



Compte rendu de la réunion publique

Poissy, jeudi 20 novembre 2014

Nombre de participants : 45
Durée de la réunion : 1h40
Durée de la séquence de débat avec le public : 37'
Nombre d'interventions du public : 7

20h13 – Ouverture de la réunion publique

Le président de la commission particulière du débat public Port Seine-Métropole Ouest, M. Michel GAILLARD, ouvre la séance et donne la parole à M. Patrick MEUNIER, maire-adjoint de Poissy délégué au développement économique et aux transports, pour le mot d'accueil républicain.

M. MEUNIER relève que le projet PSMO correspond à l'histoire industrielle et fluviale de la ville. De plus, il serait situé sur le territoire de l'intercommunalité Poissy-Achères-Conflans. A ses yeux, ce projet répond aux priorités actuelles :

- développer l'usage du fleuve et limiter le trafic routier ;
- créer des emplois et des filières professionnelles pour les jeunes du territoire ;
- respecter l'environnement par la qualité du projet ;
- créer des filières de formation sur le BTP, la batellerie et les métiers touchant au fluvial.

Il souligne quelques points de vigilance :

- le trafic routier lié au projet, alors que le transit routier est déjà intense au cœur de Poissy ;
- le lien éventuel entre l'extraction de granulats opérée dans la boucle de Chanteloup et PSMO, car cette activité transiterait par Poissy ;
- la vigilance sur la qualité des matériaux stockés sur le site du port.

Il conclut son intervention sur la nécessité de redonner un élan au transport non routier du fret et sur le soutien de la ville de Poissy à PSMO considéré comme un acte de foi dans l'avenir.

Les présentations

Présentation du débat public :

M. Michel GAILLARD rappelle les valeurs du débat. La mission du débat public est d'informer le public sur un projet, ses caractéristiques et lui permettre de s'exprimer en amont, à un moment où le projet n'est pas figé, peut être transformé à la suite du débat public, où le public peut débattre de son opportunité. Il s'agit là d'un objectif clé du débat public.

La CNDP a nommé une commission particulière du débat public (CPDP) pour préparer le débat, prendre la mesure des enjeux du projet PSMO, diffuser et faciliter l'accès à l'information en toute transparence. La CPDP ne se prononce jamais sur le fond, elle n'a pas d'avis (principe de neutralité) et est indépendante vis-à-vis du maître d'ouvrage. Sa mission est d'animer le débat et faire en sorte que le public puisse s'exprimer.

Il rappelle les deux prochains rendez-vous ouverts à tous : la rencontre publique avec des étudiants à l'université de Cergy le 24 novembre et la réunion de clôture le 2 décembre à Andrésy. Le public pourra continuer à s'exprimer *via* le site du débat public qui restera ouvert jusqu'au 15 décembre, date de la clôture officielle du débat public.

Il conclut sa présentation en indiquant qu'à l'issue du débat public, la CPDP dispose de deux mois pour en rédiger le compte rendu, tandis que la CNDP en rédige le bilan. Ces deux documents sont publiés sur le site du débat public. Ports de Paris a alors trois mois pour prendre une décision sur les suites qu'il compte donner au projet PSMO, décision également publique.

Le président de la commission passe ensuite la parole à M. Jacques ROUDIER qui anime la réunion publique de Poissy. M. ROUDIER rappelle que PSMO est un projet industriel, qui dépend donc des acteurs économiques qui voudront s'y implanter. C'est pourquoi la CPDP a considéré qu'il était important de consacrer une séance où des acteurs économiques apportent un éclairage sur les points suivants :

- vision économique globale sur la zone et la région concernée ;
- projet du Grand Paris, qui justifie en grande partie celui de PSMO ;
- transport fluvial ;
- production de granulats et produits dérivés.

Présentation générale du projet Port Seine-Métropole Ouest :

Le directeur du développement de Ports de Paris, M. Antoine BERBAIN, présente en premier lieu les trois métiers du maître d'ouvrage : aménager et entretenir des ports (70 en Ile-de-France), les exploiter dans la durée, développer le transport de marchandises par voie fluviale. Par ailleurs, Ports de Paris est associé aux ports de Rouen et du Havre au sein de l'entité Haropa, qui intervient auprès de l'ensemble des entreprises et territoires de l'axe Seine.

L'activité portuaire en Ile-de-France est répartie en deux catégories :

- l'activité de transport de passagers (tourisme) qui concerne 7 millions de personnes par an, essentiellement à Paris, ce qui en fait le premier port mondial pour le trafic de passagers ;
- l'activité de transport de marchandises qui concerne 20 millions de tonnes de marchandises par an, essentiellement des produits du BTP, des céréales et des produits valorisables. Cette activité génère 20 000 emplois dans les ports d'Ile-de-France, répartis entre 600 entreprises, dont 8 000 emplois dans celui de Gennevilliers et 1 000 dans celui de Limay.

Port Seine-Métropole est inscrit depuis longtemps dans les documents de planification de ce territoire. A l'issue d'une première phase de concertation, le maître d'ouvrage a conclu à l'incompatibilité du volet Est du projet, dédié à la logistique conteneurisée, en raison d'un manque d'infrastructures routières adaptées sur le territoire. Il a décidé de maintenir le volet Ouest du projet, destiné au BTP et compatible avec le réseau routier actuel. PSMO ne nécessite pas la réalisation de nouvelles infrastructures routières.

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

- développer une chaîne logistique durable par bateau pour apporter les matériaux extraits de la carrière sur les chantiers du Grand Paris à l'aller et rapporter les remblais au retour ;
- aménager la plaine d'Achères, inondable et historiquement polluée, de manière qualitative et végétalisée ;
- développer avec le port une filière économique locale autour des activités liées au BTP.

Sur les 100 ha à aménager, 50% seraient dédiés aux activités économiques et 50% seraient dédiés aux espaces verts, à la création d'une darse (bassin intérieur) et aux dessertes ferroviaire et routière. La darse permettrait de concentrer l'activité à l'intérieur du port, laissant libre les berges de la Seine.

Le choix de spécialiser le port sur les activités du BTP constitue une garantie d'utilisation du transport fluvial et comporte un potentiel de développement économique et de création de valeur ajoutée liés aux activités de manutention, négoce, transformation et valorisation des matériaux.

Ports de Paris conçoit un port de nouvelle génération :

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

PSMO représente un investissement de 110 millions d'euros dont les études sont cofinancées par la région Ile-de-France et l'Union Européenne, qui pourraient aussi cofinancer les travaux. La réalisation du port est prévue de manière progressive, parallèlement à l'exploitation de la carrière qui se termine en 2040. Dès 2025, l'exploitation du port représenterait 500 000 tonnes par an et deux bateaux par jour. Si la poursuite du projet était décidée à l'issue du débat public, le calendrier serait le suivant : enquête publique en 2017, premiers travaux en 2018, livraison des premiers équipements portuaires en 2020.

20h38 – Les auditions d’acteurs économiques

Audition de M. François BELLINI, élu de la CRCI et représentant de la CCI des Yvelines :

PSMO s’inscrit dans le projet du Grand Paris et contribue ainsi au développement mondial de la métropole du XXI^e siècle. Pour le réseau des CCI, quatre observations doivent être soulignées.

PSMO est un projet majeur du Grand Paris, qui contribuera à sa réussite en développant une chaîne logistique durable et en favorisant le report modal, d’autant que l’aménagement du port est prévu sur un site d’exploitation de carrières.

Ce projet doit également contribuer à réorganiser l’activité logistique en Ile-de-France, nécessaire car le coût de la congestion routière est élevé. Le réseau des ports franciliens est donc indispensable à la compétitivité de la région, et l’Ouest francilien manque d’équipements portuaires. Par ailleurs, le réseau des CCI demande la création d’un comité portuaire dès la création du port afin d’instaurer un dialogue permanent entre les acteurs économiques, les collectivités locales et les associations.

PSMO est un levier pour le développement local de la confluence Seine-Oise, en favorisant un essor économique et en impulsant une dynamique de création d’emplois dans un territoire qui en perdu 5 000 ces dix dernières années. À ce titre, le réseau des CCI souligne le besoin de créer la plateforme de conteneurs prévue dans le projet initial pour augmenter le potentiel d’emplois liés au projet, PSMO ne pouvant créer que 500 à 1 000 emplois directs. Le développement local passe également par la prise en compte des enjeux environnementaux et d’insertion urbaine.

Enfin, dans cette perspective de réalisation complète du port, il demande que l’accessibilité routière et ferroviaire du secteur soit réalisée à terme, avec le bouclage de l’A 104 et, d’ici-là, la réalisation d’un nouveau franchissement de la Seine, la modernisation de la ligne de fret ferroviaire Serqueux-Gisors et la création d’une gare de fret à Achères-Grand Cormier.

Audition de M. Frédéric WILLEMIN, directeur de l’ingénierie environnementale à la Société du Grand Paris :

En préambule, M. WILLEMIN souligne que PSMO représente une opportunité pour les chantiers du métro du Grand Paris.

Le réseau de transport du Grand Paris a pour objectif de faciliter les déplacements, notamment de banlieue à banlieue, et de favoriser l’égalité entre les territoires en renforçant l’accès aux transports en commun. Quatre lignes nouvelles sont programmées (lignes 15 à 18), pour un investissement de 22 milliards d’euros, auxquels il faut ajouter 12 milliards d’euros consacrés à la modernisation du réseau existant.

L’enjeu, c’est la mise en service de ces lignes à l’horizon 2019-2030, avec des chantiers qui généreront 40 millions de tonnes de déblais extraits à une profondeur de vingt mètres environ, soit une augmentation de 10 à 20% de déchets du BTP à gérer. Par ailleurs, des besoins en matériaux du BTP sont identifiés (voussoirs, éléments préfabriqués). Pour ce faire, la Société du Grand Paris a

besoin de quatre plateformes fluviales en Ile-de-France, le fleuve étant amené à évacuer 20% des déblais.

PSMO intéresse la Société du Grand Paris car il constitue une opportunité à double titre : source d'approvisionnement en matériaux et site d'accueil de déblais. De plus, son calendrier de réalisation est cohérent avec celui des chantiers du Grand Paris.

Audition de M. Bruno HUVELIN, président de l'UNICEM (Union Nationale des Industries de Carrières et Matériaux de Construction) en Ile-de-France :

En premier lieu, M. HUVELIN présente quelques chiffres clés de l'activité de granulats et de béton prêt à l'emploi :

- 30 millions de tonnes de granulats sont consommées chaque année en Ile-de-France, dont 16,5 millions de tonnes sont produites localement, notamment 5,3 millions de tonnes issues du recyclage. Les 13,5 millions de tonnes restants sont importées d'autres régions françaises, avec une tendance à l'éloignement des filières d'approvisionnement ;
- 5,3 millions de m³ de béton prêt à l'emploi sont consommés chaque année en Ile-de-France ;
- la filière représente 129 entreprises, 6 000 salariés, 18 à 20 000 personnes concernées, 120 sites de production de granulat.

La voie d'eau est un mode de transport important pour ces matériaux. Elle concerne 9 des 30 millions de tonnes de granulats consommées, soit 360 000 poids lourds évités chaque année. Par ailleurs, 1 million de tonnes de déchets du BTP sont évacués par le transport fluvial.

L'impact du passage de 40 000 à 70 000 logements construits par an (objectif du Grand Paris) induit une demande supplémentaire de 4,7 millions de tonnes de granulats, dont 2,6 millions de tonnes extraites en Ile-de-France et 2,1 millions de tonnes importées, essentiellement de Haute-Normandie et de Nord-Picardie.

Il est donc nécessaire de prévoir de nouveaux sites de transit et production de matériaux et de développer le transport fluvial pour favoriser la massification du transport, ce à quoi répond PSMO.

Audition de M. Didier LÉANDRI, président du Comité des Armateurs Fluviaux (CAF) :

En préambule, M. LÉANDRI indique qu'il souhaite que ce projet passe à la réalité.

Il présente ensuite quelques constats concernant la compétitivité du transport fluvial :

- le réseau VNF est le plus étendu d'Europe ;
- un litre de carburant permet de transporter une tonne de marchandise pendant 20 km par la route, 80 km par le rail et 104 km par le fleuve ;
- de plus, le transport fluvial présente un coût modéré, avec un rapport de un à trois par rapport au ferroviaire et de un à dix par rapport au routier ;
- mais sa part de marché est inférieure à 4% à cause de l'absence de modernisation du réseau et l'abandon de grands projets comme le canal Rhin-Rhône par exemple.

Le transport fluvial connaît une dynamique depuis une quinzaine d'année. En effet, le tonnage de marchandises transportées par voie d'eau a augmenté de 40% depuis 1997. Il était encore en croissance en 2013, malgré la crise économique. Ce tournant est lié à la prise en compte du développement durable, à la relance des ports français et au nouvel élan qu'apportera le projet de Canal Seine Nord Europe.

En Ile-de-France, il y a un manque de ports à l'Ouest. PSMO permet ainsi de compléter le réseau dans un site carrefour entre l'Ouest et l'Est de la Seine et carrefour de l'Europe avec le débouché du Canal Seine Nord Europe. Il existe donc un fort potentiel de développement sur ce territoire en matière de transport et logistique, qui génèrent des emplois non délocalisables.

M. LÉANDRI conclut son propos en soulignant que le projet PSMO est financé et a un vrai sens économique. Il demande donc aux acteurs concernés de ne pas passer à côté de cette opportunité.

21h16 – Le débat avec la salle

M. Jacques ROUDIER ouvre ensuite le débat avec la salle, qui durera plus de trente minutes et concernera principalement le thème des transports, mais aussi l'environnement, les activités du port, l'insertion urbaine et l'hypothèse d'un lien entre l'Ouest et l'Est de Port Seine-Métropole.

Le thème des transports et de l'intermodalité :

- « *Quelles sont les prévisions en matière de transport fluvial et y a-t-il une limite de capacité pour la traversée de Paris ?* », M. Bertrand IOOSS, habitant de Poissy
- « *20% des déblais sont évacués par voie d'eau. Quid des 80% restants ? Tous les déblais destinés à PSMO seront-ils apportés par bateau ?* », M. Luc LEVASSEUR, responsable de l'association COPRA 184 à Poissy
- « *En attendant la construction de la darse, comment sont expédiés les granulats extraits actuellement de la carrière ?* », M. Luc LEVASSEUR, responsable de l'association COPRA 184 à Poissy
- « *Avez-vous une réflexion large concernant le réseau fluvial pour connecter les ports, au niveau national et européen ?* », M. Salah ANOUAR, habitant de Poissy

M. Marc REIMBOLD, directeur du projet PSMO, indique que les prévisions montrent un besoin important de trafic fluvial, mais la capacité des bateaux étant elle-même performante, cela représenterait deux à quatre convois supplémentaires de bateaux par jour. Un convoi équivaut à 250 camions (soit une longueur de 4 km quand ils sont à l'arrêt) et trois ou quatre trains (soit 1 km de longueur). Peu de convois de granulats traversent Paris car il existe des carrières en amont et en aval de l'agglomération parisienne. Ceci dit, il existe encore un potentiel de développement du transport fluvial de transit à Paris.

M. Frédéric WILLEMEN, représentant de la Société du Grand Paris, confirme qu'une partie des déblais doit être évacuée par le fleuve. Le fret ferroviaire est également prévu, même s'il est difficile à mettre en place en petite couronne car il ne faut pas pénaliser le transport de voyageurs qui est prioritaire. Le reste sera transporté par la route en cherchant à minimiser les nuisances.

Concernant l'expédition des granulats extraits de la plaine d'Achères, M. REIMBOLD indique qu'actuellement, un tiers est transporté par voie d'eau grâce à la présence d'un quai provisoire utilisé par la société GSM, un tiers est traité par la centrale à béton de l'entreprise Le Foll, qui l'expédie ensuite par la route pour approvisionner les chantiers de la confluence. Le dernier tiers est stocké sur place pour la vente de matériaux. Quant à l'approvisionnement de déblais, le remblaiement des carrières n'a pas encore commencé. Le moment venu, il sera effectué par la route tant que la darse n'est pas mise en service. Ensuite le port permettra une baisse de trafic de 65 camions par jour.

Sur la question de la connexion du réseau fluvial, M. LÉANDRI représentant du Comité des Armateurs Fluviaux, répond que le projet de Canal Seine Nord Europe permet de réunir le réseau de la Seine au réseau européen. L'interconnexion des fleuves français est donc en train de s'opérer, mais ces projets sont très coûteux.

Le thème des activités économiques prévues :

- « *Nous sommes sollicités par des entreprises de construction de merlons contre le bruit. Sont-elles intéressées pour s'implanter dans le port alors qu'elles ont du mal à trouver des sites à l'Ouest de Paris ?* », M. Patrick MEUNIER, maire-adjoint de Poissy

M. REIMBOLD indique que grâce au quai à usage partagé prévu dans PSMO, une partie des matériaux cités pourrait transiter par le port pour alimenter les chantiers évoqués. Le quai à usage partagé est un outil au service du territoire, pas seulement réservé aux entreprises implantées sur le port.

Le thème de l'environnement :

- « *Les Yvelines sont un département riche en forêts. Vous parlez beaucoup de béton, mais pourrait-on utiliser le bois pour atteindre une autonomie énergétique sur le port ?* », M. Salah ANOUAR, habitant de Poissy
- « *Le fret ferroviaire, contrairement aux autres modes de transport, est une horreur en terme de bruit* », M. Rémy VINCENT, habitant de Conflans-Sainte-Honorine

M. REIMBOLD répond qu'il est possible d'alimenter une production d'énergie renouvelable avec des productions locales ou d'utiliser le quai à usage partagé prévu dans PSMO pour gérer les flux de la filière bois si celle-ci se développe.

Concernant les nuisances sonores liées au fret ferroviaire, il souligne que celui-ci serait sollicité aux heures creuses de la journée dans le cadre du projet, quand l'impact du bruit est moins sensible.

L'insertion urbaine du projet :

- « *Peut-on coordonner la réalisation du port avec celle du parc d'Achères et l'aménagement des berges de l'île Peygrand ?* », M. Marc-Noël VANDAMME, Construisons Ensemble un Andrésy Solidaire
- « *En matière d'aménagement, il existe une société à Conflans qui pourrait s'installer sur le port et libérer un espace pour accueillir d'autres activités* », M. Marc-Noël VANDAMME, Construisons Ensemble un Andrésy Solidaire

M. REIMBOLD note qu'il existe deux grands espaces verts dans la plaine d'Achères : la barrière verte au Sud du port et le grand parc d'environ 50 ha prévu par la mairie d'Achères. Il indique que le port sera ouvert sur sa façade ouest sur le parc d'Achères et qu'il y aura une compatibilité d'activités dans ce secteur. Par ailleurs, l'aménagement des berges se fera bien en continuité avec celles existantes ou prévues autour du port.

Sur Conflans, l'entreprise Bonna Sabla occupe une surface importante, peu compatible avec le foncier disponible sur le port, mais elle pourra bénéficier du quai à usage partagé pour gérer ses flux de marchandises.

L'hypothèse d'un lien entre l'Ouest et l'Est du projet Port Seine-Métropole :

- « *Je suis étonnée d'entendre que le port Ouest ne sera réalisé qu'avec la partie Est, l'A 104 et le projet de fret Serqueux-Gisors. C'est contradictoire avec ce qui a été dit depuis le début du débat. Cela me donne le sentiment d'un lien automatique entre l'Ouest et l'Est du projet* », Mme Danièle BARRÉ, présidente de l'association ARJ Conflans

M. Jacques ROUDIER rappelle que ce qui est mis en débat est un projet pour lequel il appartient au maître d'ouvrage de prendre une décision à l'issue du débat public. Sur l'ensemble des débats publics organisés par la CNDP, deux tiers des projets soumis ont été annulés ou modifiés. M. ROUDIER passe ensuite la parole à Ports de Paris pour une réponse sur le lien entre PSMO et les autres projets évoqués.

M. REIMBOLD répond que le projet soumis au débat public est bien PSMO. Il occuperait une surface de 100 ha à l'ouest de la RN 184 et serait dédié au BTP. Un autre projet, situé à l'Est de la RN 184 et dédié aux conteneurs est prévu, mais il est soumis à plusieurs conditions, dont celle que des infrastructures routières soient créées. Tant que ce n'est pas le cas, il n'y a pas de projet à l'Est. Si ce projet devait voir le jour, il y aurait alors un nouveau débat public.

M. BELLINI, pour le réseau des CCI, ajoute que les CCI sont favorables à PSMO, sans préalable, mais que l'enjeu pour le développement économique du territoire est d'avoir une infrastructure routière adaptée.

21h53 – Clôture de la réunion publique