



Compte rendu de la réunion publique

Carrières-sous-Poissy, mercredi 12 novembre 2014

Nombre de participants : 101

Durée de la réunion : 2h28

Durée de la séquence de débat avec le public : 1h25

Nombre d'interventions du public : 10

20h10 – 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. Christophe DELRIEU, maire de Carrières-sous-Poissy, pour le mot d'accueil républicain.

M. le maire indique que PSMO est un projet qui répond aux enjeux économiques et environnementaux du territoire, et qu'il s'inscrit dans le projet du Grand Paris, dont les chantiers auront besoin de granulats et de valorisation de leurs déblais. Il précise qu'il est attentif à ce que les nouveaux projets n'aggravent pas la situation des infrastructures actuelles de transport et qu'il est important d'agir dans ce domaine. Il demande également une concertation continue sur le projet.

M. le maire établit un parallèle avec le projet d'éco-port de Triel, car les deux projets mettent en avant l'insertion urbaine et paysagère. A ses yeux, le centre de vie prévu dans PSMO permettra d'inventer une nouvelle relation du territoire avec la Seine, là où les populations ont été longtemps exclues de la Seine.

Il conclut son propos en rappelant que l'Opération d'Intérêt National signée en 2007 entre l'État et les communes de la vallée de la Seine porte une volonté de développement équilibré entre l'habitat, le développement économique et les transports. Si la partie habitat se fait déjà, il reste à réaliser le développement économique et les transports pour respecter la philosophie initiale de l'OIN.

Les présentations

Présentation du débat public :

M. Michel GAILLARD rappelle tout d'abord 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 deux rendez-vous particuliers à venir : l'atelier technique à Andrésy sur l'insertion urbaine du projet, le 18 novembre, et la rencontre publique avec des étudiants à l'université de Cergy (24 novembre), ouverte à tous.

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 ensuite trois mois pour prendre une décision sur les suites qu'il compte donner au projet PSMO, décision également publique.

La réunion publique de Carrières-sous-Poissy est animée par M. Bruno de TRÉMOLLES, membre de la CPDP. Elle se déroule en trois temps :

- un premier temps consacré à la présentation par la CPDP d'un point d'étape à mi-parcours du débat public ;
- un deuxième temps consacré à la présentation du projet par le maître d'ouvrage ;
- un troisième temps dédié au débat avec la salle.

Présentation du point d'étape de la CPDP :

Mme Lucie DEMONDION, membre de la commission, présente quelques chiffres clés, ainsi que les points de vue qui ont suscité le plus d'interventions jusqu'à présent.

Les chiffres clés :

- 850 personnes ont participé aux quatre premières réunions publiques ;
- le site du débat public a fait l'objet de plus de 6 000 visites ;
- 119 questions ont été posées, dont 15 sur le débat public et 104 sur le projet ;

- 26 avis et 8 points de vue ont été exprimés, donnant lieu à 8 commentaires.

A mi-débat, quatre grandes thématiques ressortent : les transports, l'environnement, l'économie et les emplois, l'insertion urbaine.

Les transports :

- crainte d'une hausse du trafic routier à cause du projet dans un territoire déjà saturé ;
- intermodalité entre le fleuve et le rail saluée mais avec une inquiétude sur l'impact pour les usagers d'une utilisation de la ligne du RER A ;
- crainte de nuisances sonores liées au développement du fret ;
- questions à caractère informatif sur le transport fluvial, notamment les liens entre PSMO et les autres ports, mais aussi le projet Canal Seine Nord Europe.

L'environnement :

L'impact du projet sur les milieux naturels et le cadre de vie a suscité les principales inquiétudes et questions :

- insertion paysagère, notamment le point de vue depuis l'Hautil ;
- nuisances sonores du fait de l'activité du port ;
- nuisances liées aux poussières générées par l'exploitation de la carrière ;
- moyens mis en œuvre par Ports de Paris pour faire respecter les prescriptions environnementales et architecturales ;
- questions sur les modalités d'expropriations en cas de désaccord entre le maître d'ouvrage et les riverains.

L'économie et les emplois :

- effets bénéfiques de PSMO pour raccrocher le territoire au Grand Paris et créer des emplois ;
- perplexité sur le caractère exemplaire d'un projet centré sur les activités du BTP et la fabrication de béton peu respectueuse de l'environnement ;
- avenir du site après la fin de l'exploitation de la carrière en 2040 ;
- crainte que PSMO soit la porte d'entrée d'un projet plus vaste tel qu'il était prévu initialement par Ports de Paris.

L'insertion urbaine :

Plusieurs propositions ont été formulées sur ce thème : création de pistes cyclables, liaison des deux rives de Seine à Andrésy, association des citoyens aux réflexions.

L'impact du projet sur les finances locales a également été abordé.

En conclusion, la commission souligne à mi-parcours que le débat a déjà été très riche, avec de nombreux échanges qualitatifs, beaucoup d'inquiétude sur les impacts du projet, notamment le trafic routier et les nuisances environnementales, et la volonté des acteurs locaux d'être considérés comme des partenaires et d'être associés à ce projet.

Présentation générale du projet Port Seine-Métropole Ouest :

Le directeur général de Ports de Paris, M. Alexis ROUQUE, précise en préambule de son propos que si Ports de Paris est le porteur de projet, il souhaite entraîner les acteurs locaux avec lui pour faire ressortir que le port répond à des enjeux du territoire. Il présente ensuite les trois métiers du maître d'ouvrage :

- aménager et entretenir des ports (70 en Ile-de-France) ;
- exploiter ces ports dans la durée ;
- développer le transport de marchandises par voie fluviale.

Il souligne que ces métiers ont beaucoup changé au cours des quinze dernières années, avec l'intégration de la dimension développement durable et du dialogue avec les acteurs dans la conception des projets, en préservant le cadre de vie et en privilégiant la mixité des usages et l'ouverture sur le territoire concerné.

M. ROUQUE revient ensuite sur les demandes de garanties exprimées depuis le lancement du débat public et rappelées par la CPDP. Ports de Paris y répond par une obligation de moyens car le port se développe sur le domaine public :

- choix d'entreprises exerçant leur activité sur le port au terme d'un appel à projet sur des critères qualitatifs et non financiers ;
- nombreuses prérogatives de Ports de Paris vis-à-vis des locataires implantés sur le port, notamment un pouvoir de sanction qui peut aller jusqu'à l'exclusion, mais aussi beaucoup de prévention auprès des entreprises ;
- volonté de dialoguer avec les acteurs du territoire (riverains, collectivités, associations), avec notamment l'engagement d'élaborer avec eux la charte d'exploitation du port, le cahier des prescriptions architecturales, 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 la commune d'Andrésy).

M. ROUQUE passe ensuite la parole à M. Étienne DEREU, directeur de l'aménagement à Ports de Paris, pour présenter le projet.

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 bateaux 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.

M. DEREU passe ensuite la parole à M. Marc REIMBOLD, directeur du projet PSMO, pour apporter des précisions sur quatre points particuliers.

PSMO est situé à l'ouest de la RN 184, sur une zone de carrières avec deux carrières en exploitation qui extraient des granulats de haute qualité pour fabriquer du béton prêt à l'emploi. Le gisement, de 17 millions de tonnes, est exploité jusqu'en 2039, à raison de 600 000 à 1 million de tonnes extraites

par an. Il existe aussi un gisement potentiel à l'est de la RN 184. S'il y avait une demande d'exploitation pour ce secteur, elle ferait l'objet d'une enquête publique avant toute décision. PSMO, qui pourrait se développer avec ou sans l'exploitation de la carrière à l'est de la RN 184, favoriserait l'utilisation du transport fluvial pour ces nouvelles carrières.

Concernant la qualité des remblais accueillis sur le site de PSMO, le carrier a l'obligation de traiter sur site les terres polluées et d'effectuer un remblai avec des matériaux inertes, c'est-à-dire ne produisant aucune réaction physique ou chimique dans le temps et étant sans conséquence pour la qualité des eaux souterraines et de ruissellement.

En matière de report modal, le maître d'ouvrage indique que, sans le port, 80% des trafics se feraient par la route pendant l'exploitation de la carrière, contre 17% par le fleuve. Avec le port, la part de la route descendrait à 57% et celle du fleuve passerait à 40%. Ainsi, à l'horizon 2025, le nombre de poids lourds diminuerait de 65 camions par jour avec le projet, passant de 215 à 150. La part du fer augmenterait après l'extinction du gisement local pour approvisionner les activités du BTP qui seraient maintenues sur le site.

En terme d'activité économique, le projet permettrait la création d'une filière complète de BTP, du négoce à la transformation et aux services connexes (location de matériel, formation, etc.). 140 emplois seraient créés par le chantier et 500 à 1 000 emplois directs seraient générés, pour tous types de qualifications (production, manutention, logistique, formation, recherche...).

21h05 – Le débat avec le public

M. Bruno de TRÉMIOLLES ouvre le débat avec la salle, qui durera près d'une heure trente et verra plusieurs thématiques abordées : environnement, transports, dimensionnement et phasage du projet, insertion urbaine, lien avec d'autres projets sur le territoire.

Le thème de l'environnement :

- *« RFF porte un projet de fret dans le cadre du Grand Paris, avec des trains circulant jour et nuit transportant du ciment et des produits en provenance des ports de Rouen et du Havre. Il faut faire attention aux nuisances sonores », Mme Danièle BARRRÉ, habitante de Conflans-Sainte-Honorine*
- *« Le développement du trafic fluvial va-t-il entraîner une érosion plus importante des berges ? Quelles sont les mesures de compensation prévues pour l'entretien des berges ? », M. Sylvain COLLAS, président de l'association Berges en dérive à Carrières-sous-Poissy*

M. Marc REIMBOLD indique que les flux de fret ferroviaire prévus par le projet PSMO permettent de faire circuler les trains aux heures creuses du RER A, de jour et qu'il n'y a pas de lien avec la ligne J et le projet de RFF Serqueux-Gisors de desserte alternative du port du Havre sans passer par Mantes.

Concernant l'érosion des berges, M. Étienne DEREU répond que la principale source de dégradation est les épisodes de crue. La dégradation liée au passage de péniches est plus marginale, d'autant plus que les dernières générations de bateaux génèrent moins de batillage (mouvement d'eau généré par les bateaux). Par ailleurs, 30 bateaux circulent chaque jour actuellement. Avec PSMO, le trafic augmenterait de 2 à 4 bateaux supplémentaires chaque jour.

Le thème des transports et de l'intermodalité :

- « *Quel sera l'impact du projet sur le trafic de poids lourds durant les travaux ?* », M. Denis MILLET, habitant de Carrières-sous-Poissy
- « *Il faudrait fixer des partis pris, se dire que l'on ne doit pas dépasser 50% de trafic par la route si l'exploitation de la carrière à l'est de la RN 184 était décidée et trouver des solutions pour y parvenir* », Mme Ghislaine SÉNÉE, maire d'Évecquemont et conseillère régionale
- « *Intégrer du fret me semble très compliqué sur les lignes du RER A et la ligne N, même deux trains par jour. En 2025 Eole devrait être mis en place, le RER A de Cergy accueillera plus de trafic et la ligne nouvelle Paris Normandie devrait aussi accroître le trafic sur cette portion* », Mme Ghislaine SÉNÉE, maire d'Évecquemont et conseillère régionale

M. DEREU indique que les études de trafic montrent que PSMO n'a pas besoin de nouvelles infrastructures routières. Il précise que les travaux ne génèreraient pas de trafic routier supplémentaire car ils privilégieraient le transport par voie d'eau.

Concernant le report modal, il rappelle que PSMO serait de nature à réduire la part du transport routier dans le territoire et indique que les prévisions présentées Ports de Paris sont prudentes, et que, si l'exploitation de la carrière Est était décidée, la part du transport fluvial dépasserait sans doute les 50%.

M.REIMBOLD répond sur le fret ferroviaire en notant que celui-ci existe déjà actuellement sur le réseau. Pour le projet PSMO, Ports de Paris a étudié avec RFF la possibilité de faire circuler deux trains par jour, un le matin et un l'après-midi, exclusivement aux heures creuses du RER A.

L'insertion urbaine du projet :

- « *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. (...) Il va également bouleverser l'environnement local, notamment pendant le chantier. Il faut en profiter pour travailler la question de l'aménagement des berges, pas seulement du port mais aussi de l'île Peygrand.* », M. Bernard CHAMPAGNE, association Construisons Ensemble un Andrésey Solidaire
- « *Des projets d'aménagement de la plaine d'Achères ont été travaillés par des urbanistes. En avez-vous eu connaissance ?* », M. Antoine MILLE, président de l'association « Non au pont d'Achères »

M. DEREU confirme que le projet sera ouvert sur toutes les villes, pas seulement celle d'Achères. Il présente ensuite plusieurs exemples d'aménagement de berges réalisés par Ports de Paris, de différentes natures : espaces de biodiversité, promenades, infrastructure portuaire.

M. REIMBOLD indique que Ports de Paris a bien eu connaissance des synthèses des trois études d'urbanistes commandées par la ville d'Achères en 2010. Parmi leurs recommandations, un bon nombre a été intégré à la conception présentée.

Le thème du dimensionnement du projet et de son phasage :

- *« Je regrette que le projet soit relativement ficelé et ne présente pas beaucoup de variantes d'aménagement. Un projet plus petit, limité à un quai sur la Seine pour traiter le transport de granulats, n'était-il pas possible ? Comment va se dérouler le phasage des travaux pendant 40 ans ? »*, M. Antoine MILLE, président de l'association « Non au pont d'Achères »
- *« Dans l'élaboration du SDRIF, nous avons obtenu que 300 des 400 ha prévus pour le port d'Achères soient conditionnés à une forte importance du report modal et une infrastructure routière. 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 »*, Mme Ghislaine SÉNÉE, maire d'Évecquemont et conseillère régionale

M. Alexis ROUQUE indique que Ports de Paris a fait le choix de dissocier le projet de port d'Achères en deux projets pour saisir l'opportunité d'avancer dès maintenant sur le volet Ouest, qui permettrait de répondre aux besoins des chantiers du Grand Paris en proposant une solution favorisant le report modal.

Sur le dimensionnement du port, M. REIMBOLD ajoute qu'un port plus petit est différent d'un port de nouvelle génération, qui réserve 50% de sa superficie à l'amélioration du cadre de vie et à l'insertion du projet dans le territoire, contrairement aux ports d'ancienne génération comme Gennevilliers, qui y consacrent seulement 30% de leur superficie.

M. Michel GAILLARD indique que ces questionnements ont été entendus et se trouveront dans le compte rendu du débat public. Il précise qu'un débat public organisé par la CNDP ne peut porter que sur un projet qui existe, dont on peut débattre de l'opportunité et des caractéristiques.

Lien avec d'autres projets sur le territoire :

- *« Après l'exploitation de la carrière, risque-t-il d'y avoir une évolution avec une plateforme d'accueil de conteneurs et quelle serait l'articulation du port avec l'arrivée du Canal Seine Nord Europe ? Existe-t-il des infrastructures similaires dans le Val-d'Oise ? »*, M. Jean-Pierre LACOMBE, conseiller municipal d'opposition à Conflans-Sainte-Honorine
- *« Le projet de pont d'Achères à quatre voies ouvre-t-il la possibilité d'un port à conteneurs ? »*, M. Denis MILLET, habitant de Carrières-sous-Poissy

- « Les commissaires enquêteurs ont donné un avis défavorable au port de Triel et au pont d'Achères, mais les autorités ont passé outre. Je doute par conséquent de l'intérêt et de la sincérité de ces enquêtes publiques. Si un avis défavorable est émis sur ce nouveau port, passez-vous outre », M. Thierry DORNBERGER, président d'une association de commerçants et de consommateurs à Carrières-sous-Poissy

M. ROUQUE précise qu'un port à conteneurs a besoin d'infrastructures routières, car les conteneurs utilisent majoritairement la route pour être acheminés à leur destination finale. Les entreprises ne viendraient pas s'installer sur un site implanté dans un cul de sac routier ou plus simplement dans un territoire saturé sur le plan routier. Ports de Paris a cette volonté de faire un jour du conteneur dans la confluence car c'est un site qui s'y prêterait bien géographiquement, mais seulement à condition qu'il y ait une desserte en infrastructures routières et ferroviaires adaptée. M. ROUQUE rappelle que si une solution routière existait et si un nouveau port était programmé, un nouveau débat public aurait alors lieu où le public pourrait s'exprimer.

Concernant le Canal Seine Nord Europe, cela donnerait un accès plus facile aux bassins de granulats du nord de la France. Ce serait donc un atout supplémentaire, mais pas une condition à l'existence de PSMO. Il confirme par ailleurs l'existence d'un port à conteneurs dans le Val-d'Oise à Bruyères-sur-Oise.

Concernant l'éco-port de Triel, il apporte les précisions suivantes : les élus locaux sont venus voir Ports de Paris pour présenter la ZAC dédiée à l'écoconstruction, indiquer qu'une darse existait et demander à Ports de Paris s'il voulait construire un port spécialisé sur l'écoconstruction. Nous avons regardé ce dossier et donné suite à ce besoin de port exprimé par les acteurs locaux. Nous avons conçu un projet de port en ce sens, organisé plusieurs concertations, volontaires et réglementaires, puis une enquête publique a eu lieu. A la suite de l'avis rendu par le commissaire enquêteur, plusieurs garanties ont été apportées pour répondre aux problématiques soulevées, notamment pour limiter les nuisances et sur le trafic routier. Le Conseil d'administration de Ports de Paris a considéré que ces garanties étaient suffisantes et a décidé de poursuivre le projet, le préfet a donné son autorisation pour lancer les travaux. Le dossier est aujourd'hui étudié par un juge administratif à la suite de deux recours déposés contre cette autorisation.

Au sujet de l'interrogation sur la sincérité des procédures, M. GAILLARD souligne qu'une enquête publique et un débat public ne sont pas la même chose. Dans un débat public, le projet peut évoluer car le débat public se situe en amont. Par ailleurs, contrairement à un commissaire enquêteur, une CPDP ne donne pas d'avis et ne décide de rien, elle est là pour organiser le débat et permettre au public de s'exprimer.

22h40 – Clôture de la réunion publique