



## Compte rendu de la réunion publique

**Saint-Germain-en-Laye, mardi 14 octobre 2014**

Nombre de participants : 125  
Durée de la réunion : 2h55  
Durée de la séquence de débat avec le public : 1h40  
Nombre d'interventions du public : 18

### 20h06 – 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. Emmanuel LAMY, maire de Saint-Germain-en-Laye, pour le mot d'accueil républicain.

M. le maire présente trois idées pour introduire le débat sur un projet aux enjeux « *considérables* » :

- le projet PSMO est une plateforme multimodale structurante, qui constitue une chance à ne pas laisser passer. Il se situe au cœur du contrat de développement territorial et est un enjeu pour le développement fluvial de l'Axe Seine ;
- PSMO peut ancrer la confluence Seine-Oise dans le réseau européen, à condition d'assurer une bonne desserte du territoire, notamment autoroutière (l'absence de l'A 104 constitue un handicap) ;
- PSMO suscite des inquiétudes à cause de son impact potentiel sur la circulation locale, et des nuisances environnementales qu'il pourrait occasionner.

### Les présentations

#### Présentation du débat public :

M. Michel GAILLARD rappelle que le présent débat public a été décidé le 8 janvier 2014 par la Commission nationale du débat public, autorité administrative indépendante créée en 1995 par la loi Barnier, à la suite de sa saisine par le maître d'ouvrage du projet, Ports de Paris.

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 et 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). Sa mission est d'animer le débat et de faire en sorte que le public puisse s'exprimer.

Le président de la CPDP présente ensuite les modalités de participation au débat public :

- un site internet <http://psmo.debatpublic.fr>, source d'information et de participation ;
- huit réunions publiques ouvertes à tous, moments importants d'échanges en face à face entre le public et le maître d'ouvrage du projet ;
- trois rendez-vous singuliers ouverts au public sur inscription *via* le site du débat public : un atelier de travail à Andrésy le 18 novembre où une quarantaine de personnes réfléchiront à l'insertion urbaine du projet, une 2<sup>e</sup> visite du port de Limay et du site du projet mercredi 5 novembre afin de permettre au public de voir un port en activité, et une rencontre publique à l'université de Cergy le 24 novembre où le public pourra débattre avec des étudiants qui présenteront leur sentiment sur le débat public et leur avis sur le projet Port Seine-Métropole Ouest.

M. GAILLARD 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 rendue publique.

La réunion publique de Saint-Germain-en-Laye est animée par Mme Anne-Marie CHARVET, membre de la CPDP. Elle se déroule en deux temps :

- un premier temps consacré aux aspects généraux du projet, avec un focus sur le thème de l'intermodalité et une intervention de Mme Lydia MYKOLENKO (Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France) qui fera un point sur l'utilisation des Granulats en Ile de France, suivi d'une séquence de débat avec le public ;
- un second temps avec deux interventions de M. Marc PAPINUTTI, directeur général de Voies navigables de France, et M. Jean FAUSSURIER, directeur régional Ile-de-France de Réseau Ferré de France, suivies d'une nouvelle séquence de débat avec le public.

Mme CHARVET annonce également la présence d'experts du STIF (M. Ivan TIXIER, chargé de projet), du Conseil général des Yvelines (M. Frédéric ALPHAND, directeur des routes), du service Transports du Conseil régional Ile-de-France (M. Cédric AUBOUIN, direction des transports) et de la DRIEA au nom de l'État (M. Pierre-Julien EYMARD et Mme Nathalie DEGRISE) pour répondre au public.

Avant d'initier le premier temps de la réunion publique, Mme CHARVET donne la parole à Ports de Paris, qui souhaite apporter des précisions sur des sujets discutés lors des réunions précédentes.

### **Intervention de M. Alexis ROUQUE, directeur général de Ports de Paris :**

Le maître d'ouvrage a entendu à plusieurs reprises l'invitation du public à donner des garanties sur la maîtrise des nuisances générées par l'activité sur le port. M. ROUQUE indique que Ports de Paris est propriétaire du domaine public et est en capacité de réunir les conditions pour que les nuisances des activités soient aussi faibles que possible. Pour s'implanter sur le port, les entreprises doivent répondre à un appel à projet où elles doivent s'engager sur des critères qualitatifs concernant leurs activités. Ports de Paris choisit les candidats apportant les meilleures garanties ;

Les entreprises signent une convention d'occupation du domaine public avec Ports de Paris, comportant un ensemble strict d'obligations environnementales et d'insertions architecturales et paysagères.

Si un dysfonctionnement est observé, Ports de Paris dispose de moyens d'actions, qui vont des pénalités financières jusqu'à la résiliation de la convention en cas de manquement grave ;

Mais l'objectif de Ports de Paris est de travailler à la prévention avec les entreprises présentes sur les ports. Pour la filière BTP, dans le cadre de la démarche «Sable en Seine », les entreprises prennent des engagements, par exemple sur la propreté des ports, sur la lutte contre les poussières, contre le bruit, et se soumettent à un audit annuel dans un processus d'amélioration continue. Des comités locaux d'information portuaire (CLIP) se réunissent tous les ans pour rendre compte avec les clients du ports des actions menées et de leurs résultats aux riverains, aux associations, aux élus.

### **Présentation générale du projet Port Seine-Métropole Ouest :**

Le directeur de l'aménagement de Ports de Paris, M. Étienne DEREU, présente en premier lieu les trois métiers du maître d'ouvrage :

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

Un projet de port à la confluence de la Seine et de l'Oise est inscrit depuis longtemps dans les documents de planification de ce territoire. A l'issue d'une première phase de concertation avec les élus au sujet de l'ambition Port Seine Métropole, le maître d'ouvrage a conclu à l'impossibilité de développer le volet Est du projet, dédié à la logistique, 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.

Ce projet permet de répondre à trois défis :

- développer une chaîne logistique durable pour transporter, par les modes alternatifs à la route, les matériaux extraits de la carrière sur les chantiers du Grand Paris et rapporter vers la carrière des remblais;
- aménager la plaine d'Achères de manière qualitative et végétalisée, en prenant en compte ses contraintes (notamment son caractère inondable et les sous-sols pollués) ;
- 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 fluviale. 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, puisque cette filière utilise historiquement la voie d'eau, 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 nouvelle génération, définit de la façon suivante :

- 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, avec une logique de cofinancement potentiel. Les études menées actuellement sont cofinancées par la région Ile-de-France et l'Union Européenne. La réalisation du port est prévue parallèlement à l'exploitation de la carrière, qui se termine en 2040. 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.

#### **Focus sur l'intermodalité :**

Mme Pascale BLATNIK, directrice adjointe du projet Port Seine-Métropole Ouest, définit l'intermodalité comme la capacité à utiliser différents modes de transport (routier, ferroviaire et fluvial) de manière complémentaire dans une chaîne logistique. Le transport fluvial émet deux fois moins de gaz à effet de serre que la route. Quelques données pour qualifier le transport fluvial :

- un convoi fluvial permet de massifier le transport et transporte l'équivalent de 125 wagons et 250 camions ;
- 60% du transport fluvial en Ile-de-France est lié au BTP ;
- sur 223 millions de tonnes transportées en Ile-de-France, la part de la route représente 88%, celle du fluvial 6% et le ferroviaire représente 4,5%.

Dans la plaine d'Achères, les infrastructures de transport se caractérisent par un réseau routier important mais congestionné et par une bonne desserte ferroviaire et fluviale qui bénéficie de capacités disponibles.

Mme BLATNIK présente ensuite le fonctionnement de PSMO en phase d'exploitation. Le modèle est celui de l'économie circulaire, avec une exportation des matériaux issus du port (granulats de la carrière, éléments préfabriqués sur site) et une importation des remblais issus des chantiers du Grand Paris acheminés par bateau.

Port Seine Métropole Ouest permettrait la suppression de 65 camions par jour aux conditions actuelles d'exploitation de la carrière Ouest, où 17 millions de tonnes sont à extraire. La part du

transport fluvial passerait alors de 17 à 40% ce qui représente un volume de 500 000 tonnes transportées annuellement, soit l'équivalent de 25 000 camions. Le ferroviaire maintiendrait sa part (deux trains par mois), avec un potentiel de développement en cas de nouvelles activités sur le site.

Dans l'hypothèse d'exploitation de la carrière Est, qui représente un potentiel supplémentaire de 24 millions de tonnes, le projet permettrait alors de supprimer 450 camions par jour et la part du transport fluvial passerait à 63%, soit quatre bateaux par jour et 2 millions de tonnes transportées chaque année.

Après l'exploitation de la carrière (horizon 2040), la part du mode ferroviaire augmenterait grâce à l'acheminement de granulats en provenance d'autres régions, passant à un ou deux trains par jour.

Le maître d'ouvrage souligne que le projet permettrait donc un fort report modal, tout en étant indépendant des projets d'infrastructures notamment routiers et ferrés et en favorisant la création d'activités.

**Intervention de Mme Lydia MYKOLENKO, chargée des études Transport de marchandises et logistique à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France :**

Les granulats naturels alluvionnaires représentent la meilleure qualité de granulats. Ils sont utilisés à ce titre pour la construction de logements. Les principaux sites d'extraction en Ile-de-France sont : La Bassée en Seine-et-Marne (64%), la Seine Aval dans les Yvelines (21%), la Marne (15%).

La production régionale s'élève à 14 millions de tonnes pour une consommation de 38 millions de tonnes, à laquelle il faudra ajouter un besoin supplémentaire de 5 millions de tonnes lié aux chantiers du Grand Paris. Ce différentiel provoque des tensions sur la demande de granulats et une dépendance de l'Ile-de-France à ses régions voisines.

Les flux de granulats sont importants et le transport fluvial concentre 50 à 60% de ces flux. Les carrières étant de plus en plus éloignées des chantiers, il faut inventer un nouveau schéma logistique en renforçant davantage la part du fluvial et du ferroviaire. L'objectif est de passer à un modèle bimodal à court terme (fleuve-route) et trimodal à long terme (fer-fleuve-route).

Dans ce cadre, PSMO jouerait un triple rôle : plateforme trimodale importante de transbordement, située au cœur d'un réseau de ports fluviaux et pouvant accueillir des remblais.

**21h06 – Le débat avec le public (première partie)**

Mme Anne-Marie CHARVET ouvre la première partie du débat avec la salle. Pendant plus d'une heure, les échanges vont majoritairement concerner les transports et l'intermodalité.

**Le thème des transports et de l'intermodalité :**

- « *Le trafic de poids lourds a augmenté avec l'exploitation de la carrière. Quel trafic supplémentaire sera créé par les personnes venant travailler sur site ?* », M. Jean-Paul RISSEN, association ARDIES 78
- « *Les trains se connecteront sur la voie du RER A pour desservir le port, est-ce une source de difficultés pour Réseau Ferré de France ?* », Mme Claudine JASSON, habitante de Courdimanche et usagère du RER A
- « *La gare d'Achères-Grand Cormier est-elle compatible avec la circulation des trains attendue en 2040, alors que seront en exploitation Eole et la Ligne Nouvelle Paris Normandie ?* », M. Maurice SOLIGNAC, maire-adjoint de Saint-Germain-en-Laye et conseiller général
- « *Après l'exploitation de la carrière, le port deviendrait un hub réceptionnant des granulats qui arriveront par train pour les acheminer ensuite vers les chantiers du Grand Paris. Pouvez-vous garantir la création de ce hub alors que d'autres hubs existent déjà ailleurs ? Est-ce un scénario crédible ?* », M. Gilbert AUDURIER, maire-adjoint de Saint-Germain-en-Laye

M. Étienne DEREU indique que le projet permettrait un important report modal et engendrerait une diminution du nombre de camions sur les routes locales estimée à 65 camions par jour. Ce chiffre tient compte de tous les trafics locaux, y compris de ceux générés par les activités créées sur le port. Ceci explique que le projet ne justifie pas la création de nouvelles infrastructures routières.

Concernant l'aspect ferroviaire, M. Jean FAUSSURIER, directeur régional Ile-de-France de Réseau Ferré de France indique qu'il n'y a pas de difficultés attendues d'ici 2040 car les prévisions portent sur deux trains par mois générés par l'activité du port, ce qui est tout à fait compatible avec les capacités existantes sur l'infrastructure ferrée et en gare d'Achères Grand Cormier. Marc REIMBOLD ajoute qu'après 2040, date de la fin de l'exploitation de la carrière, le flux ferroviaire pourrait augmenter car des granulats en provenance des carrières du Nord pourraient être acheminés par train sur le site du port, à raison de deux trains par jour (un le matin et un l'après-midi), afin de répondre aux besoins en granulats de la région.

#### **L'insertion hydraulique du projet :**

- « *Quel serait le rôle de Ports de Paris en cas de crue et comment la darse est-elle intégrée dans le Plan global d'aménagement de la plaine d'Achères ?* », M. Antoine MILLE, président de l'association Non au Pont d'Achères

M. Étienne DEREU indique que le Plan global d'aménagement a besoin d'une infrastructure comme la darse (bassin intérieur du port) pour répondre aux besoins d'écoulement et de stockage d'eau en cas de crue, et pour garantir des compensations hydrauliques. Il précise que PSMO respecte également le SDAGE (Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux) et le PPRI (Plan de prévention du risque inondation).

#### **L'insertion urbaine du projet :**

- « *Comment relier le port à Andrésy-Rive droite ?* », M. Bernard CHAMPAGNE, association Construisons ensemble un Andrésy solidaire

M. Marc REIMBOLD, directeur du projet PSMO, répond qu'il s'agit d'un sujet à réfléchir. Il propose d'y travailler lors de l'atelier sur le thème de l'insertion urbaine du projet à Andrésy le 18 novembre.

## **22h10 – Les présentations pour la seconde phase de la réunion publique**

### **Intervention de M. Marc PAPINUTTI, directeur général de Voies navigables de France :**

VNF exploite, entretient, modernise et développe le réseau fluvial français. Ce réseau présente plusieurs avantages dans le bassin parisien : c'est un axe non saturé pour traverser ou desservir Paris et l'Île-de-France.

Il indique que le transport fluvial est un mode fiable, compétitif et souligne que, en période difficile pour les trafics, le transport fluvial reste stable voire en croissance.

M. PAPINUTTI ajoute que PSMO serait situé dans un territoire stratégique, avec un triple accès au port du Havre, au bassin de l'Île-de-France et une connexion aux 20 000 km du réseau nord-européen qu'apportera le Canal Seine Nord Europe.

Les projets de VNF visent à structurer le réseau fluvial avec des interfaces comme le projet PSMO pour que ce réseau soit plus utilisé. Il note à ce titre que les deux écluses d'Andrésy peuvent absorber un trafic deux à trois fois supérieur sans difficulté.

Il conclut son propos en indiquant que le projet PSMO est pour VNF un site idéal qui permet un aménagement global de l'Île-de-France, ainsi qu'un rattachement au corridor européen de fret dans de bonnes conditions de report modal.

### **Intervention de M. Jean FAUSSURIER, directeur régional Ile-de-France de Réseau Ferré de France :**

M. FAUSSURIER indique que le trafic fret associé au projet PSMO est léger. Il ne présenterait donc pas de difficulté à s'insérer dans le trafic ferroviaire global du secteur. La gare d'Achères-Grand Cormier située à proximité pourrait constituer une zone d'attente pour les convois ferroviaires.

Sur le fret, le directeur régional rappelle la complémentarité existante entre le ferroviaire et le fluvial. Il indique que le chantier Eole pourrait voir 70% de ses déblais évacués par voie fluviale, qui serait plus efficace que le mode ferroviaire. Concernant les chantiers du Grand Paris, M. FAUSSURIER note également la difficulté d'évacuer les déblais par le rail.

Quatre projets voyageurs existent sur le territoire de PSMO :

- Eole qui permettrait de désaturer le RER dans le secteur La Défense/Gare du Nord et d'améliorer la desserte du Mantois ;
- Ligne nouvelle Paris Normandie qui apporterait une augmentation de capacité sur ce territoire, mais dont le positionnement des gares n'est à ce jour pas encore défini ;

- RER A avec des travaux pour améliorer le trafic et la régularité ;
- Tangentielle Ouest (TGO) avec une mise en service en 2018/2019 de la section St Cyr-St Germain et une enquête publique terminée pour la section St Germain-Achères.

## **22h24 – Le débat avec le public (seconde partie)**

Mme Anne-Marie CHARVET redonne la parole au public. Dans cette seconde partie, plusieurs interventions concernent à nouveau l'intermodalité, mais aussi les questions environnementales et le développement économique.

### **Le thème des transports et de l'intermodalité :**

- *« Nous sommes favorables à PSMO car il apporte du développement économique et du report modal. Mais le débat est en partie tronqué car la carrière est déjà en exploitation. Le territoire connaît donc déjà des poids lourds en plus. Attention à bien intégrer cette hausse préalable du trafic poids lourds avant d'indiquer que celui-ci baisserait grâce au projet »,* M. Jean-Claude ROUDE, porte-parole du Comité PROFILE
- *« Le maître d'ouvrage présente un gain quotidien de 65 camions. Quel est le trafic quotidien de poids lourds dans le territoire et quel serait l'impact du Pont d'Achères ? »,* M. Claude BOITEAU, association COPRA 184
- *« La TGO sera-t-elle utilisée pour le fret ferroviaire et la nuit ? »,* M. Stéphane MADRANGE, habitant de Saint-Germain-en-Laye
- *« Quel est l'impact du Canal Seine Nord Europe sur PSMO ? »,* M. Nicolas DIDON, habitant de Saint-Germain-en-Laye
- *« En cas de crue, y aura-t-il report modal ou arrêt temporaire de l'activité »,* M. Pierre JAUMET, Ateliers du développement et de la démocratie

Mme Pascale BLATNIK indique que le pont départemental d'Achères est pris en compte dans les études de trafic qui montrent une diminution de 65 camions par jour, sur une base quotidienne de 215 camions. Le trafic passerait donc avec le projet à 150 camions par jour à l'horizon 2025.

Concernant l'impact de la carrière sur le trafic de poids lourds, M. Marc REIMBOLD confirme que celle-ci est déjà en exploitation et continuerait d'être exploitée sans PSMO. Il indique qu'il n'y a pas de fret prévu sur la TGO et que le trafic ferroviaire sera effectué en journée. Par ailleurs, M. REIMBOLD explique que les perturbations pour crues représentent environ 100 jours par siècle sur la Seine aval. L'impact n'est donc pas significatif sur l'activité.

M. Étienne DEREU rappelle que PSMO est viable sans le projet de Canal Seine Nord Europe, mais que ce dernier constituerait un atout supplémentaire pour le développement économique du port.

### **Les questions environnementales soulevées par le projet :**



- « *Prévoyez-vous de mener des fouilles archéologiques et de réaliser un merlon haut pour faire un écran visuel et sonore ?* », M. Pierre-Émile RENARD, délégué des associations Yvelines Environnement et Amis de la Forêt
- « *Les camions génèrent des impacts sanitaires. Sont-ils évalués ?* », M. Pierre ESTLIMBAUM, habitant de Chambourcy

M. DEREU répond que les fouilles archéologiques sont prévues. Elles font l'objet de procédures réglementaires et sont menées par l'INRAP. Il ajoute que Ports de Paris travaille sur l'aménagement paysager du site, et prévoit des mesures de protection contre le bruit. Il s'agira probablement plus de mesures de protection à la source par confinement que de merlons, car la zone est inondable. Par ailleurs, concernant l'aspect sanitaire, il souligne l'impact positif du projet qui entraînerait une baisse du trafic poids lourds, véhicules qui rejettent le plus de particules dans l'atmosphère.

#### **Le thème des activités économiques prévues et l'emploi :**

La réunion se conclut sur une déclaration de M. Jean BOUZID, président du syndicat yvelinois des travaux publics, favorable au projet Port Seine-Métropole Ouest. Pour le syndicat, le projet permettra de créer de la valeur et des emplois, tout en améliorant le paysage de la plaine d'Achères. Il y voit une opportunité de créer des activités dans les Yvelines en lien avec les chantiers du Grand Paris, tout en évitant d'accroître le trafic poids lourds pour transporter les déblais de ces chantiers.

#### **23h01 – Clôture de la réunion publique**