d'usages ;
- interactivité avec les villes et porosité ;
- implication locale et citoyenne.

Cette séance a fait l'objet d'une restitution lors de la réunion publique ayant lieu le soir même, ceci dans le but d'alimenter la réflexion sur l'insertion urbaine du projet.

Des points de préoccupation ont émergé, notamment sur l'accessibilité et l'appropriation du port par les habitants. Mais le groupe a également bâti des propositions sur la création de liaisons douces entre le site et son voisinage, la volonté de désenclaver les lieux avec des franchissements de la Seine depuis Andrésy, le souhait de déplacer le centre de vie au bord de la Seine, l'aménagement de la route du barrage à Andrésy avec la même ambition que l'avenue de l'Écluse, boulevard urbain provenant de la gare d'Achères et la nécessité de réaliser ces aménagements dès le début des travaux du port.

Les idées et solutions proposées au cours de l'atelier visaient à identifier les éléments qui rendraient les habitants fiers du site et qui feraient du port un levier pour créer une identité, renforcer des liens, sans attendre 2040.

### **d. La rencontre publique avec les étudiants**

Outre ces réunions publiques, un travail de réflexion sur le projet PSMO a été mené, à la demande de la CPDP<sup>8</sup>, par les étudiants du master 2 « Transports, Logistique, Territoire et Environnement » de l'Université de Cergy-Pontoise. La commission particulière a décidé d'organiser, le 24 novembre 2014, une rencontre publique au sein de cette Université qui a réuni **39** participants. Cela a été l'occasion pour les étudiants de restituer leur analyse du projet PSMO. Cette analyse a été effectuée à partir de l'information disponible dans le cadre du débat public, notamment le dossier du maître d'ouvrage, et de leur participation à plusieurs réunions publiques.

Plusieurs points positifs concernant le projet PSMO sont soulignés par les étudiants, notamment le report modal, le lien avec le Grand Paris, le développement de la Confluence Seine-Oise et la valorisation de la plaine d'Achères. Ils soulèvent également plusieurs interrogations concernant l'emploi, le trafic, l'ouverture du port sur la ville, les aspects paysagers et environnementaux et une potentielle évolution du port dans sa partie Est.

Ils ouvrent enfin des pistes de réflexion sur tous ces sujets.

## **2. Les autres moyens de participation proposés au public**

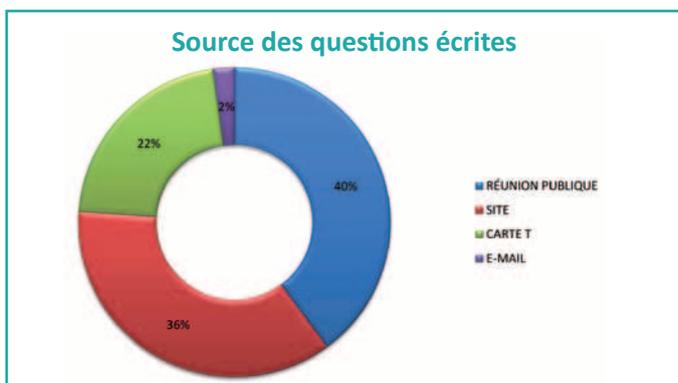
### **a. Le dispositif questions / réponses**

Lors de chaque débat public, le maître d'ouvrage s'engage à apporter dans le temps du débat une réponse complète et personnalisée à chaque question qui lui est adressée par écrit.

<sup>8</sup> Demande qui portait également sur l'analyse de la procédure du débat public, qui figure en annexe de ce compte rendu / sur le site du débat

Les questions ont été collectées de diverses manières :

- la carte T, mise à disposition du public via le Journal du débat ;
- le système de questions-réponses sur le site <http://psmo.debatpublic.fr/> ;
- les courriers, les mails, le téléphone ;
- les questions orales et écrites passées lors des réunions publiques.

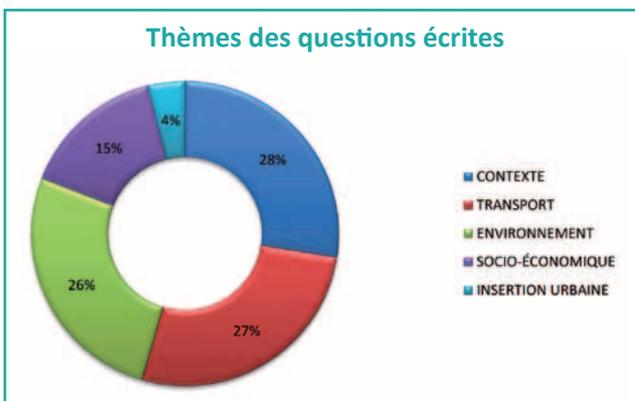


40% des 138 questions écrites recueillies pendant le débat proviennent des urnes déposées à l'entrée des réunions publiques. Ce poids est important pour un débat public. Ajouté aux nombreuses questions posées oralement, cela démontre l'intérêt suscité par le débat public. 93 cartes T insérées dans le Journal d'ouverture du débat ont été reçues à la suite d'une opération de boîtage à Achères, Andrésy, Carrières-sous-Poissy, Conflans-Sainte-Honorine, Saint-Germain-en-Laye et Poissy.

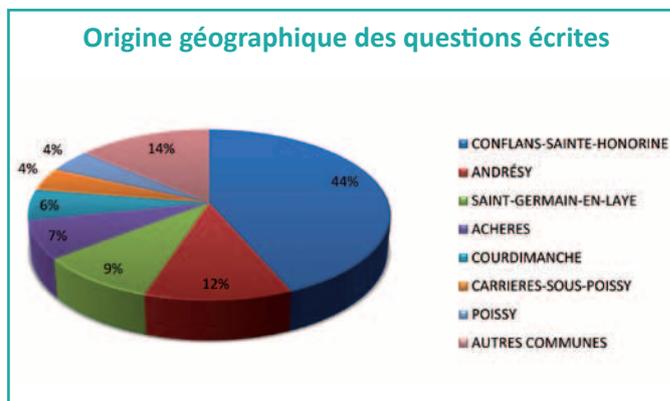
Toutes ces questions-réponses, classées par thèmes ont été retranscrites sur le site <http://psmo.debatpublic.fr/>, interface permettant leur transmission au maître d'ouvrage. Chaque réponse apportée par le maître d'ouvrage était préalablement validée par CPDP. Garante de réponses claires, compréhensibles et complètes de la part du maître d'ouvrage, la CPDP s'est engagée à ce que le circuit de réponse et de validation soit raisonnable.

La commission a régulièrement demandé aux porteurs de projet de modifier ou compléter les réponses aux questions qui n'étaient que partiellement traitées.

En tout, **138** questions ont été publiées, certaines abordant plusieurs thèmes<sup>9</sup>. Elles ont suscité trois commentaires. Parmi ces questions, **17** portaient sur la conduite du débat et ont reçu une réponse de la CPDP.



28% des questions recueillies concernent le contexte et l'opportunité du débat public, qui aura donc été un thème particulièrement débattu. Les autres questions concernent plus directement le projet PSMO, en premier lieu les thèmes des impacts sur le trafic (27%) et l'environnement (26%). Comme en réunion publique, le thème de l'insertion urbaine a suscité moins de questions (4%).



Comme en réunion publique, mais de manière encore plus marquée, le débat a particulièrement mobilisé les habitants de Conflans-Sainte-Honorine (44% des questions recueillies) puis, dans une moindre mesure, ceux d'Andrésy (12%). Les autres communes du territoire proche du projet sont également représentées.

<sup>9</sup> L'ensemble des messages publiés sur Internet, c'est-à-dire les avis et questions saisis par les internautes, mais aussi ceux que la CPDP a recueillis via les moyens de participation mentionnés plus haut, a été traité afin de présenter un panorama relativement complet de la participation. Les questions posées oralement en réunion ne sont pas entrées dans ce dispositif.

## b. Le forum de discussion

Les internautes ont eu la possibilité d'exprimer leur avis dans le cadre d'un forum de discussion en ligne : **36** avis ont été émis. Il a apporté à la commission des expressions du public complémentaires à celles émises lors des réunions publiques.

Pour accroître l'interactivité de ce forum, chaque avis était ouvert aux commentaires des autres internautes. Cette fonctionnalité a été faiblement utilisée avec seulement trois commentaires.

## c. Les points de vue

Au cours d'un débat public, tout participant peut publier un point de vue argumenté et documenté s'il est en lien avec les questions du débat. Ce point de vue peut prendre la forme d'un document de plusieurs pages qui doit respecter les principes du débat public et notamment, le souci de clarté, de qualité et d'accessibilité des informations. Il doit également développer une argumentation sur le projet soumis au débat et exprimer clairement un avis sur ce projet. Son contenu relève toutefois de la totale responsabilité de son auteur.

Deux formats de point de vue existent dans le débat public :

- **le cahier d'acteur** : il implique le respect de règles de contenu et de présentation très précises. La CPDP a élaboré une maquette graphique commune à tous les cahiers d'acteur. Le nom et le logotype de l'auteur ont été placés en première page afin d'indiquer clairement l'origine du document. Les cahiers d'acteur sont mis en ligne, imprimés et distribués lors des réunions publiques ;
- **la contribution** : moins codifiée dans sa forme que le cahier d'acteur, elle est accessible à toute personne qui le souhaite. Les contributions sont uniquement mises en ligne.

Concernant le débat public Port Seine-Métropole Ouest, ce sont **35** points de vue qui ont été rédigés : 17 cahiers d'acteur émanant de personnes morales et 18 contributions dont trois délibérations. Ils ont donné lieu à un commentaire.

Vous pouvez retrouver la liste complète des points de vue en annexe.

## C. Une évaluation du débat public

À l'occasion de ce débat public, la CPDP a souhaité réaliser une évaluation du débat au travers de la mise à disposition d'un questionnaire sur le site Internet de la CPDP et en réunion à partir du 6 novembre 2014.

Cette évaluation repose sur le dépouillement et l'analyse des 70 questionnaires remis et sur les six entretiens anonymes passés entre le 9 et le 16 décembre 2014.

Le résultat de cette évaluation est disponible sur le site internet du débat PSMO à l'adresse suivante :

<http://psmo.debatpublic.fr/votre-avis-debat>

### > Synthèse générale du déroulement du débat public

- Un dossier du débat clair et accessible à tous, ce qui a permis de bien découvrir le projet PSMO
- Une attitude du maître d'ouvrage transparente et positive, avec des réponses claires et précises, enrichies au fil du débat
- Des échanges de qualité avec des expressions fortes du public, dans un climat de confiance plutôt serein





## **CHAPITRE 2**

# **Enseignements du débat public**

## I. LA CARTOGRAPHIE DES ACTEURS DU DÉBAT

### > La carte des acteurs du débat : grille de lecture

La CPDP a tenté de réaliser une carte présentant le positionnement des acteurs par rapport au projet dans ses dimensions les plus évoquées lors du débat (impacts sur l'environnement et cadre de vie, insertion urbaine et gouvernance, perspectives socio-économiques, autres projets du territoire, la part du report modal attendue).

Ce document ne prétend pas à l'exhaustivité des positions. En effet, ne sont représentés que les collectifs structurés de manière formelle autour de positions communes, et non les expressions individuelles (les habitants des communes impactées, les riverains ou tout individu intéressé par le projet parlant en son nom propre).

Au vu du nombre insuffisant d'individus ayant émis un avis sur le projet, la CPDP a préféré ne pas les positionner sur la carte, l'échantillon manquant de représentativité. En revanche, la commission a conscience que le grand public est partout sur cette carte, dans chaque thème, quelle que soit la graduation et peut se retrouver dans chaque collectif représenté.

Le but de cet exercice est d'illustrer les dynamiques à l'œuvre au cours de ces trois mois d'échanges, la logique des positions, des convergences ou divergences constatées.

Pour autant, cette image représente bien des positions, à un instant T, qui peuvent donc évoluer en fonction de la suite qui sera donnée au projet et, dans le cas de sa poursuite, de sa réalisation. Cette carte a donc vocation à montrer la mobilité possible et les marges d'évolution de l'opinion suite au débat.

La carte est une représentation de la position des acteurs du débat en fonction de cinq principaux pôles thématiques identifiés, à travers les échanges en réunion, les points de vue, avis et commentaires sur le site dédié au débat :

- impacts sur l'environnement et cadre de vie : impacts sonores, atmosphériques, visuels et sanitaires, les aspects de biodiversité et les impacts du projet sur l'équilibre hydraulique de la zone et des berges ;
- insertion urbaine et gouvernance : l'intégration du port dans la ville et de la ville dans le port. La participation des publics dans le suivi du projet ;
- perspectives socio-économique : la valorisation et la redynamisation du territoire via les retombées financières, l'emploi, les activités envisagées... ;
- part du report modal attendue : les impacts du projet sur les différents modes de transport (fluvial - ferré - routier) ;
- autres projets du territoire : A 104, Pont d'Achères, Grand Paris, Canal Seine-Nord Europe...

### > Légende

**4 blocs de couleurs** présentant le positionnement des acteurs par rapport **aux thèmes**

- |   |   |   |   |
|---|---|---|---|
|  | opposition au projet  |  | acceptabilité du projet a priori, si Ports de Paris tient ses engagements et approfondit les études |
|  | craintes quant au projet, acceptabilité conditionnée par des propositions et conditions nouvelles. Absence de net soutien ou de nette opposition. |  | soutien au projet proposé   |

**Des couleurs** représentant chaque **famille d'acteur**

- |   |   |   |  |
|---|---|---|--|
|  | organisations politiques et syndicales    |  | collectivités territoriales / administrations                              |
|  | associations                              |  | autres (étudiants et riverains concernés par le périmètre d'expropriation) |
|  | acteurs économiques, chambres consulaires |   |  |

\* Habitants concernés par le périmètre d'expropriation

**Chaque acteur** est positionné via un système de **gommette de couleur** par famille (définition des sigles et acronymes que vous trouverez dans le glossaire page 84)

# INSERTION URBAINE ET GOUVERNANCE

# IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

# PART DU REPORT MODAL ATTENDUE

# PERSPECTIVES SOCIO-ECONOMIQUES

# AUTRES PROJETS DU TERRITOIRE

- Non au pont d'Achères
- CES
- EELV
- Parti de gauche 78
- Habitants\*

- Parti de gauche 78
- CES
- ASAECC
- Habitants\*

- ARF
- Berges en dérive
- Habitants\*

- CEAS
- Club Historique d'Andrézy
- Habitants\*

- AESN
- CCVE
- CCI Paris
- CCI Normandie
- SIAAP
- IDFE
- TLTE
- COPRA 184
- AED
- CA95
- CR idf
- Maisons-Laffitte
- Conflans-Sainte-Honorine
- CG 95 et 78
- Achères

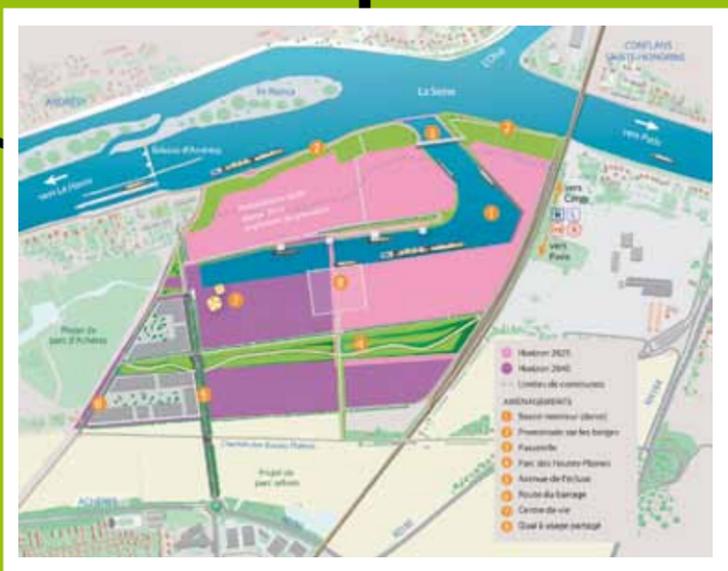
- CCI Normandie
- CCI Paris
- CR idf
- Conflans-Sainte-Honorine
- AED
- IDFE
- COPRA 184
- Eau en Yvelines
- RV78
- Andrézy
- CA2RS
- Achères

- CNBA
- FFB Yvelines
- VNF
- SYTP
- CAF
- CESER idf
- FRT idf
- ARDIES

● FNAUT

- CCI Normandie
- FRTP idf
- TLTE
- AED
- CA95

- CAF
- CNBA
- UNICEM
- CCI PARIS
- FFB Yvelines
- VNF
- RFF
- SGP
- Eau en Yvelines
- COE
- CG 95, 78
- CR idf
- Achères
- CA2RS
- Andrézy
- Conflans-Sainte-Honorine



- CAF
- SGP
- CESER idf
- VNF
- FFB Yvelines
- FRTP idf
- CCI Normandie
- UNICEM
- CNBA
- SYTP
- CCI Paris
- AED
- CCVE
- COE
- ARDIES
- PROFILE
- CA2RS
- CA95
- Andrézy
- Conflans-Sainte-Honorine

- TLTE
- Achères
- CR idf
- IDFE

- AD
- COPRA 184
- Eau en Yvelines

- Maisons-Laffitte
- ARJ
- Non au pont d'Achères
- CEAS
- COPRA 184
- ARDIES
- PROFILE
- CGT des cheminots d'Achères
- EELV
- IDFE
- Clubs de voile
- FNAUT

- FRTP idf
- CCI Normandie
- CAF
- CNBA
- CCI Paris
- VNF
- RFF
- SGP
- SYTP
- ARDIES
- PROFILE
- AED
- COE
- CG 95, 78

- CCVE
- Parti de gauche 78

- CEAS
- COPRA 184
- IDFE

- Non au pont d'Achères
- ARJ
- Parti de gauche 78
- EELV

- ASAECC
- CES
- Parti de gauche 78

## II. LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT

### A. Contexte du débat et opportunité du projet

#### 1. Un territoire marqué par de nombreux projets



La CPDP à la tribune en réunion publique

Le contexte du débat public sur le dossier PSMO est marqué par l'existence de nombreux autres projets qui nourrissent l'actualité de ce territoire, pouvant conduire à une certaine exaspération des populations concernées : Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN), Eole, Tangentielle Ouest (TGO), Canal Seine-Nord Europe, Ligne ferroviaire de fret Serqueux-Gisors, Pont d'Achères, Port de Triel... sans oublier le projet de l'A 104. Le débat public a parfois

offert une tribune pour s'exprimer stricto sensu sur ces projets. Mais ce sont surtout les liens potentiels entre ces projets et leur articulation avec PSMO qui ont été abordés. Au-delà des projets inscrits dans un agenda, soulignons la place significative qu'auront occupée dans ce débat les hypothétiques projets d'exploitation de la carrière de La Garenne à l'Est de la RN 184 et celui, lié au précédent, d'un éventuel Port Seine-Métropole Est (PSME).

De fait, le lien potentiel entre PSMO et PSME a été souvent débattu, ce que résume un habitant de Conflans-Sainte-Honorine : *« L'objet du débat est clair : l'exploitation et l'aménagement de 100 ha de la partie Ouest. Cependant, les politiques ont systématiquement lié le projet à l'exploitation et l'aménagement en plateforme multimodale des 300 ha de la partie Est. C'est une ambiguïté regrettable qui rend incontournable l'évocation globale du projet Est ET Ouest ».*

Avec cette même préoccupation, l'exploitation potentielle de la carrière de La Garenne, à l'Est de la RN 184 a fait l'objet de plusieurs interventions, pour savoir quel serait le bénéfice que pourrait en tirer PSMO, mais aussi pour exprimer la crainte qu'à l'issue de l'exploitation de cette carrière ne soit réalisé le projet PSME.

L'évocation récurrente de ces deux thèmes pose également la question de la limite de l'objet du débat et de son périmètre. Débat-on de PSMO ou d'un projet plus global d'aménagement du territoire ? C'est par exemple le sens de l'interrogation d'une habitante de Conflans-Sainte-Honorine : *« Le débat d'aujourd'hui, véritable débat au regard du débat d'Achères, a bien recentré le sujet, bien plus global qu'il n'y paraît dans le temps (A 104 et port de 300 ha supplémentaires avec containers, port d'Andrézy, ferré...). Y a-t-il vraiment la certitude que ce projet et son débat public se limite juste aux 100 ha d'Achères ? N'y a-t-il pas d'agenda caché et fluctuant ? ».*

L'hypothèse de la réalisation de l'A 104 du fait du projet PSMO a également suscité plusieurs interrogations et inquiétudes. Ainsi le point de vue de l'association Île-de-France Environnement, *« Que l'implantation de PSMO ne soit pas le prétexte [...] au prolongement de l'A 104 selon la stratégie de saucissonnage de projet »*, résume bien le souci d'une partie du public, exprimé à de nombreuses reprises, que le projet PSMO soit clairement et durablement déconnecté de celui de l'A 104, un souhait exprimé régulièrement par l'association COPRA 184. Aussi, à différentes occasions au cours du débat, Ports de Paris a tenu à souligner que le projet PSMO est auto-portant, que sa viabilisation ne nécessite pas la réalisation, en particulier, de nouvelles infrastructures routières pour garantir son équilibre économique.

Enfin, le Canal Seine-Nord Europe, revenu dans l'actualité en cours de débat avec la décision du Premier ministre de relancer le projet, a aussi été évoqué, tout comme les projets ferroviaires LNPN, Eole, TGO et ligne de fret Serqueux-Gisors, ainsi que le Pont d'Achères et le port de Triel. Pour nombre d'élus et d'acteurs économiques notamment, cet ensemble de projets est bénéfique pour l'attractivité du territoire, mais certains d'entre eux sont apparus contestés (Pont d'Achères) ou source de grandes inquiétudes (ligne de fret Serqueux-Gisors).

## 2. Une opportunité du projet peu contestée...



La plaine d'Achères, site d'accueil de PSMO

L'opportunité du projet est perçue de manière plutôt positive par les participants au débat public, notamment en raison de la position stratégique du port dans la vallée de la Seine à proximité de Paris et à la confluence de la Seine et de l'Oise. Le développement du transport fluvial, impératif pour aller vers un modèle économique durable, est très peu contesté. On notera également que les caractéristiques techniques du projet, l'implantation, la forme de la darse et le plan masse associé n'ont pas suscité de véritable débat.

L'exploitation en cours de la carrière de granulats sur le site est un argument mis en avant pour justifier la réalisation de PSMO. En parallèle, la perspective des chantiers du Grand Paris, tant pour le logement que pour le réseau de transport, crée un besoin important d'approvisionnement en granulats et d'évacuation de déblais de chantier. Dans ces deux cas, la voie d'eau apparaît comme le mode de transport le plus adapté.

L'idée de favoriser le développement d'une économie circulaire, PSMO recevant pour leur retraitement les déchets de chantier du Grand Paris, est également avancée pour justifier l'opportunité du projet.

Le projet est perçu, essentiellement par les représentants du monde politique et économique, comme un facteur de redynamisation économique du territoire de la plaine d'Achères, qui y trouverait l'opportunité de s'inscrire activement dans le Grand Paris, de la Confluence Seine-Oise et de l'ensemble de la vallée de la Seine. Un grand nombre d'entre eux émet le souhait d'un projet plus vaste, incluant une extension à l'Est.

Ainsi, la CCI de Normandie indique que *« la construction du Grand Paris offre l'opportunité de placer la région capitale au cœur d'un hinterland élargi de classe mondiale, irrigué par un système multimodal. Port Seine-Métropole est stratégique pour le territoire de la vallée de la Seine organisé en gateway industriel, logistique, numérique, énergétique et environnemental. Il s'agit d'un site d'exception du fait de sa disponibilité foncière à proximité de Paris »*.

D'autres arguments ont été exprimés pour justifier l'opportunité du projet PSMO, comme facteur de développement du réseau portuaire dans l'Ouest francilien et son inscription dans l'axe Seine. Sur ce point, VNF exprime que « *PSMO constitue un enjeu majeur dans la dynamique de maillage de l'axe Seine* » et, selon le Comité des Armateurs Fluviaux, « *le secteur du transport fluvial doit s'appuyer sur un réseau maillé de ports modernes. À cet égard, Port Seine-Métropole Ouest constitue la pièce manquante du réseau portuaire francilien, et comme tel il est très attendu des professionnels* ».

Inversement, l'opportunité est parfois contestée en raison de ce lien avec le projet du Grand Paris, projet critiqué car porteur d'une stratégie de développement trop centralisée. Un habitant d'Andrésy argumente sur ce point : « *Les opérations du Grand Paris qui semblent justifier la création du port vont accélérer l'étalement urbain et concentrer encore plus de population et d'activités sur une portion réduite du territoire français [...]. Le Grand Paris est une aberration qui remet gravement en cause la décentralisation et va accroître [...] les problèmes de vie quotidienne et de qualité de vie de millions de personnes* ».

Un autre motif d'interrogation de cette opportunité est la crainte d'un lien automatique entre PSMO et PSME, souvent exprimée, PSMO étant analysé comme « *le pied-dans-la-porte qui précède un principe d'engagement de l'ensemble du projet* », selon le président de l'association Construisons Ensemble un Andrésy Solidaire.

L'opportunité du projet est aussi mise en cause au regard du trafic induit, comme l'exprime un habitant de Conflans-Sainte-Honorine : « *Pourquoi faire un port de 100 ha pour quatre bateaux et deux trains par jour ?* », le maître d'ouvrage indiquant en réponse que les volumes/tonnages manutentionnés associés sont très conséquents (plus d'un million de tonnes manutentionnées par an).

Enfin, certains privilégient le développement des ports existants à la construction d'un nouveau port, craignant que cet aménagement de la plaine ne soit le préalable d'une vaste opération immobilière.

### 3. ... mais une nature du projet source de nombreux questionnements



Intervention d'un étudiant à l'Université de Cergy-Pontoise

La nature du projet a interpellé le public. En premier lieu, son étalement sur une durée longue et donc son phasage jusqu'en 2040. D'aucuns considèrent cette durée du chantier comme excessive ; d'autres s'interrogent sur le phasage des travaux sur une si longue période. Enfin, certains soulignent la nécessité de coordonner le calendrier du projet avec celui des chantiers du Grand Paris, dans la mesure où PSMO permettrait d'accueillir, valoriser ou stocker des déchets provenant de ces chantiers, mais aussi de les alimenter en matériaux (bruts et préfabriqués).

La question de la nature des matériaux réceptionnés sur le port et leur gestion a été posée à de nombreuses reprises. Ainsi la question d'un habitant de Saint-Germain-en-Laye : « *Les matériaux en provenance des chantiers de déconstruction d'Île-de-France seront réceptionnés par la plateforme. Est-ce leur destination finale (comblement de carrière) ou la plateforme pourra-t-elle servir de lieu de retraitement et de transit ?* ».

D'autres interrogations ont été soulevées concernant les activités de PSMO : le port est-il dédié au transport des granulats extraits par la carrière en cours d'exploitation, voire le cas échéant depuis le projet de carrière située à l'Est de la RN 184, ou s'agit-il également d'accueillir des granulats en provenance d'autres sites exploités hors Île-de-France ? Une activité particulière a soulevé des interrogations : celle de l'implantation de centrales à béton qui seraient approvisionnées par le port et qui seraient génératrices de pollutions, liées au trafic routier notamment.

Certains considèrent que la présentation du projet sous l'angle du développement durable est trop labellisée. Les étudiants du master « Transports, Logistique, Territoire et Environnement » l'ont souligné dans leur analyse du projet présentée à la rencontre publique de Cergy, le 24 novembre 2014, en s'interrogeant sur une « *sur-justification des aspects écologiques au détriment d'autres aspects, avec un risque de greenwashing* ». D'autres soulignent, cependant, la capacité du projet à répondre aux objectifs de développement durable des chantiers du Grand Paris. C'est le cas par exemple de la Société du Grand Paris et du Cercle pour l'Optimodalité en Europe. Le dimensionnement du projet a également été évoqué : « *Un projet plus petit, limité à un quai sur la Seine pour traiter le transport de granulats, n'était-il pas possible ?* », s'interroge le président de l'association Non au Pont d'Achères.

#### 4. L'organisation du débat



La régie technique des réunions publiques

L'organisation stricto sensu du débat public a parfois suscité des interrogations sur la pertinence du choix des villes d'accueil des réunions publiques ainsi que de leur thème. Le choix d'accepter ou refuser un cahier d'acteur n'a pas toujours été compris. Également, l'absence en tribune d'opposants au projet dans les réunions publiques a été regrettée, un citoyen y voyant même un manque de neutralité de la commission.

Plusieurs citoyens ont craint de ne pas être écoutés par le maître d'ouvrage, que les décisions soient déjà prises. C'est le cas d'un habitant de Herblay : « *Le projet a l'air déjà pensé et prêt à être mis en place. Dans ce cas, la parole des habitants va-t-elle changer quelque chose ?* ». Un citoyen parle même de « *simulacre de démocratie* ».

L'impact de consultations récentes sur ce territoire, à l'exemple de celle sur le port de Triel, est présent dans les esprits et certaines interventions. Ainsi, un habitant de Villennes-sur-Seine rappelle que : « *les opinions exprimées sur le port de Triel et reprises par le commissaire enquêteur ont entraîné un avis défavorable de celui-ci, ce qui n'a pas empêché Ports de Paris de poursuivre le projet. À quoi sert l'avis du public ?* ».

Le périmètre du débat, PSMO alors qu'un projet plus vaste Port Seine-Métropole existe dans les esprits, a également suscité des remarques, comme celle de madame le maire d'Évecquemont, conseillère régionale : « *Je trouve aujourd'hui dommageable, y compris pour le débat public, que l'on puisse quand même débattre d'un petit bout d'un grand projet, car beaucoup se demandent si ce n'est pas le démarrage d'un projet plus vaste* ».

#### Ce que retient la commission particulière

Les interventions répétées des participants aux rencontres sur le thème de l'avenir de la partie Est de la plaine d'Achères, qualifiant le projet PSMO de « *pied-dans-la-porte* » d'une entreprise plus vaste qu'ils contestent, ont conduit les membres de la CPDP à procéder, systématiquement, à un rappel sur l'objet de ce débat public.

Conformément aux règles édictées par le code de l'environnement, alors qu'il n'y était pas tenu eu égard à la dimension somme toute modeste de l'investissement projeté, Ports de Paris a saisi la CNDP sur un projet dont les frontières et les caractéristiques sont claires, à savoir l'aménagement de 100 ha situés à l'Ouest du RER A, projet mettant à profit l'exploitation d'une carrière de granulats autorisée par arrêté préfectoral en 2009 et qui est en exploitation depuis 2013. Suite à cette saisine, la CNDP a pris la décision d'organiser un débat public aux motifs évoqués dans sa décision du 8 janvier 2014 (cf. annexes). Rappelons que tout débat public a pour objet de traiter de l'opportunité, des caractéristiques et des objectifs du projet soumis à débat.

Ces multiples interventions relatives à la partie Est de la plaine d'Achères, qu'il s'agisse de s'élever contre l'idée d'un port à vocation « logistique » ou au contraire d'en souhaiter la réalisation, n'ont pas surpris les membres de la commission. Situé en un lieu stratégique à la confluence de la Seine et de l'Oise, au sein du territoire du Grand Paris et d'une vallée de Seine source de multiples réflexions quant à son développement, riche d'une des dernières grandes ressources franciliennes en granulats de qualité, nul ne peut être surpris que ce territoire soit l'objet de projets de développement ambitieux au bénéfice de l'Île-de-France et au-delà. Divers documents d'orientation relatifs aux activités et équipements envisagés en région Île-de-France mentionnent spécifiquement la plaine d'Achères considérée dans sa globalité. Ainsi en est-il du « schéma départemental des carrières des Yvelines » dans lequel figure bien le potentiel de granulats exploitables sur l'ensemble de la plaine. De même, le SDRIF (Schéma Directeur de la Région Île-de-France pour 2030) approuvé par le Conseil régional, évoque la réalisation d'un Port d'Achères couvrant la totalité de la plaine, tout en précisant que *« la réalisation de l'ensemble du projet est tributaire d'une desserte fluviale, routière et ferroviaire efficace. À cet égard, le SDRIF inscrit les 300 hectares à l'Est de la RN 184 en urbanisation conditionnelle... »*, la formule s'appliquant tout particulièrement à la résolution des contraintes pesant sur les infrastructures routières de ce territoire, notamment le besoin affiché dans le SDRIF d'un bouclage achevé de l'A 104.

De fait, quiconque s'intéresse au développement du territoire de « confluence » ne peut ignorer qu'il y a eu des réflexions et des amorces d'études concernant cet aménagement global de la plaine d'Achères. Notre commission a bien perçu qu'une telle vision de l'avenir de la plaine s'inscrit clairement dans les ambitions de développement du territoire de confluence portées, en particulier, par de nombreux élus et acteurs économiques, mais qu'elle suscite, aussi, beaucoup d'oppositions.

Ayant pris acte de ce contexte à la périphérie du projet PSMO objet de notre débat, un autre constat s'impose : à ce jour, il n'y a pas de demande de pétitionnaire se proposant d'exploiter le gisement de granulats à l'Est de la plaine. Si une telle demande venait à s'exprimer, et en admettant qu'elle soit acceptée par l'autorité en charge des autorisations de carrières, alors devrait s'engager une procédure d'enquête publique, suivie d'un éventuel arrêté d'exploitation. Une telle exploitation, dont on a compris que PSMO serait un puissant atout pour évacuer sa production, créerait une exigence, celle de définir quel avenir à long terme, quels aménagements, seraient réservés à cette partie Est « exploitée ». Si, conformément au SDRIF précité, l'aménagement retenu était un port voué à la logistique, alors il y aurait nécessairement une nouvelle phase d'études réalisées par Ports de Paris, puis un débat public... avec un dossier du maître d'ouvrage, exposant un projet concret, soumis aux mêmes questions et avis du public sur l'opportunité, les caractéristiques et les objectifs dudit projet.

Quant à l'utilité du débat public, parfois questionnée, rappelons ici que peu de dossiers sortent d'une telle phase de débat sans être modifiés dans leurs caractéristiques, plus ou moins profondément, voire abandonnés. Rappelons, aussi, que le débat public, se déroulant en amont des études de finalisation d'un projet, à un moment où celui-ci peut être profondément amendé, n'est pas une « enquête publique ». Une enquête publique est une autre procédure obligatoire de consultation du public, mais qui a lieu lorsqu'un projet est finalisé, et quand le maître d'ouvrage souhaite qu'il soit déclaré d'utilité publique, et ce pour permettre le lancement des travaux. Ainsi, le projet PSMO, s'il est poursuivi par la maîtrise d'ouvrage, ferait l'objet, selon Ports de Paris, d'une enquête publique à l'horizon 2017.

## B. Les impacts du projet sur l'environnement et sur le territoire

Un nombre élevé d'interventions, dans les séances publiques comme sur les autres canaux du débat portent sur les impacts du projet sur l'environnement et le cadre de vie des habitants de la zone.

### 1. Un état initial à préciser et des études à approfondir

Le COPRA 184 estime que le bilan de l'état initial est biaisé du fait d'un placement inadapté de points de mesure. L'association trouve nécessaire l'établissement d'un nouvel état initial de l'environnement (nuisances sonores, pollution



Échange avec le maître d'ouvrage en réunion publique

des sols, particules atmosphériques) afin de percevoir l'impact du projet dans le temps. Île-de-France environnement est également soucieuse d'obtenir des garanties quant au suivi des nuisances potentielles : *« la réalisation d'un état initial du site d'Achères afin que l'état final du projet n'accroisse pas les nuisances environnementales actuelles mais au contraire les réduise, avec une vigilance particulière et inscrite dans la durée à l'égard de l'enfouissement des terres polluées ».*

Certains s'interrogent sur la validité des études d'impact : par exemple, la vitesse du vent et le brouillard ont-ils été pris en compte dans les études sur l'impact dans l'atmosphère ?

Ports de Paris confirme que ces éléments sont en cours d'établissement, dans le cadre de la réalisation de l'étude d'impact prévue à une étape ultérieure de la procédure, si le projet est poursuivi.

### 2. Un projet remettant en cause le cadre de vie du territoire

La région Île-de-France est, selon certains, déjà saturée en termes de pollution, de nuisances : *« Ce projet est le projet de trop sur un territoire saturé de nuisances et promis à un aménagement lourd du fait de grandes infrastructures donc à une progression exponentielle des nuisances ».*

Europe Écologie-Les Verts, groupes de Conflans et l'Hautill estiment que les activités générées par PSMO ne seraient pas écologiques du point de vue de son bilan carbone et de la création de multiples nuisances (visuelles, sonores, sanitaires). Pour la CCI Paris Île-de-France, PSMO se doit, plus généralement, de prendre en compte les enjeux environnementaux. L'association Confluence-Écologie-Solidarité, contre le projet du Grand Paris, estime qu'il ne peut avoir qu'un impact négatif sur les conditions de vie des habitants.

En résulte une inquiétude quant aux impacts du projet sur la qualité de vie des habitants.

L'optique de *« nouvelles nuisances »* liées au projet attise la crainte d'une évolution négative du cadre de vie : *« Les habitants de la plaine d'Achères sont soumis à de nombreuses nuisances : aériennes, ferroviaires, routières. Et voici de nouvelles nuisances qui se profilent à l'horizon. Les habitants craignent pour leur cadre de vie et se méfient de toute promesse faite par des acteurs qui ne vivent pas dans cette zone »*, écrit une Conflanaise.



Un riverain du site souhaite s'exprimer sur PSMO

Certains appréhendent que le projet ne soit pas conforme à la présentation du maître d'ouvrage. À ce titre, ils demandent des certitudes sur le respect de la qualité de vie. Plus précisément, les impacts sur le cadre de vie des habitants de l'Île du Bac à Conflans et sur la navigation de plaisance du port Boat Paradise interrogent.

Nombre de citoyens s'interrogent sur la décontamination des granulats extraits, l'imperméabilisation des sols, la contamination de la nappe phréatique, le traitement et la destination de la terre polluée, l'érosion des berges, l'impact des poussières, la proximité du port avec la ville.

Mais d'autres affirment que le projet sera respectueux de l'environnement : *« Cet exemple d'aménagement durable respectueux de notre environnement et créateur d'emplois répond tout à fait à nos préoccupations et encourage à formuler des remarques constructives »*, dit un Conflanais.

Le Conseil économique, social et environnemental régional d'Île-de-France voit dans PSMO, la possibilité d'impacts positifs sur le territoire : *« Dans un site fragilisé par son histoire, PSMO va contribuer à améliorer l'environnement et le cadre de vie des habitants de la zone concernée »*.

Ports de Paris insiste sur son expérience dans les aménagements portuaires présentant une bonne insertion environnementale et paysagère, confortée par la certification ISO 14001 du processus de conception et de mise en œuvre du projet, s'il est réalisé.

### 3. Un projet à apprécier par rapport aux critères du développement durable

PSMO est perçu positivement par beaucoup d'intervenants comme répondant aux enjeux du développement durable, respectant l'environnement, principalement en raison du développement du transport fluvial, qui induit une diminution du transport routier : *« La finalité me paraît bonne, dans le sens que des transports par route seront diminués, ce qui est bon pour l'environnement »*, déclare un habitant de Saint-Germain-en-Laye. De même, la présidente de l'association Île-de-France Environnement est favorable à certaines caractéristiques du projet, tout en relevant plusieurs points de vigilance, notamment celui du traitement des déchets.

Le projet fait cependant l'objet de diverses critiques dans sa dimension de durabilité. Un habitant de Conflans-Sainte-Honorine affirme : *« Il ne correspond en rien aux critères du développement durable tant mis en avant par le maître d'ouvrage. Le granulat, dont des centaines de milliers de tonnes sont et vont être extraites jusqu'en 2040 sert essentiellement à la fabrication du béton. Il n'y a rien de plus émetteur de gaz à effet de serre que la fabrication du ciment. Comment développer en 2014 un projet qui repose sur le tout béton alors que le GIEC vient une nouvelle fois de tirer la sonnette d'alarme quant au réchauffement climatique ? Comment développer un tel projet alors que Paris va accueillir la Conférence mondiale sur le Climat en 2015 avec comme premier objectif la réduction des émissions de GES ? »*.

## 4. Des impacts spécifiques sources d'inquiétudes

Ce sont les impacts sonores, atmosphériques et sanitaires évoqués par les participants au cours du débat.

### a. Impacts sonores et atmosphériques

La quantification des poussières ainsi que la manière dont elles seront gérées préoccupent les riverains. L'association Confluence-Écologie-Solidarité s'inquiète des nuisances sonores et polluantes (poussière) de la carrière et des installations sur la zone portuaire.

Ports de Paris indique que des dispositions techniques adaptées permettent de réduire très fortement ces impacts ; il prévoit de traiter ce point dans les prescriptions techniques et environnementales qu'il fixera aux occupants de la plateforme.

### b. Pollution des sols

Le stockage des déblais préoccupe quelques citoyens : ils s'interrogent sur les procédures envisagées ainsi que sur la nature et la dangerosité des matériaux stockés. Les dispositifs de contrôle des sols pollués doivent être précisés. Le Comité du Parti de Gauche de la 7<sup>ème</sup> circonscription des Yvelines estime que le projet ne peut se faire sans une dépollution préalable des terres du site. Point repris par les ARDIES Val-d'Oise et Yvelines qui pensent que le projet pourrait favoriser une dépollution des sols ainsi qu'une maîtrise des crues.

Le représentant de GSM, qui exploite la carrière du site depuis 2013, indique que le traitement des sols pollués en place lui incombe et que les modalités en sont fixées dans l'arrêté préfectoral d'autorisation.

Le maître d'ouvrage rappelle que, à l'issue de la dépollution préalable du site sous la responsabilité du carrier, seuls des déblais inertes au sens de la réglementation sur les déchets, c'est-à-dire non susceptibles de nuire à l'environnement, pourront être apportés pour comblement. Le maître d'ouvrage s'est engagé à assurer un contrôle des matériaux présents sur le site préalablement au lancement des travaux de ses aménagements portuaires.

### c. Impacts hydrauliques



Un public attentif à la réunion publique de Conflans-Sainte-Honorine sur le thème de l'environnement

Plusieurs intervenants demandent si une étude hydraulique a été effectuée avant d'envisager le projet.

Le Service public de l'assainissement francilien estime que PSMO doit intégrer les contraintes hydrauliques de la plaine et notamment prendre en compte le PPRI dans son dossier d'étude des impacts. Pour ce même acteur, le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) ne devra pas non plus être oublié dans la mise en œuvre du projet. Le risque d'inondation et le classement de la zone dans le PPRI questionnent également quelques citoyens.

S'agissant des impacts hydrauliques, le maître d'ouvrage indique que le projet a été, dès l'origine, un élément clé de la conception du Plan Global d'Aménagement. Ce point serait vérifié à l'occasion des études complémentaires à conduire, si le projet est poursuivi, au titre de la loi sur l'eau.

#### d. Impacts sur la biodiversité, traitement des berges

La question de la biodiversité est soulevée à deux reprises par un habitant d'Auvers-sur-Oise : « *Quel serait l'apport de l'aménagement des berges pour la biodiversité ?* » ou encore « *En Île-de-France, particulièrement dans des milieux historiquement transformés et dégradés par l'action de l'homme, il faut dorénavant avoir pour objectif que chaque projet, y compris ceux liés aux activités économiques, puissent être l'occasion de réintroduire des milieux favorables au développement de la biodiversité* ».



Accueil du public en réunion

De plus, il est demandé un calendrier des différentes phases de la végétalisation des berges et des espèces introduites.

Le représentant de l'Agence de l'eau Seine-Normandie considère que le projet devrait être l'occasion de retrouver un écosystème de qualité, lors du traitement de l'interface entre la terre et la rivière (trames verte et bleue). Ports de Paris donne en exemple les dispositions qu'il a prises sur les berges du port de Limay.

#### 5. Une demande de garanties quant aux impacts

Les impacts du projet sur l'environnement questionnent en grande partie dans leur dimension de vigilance, contrôle, gestion, protection, limitation, mesures, procédures. Les acteurs, quels qu'ils soient, sont en demande de garanties, durant la période de construction mais aussi tout au long de la vie de la plateforme.

Les participants au débat ainsi qu'un grand nombre d'institutionnels et d'associatifs (Construisons Ensemble un Andrésy Solidaire, le COPRA 184, la CCI Normandie, la CA Cergy-Pontoise, l'association Conflans cadre de vie et Environnement ainsi que les Ateliers de L'Environnement et de la Démocratie) exigent des garanties quant au respect des normes environnementales, de la prévention et de la limitation des nuisances, de la mise en place de procédures de contrôle. La vigilance est la règle, comme le démontre cette affirmation de la commune d'Andrécy : « *Ports de Paris doit donner des garanties précises quant aux mesures de protection qu'il entend mettre en œuvre contre les nuisances et pollutions potentielles visuelles, sonores et atmosphériques (poussières)* ».

Le besoin d'en savoir davantage ressort à travers la demande d'un citoyen : « *où les habitants peuvent-ils accéder aux informations environnementales ?* ».

De même, les Ateliers de l'environnement et de la Démocratie rappellent qu' « *une activité de retraitement de granulats est intrinsèquement très bruyante et poussiéreuse* » et estiment que « *toutes les garanties de traitement acoustique et de limitation des émissions de poussières devraient être prises dans l'arrêté d'autorisation* ».

L'association Construisons Ensemble un Andrésy Solidaire, outre la prévention et la limitation des nuisances, réclame un « *contrôle de qualité des déchets inertes par des institutions indépendantes* ». Les citoyens ne semblent pas indifférents à cette problématique, à l'image de cette Conflanaise : « *On veut des certitudes sur la réalité des contrôles qui seront effectués* ». De plus, l'évaluation des impacts sanitaires générés par les camions est exigée d'un riverain.

Les riverains s'interrogent sur les différentes mesures appropriées pour limiter les nuisances et les pollutions visuelles, sonores, atmosphériques et sanitaires. Pour exemple, l'intervention de cet habitant de Conflans-Sainte-Honorine : « *Par rapport aux nuisances de tout ordre, et inévitables, qu'induit un tel projet, l'usage systématique du conditionnel (« on pourrait ») n'est guère rassurant : quelles sont les garanties réelles, concrètes en réponse à ces nuisances ?* ».

Un Conflanais questionne : « *Quelle hauteur pour les terrils, pour les bâtiments enfermant les matériels de concassement utilisés ? Comment garantir le peu de bruit pour les riverains et la limite de la pollution ?* ».

Certains souhaitent des exemples concrets de traitement et de gestion du site PSMO et notamment les horaires de travaux d'exploitation de la carrière (inquiétude quant à d'éventuels horaires de nuit).

Le représentant de GSM confirme que son exploitation est d'abord encadrée par la réglementation sur les installations classées et par l'arrêté préfectoral d'autorisation.

Le maître d'ouvrage ajoute qu'il prévoit de devenir propriétaire des terrains, ce qui les placerait sous le régime juridique de la domanialité publique ; il disposerait de pouvoirs étendus pour y imposer des règles d'aménagement et d'exploitation et en faire assurer le respect. Il rappelle les pratiques qu'il développe sur ses autres sites portuaires ayant des activités liées au BTP, notamment au travers de la charte « Sable en Seine ».

Par ailleurs, les impacts sur le territoire font l'objet de réclamations. La commune d'Andrésey demande une indemnisation des habitants devant se déplacer. Une compensation via la taxe d'habitation est évoquée par un citoyen.

Les impacts visuels sont également fortement cités. Le COPRA 184, par exemple, fait état de l'émotion ressentie par les riverains qui, bénéficiant d'une vue dégagée, s'en trouveront privés du fait du projet. Le maître d'ouvrage précise que l'atténuation des effets visuels serait obtenue par les aménagements paysagers et végétalisés prévus sur la zone portuaire qui seront traités plus loin.

## *Ce que retient la commission particulière*

Les préoccupations et les revendications liées aux impacts du projet sur l'environnement tiennent une place importante dans les interventions du débat public, les intervenants étant majoritairement des habitants du territoire proche du projet.

### **Deux types d'impacts sont particulièrement mis en évidence :**

- ceux liés aux activités en relation avec le BTP implantées sur la zone : bruit, poussière, traitement des sols pollués, qualification des déblais accueillis ;
- ceux liés aux aménagements de la zone, notamment les impacts paysagers et la vue depuis les hauteurs d'Andrésey et Conflans-Sainte-Honorine.

### **Sur ces points, le maître d'ouvrage avance les éléments de réponse suivants :**

- même si la maîtrise des nuisances est d'abord de la responsabilité des entreprises opérant sur le port, Ports de Paris dispose, au travers de la domanialité publique des terrains, de moyens de prescription et de régulation à l'égard des occupants. Le cahier de prescriptions architecturales, paysagères et environnementales et la charte d'exploitation que Ports de Paris prévoit de mettre en place, sur PSMO comme sur ses autres installations et qui seraient élaborés en concertation, en seraient le support ;
- les impacts sur le paysage seraient également réduits par le plan masse adopté et par les rideaux de végétation prévus, parallèles à la rive ;
- les aménagements de berges et les autres éléments végétalisés prévus au projet, pour lesquels Ports de Paris dispose d'une expérience sur ses autres implantations, auraient vocation à répondre aux objectifs de renforcement de la biodiversité.

## C. Les impacts du projet sur le trafic routier, ferré et fluvial

Un nombre important d'interventions dans les séances publiques, comme sur les autres canaux du débat, ont mis en évidence l'intérêt porté par le public à la dimension « transport et intermodalité » de ce projet de port dont la vocation essentielle est le transport de matériaux d'extraction de la carrière d'Achères vers le Grand Paris, et l'acheminement et le retraitement des déblais issus des grands travaux de la région parisienne pour combler la carrière. Un tel intérêt tient pour partie au fait que le débat public sur le projet PSMO s'est déroulé dans un contexte que caractérise la multitude des projets de transports affectant le territoire concerné, des projets qui ont fortement mobilisé la population, les associations et les élus concernés.

Ainsi, un lien sous-jacent entre la réalisation du projet PSMO et l'éventualité d'une résurgence du projet PSME a été présent dans l'esprit d'un bon nombre de participants au cours du débat avec la question de la réalisation de l'A 104, telle que la soulève un habitant de Conflans-Sainte-Honorine « *l'A 104 sera-t-elle remise sur la table ?* ».

La réponse de la maîtrise d'ouvrage est claire : « *Non, le projet portuaire PSMO est totalement indépendant de PSME et de la réalisation de l'A 104. Il a été conçu de manière à être autoportant et qui plus est, sans surcharge du réseau routier existant. Il favorisera un allègement du trafic routier actuel et futur, avec un développement du trafic fluvial et du fret ferroviaire* ».

Cette réponse n'a pas suffi à convaincre un autre habitant de Conflans-Sainte-Honorine, qui s'interroge : « *rien n'est-il prévu dans la plaine d'Achères face à Conflans ?* ».

Pour le maître d'ouvrage, « *PSMO à dominante d'activités de construction et travaux public, est situé à l'Ouest de la RN 184 et du RER A. Tout autre projet d'aménagement situé à l'Est de la RN 184, quel que soit le maître d'ouvrage, devra faire l'objet d'une concertation publique à part entière. Le terrain de 300 ha constituera une ressource de granulats d'enjeu inter-régional* ».



Le maître d'ouvrage en tribune présente le projet

Le COPRA rappelle sa totale détermination quant à son opposition à la réalisation de l'A 104 ; il estime, par ailleurs, que le projet de PSMO est peu crédible dans ses annonces de diminution du nombre de poids lourds sur le réseau routier au profit du fleuve.

Pour mémoire, l'acheminement des extractions actuelles des carrières, qui ont déjà fait l'objet de concession, se fait par route et accessoirement de point à point par barges.

### 1. Un projet qui soulève des interrogations

Les acteurs institutionnels et économiques, certains maires, conseillers généraux, sont globalement favorables à ce projet et s'accordent pour considérer que la réalisation de ce port, en favorisant le fluvial, décongestionnera le réseau routier, et sera un « plus » sur le plan environnemental.



Schéma des besoins pour transporter 5 000 tonnes selon les modes de transport (dossier du maître d'ouvrage)

Bon nombre d'autres intervenants considèrent que créer un port fluvial qui ne diminuera que de 65 camions par jour le nombre de poids lourds est « dérisoire ».

### a. L'impact du projet sur les réseaux routiers

Pour la maîtrise d'ouvrage, la situation actuelle de saturation du réseau routier ne sera pas dégradée et sera même améliorée par rapport à la situation de référence (la carrière sans le projet).

Cette position est partagée par la commune d'Achères : « *Le report modal vers le fleuve puis vers le fer permettrait de limiter le volume de matériaux transporté par la route. Le transport fluvial pollue moins que le transport routier et contribue à atteindre les objectifs nationaux fixés en termes d'émissions de gaz à effet de serre* ».

La maîtrise d'ouvrage précise que dans l'hypothèse de mises en exploitation de carrières situées à l'Est, qui constituent une très forte réserve potentielle en granulats de qualité, PSMO permettrait une diminution notable du trafic poids lourds. Ainsi, en 2040, ce ne sont pas 65 camions jour qui seraient supprimés du réseau routier, mais 450 camions.

Plusieurs intervenants souhaitent que des études approfondies confirment les impacts du report à moyen et long terme des poids lourds au profit de convois par les voies fluviales et ferroviaires.

Il est demandé que soit précisée la part restante sur le réseau routier des transports de granulats pour les besoins locaux, et quantifié l'acheminement des déblais arrivant par fleuve des chantiers du Grand Paris.

Un habitant de Saint-Germain se pose la question de la circulation sur la RN 184 déjà surchargée ou encore un riverain de Conflans relève que les chantiers sur Chanteloup ne sont pas accessibles par voie fluviale.

La maîtrise d'ouvrage rappelle que l'impact sur la RN 184 sera positif par le report du trafic poids lourds de marchandise vers le fleuve et la voie ferrée. Au niveau du pont d'Achères à l'heure de pointe, il serait de :

- moins 17 poids lourds / heure / sens, soit une diminution de 12 % du nombre de poids lourds, avec l'exploitation actuelle de la carrière à l'Ouest du RER A ;
- jusqu'à moins 45 poids lourds / heure / sens soit, 25% de réduction du nombre de poids lourds, dans l'hypothèse d'ouvertures de carrières à l'Est de la RN 184.

Les dessertes routières du port en entrée et sortie seraient essentiellement réalisées par la RD 30 et la RN 184.

Une autre précision est souhaitée par un habitant de Conflans-Sainte-Honorine sur les aménagements routiers rendus nécessaires par la réalisation de ce port. En réponse, le maître d'ouvrage indique que les accès routiers secondaires au futur port PSMO

seraient effectués à partir de la RD 30 et de la RN 184, sans augmentation du trafic des poids lourds, trafic reporté vers la voie fluviale.



Une participante à la réunion publique de Saint-Germain-en-Laye sur le thème des transports

## b. L'impact du projet sur les réseaux ferroviaires

Plusieurs questions sur le transport ferroviaire expriment les préoccupations des habitants quant au report modal vers ce mode de transport.

La première de ces questions porte sur le trafic voyageur et les inquiétudes que suscite un tel report sur la qualité de service du RER A, particulièrement de la branche Cergy, en raison, notamment, de l'augmentation de la demande de transports voyageurs sur cette ligne.

Face à ces interrogations, le maître d'ouvrage confirme que la desserte ferroviaire du projet PSMO a bien été étudiée avec RFF, gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en association avec la SNCF et le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF). Il précise, avec le directeur régional de RFF, que le périmètre PSMO est déjà desservi par un embranchement ferroviaire raccordé au réseau qu'utilisent le RER A, le Transilien L ainsi que les trains de transport de marchandises (fret). Tous deux indiquent, par ailleurs, que les trains de fret utilisent les heures creuses des transports en commun, de préférence en journée, sans contrainte pour ces derniers, lesquels restent prioritaires. La circulation d'un à deux trains par jour à l'horizon 2040, une fois la carrière exploitée, se ferait également en heure creuse du transport voyageurs pour ne pas perturber celui-ci.

Les déplacements pendulaires imputables à la création de 500 à 1 000 emplois liés au projet PSMO à l'horizon 2040 seront compatibles avec les aménagements prévus pour le RER A. Sur cette question, RFF précise qu'il lui appartient d'assurer la coordination des trafics voyageurs et qu'il détermine les conditions de circulation sur son réseau. L'estimation du nombre d'usagers portuaires se rendant en transport en commun sur le port est de 220 personnes à terme.



Des urnes étaient disposées à l'entrée des salles pour recueillir des questions écrites

Concernant le fret, un habitant de Courdimanche pose la question du rôle de la gare de triage d'Achères. Le maître d'ouvrage répond que ce rôle sera principalement de fournir un site d'attente entre le réseau ferré national et la voie d'accès au port.

Avec un trafic supplémentaire de deux trains quotidiens, seuls des aménagements ferroviaires à l'intérieur du port devront être réalisés. Cette réhabilitation de la partie privative de l'embranchement relèverait de la compétence de Ports de Paris.

## c. L'impact du projet sur la voie navigable

En réunion publique un habitant de Conflans s'interroge sur l'impact prévisible du projet sur les berges dans le périmètre du confluent et sur l'accessibilité à la darse.

Le maître d'ouvrage répond qu'une augmentation de quatre bateaux par jour sur la Seine, comparé au trafic actuel de 30 à 40 bateaux aurait des incidences quasi nulles sur ces berges, sachant que les principales dégradations sont entraînées par les crues.

L'entrée du port est à proximité du barrage et des écluses d'Andrésy où la vitesse des bateaux est faible à l'approche des ouvrages. Dans ces conditions, les manœuvres d'accès au bassin intérieur du port (la darse) seront facilitées. La forme de la darse a fait l'objet d'études avec des professionnels navigant sur simulateur à

Compiègne. Il a permis de vérifier les manœuvres d'accessibilité en fonction des différents débits de crues pour tout type de bateaux : des convois poussés de 180 mètres, des automoteurs jusqu'à 135 mètres de long.

Concernant l'impact des crues sur le trafic fluvial et l'éventuel report sur le réseau routier, Ports de Paris considère que, pour des crues dont le niveau ne dépasse pas 1,5 mètre en dessous du niveau des plus hautes eaux connues, le port fonctionnera normalement. Pour des crues supérieures à ce niveau (95 jours sur les 100 dernières années), le stockage de granulats se fera sur le site conçu pour le permettre.

Des habitants de Saint-Germain-en-Laye souhaitent des précisions quant à l'impact de la mise en chantier du canal grand gabarit Seine-Nord, et voudraient disposer d'une grille de correspondance train-wagon-camion.



Dans le dossier du maître d'ouvrage il est précisé, et confirmé en réunion, que *« les projets de la mise en chantier du Canal Seine-Nord Europe (VNF) et de Eole réaffirmés par l'État n'auront pas d'impact direct sur PSMO et le fleuve à la Confluence »*. Ports de Paris indique, également, qu' *« un convoi poussé de 180 mètres de long par 11,40 mètres de large permet de transporter 5 000 tonnes de granulats (sable et graviers) sur la Seine, laquelle autorise une navigation avec des bateaux enfoncés à 3,5 mètres dans l'eau »*, soit l'équivalent de 250 camions où 125 wagons, ce dernier chiffre ayant été parfois discuté.

## 2. Des modes de transport pouvant affecter le cadre de vie des habitants

Beaucoup s'interrogent sur les nuisances sonores que va générer cette nouvelle répartition des modes de transports.

Si certains « attendent » de voir l'impact réel du report routier sur le fluvial (65 camions jour), d'autres s'interrogent sur les conséquences d'un recours accru au mode ferroviaire et les éventuelles nuisances induites. Une circulation accrue des trains la nuit, même de seulement deux trains, peut être très perturbante.

De même, quelles dispositions ont été prévues pour éviter une pollution atmosphérique des poussières de granulats par transports ferroviaires ?

### 3. Des garanties sont demandées

Si le projet PSMO est perçu positivement par beaucoup d'intervenants, notamment par l'association France Nature Environnement, comme répondant aux enjeux d'un développement durable, la vigilance reste de mise et des attentes fortes sont aussi exprimées :

- cahier des charges très précis sur l'obligation de privilégier le fleuve à la route par les entrepreneurs du site ;
- engagement de RFF et de la maîtrise d'ouvrage sur les positions à prendre pour les horaires du trafic ferroviaire (impact sonore) et les protections atmosphériques (poussières) ;
- aménagement de dessertes piétonnes et de transports « doux » à l'intérieur du périmètre ;
- études complémentaires pour valider certaines annonces sur les volumes transportés et le report modal ;
- type d'entreprises pouvant s'installer sur le site et les contraintes à respecter ;
- étude de la compatibilité des différents usages du fleuve, notamment ceux liés au tourisme (Vaporetto, pêche) ;
- confirmation que la gare de triage d'Achères permettra d'offrir un site d'attente entre le réseau ferré national et la voie d'accès au port ;
- confirmation que le port n'a pas vocation à accueillir des marchandises qui seraient ensuite transbordées par camions ;
- assurance que le port a pour vocation principale d'acheminer par bateau, vers Paris et la Petite Couronne, les sables et graviers extraits de la plaine ou transformés sur place ;
- engagement d'accueillir par bateaux les matériaux de remblayage de la carrière pour sa remise en état. À l'issue du gisement local, des matériaux de même nature, des granulats seraient acheminés par voies fluviale et ferrée, de la façade maritime par l'axe Seine, et par des calcaires durs du Nord.

#### *Ce que retient la commission particulière*

**Les préoccupations et les revendications portent tout spécialement sur :**

- une volonté forte de transfert modal de la route vers le fleuve ;
- une attention particulière sur les impacts environnementaux des aménagements routiers secondaires (accessibilité route / port) ;
- la compatibilité des différents usages du fleuve avec une vigilance particulière sur leurs fonctions (touristique, industrielle, de loisirs) ;
- une attention sur l'entretien, voire la réhabilitation des berges en lien avec la VNF ;
- la nécessité d'une coordination par le maître d'ouvrage pour adapter les réseaux de voirie à l'intérieur du périmètre du projet, en lien avec les acteurs concernés (RFF, Conseil général, Établissement Public de Coopération Intercommunale).

## D. L'insertion urbaine du port

Les questions et avis concernant l'insertion urbaine du port (le port dans la ville, et la ville dans le port) font état de perceptions différenciées : si les remarques émises lors des réunions publiques et sur le site Internet du débat sont nombreuses, les propositions et demandes faites par les participants au débat émanent en grande partie de l'atelier sur les aménagements urbains, organisé par la CPDP.

### 1. Les enjeux de l'insertion urbaine du projet PSMO

#### a. Valoriser la plaine d'Achères ?



L'atelier sur les aménagements urbains a réuni des élus, acteurs socio-économiques, associatifs et citoyens

Une esquisse de consensus s'est dessinée autour de l'idée que la plaine d'Achères est aujourd'hui un territoire délaissé, peu entretenu et fragilisé par la pollution résultant de l'épandage des eaux usées de la ville de Paris. De fait, les riverains ne se sont pas approprié cet espace.

Ainsi, un aménagement permettant de valoriser la plaine est perçu comme une opportunité par les élus locaux et les acteurs économiques, tel que l'expriment le Conseil économique, social et environnemental ainsi que la Fédération Régionale des Travaux Publics d'Île-de-France, dans son cahier d'acteur : « *Dans un site aujourd'hui*

*fragilisé, PSMO va contribuer à améliorer l'environnement et le cadre de vie des habitants de la zone concernée* ».

Le projet concerne en effet, pour ces acteurs, un port ouvert, de nouvelle génération, qui va s'intégrer en milieu urbain.

#### b. Perceptions différenciées de l'insertion urbaine

Toutefois, l'insertion urbaine et paysagère de ce projet est perçue de façon différenciée par les habitants et les acteurs locaux du territoire.

Alors que certains habitants remettent en cause la faisabilité même d'une intégration du port dans la ville, en la qualifiant de « *rêve* », d'autres la considèrent comme la condition de l'acceptabilité de ce projet. L'association Construisons Ensemble un Andrésy Solidaire détaille dans son cahier d'acteur ses « *exigences [qui] doivent être prises en compte et mises en œuvre dès maintenant [...] pour que le port s'intègre dans les villes et les paysages sans les dominer* ».

L'intégration du port dans le paysage, source de nombreuses inquiétudes et interrogations, concerne notamment la préservation des cônes de vues : « *quelle serait l'intégration portuaire dans le grand paysage ?* », s'interroge un président d'association de défense du cadre de vie. Des habitants craignent en effet « *que ce projet défigure Andrésy* ». Le maître d'ouvrage a toutefois précisé que les « *activités portuaires seront masquées par ce rideau végétal qui sera triple* », avec l'aménagement en berges, la végétalisation de la berge Nord, et le parc des hautes plaines, qui « *constituera un écran végétal supplémentaire* ».

D'ailleurs, la question de la revégétalisation des berges fait débat : « *Quel est l'intérêt d'aménager les berges de façon paysagère ?* » interroge un habitant de Conflans-Sainte-Honorine. « *Il serait plus respectueux de la flore et de la faune locales de les laisser à l'état naturel. Cela risque aussi d'être moins coûteux* ». Ports de Paris confirme que telle est bien son intention.

### c. La mixité des usages, condition de la réussite de l'intégration du port

Pour nombre d'acteurs locaux (municipalités, associations, habitants), la mixité des usages au sein du port constitue la pierre angulaire de l'appropriation et donc de l'acceptabilité de tous et par tous de ce dernier. La municipalité d'Achères estime qu'avec cet aménagement, *« un écosystème complet doit naître, avec ses diverses fonctions : développement économique, cadre de vie, loisir et tourisme, emploi et formation »*.

Plusieurs collectivités et associations demandent également l'accueil d'entreprises et d'activités tertiaires sur ce territoire ou encore le développement de filières d'excellence, comme le développement durable, l'éco-construction, les éco-matériaux, en créant un centre de formation sur le BTP, avec des emplois pour les habitants mais aussi en faisant du territoire une vitrine de l'innovation.



Des étudiants ont participé aux réunions publiques pour préparer leur avis sur PSMO

Les institutions locales, ainsi qu'un grand nombre d'associations sont unanimes quant à la nécessité de la réalisation du centre de vie. Certaines d'entre elles, à l'image de la municipalité d'Andrézy suggèrent de le déplacer, pour en faire un point nodal : *« Le Centre de vie du Port doit être déplacé à proximité immédiate de la Seine, sur l'actuel site VNF de bureaux et d'habitations. Il se trouverait ainsi un véritable « nœud de connexion » entre les deux rives de Seine, l'axe de circulation douce longeant la Seine, la nouvelle traversée rive gauche-rive droite et les trois « spots » de*

*tourisme industriel que seront la Darse du Port, le Barrage et les écluses »*. Certains proposent que la livraison de cet équipement soit faite au plus tôt : *« 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 »*, demande un membre de Construisons ensemble un Andrézy Solidaire. Il a été proposé, lors des ateliers de réflexion sur les aménagements urbains, la multiplication des centres de vie, avec par exemple l'ouverture de guinguettes, de restaurants et la mise en place d'activités de loisirs évolutives et / ou éphémères en réhabilitant le patrimoine existant (l'ancien relais de chasse), l'idée sous-jacente étant de valoriser le port, sous l'angle du tourisme industriel.

Dans cette logique de mixité des usages, il a été proposé d'aménager des espaces dédiés aux activités de services pour les habitants, le long de l'avenue de l'Écluse.

## 2. Inquiétudes et demande de garanties quant à l'insertion du projet dans le territoire

### a. Des inquiétudes liées à la localisation du projet

La grande majorité des expressions sur la thématique insertion urbaine vient du public et de certaines associations qui s'inquiètent de la préservation du site et de la dégradation du cadre de vie.

Les inquiétudes portent principalement :

- sur la bonne intégration paysagère du port et de sa taille : *« Pourquoi créer une zone industrielle énorme aussi proche de trois centres-villes ? »*, s'interroge une membre de l'association CEAS ;

- sur la possibilité de maintenir des bateaux-logement : *« Les bateaux-logement présents sur le site du futur port, dont les emplacements sont gérés par VNF, seront-ils enlevés ? »*, s'inquiète un propriétaire d'un bateau-logement. Sur ce point, Ports de Paris s'engage à *« travailler dans une logique de relocalisation à proximité »*, en collaboration avec VNF, afin que leur présence ne soit pas incompatible avec les activités portuaires ;
- sur les expropriations potentiellement nécessaires au projet : des riverains concernés s'interrogent également sur *« ce qu'il se passe en cas de désaccord »*. À ce titre, le Comité du Parti de Gauche de la 7<sup>ème</sup> circonscription des Yvelines regrette que le projet envisage l'expropriation de riverains. Un citoyen trouve stupéfiant que l'on envisage des expropriations pour créer une barrière verte. Un autre affirme que les nuisances, déjà existantes, ne nécessitent pas d'expropriations ;
- sur la préservation du patrimoine historique et paysager : *« Dans quelle mesure le projet en débat qui, pour ce que l'on en connaît, semble présenter un caractère d'irréversibilité tout en ignorant les réalités historiques préservera-t-il cet espace et le symbole qu'il représente pour la mémoire historique d'Andrésey et de sa région »*, s'interroge le Club Historique d'Andrésey. Pour la maîtrise d'ouvrage, le projet proposé permet de préserver les vues patrimoniales, depuis l'Hautil, ainsi que la zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager, de restaurer des continuités piétonnières entre les centres urbains et le fleuve et sur les berges de Seine, en rive gauche.

## b. Demande de garanties sur l'intégration du projet

La plupart des participants au débat public demandent des garanties et des engagements forts de la part du maître d'ouvrage sur la bonne intégration du projet.

Plusieurs participants souhaitent que le projet réalisé soit *« conforme au projet présenté »* mais aussi que les garanties de la bonne insertion de celui-ci soient mises en place, et ce, dès le début du projet. Ceci passe notamment par la co-élaboration de *« prescriptions architecturales strictes pour tous les aménagements et constructions du site (qualité environnementale, matériaux, toiture végétalisée, hauteur limitée, inscription dans les paysages), formulée dans un cahier des charges contraignant »*, telle que demandée par l'association Construisons Ensemble un Andrésey Solidaire.

## 3. Des propositions pour une meilleure intégration du site

La majorité des propositions a été élaborée lors de l'atelier sur les aménagements urbains organisé par la CPDP. Ces suggestions vont dans le sens d'une meilleure intégration du site dans son environnement proche.

### a. Créer une liaison rive gauche / rive droite



Séance de travail collectif pendant l'atelier sur les aménagements urbains

Thématique récurrente, elle est présentée de façon unanime par les acteurs comme un levier de l'intégration du port : *« Le port doit être ouvert sur les villes d'Achères et d'Andrésey. Pour cela il faut un lien entre la rive gauche et la rive droite à Andrésey »*, insiste un membre de l'association Construisons Ensemble un Andrésey Solidaire. Le maire d'Andrésey prend aussi position dans ce sens : *« Cette liaison directe rive gauche/rive droite est un projet indispensable aux Andrésiens - et j'allais dire peut-être aux Achérois »*. Ports de Paris s'est engagé à collaborer avec les municipalités et les partenaires concernés pour étudier des solutions permettant d'assurer un lien entre les deux rives d'Andrésey.

## b. Réaliser un port mixte ?

Les demandes formulées par des élus locaux et les riverains vont dans le sens d'une complémentarité entre port de plaisance et port industriel. Le maire d'Andréy explique : *« Compte tenu de la disparition programmée du port de plaisance de Triel-sur-Seine, du développement du tourisme fluvial, et de la situation des équipements existants, la création d'un port de plaisance au niveau de la Confluence serait la bienvenue [...]. De mon point de vue, le moment est venu, [...] d'envisager la création de ce port de plaisance en complément du port industriel. Ports de Paris doit accompagner et aider un tel projet, et sa réalisation »*. Sur ce point, la maîtrise d'ouvrage a répondu très clairement, en affirmant que la navigation des bateaux de plaisance dans la darse est incompatible avec l'activité portuaire.

## c. Favoriser la cohabitation entre les piétons et les cyclistes



Illustration du projet d'avenue de l'Écluse proposée par Ports de Paris (dossier du maître d'ouvrage)

Ce souhait est relayé à la fois par des collectivités et des particuliers, qui prônent les liaisons douces et l'aménagement cyclable des berges : *« Je suis pour surtout si l'aménagement prévoit des pistes cyclables arborées car on pense beaucoup aux conducteurs mais très rarement aux deux roues et aux piétons qui ont autant le droit de circuler »*, écrit un citoyen.

Cette intégration pose la question de la cohabitation entre les différents modes doux de déplacement : *« Le port sera accessible au public et le réseau de voiries disposera de cheminements pour les modes doux. Pourrait-on en avoir le plan et les modalités, la cohabitation vélos-piétons étant, par expérience, inenvisageable et sources d'accidents ? »*, alerte un riverain.

Le maître d'ouvrage s'est engagé sur ce point à préciser les tracés et cheminements des modes doux de circulation, ainsi que les modalités de cohabitations des différents usagers, en concertation avec le public, dans une phase ultérieure si le projet est poursuivi.

## d. Des aménagements cohérents

Les participants à l'atelier ont insisté sur la nécessité d'une continuité territoriale entre les espaces verts prévus au sein du port et les parcs environnants et d'un aménagement des parcelles situées au Nord de la RD 30 permettant de gérer l'interface entre le port et la ville d'Achères.

D'autres demandes ont été formulées :

- favoriser les espaces verts ;

- réhabiliter la passerelle Saint Nicolas : Ports de Paris n'étant pas le maître d'ouvrage de cet équipement, sa réhabilitation n'entre pas dans son champ de compétence ;
- créer un lien fort avec les forêts de Saint-Germain et de Pierrelaye ;
- traversée de l'entrée de la darse : selon la maîtrise d'ouvrage, l'implantation précise de la passerelle permettant de traverser la darse n'est pas figée, au stade du débat public. Elle permettrait d'assurer une continuité pour les modes doux de circulation.

## Ce que retient la commission particulière

La commission a pu noter que les préoccupations et les revendications liées à l'insertion urbaine du projet tiennent une place importante dans les interventions du public.

### **Ce que retient la CPDP des interventions des participants au débat :**

- le port devra « *habiter le territoire et non pas l'occuper* » : si le projet offre une opportunité de valoriser la plaine d'Achères, cela ne doit pas se faire sans conditions ;
- l'insertion paysagère du projet est un enjeu fort et constitue un levier d'acceptabilité du projet : les écrans végétaux proposés par Ports de Paris doivent permettre d'insérer le port dans son environnement, et une attention particulière devra être portée aux cônes de vues depuis le Pointil ;
- le projet PSMO doit être ouvert sur la ville et à ses habitants. Pour ce faire il s'agit de :
  - créer une liaison entre le port et la rive droite d'Andrésy ;
  - favoriser la mixité des usages, aussi bien économiques, touristiques, culturels ou encore de loisirs. Le centre de vie devrait pouvoir répondre en partie à ces attentes, en avançant sa date de réalisation et en modifiant sa localisation. Des équipements de loisirs annexes seraient opportuns ;
  - prendre en compte les espaces verts alentours existants ou en projet, pour plus de cohérence entre les différents aménagements ;
  - traiter la continuité entre le port et les villes dès le début de la mise en œuvre du projet en réalisant un certain nombre d'aménagements (route du barrage, centre de vie) le plus tôt possible.

### **Ce que retient la CPDP des engagements de Ports de Paris, si le projet se poursuit :**

- les prescriptions paysagères, architecturales et environnementales feraient l'objet d'une co-élaboration, avec les riverains et les acteurs locaux du territoire ;
- des réflexions seront menées concernant les aménagements permettant la mixité des usages et notamment l'avancement de la date de réalisation du centre de vie et sa localisation, ainsi que la création d'équipements de loisirs ;
- Ports de Paris s'est fortement engagé pour que les acquisitions foncières, voire les expropriations, soient réalisées dans les meilleures conditions possibles avec un accompagnement sur la durée, et uniquement dans les cas où cela s'avérerait nécessaire car incompatible avec les activités du port. Dans de tels cas, des indemnités justes seraient prévues ;
- des réflexions plus poussées seront à construire avec les acteurs locaux concernant la création d'une liaison permettant le franchissement de la Seine à Andrésy et la cohérence des espaces verts alentours.

## E. Les perspectives socio-économiques et le financement du projet

### 1. Les perspectives socio-économiques

Le projet PSMO aurait un impact positif sur le développement économique de l'Île-de-France et, plus particulièrement, sur la Confluence Seine-Oise. Il est perçu par certains acteurs, tels que la Fédération Régionale des Travaux Publics d'Île-de-France comme une « *chance* » économique : « *la mise en œuvre de ce nouveau port participera au développement économique territorial et à l'amélioration de la circulation des matériaux et marchandises utiles à l'économie francilienne. D'intérêt régional, ce port aura également des retombées locales* ».

Le projet est perçu comme structurant pour l'économie du territoire. Ainsi la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise marque que : « *PSMO représente un potentiel sur lequel Cergy-Pontoise compte s'appuyer pour bénéficier de retombées positives en faveur du développement du territoire, et entend nouer des partenariats dans les domaines du développement économique, des emplois et de la formation* ».

La Fédération Régionale des Travaux Publics d'Île-de-France est favorable au projet PSMO pour sa contribution à la croissance économique du territoire concerné, pour ses retombées en termes d'emploi. Selon elle, « *PSMO représente un atout essentiel pour la région Île-de-France en termes d'emplois directs et indirects pendant sa construction et au-delà. En lien avec le nouveau Grand Paris et la construction des logements et des futures lignes de métro prévues, la mise en œuvre de ce nouveau port participera au développement économique territorial et à l'amélioration de la circulation des matériaux et marchandises utiles à l'économie francilienne. D'intérêt régional, ce port aura également des retombées locales* ».

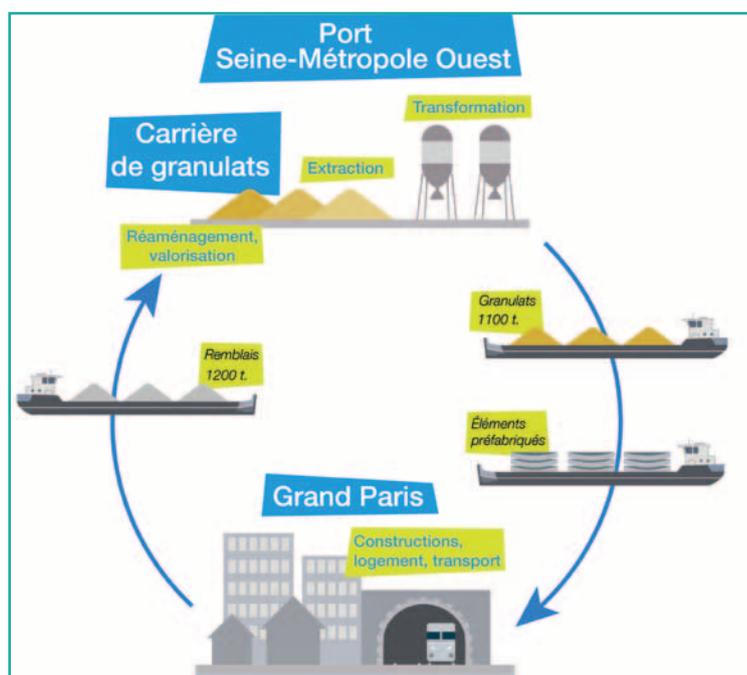


Schéma de l'économie circulaire présenté dans le dossier de Ports de Paris

De plus, PSMO pourrait être à l'origine d'une économie circulaire : « *Les chantiers du Grand Paris vont nécessiter de nouvelles capacités de valorisation des matériaux inertes via le recyclage et participer ainsi à la création d'une économie circulaire* », précise la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise.

Par ailleurs, l'axe de la Seine serait dans cette partie de l'Île-de-France, avec le projet PSMO, en mesure de devenir un pôle compétitif. C'est ce qu'expriment les Conseils généraux des Yvelines et du Val-d'Oise dans une contribution au débat commune : « *Le port Seine-Métropole Ouest doit enclencher une nouvelle dynamique économique en constituant un outil de compétitivité pour les entreprises* ».

Enfin il est suggéré par un Andrésien de créer un pôle de recherche visant à transformer les gravats de Paris afin d'en faire des briques ou parpaings isolants qui seraient acheminés vers Paris.

Que ce soit dans ses documents ou lors de ses interventions, le maître d'ouvrage, Ports de Paris, a confirmé que PSMO s'inscrirait dans la dynamique du Grand Paris et contribuerait au développement de la confluence Seine et Oise. De plus Ports de Paris a réaffirmé que ce port serait centré sur le BTP avec les filières et activités économiques suivantes :

- le BTP, avec autour de la darse et dans la partie sud du port, la production de granulats, de produits préfabriqués et le recyclage/valorisation des déblais issus des chantiers BTP. Cette filière s'impose logiquement dans ces différentes composantes en relation avec les ressources de granulats sur ce site portuaire et la réponse aux besoins des chantiers du Grand Paris (transport/logement) ;
- le service aux navires sur la berge Nord avec une implantation d'activités relatives aux réparations mécaniques/approvisionnement en développement/complément des activités des berges d'Andrésy ;
- des activités de services dans le secteur Ouest avec de la recherche et du développement pour le recyclage et la valorisation de déchets BTP, de la location de matériel de travaux publics, des enseignes de négoce de matériaux de construction... ;
- des équipements aménagés pour le public tel que le centre de vie en bout de darse avec restauration, lieux de détente.

Cependant, le projet PSMO génère des doutes, des demandes et des suggestions.



M. Michel Gaillard interviewé par Yvelines Première à la réunion publique d'Achères

Certains participants au débat estiment qu'il faudrait, d'une part, renforcer la logique d'économie circulaire et, d'autre part, veiller à ce que cette économie perdure dans le temps, tel que le précise cet habitant d'Auvers-sur-Oise : *« Pourtant, pour aller plus loin dans l'économie circulaire, Ports de Paris ne devrait-il afficher un fort volontarisme dans l'accueil d'installations de recyclage de déchets du BTP ».*

Des suggestions émergent quant à la nature des activités de l'éventuel port, avec par exemple le développement de la filière bois, défendue par certains partis politiques et associations. Ainsi pour l'association Eau en Yvelines : *« Il faudrait promouvoir le projet en*

*fonction des potentiels du territoire, or il existe une ressource de bois importante dans les Yvelines ».* Le Comité du Parti de Gauche de la 7<sup>ème</sup> circonscription des Yvelines déclare au travers de son cahier d'acteur que *« l'exploitation massive de granulats à des fins de production intensive de béton n'est pas une stratégie de long terme viable ».*

L'association Construisons Ensemble un Andrésy Solidaire évoque dans son cahier d'acteur le développement des emplois de filières innovantes comme l'isolation : *« L'installation dès le début de sa construction, d'entreprises tournées vers l'innovation et la formation est nécessaire : centre de matériaux, centre de recherche et de formation, création d'un pôle d'entreprises engagées pour le développement soutenable, ... Cela permettrait de générer plus d'emplois, favoriserait la valorisation des alternatives au béton (isolation, écoconstruction, ...) et offrirait certainement un avenir économique plus serein au port ».*

Enfin la vigilance est de mise quant à l'évolution économique du projet pour le Conseil régional d'Île-de-France : *« La Région Île-de-France demandera que se poursuivent les études de définition de la valeur ajoutée et des retombées économiques de l'accueil des déblais ainsi que les perspectives de développement d'activités associées et les emplois induits. Des études de marché et d'attractivité du site pour les entreprises devront également être menées ».*

La ville d'Achères, quant à elle, n'accepterait pas le recyclage, sur le port, d'autres catégories de déchets que ceux du BTP.

Sur ces aspects, Ports de Paris s'est longuement exprimé. S'il a confirmé la vocation BTP de PSMO, il n'a fermé la porte à aucune possibilité proche de cette filière dans la mesure où Ports de Paris, futur propriétaire du site, serait à même de sélectionner les activités/entreprises amenées à s'installer sur le port et à en fixer le cahier des charges en matière de garanties environnementales, notamment pour les habitants du territoire.

De même, Ports de Paris a prévu des activités de service en appui de la filière BTP telles que la formation, le négoce, la location ainsi qu'un laboratoire...

Quant au recyclage/valorisation, Ports de Paris a exclu du champ de cette activité tout recyclage de déchets ménagers, papier, carton...

## 2. L'emploi



Information à disposition du public à l'entrée des salles

Pour une majorité d'acteurs, le projet PSMO serait créateur d'emplois et représenterait, de la sorte, un atout pour l'Île-de-France. Ainsi pour le Conseil économique, social et environnemental régional d'Île-de-France : *« PSMO représente un atout pour la région Île-de-France en termes d'emplois directs et indirects pendant sa construction et au-delà ».*

Les estimations de Ports de Paris en termes d'embauche sont fréquemment reprises, notamment par le cahier d'acteur du Cercle pour l'Optimodalité en Europe (COE) : *« Trop*

*méconnu, le secteur du transport de fret et de la logistique est pourtant un important pourvoyeur d'emplois de tous niveaux. La plateforme multimodale susciterait la création de 500 à 1 000 emplois directs à terme ».*

Des emplois indirects sont également évoqués, qui doubleraient les prévisions d'embauche, comme le mentionnent les Conseils généraux Yvelines et Val-d'Oise : *« Le port pourrait générer environ 500 à 1 000 emplois directs auxquels s'ajouteraient les emplois indirects liés à la présence de la plateforme multimodale »* ; ainsi que le Cercle pour l'Optimodalité en Europe (COE) : *« Quant aux emplois indirects, ils sont généralement le double de ceux directs ».*

Certains s'interrogent toutefois sur la réalité des prévisions en termes d'emplois et demandent des précisions.

Un certain scepticisme quant à la création d'emplois est développé, notamment par le Comité du Parti de Gauche de la 7<sup>ème</sup> circonscription des Yvelines, dans son cahier d'acteur : *« Quant aux fameuses retombées significatives en emplois privés sur le site, à part le personnel de GSM participant à l'exploitation du gisement, nous sommes très réservés après avoir connu la fermeture de Bonna-Sabla... ».*

Le nombre d'emplois créés serait, selon le cahier d'acteur du COPRA 184, surestimé : *« En effet, le nombre d'emplois engendrés par ces activités et annoncé par Ports de Paris nous paraît beaucoup trop surestimé (500 à 1 000 emplois directs sur la zone de 100 ha d'ici la fin de l'exploitation) ».*

De même cette idée est soutenue par un habitant d'Achères : *« Dans les documents de présentation, Ports de Paris, pour chiffrer, établit un parallèle avec les installations déjà en service. Cette méthode aboutit à des chiffres qui me paraissent largement surévalués dans la mesure où le transfert et la manutention de matériaux de construction et de remblais sont des activités bien spécifiques, largement mécanisées et donc « économes » en main d'œuvre ».*

Dans une optique semblable, il est demandé par l'association Île-de-France Environnement *« une évaluation plus fine du potentiel d'emplois à créer sur le site, généralement surestimé par tous les acteurs »*.

La méthode de calcul des emplois à créer dans le cadre du projet est questionnée : *« Comment trouver le chiffre de 140 emplois ? »* se demande un membre de l'association Construisons Ensemble un Andrésey Solidaire, à propos des emplois générés durant la phase travaux.

En outre, certains citoyens s'interrogent sur la nature des emplois créés : *« Quels types d'emplois vont être créés ? »* s'interroge un habitant de Saint-Germain-en-Laye.

Enfin, certains se préoccupent de l'impact du projet sur les emplois existants à l'image de cette intervention d'un Andrézien : *« Des entreprises et des emplois existent déjà sur le site du futur port. Comment les conserver et dans quelles conditions ? »*.

Afin d'apporter des compléments d'information quant au nombre d'emplois créés, Ports de Paris a fait part de son expérience en la matière, rappelant qu'il exploite environ 70 ports en Île-de-France et que le ratio emplois/hectare dans cette branche est de 10 à 20. À titre d'exemple, ce ratio au port de Limay est de quatorze emplois par hectare. Appliqué à PSMO, sur la cinquantaine d'hectares d'activité économique, c'est entre 500 et 1 000 emplois directs qui pourraient être attendus. De plus, des emplois indirects et induits sont habituellement générés par les activités portuaires, avec, selon Ports de Paris, un ratio moyen de deux emplois indirects créés pour un emploi direct.

Concernant les emplois actuels liés aux activités du site, Ports de Paris a assuré que si elles ne pouvaient être gardées en l'état, il s'engagerait à les relocaliser sur le site.

### 3. PSMO après 2040



Un public à l'écoute des réponses de Ports de Paris

L'avenir du site après 2040, l'évolution de ses activités, sont largement questionnés : *« Quel avenir des infrastructures après la fin de l'exploitation des granulats ? »*, demande un habitant de Conflans-Sainte-Honorine. Cette commune, dans son cahier d'acteur, aborde également le sujet : *« La municipalité souhaite avoir une vision prospective précise et détaillée, à l'horizon 2040, du devenir du site de PSMO après exploitation des carrières de granulats »*.

Ou encore un habitant d'Achères : *« Quel avenir à 30-40 ans du port alors que le port de Gennevilliers*

*périclité ? »* ; Ports de Paris répondant que Gennevilliers est et restera une plateforme dynamique, indispensable et en développement.

D'autres questionnements émergent : le port se destinerait-il au transport de containers ? Qu'en serait-il si le béton devenait obsolète ? La plateforme pourrait-elle devenir un hub alors que d'autres hubs existent déjà ? À ces interrogations, les réponses de Ports de Paris ont été les suivantes :

## a. Concernant l'utilisation du béton

Même si les principes de construction sont amenés à évoluer à l'avenir, avec notamment une utilisation différente du béton que par le passé, ce matériau n'en restera pas moins indispensable pour de nombreuses situations : en particulier celles liées à la construction ou à la rénovation d'infrastructures.

## b. Concernant les activités sur le port après les travaux

Ports de Paris estime que la région Île-de-France, aujourd'hui fortement déficitaire et importatrice de granulats, aura toujours besoin de matériaux de construction en 2040 et après, pour mener à bien les travaux de réhabilitation, de construction.

Et, si des technologies nouvelles et innovantes (type éco-construction) venaient à modifier les méthodes de construction, celles-ci génèreraient toujours des activités logistiques de préfabrication et de revalorisation autour des matériaux (anciens et nouveaux). Leur acheminement massifié par un mode de transport propre comme la voie d'eau serait toujours nécessaire. Le port aurait toujours bien sa place. Rappelons par ailleurs que la présence d'un quai à usage partagé permettra une diversification des marchandises transbordées.

Si le projet se réalise, il est prévu à ce stade qu'après la mise en service complète du port en 2040, les activités installées sur Port Seine-Métropole Ouest et leurs emplois perdurent, à savoir :

- la poursuite des activités du BTP utilisatrices de granulats du site puis issus de la façade maritime ou du Nord de la France (traitement, transformation, etc.) ;
- le secteur de la valorisation de matériaux de déconstruction et des chantiers de travaux publics ;
- des activités d'appuis et de services aux entreprises, tournées vers la ville et le port (location de matériels, ateliers, bureaux, laboratoires, etc.) ;
- entre 500 et 1 000 emplois directs sont ainsi estimés à terme sur les 50 hectares du site dédiés aux activités.

## 4. Le financement du projet et les retombées financières



Le projet est vu comme un investissement rentable (ARDIES Val d'Oise et ARDIES Yvelines) : « *PSMO est un investissement rentable. Son bilan socio-économique prévisionnel dégage une valeur actualisée nette (VAN) de 80 millions d'euros et un taux de rentabilité interne de 11%* ».

Un élu de Saint-Germain-en-Laye, lors d'une réunion publique, s'interroge : « *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 ?* ».

Il provoque également des questionnements divers, aussi bien de la part d'élus que de riverains. Ainsi cette habitante de Conflans-Sainte-Honorine demande : « *Quelles sont les retombées fiscales du projet pour les communes riveraines ? En dehors des emplois et de l'implantation d'entreprises sur le port, quels sont les bénéfices financiers ou autres que peuvent en attendre les communes riveraines ?* ».

En outre, si le port produisait effectivement un développement économique, cela devrait, selon un Carriérois, profiter aux riverains : *« Quant au développement économique, il ne doit pas se faire au détriment des riverains »*. Outre ces interrogations, des questions ont porté sur le financement de ce projet, son impact financier sur les habitants du territoire ainsi que sur les retombées fiscales pour les communes alentours.

À propos du financement du projet, Ports de Paris a confirmé qu'il en assurerait la totalité avec un cofinancement par l'Union Européenne et la Région Île-de-France qui sont déjà intervenues pour les études.

Concernant les retombées financières sur le territoire, Ports de Paris a informé que les retombées fiscales et les bénéfices financiers du projet Port Seine-Métropole Ouest, pour les collectivités riveraines, proviendraient de plusieurs sources :

- des impôts fonciers de droit commun : taxes foncières sur les propriétés bâties (TFB) et non bâties (TFNB) implantées sur le site. Les attributaires seraient les départements et communes ;
- de la cotisation foncière des entreprises (CFE). L'attributaire serait la communauté de communes ;
- des impôts liés à l'activité économique des entreprises présentes sur le site : la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE). Les attributaires seraient la région, le département et la commune.

Compte tenu du mode de calcul de ces divers impôts, la CVAE représenterait de loin la principale contribution versée par les entreprises. Celle-ci dépendant de la valeur ajoutée produite et de la conjoncture économique, son montant ne peut être déterminé à l'avance et peut varier significativement d'une année sur l'autre.

### *Ce que retient la commission particulière*

- Un consensus sur le développement économique apporté par PSMO compensant partiellement la désindustrialisation de la région au cours des dix dernières années avec toutefois un doute sur le nombre réel de création d'emplois, un développement centré principalement sur le BTP, faisant une large place au béton mais pouvant aussi s'élargir à des filières écologiques propres et renouvelables (le bois) ou innovantes.
- La nécessité, pour Ports de Paris, dans les différentes phases de la création du port et de son exploitation d'apporter les preuves/garanties que les entreprises locataires de Ports de Paris respecteront le cahier des charges en matière d'industries/activités respectueuses de l'environnement.

Lors de la réunion de clôture, la commission a pris note des précisions suivantes apportées par Ports de Paris : Ports de Paris confirme tout d'abord que la vocation du port est de cibler la filière de la construction et des travaux publics, y compris la valorisation des déchets liés à cette activité. Le site n'accueillera aucune autre catégorie de déchet à valoriser (déchets ménagers, papier, carton...).

Il accompagnera la relocalisation des entreprises présentes sur le site, qu'elles décident de s'installer sur le port ou qu'elles préfèrent quitter le territoire.

La spécialisation du port sur les activités de construction constitue une garantie de pérennité de son activité, étant donné notamment les besoins de long terme portés par le Grand Paris en matière de construction de logements.

Enfin, il étudiera la possibilité d'un élargissement des activités à toute la filière construction (formation, recherche, éco-construction...) et veillera à maximiser la part de l'emploi local.



## **CHAPITRE 3**

# **Conclusion de la CPDP et recommandations à la maîtrise d'ouvrage**

Dans les choix d'organisation de ce débat public sur le projet PSMO, puis dans son animation, la commission a eu pour préoccupation constante le respect des objectifs clés que doit poursuivre tout débat public : informer et faire participer le maximum des personnes intéressées par le projet, aborder tous les aspects et tous les impacts de celui-ci, faire émerger des questions utiles à son enrichissement final et permettre l'expression de chacun et de toutes les opinions.



Le président de la CPDP présente les conclusions du débat lors de la réunion de clôture à Andrésy

**Pour répondre au premier objectif**, la commission a rencontré, préalablement au débat, de nombreux « acteurs clés » de la vie politique, économique ou associative afin de comprendre leurs attentes à l'égard du projet et du débat qui allait s'ouvrir. Elle a multiplié ensuite les démarches d'information auprès des publics qu'elle a estimé concernés, s'appuyant, pour ce faire, sur son site Internet, sur la presse, notamment celle des collectivités locales, mais aussi par l'affichage et la distribution de tracts.

Le premier objectif précité s'est traduit, notamment, dans le choix du lieu des réunions publiques que nous avons fait, à savoir des lieux proches du site du projet. Le projet PSMO est un projet industriel : de ce fait ce ne sont pas des services offerts à la population qui pouvaient guider ce choix des lieux de réunion, mais les impacts de diverses natures de ce chantier puis de l'exploitation du port sur le cadre de vie des habitants riverains du site ou proches de celui-ci.

**Le deuxième objectif** a conduit la commission à singulariser les thématiques abordées lors de certaines réunions publiques afin de permettre l'approfondissement de telle ou telle dimension du projet. On soulignera qu'elle a complété le dispositif des réunions publiques par deux visites du port de Limay et du site de PSMO, visites organisées par Ports de Paris, et par un atelier de réflexion sur l'insertion urbaine du futur port, atelier qui s'est tenu à Andrésy.

Ce choix d'organiser un atelier a été voulu par la CPDP pour enrichir les échanges. Il s'est révélé un moment fort du débat, marqué par la contribution active des participants à faire émerger des propositions concrètes pour que soit réussie, si le projet se réalise, l'insertion du port dans son environnement urbain. Approuvée largement par les participants à cet atelier, cette modalité d'un travail collectif qui enrichit les réflexions du maître d'ouvrage, constitue une démarche qui pourrait être plus largement mise en œuvre au cours des débats publics. C'est aussi l'un des enseignements de cet atelier.

Enfin, en associant à ce débat les étudiants du master TLTE de l'Université de Cergy, la commission a recherché le regard de la jeunesse, à la fois sur la démarche « débat public », mais aussi sur le projet lui-même.

Pour atteindre **le troisième objectif**, la méthode d'animation des réunions publiques a permis à un grand nombre de personnes de prendre la parole et de présenter des avis argumentés, malgré la contrainte imposée, mais admise par tous, d'un temps de parole limité.

Seul reproche fait à la commission, exprimé par une participante lors d'une réunion publique, l'absence en tribune de voix opposées au projet. Cette observation est bien compréhensible, mais chacun admettra, au final, que la voix des opposants a pu se faire entendre tout au long du débat, ce que confirme une simple relecture du « verbatim » des rencontres ou des questions et avis sur le site.

On soulignera, aussi, que la commission a pu s'appuyer sur un « dossier du maître d'ouvrage » présentant clairement son projet et les enjeux associés, élaboré par Ports de Paris, et sur la qualité des interventions de ce dernier en réunion publique, faisant preuve de transparence et d'écoute.

Le débat public sur le projet PSMO aura permis à tous ceux qui souhaitent questionner le maître d'ouvrage ou émettre un avis sur son projet, de s'exprimer pleinement. Quel que soit le support de cette expression, elle aura témoigné d'un grand intérêt du public en général, des élus et des acteurs économiques et associatifs en particulier, pour ce projet.

Sans porter de jugement sur d'autres démarches de consultation du public qui se sont déroulées sur ce territoire dans le passé, la CPDP a souvent rappelé qu'un débat public est un moment privilégié et utile de rapprochement entre un porteur de projet et nos concitoyens confrontés aux impacts de celui-ci. Comme nous l'avons précédemment rappelé, l'histoire des débats publics, depuis plus de 15 ans, a démontré leur utilité.

**Le déroulement de ce débat public** aura été fortement marqué par des interventions répétées des participants sur le thème de l'avenir de la partie Est de la plaine d'Achères, nombre d'opposants déclarés à un équipement portuaire « PSME », s'inquiétant que le projet « PSMO » ne soit que le point d'entrée d'une entreprise plus vaste, visant à créer un port unique sur 400 ha de cette plaine. D'autres intervenants, a contrario, appelaient de leurs vœux cette réalisation qui doterait ce territoire et, plus largement l'Île-de-France, d'une installation portuaire à la hauteur des enjeux logistiques nationaux et européens. Confirmons, une nouvelle fois, que si, conformément au SDRIF, surgissait à l'Est un projet de port voué à la logistique, alors il y aurait nécessairement une nouvelle phase d'études réalisées par Ports de Paris, puis un nouveau débat public, avec un dossier, exposant un projet concret, soumis aux mêmes questions et avis du public sur l'opportunité, les caractéristiques et les objectifs dudit projet. Une telle perspective ne s'inscrit pas, aujourd'hui, dans la situation objective du dossier soumis au débat.



Un public nombreux à la réunion de clôture à Andrésy

Au cours de celui-ci, auront été évoqués et débattus des thèmes d'intervention récurrents, relatifs aux différents modes de transports et leur lien avec le projet PSMO, les impacts environnementaux du projet, notamment dans la dimension « paysages » du site, mais aussi la nature des activités du futur port, un port « BTP » selon ses promoteurs.

Sur ce dernier thème, est apparu clairement que l'expression « traitement de déchets » peut agir comme un repoussoir dans cette plaine d'Achères, lieu d'épandage des eaux usées de la ville de Paris pendant des décennies : le mot « recyclage », notamment des déblais du Grand Paris, est apparu préférable, un concept plusieurs fois défendu par certains intervenants, et tout particulièrement par la commune d'Achères.

**En forme de synthèse**, un vœu du public semble réunir une grande part de celui-ci : dès lors qu'une décision serait prise de poursuivre la réalisation de ce projet, alors il conviendra de réussir l'insertion de ce port dans son environnement urbain et naturel, une insertion qui doit permettre une « réhabilitation » de cette plaine d'Achères, lui donner une identité positive. À ce titre, si les soutiens apportés à ce projet se sont exprimés à de multiples reprises, en réunion ou sur le site de la CPDP, nous avons souvent entendu *« nous voulons bien de votre port si... »* :

- si... Ports de Paris assure une accessibilité au site pour tous, permettant une réelle appropriation et aménagement, dès la phase 1, la route du barrage pour accéder aux bords de Seine ;
- si... une véritable mixité fonctionnelle est assurée (activités, balades, loisirs) ;
- si... la qualité architecturale et urbaine est garantie (Charte) ;
- si la ville d'Andrésy, occupante de la rive gauche de la Seine, trouve dans ce projet une réhabilitation de cette rive et une réponse concrète à sa demande d'une liaison avec la rive droite qui créerait une continuité de cheminement au sein de son territoire ;
- si... la conception générale du site privilégie la vue sur des paysages et sur le port, ce dernier doit « habiter le territoire » et ne pas l'occuper ;
- si... les nuisances sont maîtrisées ;
- si... une implication locale et citoyenne est réellement mise en œuvre pour satisfaire toutes ces attentes ;
- ...et, enfin pour beaucoup, s'il n'est pas le faux nez d'un port à l'Est ! Un autre débat comme il a déjà été dit !



M. Alexis Rouque, directeur général de Ports de Paris, présente les premiers enseignements du débat à la réunion de clôture

On aura tous noté que l'un des défis de cette insertion, c'est la gestion du facteur temps. Réussir cette insertion tout au long des 30 années que va durer ce chantier : quelle progressivité saura-t-on lui donner pour que cette insertion s'inscrive aussi rapidement que possible dans le cadre de vie des habitants de ce territoire ? Une insertion qui devra, également, être cohérente avec l'ensemble des projets environnants (Parc d'Achères, ZAC).

Enfin, et pour clore cette conclusion, soulignons les engagements pris par Ports de Paris d'être exemplaire dans la poursuite du projet... s'il est poursuivi. Son directeur général est

revenu, en réunion publique, sur les demandes de garanties exprimées tout au long du débat, évoquant une *« obligation de moyens »* liée au fait que le port se développe sur le domaine public, mais aussi le choix d'entreprises exerçant leur activité sur le port au terme d'un appel à projet sur des critères qualitatifs et non financiers, sans oublier les nombreuses prérogatives dont il dispose vis-à-vis des locataires implantés sur

le port, notamment un pouvoir de sanction qui peut aller jusqu'à l'exclusion, mais aussi ses pratiques de prévention auprès des entreprises.

De même, Ports de Paris a tenu à souligner, à diverses reprises, sa volonté de dialoguer avec les acteurs du territoire (riverains, collectivités, associations), son engagement d'élaborer avec eux le cahier des prescriptions architecturales, la charte d'exploitation du port, de créer un Comité Local d'Information Portuaire (CLIP), d'impliquer les acteurs sur des points précis évoqués lors du débat public (emploi, localisation du centre de vie, lien entre le port et les communes d'Andrézy et d'Achères).

Nous avons tous noté cette volonté maintes fois répétée du maître d'ouvrage, d'associer les populations et leurs élus aux réflexions futures sur nombre des points évoqués précédemment.

La commission en prend acte et veut souligner que c'est le mérite du débat public d'avoir fait émerger ces engagements.

Elle rappelle, enfin, que le code de l'environnement, depuis les lois « Grenelle », donne, aussi, à la CNDP la responsabilité du suivi, post débat public, de la manière dont les maîtres d'ouvrages poursuivent leur concertation avec le public.



# ANNEXES

## **Saisine et décisions de la CNDP**

Décision de la CNDP d'organiser le débat PSMO

Nomination du président de la CPDP

Nomination des membres de la CPDP

Décision sur le dossier et les modalités d'organisation du débat public

## **La préparation et le déroulement du débat**

Liste des entretiens préalables

Récapitulatif des documents diffusés

Liste des points de vue des acteurs

## **Le budget du débat**

## **Glossaire**

Commission Nationale du Débat Public

**SEANCE DU 8 JANVIER 2014**

**DÉCISION N° 2014 / 01 / PSM / 1**

**PROJET PORT SEINE METROPOLE – SECTEUR OUEST**

**La Commission nationale du débat public,**

- vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
- vu les directives du Parlement et du Conseil 2003/4/CE du 28 janvier 2003 et 2003/35/CE du 26 mai 2003,
- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
- vu la lettre de saisine du Directeur Général des Ports de Paris en date du 23 décembre 2013 reçue le 23 décembre 2013 et le dossier joint relatif au projet Port Seine Métropole – secteur ouest à Achères,

après en avoir délibéré,

- considérant que ce projet, d'un montant de 110 M d'€uros, inférieur au seuil de saisine obligatoire, s'inscrit dans le cadre plus général du développement de la Seine Aval, secteur identifié comme stratégique et faisant l'objet depuis 2007 d'une opération d'intérêt national (OIN),
- considérant que ce projet présente d'importants enjeux socio-économiques pour le développement de la région Ile de France, et des régions voisines,
- considérant que ce projet présente enfin des enjeux hydrauliques et environnementaux, notamment en phase travaux,

**DÉCIDE :**

**Article unique :**

Le projet Port Seine Métropole – secteur Ouest fera l'objet d'un débat public que la Commission organisera elle-même et dont elle confiera l'organisation à une commission particulière.

Le Président



Christian LEYRIT

Commission nationale du débat public

---

**SEANCE DU 5 FEVRIER 2014**

---

**DÉCISION N° 2014 / 07 / PSM / 2**

---

**PROJET PORT SEINE METROPOLE – SECTEUR OUEST**

---

**La Commission nationale du débat public,**

- vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
- vu les directives du Parlement et du Conseil 2003/4/CE du 28 janvier 2003 et 2003/35/CE du 26 mai 2003,
- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
- vu la lettre de saisine du Directeur Général des Ports de Paris en date du 23 décembre 2013 reçue le 23 décembre 2013 et le dossier joint relatif au projet Port Seine Métropole – secteur ouest à Achères,
- vu sa décision n° 2014/01/PSM/1 du 8 janvier 2014 décidant l'organisation d'un débat public sur le projet port Seine Métropole – secteur Ouest,

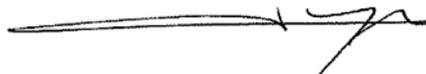
après en avoir délibéré,

**DÉCIDE :**

**Article unique :**

Monsieur Michel GAILLARD est nommé Président de la commission particulière du débat public sur le projet Port Seine Métropole – secteur Ouest.

Le Président



Christian LEYRIT

Commission nationale du débat public

SEANCE DU 5 MARS 2014

DÉCISION N° 2014 / 13 / PSM / 3

PROJET PORT SEINE METROPOLE – SECTEUR OUEST

**La Commission nationale du débat public,**

- vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
- vu les directives du Parlement et du Conseil 2003/4/CE du 28 janvier 2003 et 2003/35/CE du 26 mai 2003,
- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
- vu la lettre de saisine du Directeur Général des Ports de Paris en date du 23 décembre 2013 reçue le 23 décembre 2013 et le dossier joint relatif au projet Port Seine Métropole – secteur ouest à Achères,
- vu sa décision n° 2014/01/PSM/1 du 8 janvier 2014 décidant l'organisation d'un débat public sur le projet port Seine Métropole – secteur Ouest et sa décision n° 2014/07/PSM/2 du 5 février 2014 nommant M Michel GAILLARD Président de la CPDP,

après en avoir délibéré,

**DÉCIDE :**

**Article unique :**

Sont nommés membres de la commission particulière du débat public sur le projet Port Seine Métropole – secteur ouest à Achères :

- Mme Anne-Marie CHARVET,
- M. Bruno de TREMIOLLES,
- M. Jacques ROUDIER,
- Mme Lucie DEMONDION.

Le Président



Christian LEYRIT

Commission nationale du débat public

**SEANCE DU 2 JUILLET 2014**

**DÉCISION N° 2014 / 26 / PSM / 4**

**PROJET PORT SEINE METROPOLE – SECTEUR OUEST**

**La Commission nationale du débat public,**

- vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
- vu les directives du Parlement et du Conseil 2003/4/CE du 28 janvier 2003 et 2003/35/CE du 26 mai 2003,
- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
- vu la lettre de saisine du Directeur Général des Ports de Paris en date du 23 décembre 2013 reçue le 23 décembre 2013 et le dossier joint relatif au projet Port Seine Métropole – secteur ouest à Achères,
- vu sa décision n° 2014/01/PSM/1 du 8 janvier 2014 décidant l'organisation d'un débat public sur le projet port Seine Métropole – secteur Ouest et sa décision n° 2014/07/PSM/2 du 5 février 2014 nommant M Michel GAILLARD Président de la CPDP,
- vu la décision n° 2014/13/PSM/3 du 5 mars 2014 nommant les membres de la CPDP,

après en avoir délibéré,

**DÉCIDE :**

**Article 1 :**

La Commission nationale considère le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

**Article 2 :**

Le débat public aura lieu du 15 septembre 2014 au 15 décembre 2014.

**Article 3 :**

Les modalités d'organisation du débat sont approuvées.

Le Président



Christian LEYRIT

## Liste des entretiens préalables

\* Acteurs intervenus à la tribune en réunions publiques

### Assemblée nationale

- **Dominique LEFEBVRE\***, député de la 10<sup>e</sup> circonscription du Val-d'Oise, président de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise, président de l'association Confluence Seine-Oise, vice-président de Paris Métropole
- **Jacques MYARD**, député-maire de Maisons-Laffitte
- **Edouard PHILIPPE**, député de la 7<sup>e</sup> circonscription de la Seine-Maritime, président de la Communauté d'agglomération Havraise et maire du Havre

### Conseil régional d'Île-de-France

- **Eddie AÏT\***, délégué spécial du président du Conseil régional d'Île-de-France
- **Alain AMEDRO**, vice-président en charge de l'aménagement du territoire
- **Sharon ELBAZ**, conseiller en charge du Grand Paris
- **Sandrine GOURLET**, directrice du service des transports
- **Pierre SERNE**, vice-président de la Région IDF en charge des transports et vice-président du STIF

### Conseils généraux

- **Frédéric ALPHAND**, direction des routes et des transports du Conseil général des Yvelines
- **Arnaud BAZIN\***, président du Conseil général du Val d'Oise
- **Pierre BEDIER\***, président du Conseil général des Yvelines

### Intercommunalités et communes

- **Laurent BROSE**, maire de Conflans-Sainte-Honorine
- **Christophe DELRIEU**, maire de Carrières-sous-Poissy
- **Marc HONORE**, maire d'Achères
- **Emmanuel LAMY**, maire de Saint-Germain-en-Laye
- **Joël MANCEL**, vice-président de la CA2RS en charge du développement économique et maire de Triel-sur-Seine
- **Patrick MEUNIER**, maire adjoint de Poissy, délégué au développement économique, aux transports et aux grands projets
- **Alain OUTREMAN**, ancien maire d'Achères
- **Hugues RIBAUT**, maire d'Andrézy
- **Philippe TAUTOU\***, président de la Communauté d'agglomération des Deux Rives de Seine
- **Jean-Christophe VEYRINE**, vice-président en charge de la planification urbaine et de la stratégie territoriale et métropolitaine de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise et maire de Jouy-le-Moutier

### Services de l'État

- **Daniel BURSAUX**, directeur général des infrastructures, des transports et de la mer au ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie
- **Erard CORBIN DE MANGOUX**, préfet des Yvelines
- **Philippe COURT**, sous-préfet de Saint-Germain-en-Laye
- **Jean DAUBIGNY**, préfet de Paris et de la Région Île-de-France
- **Gilles LEBLANC**, directeur de la DRIEA IDF (Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement)
- **François PHILIZOT**, délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine
- **Christophe SAINTILLAN**, directeur des infrastructures de transport au ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie
- **Alain VALLET**, directeur de la DRIEE IDF (Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Énergie)

## Agences, établissements publics

- **Catherine BARBE**, directrice des partenariats stratégiques de la Société du Grand Paris
- **Gilles CHERIER\***, chef de service milieux aquatiques et agriculture, direction territoriale des Rivières d'Île-de-France de l'Agence de l'eau Seine Normandie
- **Vincent DESVIGNES**, directeur adjoint de la direction du développement et des investissements au sein de la direction régionale IDF de RFF
- **Frédérique DIELAINE**, secrétaire générale et directrice générale par interim de l'EPAMSA
- **Sophie DUMAS**, directrice de l'Atelier de projets de l'EPAMSA
- **Nathalie EVAIN-BOUSQUET**, directrice territoriale des Rivières d'Île-de-France de l'Agence de l'eau Seine-Normandie
- **Jean FAUSSURIER\***, directeur IdF de RFF (Réseau Ferré de France)
- **Marc PAPINUTTI\***, directeur général de Voies Navigables de France (VNF)
- **Ivan TIXIER**, chargé de projet schéma directeur RER du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF)
- **Frédéric WILLEMIN\***, directeur environnement de la Société du Grand Paris

## Acteurs économiques

- **Gérard BACHELIER**, président de la Chambre de Commerce et de l'Industrie des Yvelines
- **François BELLINI\***, élu de la CRCI Paris Île-de-France et membre du bureau de la CCI 78
- **Jacques BENHARROUS**, secrétaire général de l'UNICEM (Union Nationale des Industries de Carrières Et Matériaux de construction) Île-de-France
- **Eric BERGER**, président de la Commission spécialisée débat public PSMO du CESER IdF
- **Jean BOUZID\***, président du syndicat yvelinois des travaux publics, membre du conseil d'administration de la FRTP Île-de-France
- **Jean-Paul CHAIGNON**, directeur général adjoint de LAFARGE
- **Arnaud COLSON**, directeur affaires publiques et environnement de LAFARGE
- **Michel DOURELLENT**, président région bassin parisien, Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale (CNBA)
- **Pierre-Antoine GAILLY**, président de la Chambre régionale de commerce et d'industrie Paris Île-de-France
- **Jean-Louis GIRODOT**, président du CESER d'Île-de-France
- **Thierry HAUCHARD\***, responsable foncier et environnement de GSM Île-de-France Ouest
- **Bruno HUVELIN\***, président de l'Union Nationale des Industries de Carrières Et Matériaux de construction (UNICEM) Île-de-France
- **Xavier LASCAUX**, président de GSM IdF
- **Didier LEANDRI\***, président délégué général du Comité des Armateurs Fluviaux (CAF)
- **Pascal MALBRUNOT\***, président du bassin de la Seine, Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale (CNBA)
- **Stéphane MONCEAUX**, président du Syndicat parisien des travaux publics
- **Jean-Christophe PIC**, président de la Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR)

## Associations et organisations politiques

### - Présentes lors de la réunion préparatoire du débat le 19 juin

- **Luc BLANCHARD**, trésorier de l'association Val de Seine Vert
- **Jeannine BLANDIOT**, membre de L'Agigraphe
- **Gérard BLONDEAU**, membre du CA du CADEB
- **Claude BOITEAU**, président du COPRA Ville Orgeval
- **Patrick CARRIER**, adhérent de l'association Quai Fin d'Oise
- **Michel CULLIN**, secrétaire d'ADIV Environnement
- **Patrick De COLOMBY**, vice-président du Comité de quartier Vieux-Conflans
- **Alain DECKLERCK**, membre de La Vie Batelière
- **Jean DELAUNEY**, membre de l'association La Seine en Partage

- **Claude D'ORNANO**, président de l'ARDIES 95
- **Jean-Claude FROT**, AQPT / ADIV Environnement / élu opposition Andrézy
- **David GONCALVES**, trésorier du Comité de quartier Fin-d'Oise
- **Didier GUERCHE**, Conflans Renaissance RBM/FN
- **Gilles HUGOT**, président des Amis de la forêt de Saint-Germain
- **Jacques LAROCHE**, président de l'APSO (Association pour la Protection des Sites Orgevalais)
- **Martine LEBARD**, vice-présidente de Conflans Cadre de Vie et Environnement
- **Gil LEPARMENTIER**, administrateur de l'association Val de Seine Vert
- **Philippe LEROY**, vice-président de Réseau Vélo 78
- **Claude LOISEAU**, président du Comité de Sauvegarde du Chanteloup
- **Catherine MARQUER**, membre du conseil d'administration des Ateliers de l'environnement et de la démocratie
- **Nathalie MASSY**, trésorière de Conflans Cadre de vie et Environnement
- **Jean-Paul MATHIEU**, président de l'association Les Crampons Achérois
- **Jean-François MICHEL**, secrétaire du Groupe local EELV de l'Hautil
- **Marc OBERLE**, membre du bureau de l'association des sympathisants conflanais du Front de Gauche
- **Christiane PARAVY**, présidente du COPRA 104
- **Philippe POIX**, secrétaire du COPRA 104
- **Jean-Etienne PROVOST**, trésorier d'ADIV Environnement
- **Pierre-Emile RENARD**, association des propriétaires fonciers et des exploitants agricoles / Yvelines Environnement / Comité PROFILE
- **Jean-Jacques RIOU**, président de l'ADEVA (Association de Défense de l'Environnement de la Ville d'Achères)
- **Jean-Paul RISSEN**, secrétaire général de l'ARDIES 78
- **Marc Noël VANDAMME**, secrétaire de Construisons Ensemble un Andrézy Solidaire
- **Pierre VERNET**, membre du conseil d'administration des Ateliers de l'environnement et de la démocratie
- **André VOYAUX**, président de Cyclos Achérois

#### - Rencontres en entretiens individuels

- **Dominique DUVAL\***, présidente d'Île-de-France Environnement (IDFE)
- **Michel VALACHE**, président de Seine en partage

#### Architecture et urbanisme

- **Fouad AWADA**, directeur du département urbanisme aménagement et territoires de l'IAU-IDF
- **Delphine BALDE-VILLE**, architecte-urbaniste, directrice de projets urbanisme à l'agence François Leclercq, pilote notamment de l'atelier « Aménagement de Seine »
- **Patrice BERTHE**, ingénieur et urbaniste, ancien directeur du projet de territoire du Conseil général de Seine-et-Marne, pilote l'atelier « Aménagement de Seine »
- **Pascale CZOBOR**, chargée de mission développement durable au CAUE 78
- **Odile DROUILLY**, directrice du CAUE 95
- **Chantal DOLLEANS**, architecte urbaniste au CAUE 95
- **Elisabeth GOUVERNAL**, directrice du département mobilité transports de l'IAU-IDF (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France)
- **Antoine GRUMBACH**, architecte-urbaniste
- **Christian HORN**, architecte-urbaniste, pilote notamment de l'atelier « Aménagement urbain »
- **Lydia MYKOLENKO\***, chargée des études transport de marchandises, logistique, au département mobilité et transport de l'IAU-IDF
- **Jean-Christophe RIGAL**, directeur de l'Agence d'Urbanisme et de Développement de la Seine Aval (AUDAS)
- **Elisabeth ROJAT-LEFEBVRE\***, directrice du CAUE78

- **Christian THIBAUT**, directeur du département environnement urbain et rural de l'IAU-IDF
- **Claire VIGE HELIE**, directrice des Ateliers de maîtrise d'œuvre urbaine de Cergy-Pontoise

#### Recherche et enseignement

- **Antoine BEYER**, Chargé de recherche, département aménagement, mobilités et environnement, IFSSTAR
- **Laurence DE CARLO**, directrice du master management urbain et immobilier à l'ESSEC
- **Erwann MINVIELLE**, directeur des master TLTE et MISE à l'Université de Cergy-Pontoise

## Récapitulatif des documents diffusés

<b>OPÉRATIONS POUR LE LANCEMENT DU DÉBAT PUBLIC</b>	<b>DATE</b>
Diffusion toutes boîtes aux lettres dans 60 000 boîtes du journal d'ouverture du débat et de la synthèse du dossier du maître d'ouvrage	Semaine du 15 septembre
Envoi postal aux 350 acteurs du territoire du journal d'ouverture du débat, du dossier du maître d'ouvrage et de sa synthèse	Semaine du 15 septembre
Envoi postal aux 190 partenaires de diffusion de journaux du débat, de dossiers du maître d'ouvrage, de synthèses de ce dossier, d'affiches et de bons de commande de documentation supplémentaire	Semaine du 15 septembre
Envoi numérique aux 190 partenaires de diffusion d'une bannière et d'une affiche numérique	15 septembre

<b>OPÉRATIONS PAR VILLE AVANT CHAQUE RÉUNION PUBLIQUE</b>	<b>DATE</b>
<b>ACHERES (JEUDI 2 OCTOBRE)</b>	
Affichage commerçants	18-25 sept
Tractage Marché	Samedi 27 sept
Tractage Centre commercial Leclerc Achères	Samedi 27 sept
Tractage Gare RER Achères ville	Mardi 30 sept
Tractage Gare RER Conflans-Fin d'Oise	Mardi 30 sept
Tractage Marché d'Andrésey	Samedi 27 sept
<b>CONFLANS-SAINTE-HONORINE (MARDI 7 OCTOBRE)</b>	
Affichage commerçants	23-30 sept
Tractage Marché Fonderie, pl. Romagné	Samedi 4 oct
Tractage Marché Chennevières	Dimanche 5 oct
Tractage Centre commercial Leclerc Conflans	Samedi 4 oct
Tractage Gare RER Conflans-Fin d'Oise	Vendredi 3 oct
Tractage Gare Transilien de Conflans-Sainte-Honorine	Vendredi 3 oct
Tractage Gare Transilien de Conflans-Pont Eiffel	Vendredi 3 oct
<b>SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (MARDI 14 OCTOBRE)</b>	
Affichage commerçants	30 sept-7 oct
Tractage Marché pl. marché neuf	Dimanche 12 oct
Tractage Marché pl. Christiane Frahier	Samedi 11 oct
Tractage Centre commercial Carrefour Chambourcy	Samedi 11 oct
Tractage Gare RER de St-Germain	Vendredi 10 oct
Tractage Gare Transilien de St-Germain/Bel-Air/Fourqueux	Vendredi 10 oct
Tractage Gare Transilien de St-Germain/Grande Ceinture	Vendredi 10 oct

**ACHERES (JEUDI 6 NOVEMBRE)**

Affichage commerçants	23-30 oct
Tractage Marché	Samedi 1er nov
Tractage Centre commercial Leclerc Achères	Samedi 1er nov
Tractage Gare RER Achères ville	Mardi 4 nov

**CARRIERES-SOUS-POISSY (MERCREDI 12 NOVEMBRE)**

Affichage commerçants	29 oct-5 nov
Tractage Marché Saint-Exupéry	Vendredi 7 nov
Tractage Leclerc Carrières-sous-Poissy	Samedi 8 nov
Tractage Leclerc Saint-Louis	Samedi 8 nov
Tractage Gare Transilien de Triel-sur-Seine	Vendredi 7 nov
Tractage Gare Transilien de Chanteloup-les-Vignes	Vendredi 7 nov

**ANDRÉSY (MARDI 18 NOVEMBRE)**

Affichage commerçants	4-10 nov
Tractage Marché	Samedi 15 nov
Tractage Casino Andrézy	Samedi 15 nov
Tractage Gare Transilien d'Andrézy	Vendredi 14 nov
Tractage Gare Transilien de Maurecourt	Vendredi 14 nov

**POISSY (JEUDI 20 NOVEMBRE)**

Affichage commerçants	6-13 nov
Tractage Marché Beauregard	Samedi 15 nov
Tractage Marché Centre ville	Dimanche 16 nov
Tractage Casino Poissy	Samedi 15 nov
Tractage Centre commercial Carrefour Chambourcy	Samedi 15 nov
Tractage Gare RER de Poissy	Ven 14 nov + Mar 18 nov

**ANDRÉSY (MARDI 2 DÉCEMBRE)**

Tractage Gare RER Conflans-Fin d'Oise	Samedi 29 nov
Tractage Gare Transilien d'Andrézy	Vendredi 28 nov
Tractage Gare Transilien de Maurecourt	Vendredi 28 nov

## Liste des points de vue des acteurs

35 points de vue ont été rédigés lors de ce débat public : 17 cahiers d'acteurs, 15 contributions et trois délibérations.

### Les cahiers d'acteur (par ordre de publication)

#### **Le collectif C.O.P.R.A 184**

Le collectif accorde sa faveur au projet PSMO à plusieurs conditions : que les modes fluvial et ferré soient encouragés plus que le mode routier et ce, même après l'exploitation de la carrière, que des mesures visant à préserver la qualité de vie des populations environnantes soient mises en œuvre, que les mesures de l'état initial de l'environnement soient pertinentes.

#### **La Fédération des Travaux Public d'Île-de-France**

La FRTP IDF est favorable au projet PSMO. Selon elle, ce port compléterait l'offre multimodale francilienne et permettrait à la filière « construction » de disposer d'un gisement en granulats mais aussi de possibilités pour valoriser les déblais de chantiers. Ses impacts avantageux pour l'emploi, le développement économique et l'environnement légitiment cet équipement.

#### **La Société du Grand Paris**

Pour La Société du Grand Paris, le projet du Grand Paris va créer des besoins supplémentaires en matériaux de construction, en capacité de valorisation pour les déblais de chantier et en capacité de transport. L'implantation de la plateforme PSMO et l'exploitation des carrières viendraient en réponse à ces besoins des filières de construction et d'évacuation des déblais.

#### **Île-de-France Environnement**

IDFE est favorable au projet PSMO à des fins de développement du transport fluvial et d'économie circulaire. L'association reste vigilante quant à la réalisation d'un état initial du site, la garantie d'un report modal vers le fleuve et la voie ferrée, l'aménagement paysager conforme au projet présenté, le suivi du projet puis du port en activité par des comités locaux.

#### **Le Cercle pour l'Optimodalité en Europe**

Le COE pense que PSMO permettrait le développement du transport fluvial et ferroviaire, contribuant au report modal et à la décongestion du réseau routier. L'association souhaite la réalisation de la « partie Est », qui serait un atout majeur pour la compétitivité du système portuaire Haropa ainsi que pour l'attractivité du Grand Paris et de la Vallée de la Seine.

#### **Le Conseil économique, social et environnemental régional d'Île-de-France**

Pour le Ceser IDF, PSMO serait un projet utile à la filière du BTP, porteur de croissance et d'amélioration du territoire. Il favoriserait des retombées économiques locales tout en s'inscrivant dans la dynamique du Grand Paris, pour renforcer la compétitivité de l'Île-de-France. Cette opportunité de création d'un hub entre la Seine et l'Oise allouerait des capacités portuaires sans équivalent régional.

#### **L'ARDIES Val-d'Oise et l'ARDIES Yvelines**

Les ARDIES font valoir l'intérêt économique de PSMO pour l'approvisionnement des chantiers du Grand Paris. Les associations soulignent le rôle stratégique du projet au cœur du CDT Confluence, territoire de vocation de la batellerie francilienne. Elles enregistrent la conformité du projet aux principes du développement durable mais déplorent les défaillances de l'intermodalité faute de réseau routier adapté.

### **Europe Écologie-Les Verts Conflans - Hautil**

Europe Écologie-Les Verts, groupes de Conflans et de l'Hautil, refusent que le projet PSMO soit la première phase d'un port de 400 ha et que l'exploitation des sablières ne serve à l'étalement urbain du Grand Paris. Le parti exige des garanties pour circonscrire la taille du port, réduire les nuisances et compenser les émissions de CO<sub>2</sub> grâce aux énergies renouvelables et au fret.

### **Comité du Parti de Gauche (7ème circonscription 78 – Conflans-sainte-Honorine)**

Le Comité du Parti de Gauche ne soutient pas le projet PSMO. Pour lui, il s'inscrit dans une logique d'économie productiviste et d'exploitation intensive d'une ressource non renouvelable, le granulats. Le Parti de Gauche s'oppose donc au projet PSMO, également source de désagréments pour les riverains, déjà confrontés à nombre de nuisances.

### **Voies Navigables de France**

Pour VNF, PSMO, envisagé à la confluence des principaux axes européens de transport fluvial, constituerait un maillon essentiel du développement du transport fluvial. Le projet s'inscrirait dans des objectifs communs à ceux de VNF : développement du mode fluvial, économiquement pertinent pour le transport massifié de marchandises et respectueux de l'environnement.

### **Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise (CACP)**

La CACP apporte son soutien à la création du projet PSMO en tant que projet majeur, levier de développement à l'échelle locale, régionale et nationale. En effet, le projet renforcerait les capacités logistiques de l'Ouest de Paris et valoriserait l'axe de la Seine dans la compétition internationale face aux ports d'Europe et du Nord. Elle demande toutefois des garanties à Ports de Paris.

### **Association Construisons Ensemble un Andrézy Solidaire**

Pour CEAS, PSMO n'a de légitimité que concerté et intégrant suffisamment les points de vue des différents acteurs. Le projet doit affirmer strictement ses limites pour ne pas être la justification d'autres projets (PSME, A 104, Pont d'Achères...) rejetés par certains habitants et municipalités. À ces conditions, CEAS considère que PSMO peut être une opportunité.

### **Comité des Armateurs Fluviaux**

Le CAF considère le projet de Port Seine-Métropole Ouest comme indispensable d'un point de vue économique et environnemental. Ce projet répondrait aux objectifs de report modal fixés par le Grenelle de l'environnement, en améliorant la compétitivité du mode fluvial, toutes catégories de transporteurs confondus : armement, petites flottes et artisans bateliers.

### **La commune d'Andrézy**

La commune d'Andrézy approuve le principe du projet PSMO, sa localisation, ses objectifs ainsi que le développement économique et la création d'emplois générés. En revanche, elle demande de nouveaux aménagements autour du port et des garanties contre les nuisances pour aboutir à une intégration optimale du port dans son environnement naturel, urbain et social.

### **La commune d'Achères**

La commune d'Achères se dit consciente des services métropolitains rendus par PSMO. À ce titre, elle souscrit aux objectifs généraux tels que présentés par le maître d'ouvrage : développement du transport fluvial, report modal, économie circulaire, création de valeur économique. La commune défend la vision d'un projet de territoire et non d'une simple intégration du port.

### **Le Conseil régional d'Île-de-France**

Dans le cadre de sa politique de développement durable, la Région Île-de-France est favorable au projet PSMO, pour l'encouragement des modes fluvial et ferroviaire et les perspectives de dynamisme économique qu'il susciterait. Toutefois, elle sera attentive aux garanties apportées en matière d'environnement, d'emplois, d'insertion dans le territoire et de trafic routier non augmenté.

### **La commune de Conflans-Sainte-Honorine**

La commune de Conflans-Sainte-Honorine considère favorablement ce projet d'infrastructure portuaire, outil, selon elle, nécessaire au développement du transport fluvial. La commune portera un regard attentif à ce que Ports de Paris prenne toutes les mesures nécessaires pour préserver le cadre de vie des Conflanais et le patrimoine naturel et paysager de son territoire.

## **Les contributions (par ordre de publication)**

### **Le Club Historique d'Andrézy**

L'histoire d'Andrézy a été fortement influencée par des relations avec la forêt de Saint-Germain et les villes de Saint-Germain-en-Laye, Versailles, Maisons-Laffitte. Pour le Club Historique d'Andrézy, il importe que le projet soumis au débat préserve la mémoire de ces relations et les possibilités de redonner à cette liaison Nord-Sud une réalité paysagère essentielle pour les Andréziens.

### **La Fédération Française du Bâtiment des Yvelines**

La FFB Yvelines estime qu'elle se doit d'être présente dans un débat majeur sur l'aménagement de son territoire. Elle émet un avis positif quant au projet PSMO parce que le port d'Achères acheminerait des matériaux de construction. Par ailleurs, les aménagements du port d'Achères permettraient de diminuer la pollution et de faire face à des besoins supplémentaires de construction.

### **Le Syndicat Interdépartemental pour l'Assainissement de l'Agglomération Parisienne (SIAAP)**

Le SIAAP estime être en phase avec Ports de Paris par rapport au déploiement d'activités qui peuvent concourir au développement économique et durable du territoire. Le SIAAP perçoit favorablement le développement d'une activité portuaire telle que PSMO car elle s'inscrit dans la continuité géographique du site industriel de Seine Aval.

### **L'association Confluence-Écologie-Solidarité Conflans-Sainte-Honorine**

L'association CES considère que PSMO est l'avant-garde de nombreux autres projets (le port Est, l'A 104, le pont d'Achères...). De plus, même avec l'assurance que seul PSMO se ferait, elle considère qu'un port de BTP de cette envergure produirait des nuisances sonores et polluantes. C'est la raison pour laquelle l'association refuse le projet.

### **La Chambre de Commerce et d'Industrie Paris Île-de-France**

La CCI Paris Île-de-France est favorable à la réalisation du projet, en particulier dans le cadre de l'accélération de la construction de Grand Paris Express. En participant à l'activité logistique en Île-de-France et en tant que levier du développement local, PSMO pourrait contribuer à l'attractivité et la compétitivité de la région.

### **La Chambre de Commerce et d'Industrie de Normandie**

Les CCI de Normandie sont favorables à la réalisation du projet PSMO car il pourrait répondre aux besoins des entreprises et des territoires. Toutefois, la réalisation des deux projets (partie Ouest mais aussi partie Est), avec une accessibilité routière et ferroviaire adaptée, est indispensable pour la réussite du projet global de développement économique.

### **Conseils généraux des Yvelines et du Val-d'Oise**

Les deux conseils généraux soutiennent le développement de Port Seine-Métropole Ouest. Le projet est, pour eux, la première étape de la structuration d'une véritable « ville port » qui pourrait s'imposer comme un outil métropolitain au service de la redynamisation économique de la Vallée de la Seine.

### **Comité PROFILE**

Le Comité Profile est favorable à la réalisation de Port Seine-Métropole Ouest en raison de son impact économique favorable pour la région et des conséquences positives d'une proposition multimodale de transport. Elle demande que cette réalisation soit l'occasion de relancer le processus de décision et la réalisation du prolongement de l'A 104 entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval.

### **Union National des Industries de Carrières et Matériaux de Construction Île-de-France (UNICEM IDF)**

Pour l'UNICEM IDF, les carrières de granulats jouent un rôle essentiel dans l'aménagement du territoire d'Île-de-France. L'exploitation de cette ressource permettrait de fournir au secteur du BTP les matériaux indispensables pour répondre aux défis auxquels il est confronté de même qu'il offrirait aux collectivités des solutions de réaménagement.

### **Les Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie**

L'association est favorable au projet PSMO qui tirerait parti de la carrière existante pour développer une activité de plateforme de matériaux de travaux publics. Toutefois, elle regrette que le projet n'ait pas été présenté avec les autres projets intéressant la confluence et souhaite que le maître d'ouvrage prenne en compte dans ses études les impacts liés à ces divers projets pour les 50 années à venir.

### **L'association Conflans Cadre de Vie et Environnement**

L'association affirme que tout projet favorisant le développement économique, comme c'est le cas de PSMO, doit être a priori favorablement accueilli. Néanmoins, le projet ne doit pas être réalisé au détriment de l'environnement. Ainsi, les administrations compétentes devront être vigilantes à la qualité environnementale de PSMO.

### **Les clubs de voile locaux**

Le projet n'est pas, en soi, défavorablement perçu. Cependant, bien qu'il n'interfère pas en tant que tel dans son emprise, avec les bassins de navigation des clubs de voile locaux, il conduirait à une augmentation du trafic fluvial. Ainsi, les clubs de voile locaux restent attentifs à ce que la mixité des usages de la voie d'eau soit préservée.

### **Groupe local Europe Écologie-Les Verts Poissy Val-de-Seine**

Le groupe local d'EELV Poissy Val-de-Seine atteste que la réussite du Grand Paris n'est pas un acquis. De plus, s'il donne sa préférence à la voie d'eau plutôt qu'à la route, il soutient que le projet PSMO possède un bilan carbone négatif. C'est pourquoi le groupe exprime un avis défavorable vis-à-vis du projet, qui nécessiterait d'être redimensionné à la baisse.

### **La Communauté d'agglomération des 2 Rives de Seine**

La CA2RS considère le projet PSMO comme un projet d'intérêt général parce qu'il serait le vecteur d'un développement économique et de création d'emplois. Cependant, PSMO, selon la CA2RS, devrait rester la première étape d'un port de 400 ha qui exigerait des engagements de l'État ainsi qu'un autre débat public.

### **Les étudiants du master « Transports, Logistique, Territoire, et Environnement »**

Pour les étudiants du master TLTE, le projet PSMO semble être opportun au développement du territoire, en tant qu'atout pour le Grand Paris et en raison de ses conséquences environnementales favorables. Néanmoins, il doit s'inscrire dans un projet global d'aménagement du territoire, partagé et porté par la population locale, par des pratiques de concertation voire de coproduction.

## Les délibérations

### **La commune de Maisons-Laffitte**

La commune considère que la plaine d'Achères présente une situation unique en Île-de-France pour un projet d'aménagement portuaire tel que PSMO. La complémentarité, qu'implique le projet, entre les différents modes de transport, nécessite la décongestion du réseau routier local. La commune demande la construction d'un pont reliant la RD 190 à la RD 30 et la prolongation de l'A 104.

### **La commune de Conflans-Sainte-Honorine**

Le conseil municipal déclare que la commune est favorable au projet, avec des garanties suffisantes. Cependant, elle s'oppose catégoriquement à la réalisation d'une plateforme multimodale dans la partie de la plaine d'Achères qui se situe à l'Est de la RN 184 car ce projet porterait atteinte à la qualité de vie des habitants de la commune.

### **La commune d'Herblay**

La commune d'Herblay approuve le projet PSMO mais pas le projet PSME. Elle prend acte du fait que le projet de l'A 104 n'est pas nécessaire, selon les études de faisabilité, à la poursuite du projet. Cette non-nécessité conditionnant l'adoption du projet PSMO par la commune, soucieuse des impacts que pourrait engendrer le passage d'une autoroute à proximité.

## Le budget du débat

Au 14 janvier, le coût du débat, pris en charge par le maître d'ouvrage, est estimé à 466 500 € HT et se décompose comme suit :

*(Tous les prix sont libellés en euros HT)*

### Fonctionnement du secrétariat général

- Salaires du secrétariat général avec charges et frais :	146 284,11 €
- Cartes de visite	329,00 €
- Location de salle	750,00 €
- Logistique visite sites (Gennevilliers, Limay, PSMO)	1 840,00 €
- Revue de presse	4 000,00 €
<hr/>	
- Loyer de la CPDP	10 918,00 €
- Fonctionnement local	18 689,99 €

### Prestation Logistique

- Organisation logistique des réunions publiques et animation d'un atelier sur les aménagements urbains	76 304,79 €
---	-------------

### Prestation Communication

- Mise en œuvre de la communication sur le débat	38 590,82 €
- Conception, impression et diffusion des supports de communication	111 655,50 €
- Achat d'espaces presse et relations presse	57 123,70 €
<hr/>	
<b>TOTAL</b>	<b>466 486,91 €</b>

Conformément à l'article R 121-16 du code de l'environnement, la CNDP a financé les indemnités de ses membres ainsi que leurs frais généraux.

Les indemnités de la CPDP : 33 460, 63 euros

Les frais généraux de la CPDP : 8 746, 66 euros.

### Définitions

**Carte T** : carte réponse dont le prix de l'affranchissement postal est payé - avec l'accord de l'administration postale - par l'annonceur expéditeur initial et destinataire final.

**Darse** : bassin rectangulaire constituant la partie intérieure d'un port, destiné principalement à l'accostage des bateaux.

**Confluence** : endroit où se rencontrent deux cours d'eau.

**Débat public** : un débat public dure entre quatre et six mois au cours desquels chaque commission particulière organise la participation des citoyens autour du projet mis en débat.

**Déblais** : matériaux que l'on retire d'un terrain.

**Dossier du maître d'ouvrage** : dossier soumis à débat, il contient la présentation du projet par le maître d'ouvrage. Ce dossier est soumis à l'approbation préalable de la commission particulière du débat public avant d'être présenté à la Commission nationale du débat public afin qu'elle puisse juger de son caractère suffisamment complet pour pouvoir lancer le débat. La diffusion de ce dossier est accompagnée d'une synthèse qui en résume les principaux éléments.

**Enquête publique** : procédure codifiée, préalable aux grandes décisions ou réalisations d'opérations d'aménagement du territoire, qu'elles soient d'origine publique ou privée.

**Fret** : transport de marchandises dans le cadre d'échanges commerciaux.

**Gateway** : se caractérise comme un réseau jouant le rôle de porte d'entrée et de sortie vers d'autres réseaux. Il est souvent appliqué aux complexes portuaires comprenant les terminaux, leurs liaisons maritimes, les zones logistiques, les connexions terrestres avec l'arrière-pays constitué de corridors de fret et de plateformes intérieures.

**Google +** : réseau social créé par Google permettant de partager des informations avec des contacts, classés par cercles.

**Gouvernance** : type de conduite de projet qui tend à inclure dans le processus décisionnel les personnes concernées par les impacts du projet en jeu.

**Granulat alluvionnaire** : ensemble de grains minéraux inertes de dimensions comprises entre 0 et 12,5 centimètres. Les granulats sont composés à la fois de sables (grains de très faible diamètre) et de graviers (grains de plus fort diamètre). On distingue les granulats naturels, issus de gisements disponibles dans les sols, des granulats artificiels qui proviennent du recyclage ou de la transformation de produits du BTP ou industriels (produits issus d'anciens bâtiments ou chaussées, résidus de hauts fourneaux, etc.).

**Greenwashing** : écoblanchiment.

**Hub** : dans les transports, plateforme de correspondance considérée comme une zone d'interface privilégiée par sa position spatiale et ses infrastructures de communication.

**Intermodalité** : utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

**LinkedIn** : service en ligne qui permet de construire et d'agréger son réseau professionnel.

**Maître d'ouvrage** : personne physique ou morale, privée ou publique pour le compte de laquelle un ouvrage est réalisé. Elle en est le commanditaire principal et en supporte le coût financier, avec des partenaires éventuels.

**Matériaux inertes (ou déchets inertes)** : déchets qui, pendant leur stockage, ne subissent aucune modification physique, chimique ou biologique importante. Le déchet inerte ne se décompose pas, ne brûle pas et

ne produit aucune autre réaction physique ou chimique. Il n'est pas biodégradable et ne détériore pas les autres matières avec lesquelles il entre en contact. Le plus gros apport de ce type de déchet provient des chantiers de démolition.

**Plateforme multimodale** : port desservi par plusieurs modes de transport, fluvial, fluvio-maritime, ferroviaire, routier, oléoduc. Il existe dix plateformes multimodales en Île-de-France. Les trois principales sont Gennevilliers (Hauts-de-Seine), Bonneuil-sur-Marne (Val-de-Marne) et Limay (Yvelines).

**Port de nouvelle génération** : projet de port respectueux de l'environnement et du cadre de vie, intégré dans le paysage et le territoire.

**Remblais** : matériaux apportés pour combler ou surélever le terrain.

**Report modal** : modification des parts de marché respectives des différents modes de transport (route, fleuve, fer).

**Saisine** : appel ou recours à une juridiction. En ce qui concerne le débat public, la loi oblige les maîtres d'ouvrage à saisir la Commission nationale du débat public (CNDP) pour tout projet d'intérêt national présentant des enjeux socio-économiques et environnementaux significatifs et atteignant un certain seuil budgétaire.

**Tractage** : action de distribuer des tracts.

**Transport massifié** : mode d'approvisionnement de marchandises privilégiant leur regroupement pour minimiser les coûts de transport. Les transports fluvial et ferré sont des modes massifiés.

## Sigles et acronymes

**AD** : Andrésy Dynamique

**AED** : Atelier de l'Environnement et de la Démocratie

**AESN** : Agence de l'Eau Seine Normandie

**ARDIES** : Association Régionale pour les Développements des Infrastructures Économiques et de la Sécurité

**ARF** : Alertes et Ripostes Fret

**ARJ Conflans** : Association des Riverains de la ligne J à Conflans-Sainte-Honorine

**ASAEEC** : Association de Soutien des Activités Économiques, de l'Emploi et des Consommateurs à Carrières-sous-Poissy

**BTP** : Bâtiments et Travaux Publics

**CAF** : Comité des Armateurs Fluviaux

**CA2RS** : Communauté d'agglomération des 2 Rives de Seine

**CAUE** : Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement

**CA Cergy-Pontoise** : Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise

**CCI (Paris et Normandie)** : Chambre de Commerce et d'Industrie

**CCVE** : Conflans Cadre de Vie et Environnement

**CDT** : Contrat de Développement Territorial

**CEAS** : Construisons Ensemble un Andrésy Solidaire

**CES** : Confluence-Écologie-Solidarité

**CESER IDF** : Conseil Économique, Social et Environnemental Régional d'Île-de-France

**CG 95** : Conseil général du Val-d'Oise

**CLIP** : Comité Local d'Information Portuaire

**CNBA** : Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale

**CNDP** : Commission nationale du débat public

**COE** : Cercle pour l'Optimodalité en Europe

**COPRA 184** : Collectif pour la Protection des Riverains de l'Autoroute A 184

**CPDP** : Commission particulière du débat public  
**CRCI** : Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie  
**CR IDF** : Conseil régional d'Île-de-France  
**CVAE** : Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises  
**EELV** : Europe Écologie-Les Verts  
**EPCI** : Établissement Public de Coopération Intercommunale  
**ESSEC** : École Supérieure des Sciences Économiques et Commerciales  
**FFB 78** : Fédération Française du Bâtiment des Yvelines  
**FNAUDT** : Fédération Nationale des Usagers des Transports  
**FRTF IDF** : Fédération Régionale des Travaux Public en Île-de-France  
**IDFE** : Île-de-France Environnement  
**PGA** : Plan Global d'Aménagement  
**POCL** : Grand Projet Ferroviaire Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon  
**PPRI** : Plan de Prévention du Risque Inondation  
**PROFILE** : comité Pour un Réseau routier Ouest Francilien Intégré dans L'Environnement  
**PSME** : Port Seine-Métropole Est  
**PSMO** : Port Seine-Métropole Ouest  
**RFF** : Réseau Ferré de France  
**RV 78** : Association Réseau Vélo 78  
**SDRIF** : Schéma Directeur de la Région Île-de-France  
**SGP** : Société du Grand Paris  
**SIAAP** : Syndicat Interdépartemental pour l'Assainissement de l'Agglomération Parisienne  
**SGP** : Société du Grand Paris  
**STIF** : Syndicat des Transports d'Île-de-France  
**SYTP** : Syndicat Yvelinois des Travaux Publics  
**TLTE** : master « Transports, Logistique, Territoire, Environnement »  
**UNICEM IDF** : Union Nationale des Industries de Carrières Et Matériaux de construction d'Île-de-France  
**VNF** : Voies Navigables de France



**cndp** Commission nationale  
du débat public

DÉBAT PUBLIC **Port Seine-Métropole Ouest**  
244, boulevard Saint-Germain 75007 Paris  
Tél. : 01 44 49 85 60 - Fax : 01 44 49 85 61  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr) - email : [contact@debatpublic.fr](mailto:contact@debatpublic.fr)