



Compte rendu de la réunion publique

Andrésy, mardi 2 décembre 2014

Nombre de participants : 188

Durée de la réunion : 2h21

Durée de la séquence de débat avec le public : 50'

Nombre d'interventions du public : 17

20h05 – 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. Hugues RIBAUT, maire d'Andrésy, pour le mot d'accueil républicain.

En préambule de son propos, M. le maire remercie la commission pour l'organisation du débat et Ports de Paris pour les réponses apportées au cours du débat. Il souhaite pour la suite que soit conservée cette position d'écoute et que soient prises en compte les remarques et propositions exprimées par le public.

Il relève des points de convergence :

- un intérêt général pour PSMO en termes de développement économique et d'emploi, mais un refus que PSMO ne soit la première étape d'un grand port à l'Est ;
- une nécessité de ce port comme maillon de la chaîne d'approvisionnement en granulats des chantiers du Grand Paris ;
- un développement de modes de transport plus respectueux de l'environnement ;
- une parfaite intégration dans l'environnement paysager et urbain, que résume la formule « ville-port » utilisée par le maître d'ouvrage.

Toutefois afin de garantir une parfaite acceptation du projet, des engagements et des précisions doivent être donnés par Ports de Paris et les autres acteurs concernés. M. Le maire exprime dans ce cadre plusieurs demandes :

- la réalisation de certains aménagements dès le début des travaux, notamment les promenades le long des berges et la route du barrage,
- la création d'un lien direct entre les rives droite et gauche d'Andrésy (en lien avec VNF),
- le déplacement du centre de vie en bord de la Seine ;
- un respect (moral et matériel) des riverains avant les travaux (notamment les habitants de l'Île du Bac), pendant (en protégeant les habitants des nuisances sonores et visuelles) et après (en associant les habitants aux structures de gouvernance).
- une gouvernance locale et ouverte pendant toute la réalisation et l'exploitation du port.

M. le maire conclut en soulignant que Ports de Paris doit tenir compte des enseignements du débat public. S'il décide de poursuivre le projet en respectant les demandes formulées pendant ce débat, alors PSMO sera accepté par les riverains.

Les présentations

M. Michel GAILLARD présente le déroulé de la réunion de clôture :

- intervention de M. Arnaud BAZIN, président du Conseil général du Val-d'Oise ;
- présentation par la CPDP du bilan de l'organisation et du déroulement du débat public ;
- présentation par Ports de Paris des premiers enseignements du débat public ;
- échanges avec le public ;
- présentation par la CPDP des premiers enseignements du débat public.

Intervention de M. Arnaud BAZIN, président du Conseil général du Val-d'Oise :

M. BAZIN indique que le débat a permis de faire progresser un projet majeur et décisif pour le développement de la Confluence Seine-Oise, territoire stratégique pour le Grand Paris.

Il souligne que la construction d'un port serait vertueuse et permettrait de déployer une activité qui était historiquement florissante sur ce territoire. PSMO présenterait des atouts, tant pour l'emploi local, l'environnement que pour le développement économique et touristique.

A ses yeux, trois enjeux permettraient de faire de ce projet une réussite :

- concevoir une plateforme multimodale ouverte sur le Canal Seine-Nord Europe et le Nord de l'Europe ;
- en faire un pôle de centralité d'une grande qualité urbaine pour la confluence ;
- l'ancrer harmonieusement dans le paysage constitué des forêts de Saint-Germain-en-Laye et Pierrelaye, et en couture urbaine entre les deux rives de la Seine.

Il conclut en indiquant que plusieurs projets existent sur ce territoire, et qu'ils sont précieux car ils apportent de la compétitivité aux entreprises locales.

Présentation par M. Michel GAILLARD, président de la CPDP, du bilan sur l'organisation et le déroulement du débat :

La phase de préparation du débat public est un moment dédié à la compréhension des enjeux du projet et à la connaissance du territoire, afin de préparer au mieux le débat, d'identifier les thématiques fortes et de permettre de diffuser largement la meilleure information possible. En tenant compte des éléments recueillis au cours de cette phase, la CPDP a mis en place un dispositif de huit réunions publiques, deux visites de terrain, ainsi qu'un atelier de travail. Ce dernier type d'échanges sera à retenir pour de prochains débats publics compte tenu de la richesse de sa production. La CPDP a également associé au débat des étudiants, dont ceux de l'université de Cergy-Pontoise.

La commission relève trois faits marquants :

- un dossier du maître d'ouvrage clair et accessible à tous, qui a permis de bien découvrir le projet ;
- un comportement de Ports de Paris transparent et positif, avec des réponses claires et précises qui se sont enrichies au fil du débat ;
- des échanges de qualité avec des expressions fortes du public dans un climat de confiance et plutôt serein.

Concernant la participation, les sept premières réunions publiques ont accueilli 1 150 personnes et le site du débat a reçu près de 8 000 visites. 132 questions, 32 avis et 27 points de vue ont été enregistrés sur le site du débat. La commission remarque le poids important des habitants de Conflans-Sainte-Honorine dans la participation (43% des questions et 47% des avis). Les thèmes d'expression concernent majoritairement le projet (89% des questions et 67% des avis).

Présentation par le maître d'ouvrage des premiers enseignements du débat public :

M. Alexis ROUQUE, directeur général de Ports de Paris, rappelle tout d'abord les deux objectifs poursuivis par le maître d'ouvrage dans ce débat :

- pouvoir présenter le projet PSMO au public et apprendre à se connaître ;
- confronter le projet à une contre-expertise du public, à ses attentes et ses craintes.

En ce qui concerne le premier objectif, le maître d'ouvrage considère que le débat a été un succès. Il a pu présenter son rôle et la vocation de l'établissement public : aménager et exploiter des ports dans la durée. En effet, les implantations portuaires étant situées dans le domaine public, le maître d'ouvrage est présent sur le long terme et peut rendre des comptes sur l'exploitation de ses ports. Le débat public a aussi permis d'entendre ce que le territoire avait à dire sur le projet, il a permis de nouer des liens, y compris avec ceux qui sont plutôt opposés au projet, ce qui sera précieux pour continuer à mener la concertation par la suite si le projet continue. Ports de Paris a également bien noté que l'atelier à Andrésy avait été très apprécié.

Ports de Paris a entendu s'exprimer un besoin de développement portuaire, mais a également retenu qu'il n'avait pas de blanc-seing pour lancer son projet, et que le public demandait des garanties. Il retient à ce titre l'expression « *habiter un territoire et non l'occuper* ».

Deux points de vigilance importants ont attiré son attention :

- La temporalité du projet, en donnant à voir rapidement ce qu'est ce port ;
- La situation des habitants résidant sur l'emprise du projet. Sur ce point, le maître d'ouvrage affirme qu'il est préférable que le périmètre du projet aille jusqu'à la berge, et s'engage à accompagner les habitants dans la durée, avec des indemnités justes.

En conclusion, M. Alexis ROUQUE souligne que le maître d'ouvrage ne peut pas s'engager sur tous les points abordés au cours du débat dès ce soir, car la décision appartient au conseil d'administration de Ports de Paris, dont le président, M. Jean-François DALAISE est présent dans la salle.

Par ailleurs, il évoque la nécessité de respecter les responsabilités de chacun et la répartition des compétences, mais précise que PSMO étant probablement le projet le plus avancé localement, Ports de Paris propose d'aider à l'émergence des autres projets avoisinants (parcs urbains, traversée entre les deux rives d'Andrésy, etc.)

Enfin, certains sujets méritent des approfondissements. Il passe donc la parole à M. Étienne DEREU, directeur de l'aménagement de Ports de Paris, qui présente les enseignements opérationnels du débat sur six thèmes différents.

1. L'intégration environnementale :

Concernant le traitement des pollutions situées sur le site actuellement et le remblaiement de la carrière, Ports de Paris s'engage à un contrôle préalable de la nature des sols et des matériaux servant au remblaiement avant de lancer tout aménagement portuaire.

Par ailleurs, Ports de Paris s'engage à protéger et entretenir les berges situées sur le domaine public, comme dans tout autre port.

L'équilibre hydraulique de la zone a également été abordé. Cet équilibre serait respecté, tant au niveau du fleuve que de la plaine d'Achères, notamment grâce à la création du bassin intérieur. Le port ne perturbera donc pas l'écoulement du fleuve, y compris en période de crue.

Enfin, le maître d'ouvrage prend en compte le souhait de développer la faune et la flore en maintenant les corridors écologiques présents pendant les travaux d'aménagement, et ensuite en phase d'exploitation.

2. L'intermodalité :

Concernant le trafic routier, le maître d'ouvrage affirme qu'il n'y aura pas de hausse du trafic de poids lourds à cause du projet¹, par rapport à la situation de référence actuelle qui inclut

¹ M. DEREU précisera plus tard dans la réunion que le projet induit bien une baisse de 65 camions par jour par rapport à la situation de référence actuelle, en considérant que seule la carrière Ouest est exploitée.

l'exploitation de la carrière à l'ouest du RER A. Il note que la question de l'impact du trafic local induit par les travaux et les futurs salariés du port doit être approfondie.

En ce qui concerne le mode fluvial, Ports de Paris a la possibilité d'imposer aux entreprises qui loueront des terrains sur le port ou qui réaliseront les travaux l'utilisation majoritaire de ce mode de transport. Par ailleurs, Ports de Paris confirme que la configuration du port permettra un accès aisé aux convois fluviaux. Il indique également que, en cas d'exploitation de la carrière située à l'Est de PSMO, la part du fluvial pourra être augmentée pour le transport des granulats et remblais grâce à PSMO.

Le développement du trafic ferroviaire associé à PSMO doit encore être approfondi, pour trouver un juste équilibre entre un développement plus ambitieux, demandé par certains, et une maîtrise des nuisances potentielles associées. Toutefois, Ports de Paris s'engage à ce que la coordination des trafics voyageurs et fret aux abords du port soit sans impact pour les voyageurs, les convois de fret pourront en effet circuler aux heures creuses de la journée.

Enfin, le maître d'ouvrage s'engage à maintenir un niveau élevé d'utilisation du transport fluvial et ferré après 2040, date de la fin de l'exploitation de la carrière située sur le site du port, en maintenant les consignes d'utilisation prioritaire du transport fluvial par les entreprises locataires du port et en développant des acheminements de granulats par train.

3. Le développement économique :

Ports de Paris confirme tout d'abord sur ce thème que la vocation du port est centré sur la filière de la construction et des travaux publics, qui pourrait donc inclure des activités de valorisation des déchets liés à cette activité. Le site n'accueillera aucune autre catégorie de déchets à valoriser (déchets ménagers, papier, carton...).

Le maître d'ouvrage s'engage à accompagner 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 du Grand Paris en matière de construction de logements.

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

4. L'aménagement :

En matière d'aménagement paysager, Ports de Paris garantit la préservation des vues depuis Achères, Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine grâce au positionnement de plusieurs ondes végétales dans le port, et assure une connexion avec les liaisons douces et voiries existantes. De plus, le maître d'ouvrage recherchera des solutions pour permettre une intégration paysagère et architecturale de

qualité, pour les bâtiments notamment, et pour organiser le préverdissement des berges. Les prescriptions sur ces points seront définies avec les acteurs locaux qui souhaiteraient y participer.

Plusieurs points doivent être approfondis par Ports de Paris en matière d'aménagement :

- la possibilité de réaliser au plus tôt le centre de vie pour les usagers du port et les riverains, lieu d'échange entre la ville et le port,
- l'aménagement prioritaire de la route du barrage,
- l'intégration éventuelle d'espaces de loisirs.

Plusieurs propositions devront être étudiées avec les acteurs du territoire : une liaison entre les rives droite et gauche d'Andrésy, la mise en valeur du patrimoine historique, la création d'un centre de loisir et d'information sur les projets de la confluence, le lien avec le futur parc d'Achères ou encore l'accueil de tourisme industriel.

5. L'exploitation du port :

La maîtrise des impacts liés à l'activité sur le port (bruit, poussière, odeur, pollution) peut être garantie par la présence du port sur le domaine public, ce qui permet d'imposer des mesures contraignantes aux entreprises et d'établir une surveillance des activités par Ports de Paris. De plus, le choix de créer une darse et d'y concentrer les activités minimisera les nuisances pour les riverains.

Les solutions que Ports de Paris pourraient mettre en œuvre pour limiter ces nuisances, et qui ont déjà été mises en place sur d'autres implantations portuaires, sont les suivantes : brumisation pour éviter les poussières, couverture de bandes transporteuses pour limiter le bruit et les poussières liés au transfert de granulats, limitation de la hauteur des bâtiments, propreté des sites et horaires d'activité, etc.

La charte Sable en Seine et des règles d'exploitation co-construites avec les acteurs du territoire permettront d'atteindre ces objectifs.

6. L'association des acteurs du territoire :

Sur ce dernier point, le maître d'ouvrage réaffirme sa volonté de concerter avec les acteurs du territoire à toutes les étapes du projet, par exemple en co-construisant le cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales, et la charte d'exploitation.

Il s'engage à mettre en place une instance permanente de suivi ouverte aux acteurs locaux et à établir des rendez-vous réguliers de suivi avec les riverains pour assurer une proximité tout au long du projet et en phase d'exploitation.

M. ROUQUE conclut cette séquence en rappelant les prochaines étapes :

- publication du compte rendu et du bilan du débat en février 2015 ;

- décision du Conseil d'administration de Ports de Paris en mai 2015.

En cas de décision favorable à la poursuite du projet, la première étape de la concertation avec les acteurs du territoire sera de définir les modalités de la concertation future.

21h16 – Le débat avec la salle

M. GAILLARD ouvre le débat avec la salle en invitant les intervenants à donner leur avis sur le projet et le débat, plutôt qu'à poser des questions qui auraient déjà été soulevées pendant le débat. Les interventions vont concerner essentiellement le contexte et l'opportunité du débat, ainsi que des demandes de précisions sur l'impact environnemental.

Le contexte et l'opportunité du débat :

Plusieurs intervenants se sont inquiétés des liens possibles entre PSMO et d'autres projets sur ce territoire, tels que l'A 104, l'extension du port à l'Est de la plaine d'Achères et la ligne de fret Serqueux-Gisors :

- « *Nous déplorons que des élus profitent du débat public pour réclamer l'A 104. Ports de Paris a répété que le projet Ouest n'a pas besoin de l'A 104, mais l'insistance des élus nous fait craindre que PSMO soit le premier étage d'un projet plus vaste qui serait lié à la réalisation de l'A 104. Nous voulons bien nous faire comprendre : oui à PSMO sous réserve d'un traitement des nuisances pour les riverains, non au projet Est avec l'A 104 en raison des impacts sanitaires sur les riverains* », Mme Christiane PARAVY, présidente de l'association COPRA 184
- « *Le modèle de développement fondé sur de grands projets est mauvais (doublement de la RD 30, pont d'Achères, A 104, Port Seine-Métropole Est, Canal Seine-Nord Europe, Grand Paris). La pollution cumulée de ces projets est inacceptable pour la santé. Pour un modèle de développement soutenable, il faut éviter la démesure et le gigantisme. Ce territoire a une histoire, une culture, des usages. Nous demandons à Ports de Paris de limiter strictement son projet au port Ouest* », M. Bernard CHAMPAGNE, association Construisons Ensemble un Andrézy Solidaire
- « *EELV est hostile à l'extension du port à l'Est en raison des pollutions visuelles et atmosphériques, du fait de l'A 104, que cela générerait. Nous refusons que les sablières servent à l'étalement urbain du Grand Paris alors que la région est déjà congestionnée. Il faut circonscrire l'exploitation des carrières à l'Ouest de la RN 184 et la réserver aux seuls besoins des chantiers de transport en commun du Grand Paris. La plupart des garanties que nous demandions figurent dans vos réponses et nous nous en réjouissons* », M. Gaël CALLONEC, conseiller municipal EELV de Conflans-Sainte-Honorine
- « *A partir du moment où l'Europe subventionne le Canal Seine-Nord Europe et PSMO, le 2^e port va certainement voir le jour. A partir de ce premier jalon industriel, les autres découleront* », M. Antoine MILLE, président de l'association Non au Pont d'Achères

- « Il faut sortir de la logique de territoire servant où l'on va prendre des choses chez nous sans véritable compensation. Il faut peut-être faire ce projet, mais nous devons être gagnants aussi. Le projet doit être compatible avec les caractéristiques particulières de ce territoire, notamment son paysage », Mme Delphine FISCHER, habitante de Conflans-Sainte-Honorine
- « Il faut avoir une approche pragmatique sur PSMO. Nous militons pour le report modal et constatons certaines réalités du dossier : position stratégique au débouché du Canal Seine-Nord Europe et sur l'autoroute fluviale entre Paris, Rouen et Le Havre, proximité de Conflans-Sainte-Honorine, capitale de la batellerie, présence de granulats. Mais si PSMO est la première tranche d'un port à conteneurs, il y aura une lutte importante, radicale et déterminée », M. Victor BLOT, association COPRA 184

Sur ce thème du contexte et des projets connexes, le bien fondé du débat public uniquement sur PSMO a été évoqué, certains participants soulignant son intérêt et d'autres le critiquant, dans la mesure où la décision leur semble déjà prise ou bien parce qu'il aurait manqué des interventions plus critiques en tribune pour pouvoir se forger une véritable opinion.

Le thème de l'impact environnemental :

Plusieurs questions ont été posées au maître d'ouvrage par des riverains au sujet de l'expropriation des habitants de l'Île du Bac, du risque inondation, de l'entretien des berges au-delà du port et des études de bruit la nuit.

Ports de Paris a répondu à ces différents points et a notamment rappelé les points suivants :

- Les acquisitions à l'amiable seraient privilégiées et un accompagnement personnalisé mis en place;
- Il n'y aurait pas d'activité nocturne
- PSMO apporterait un surplus de compensation hydraulique de 300 000 m³ grâce à la darse, au profit du développement économique pour d'autres projets, et s'intègre parfaitement au Plan global d'aménagement de la plaine, qui découle du PPRI. Si le projet est poursuivi, des études plus approfondies seront engagées pour vérifier que les niveaux d'eau n'impacteront ni l'aval ni l'amont du port.

Le thème de la gouvernance et de l'association des acteurs du territoire :

Un riverain de bord de Seine suggère qu'un « *Monsieur cinq sens* » soit nommé pour voir, entendre, écouter les riverains et être sensible à la beauté de ce territoire.

M. ROUQUE indique qu'il s'agit bien d'une possibilité dans le cadre de la concertation qui serait mise en place en cas de poursuite du projet.

22h06 – Présentation par la CPDP des premiers enseignements du débat public

M. Michel GAILLARD reprend la parole pour présenter les premiers enseignements du débat.

Au préalable, il revient sur une critique adressée à la commission concernant l'absence d'opposants en tribune. Il rappelle que la CPDP fait intervenir des personnes pour qu'elles apportent un éclairage global ou un complément particulier d'informations visant à enrichir le débat. Ce fut le cas par exemple de VNF et de RFF sur les questions de transport fluvial et ferroviaire ou d'Ile-de-France Environnement. Si la commission partage cette interrogation sur l'absence d'opposants, elle souligne que de nombreuses associations se sont exprimées en réunion publique.

Les enseignements que la commission retient portent sur quatre volets.

En premier lieu le contexte du débat, marqué par une multitude de projets sur ce territoire, a influencé de nombreuses prises de position.

Par ailleurs, ce territoire a été marqué par l'histoire de différentes consultations du public, qui oblige à revenir sur les différences entre débat public et enquête publique. Contrairement à l'enquête publique, qui constitue une phase de consultation préalable à la déclaration d'utilité publique, et qui porte donc sur un projet ficelé, le débat public a lieu à un moment privilégié de rencontre entre un porteur de projet et les citoyens concernés par ce projet. La décision de réaliser le projet n'est pas déjà prise. En quinze ans, deux tiers des projets soumis au débat public ont été abandonnés ou profondément modifiés. C'est la preuve de ce que le débat apporte à la maturation d'un projet.

Troisième point, le périmètre de PSMO a été source de malentendus et d'inquiétudes. Ainsi la CPDP a bien noté que PSMO était perçu par certains comme « le pied dans la porte » pour un projet plus vaste de 400 ha. La CPDP a toujours rappelé que l'origine de la saisine de la CNDP était un projet de 100 ha. Certes, une réflexion sur l'aménagement global de la plaine d'Achères a été portée par des acteurs politiques et économiques, et la décision du Premier Ministre sur le Canal Seine-Nord Europe a nourri cette réflexion. Mais un constat s'impose : il n'y a pas de pétitionnaire pour exploiter de carrière à l'Est de la RN 184. Si une telle demande se manifestait et si l'État autorisait cette exploitation, il y aurait préalablement une enquête publique. Il faudrait alors également réfléchir à l'avenir du territoire concerné, qui pourrait accueillir un port ou un autre projet. Enfin, si le projet de port à l'Est devait exister, il y aurait alors un nouveau débat public sur son opportunité, ses caractéristiques et ses objectifs.

Dernier point de réflexion de la commission à ce stade, qui concerne des thèmes d'intervention récurrents :

- sur les transports : l'effet bénéfique de ce projet sur la circulation routière ; un aspect contradictoire du mode ferré, mode de transport durable mais craint pour ses effets sonores ; le fleuve, mode consensuel et qui a plutôt suscité des questions que des avis, notamment celle de l'entretien des berges ;
- sur l'environnement : le traitement des impacts (bruit, poussières) ; la question paysagère où le concept de quatre ondes végétales porté par l'architecte urbaniste Antoine GRUMBACH a semblé constituer un début de réponse ;

- sur la nature des activités du futur port, dédiées au BTP et pour approvisionner les chantiers du Grand Paris ; mais au-delà, la question du traitement des déchets a été débattue, avec notamment un rappel du maire d'Achères sur l'effet « repoussoir » de cette expression sur ce territoire.

En synthèse, il y a un vœu d'une grande partie du public de dire « *pourquoi pas ?* » à ce projet en insistant sur son insertion dans son environnement urbain et sur la réhabilitation de la plaine d'Achères pour lui redonner une identité.

Les nombreux soutiens exprimés au projet ont souvent été accompagné de « si », tant en matière d'accessibilité pour tous au site, que de mixité fonctionnelle, d'intégration architecturale, paysagère, de réelle mise en œuvre d'une implication locale et citoyenne, et bien sûr si le projet n'est pas la première étape d'un port à l'Est.

Pour conclure, la commission prend acte de la volonté de Ports de Paris de continuer à concerter si le projet est poursuivi. S'inscrivant pleinement en cela dans le Code de l'environnement, depuis les lois Grenelle, la CNDP assure un suivi des engagements du maître d'ouvrage après le débat public.

22h26 – Clôture de la réunion publique