



Commission nationale
du **débat public**

**Vous donner la parole
et la faire entendre.**

PSMO – Port Seine-Métropole Ouest

VERBATIM DE LA RÉUNION DE CLOTURE

Andrésy, Espace Julien Green, le 2 décembre 2014 (20h05-22h35)

(188 auditeurs)

En tribune

Commission particulière du débat public :

- Michel GAILLARD, président
- Anne-Marie CHARVET, membre
- Bruno de TRÉMIOLLES, membre
- Lucie DEMONDION, membre
- Jacques ROUDIER, membre

Maîtrise d'ouvrage :

- Alexis ROUQUE, Directeur général de Ports de Paris
- Etienne DEREU, Directeur de l'Aménagement de Ports de Paris
- Marc REIMBOLD, Directeur du projet Port Seine-Métropole Ouest

Intervenants :

- Arnaud BAZIN, Président du Conseil général du Val-d'Oise

Michel GAILLARD, Président de la Commission particulière du débat public :

Bonsoir à tous, si vous le voulez bien, nous allons débiter cette rencontre. Pour rester dans la tradition, je passe tout de suite la parole à M. le Maire pour son mot d'accueil.

Hugues RIBAUT, Maire d'Andrésy :

Merci M. le Président. M. le Député, Mesdames et Messieurs les Conseillers régionaux et généraux, Mesdames et Messieurs les élus municipaux et intercommunaux, M. le Président, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission particulière du débat public, M. le Directeur général, Mesdames et Messieurs les responsables de Ports de Paris, Messieurs les responsables des Voies navigables de France, Mesdames et Messieurs les architectes urbanistes, paysagistes et étudiants associés, Mesdames et Messieurs les Présidents et membres des associations, Mesdames et Messieurs les habitants des villes voisines, chères Andrésiennes, chers Andrésiens, bonsoir et bienvenue à toutes et à tous.

Merci à la Commission particulière du débat public d'avoir choisi Andrésy pour cette soirée de clôture du débat public sur le sujet du Port Seine-Métropole Ouest. Permettez au Maire d'Andrésy que je suis d'y voir une forme de reconnaissance du fait que sa commune est la plus impactée par ce projet portuaire, même si je ne minimise pas du tout l'importance et l'impact de ce projet pour tout le territoire de la Confluence Seine et Oise, et notamment pour notre ville amie d'Achères.

A propos de ce territoire, et lors de cette soirée de clôture, je crois pouvoir me faire le porte-parole de ses élus pour vous remercier, M. le Président de la Commission particulière du débat public ainsi que les membres de la Commission, et tous ceux qui vous ont accompagné pour l'organisation, l'animation et la tenue des réunions publiques et ateliers de travail.

Je voudrais aussi remercier Ports de Paris, son directeur général, son équipe ainsi que celles et ceux qui ont nourri ce débat et qui lui ont apporté des réponses claires, précises et très professionnelles. De tels éloges appellent toutefois une suite, toute aussi professionnelle et non moins essentielle, il s'agit de l'écoute et de la prise en compte des différentes remarques et propositions des acteurs de ce débat public, et ils sont nombreux à s'être exprimés : les habitants de nos villes, des associations, des professionnels, maître d'œuvre, des entreprises, des organismes divers et des élus territoriaux. Ces remarques et propositions vont être résumées et soulignées par la Commission particulière sur la base des débats en réunions, des contributions diverses et des cahiers d'acteurs, à propos desquels j'observe pour ma part plusieurs réelles convergences de points de vue.

Tout d'abord, une réelle convergence sur l'intérêt général du projet Port Seine-Métropole Ouest en termes de développement économique et de création d'emplois, mais aussi un refus quasi unanime de considérer Port Seine-Métropole Ouest comme la première étape d'un futur grand port qui nécessiterait des engagements forts de l'État sur de grandes infrastructures de transport, et surtout un nouveau débat public sur sa justification, ses avantages et son intégration dans notre territoire.

Une seconde réelle convergence porte sur la nécessité de ce projet portuaire, comme maillon essentiel de la chaîne d'approvisionnement en granulats pour la filière du BTP dans le cadre des chantiers du Grand Paris.

Une troisième convergence de vue évidente est le développement d'un mode de transport plus respectueux dans l'environnement : le transport fluvial, notamment sur l'axe Seine.

Une quatrième convergence, que je qualifierai même d'impérieuse nécessité sur une parfaite intégration de Port Seine-Métropole Ouest dans son environnement paysager, urbain et social ; intégration si bien résumée par la formule « Ville port » ou « port dans la Ville » ou

« port ouvert sur la Ville » largement utilisée par Ports de Paris, et d'ailleurs Maître d'ouvrage. C'est une formule largement mise en avant, ce qui doit nous rassurer, mais les actes valent mieux que les paroles, mais quels actes ? Cela mérite précisions et engagements de Ports de Paris et des acteurs concernés, engagements à réaliser les aménagements du port mais aussi autour du port, engagements à réaliser ces aménagements autour du port au plus vite afin que les habitants des communes concernées s'approprient progressivement le port dès le début de sa construction. Pour cela, les habitants devront pouvoir se promener sur les berges aménagées de l'île du Bac de Conflans et d'Andrésey, mais aussi de l'île Peygrand, que ce soit en venant d'Achères par la route du barrage aujourd'hui existante et qui doit être, elle aussi, aménagée dès le début comme le sera la future voie royale à deux fois deux voies et circulation douce, ou en venant d'Andrésey centre en créant donc un lien direct entre Andrésey rive droite et Andrésey rive gauche, et Achères par un passage vélo/piéton le long du barrage d'Andrésey, ce qui veut dire évidemment que VNF doit être associée et impliquée dans la conception et la réalisation de ce passage.

Engagements encore à créer un centre de vie, de loisirs, d'accueil du public et de tourisme en bords de Seine au niveau du barrage, véritable zone de convergence des circulations aménagées le long du fleuve, de la zone de détente au bord de la future darse du port et dans la continuité de la future plaine de loisirs d'Achères qui drainera de nombreux visiteurs vers le port.

Cinquième et dernière convergence enfin, l'obligation morale et matérielle de prendre en compte et de respecter les habitants avant, pendant et après la réalisation du Port Seine-Métropole Ouest.

Avant : bien entendu prendre en compte nos demandes, celles des élus et des habitants de ce territoire, et je pense aussi et surtout aux habitants du quai de l'île du Bac, dont le départ s'il est nécessaire doit être négocié pour aboutir à une solution acceptable sur le plan financier mais aussi sur le plan humain.

Pendant : la prise en compte de l'environnement immédiat des habitants du quai de l'île Peygrand qui doit être requalifié et la prise en compte de l'ensemble plus large de tous nos habitants de la rive gauche et de la rive droite en termes de protection contre les nuisances sonores, les nuisances atmosphériques et les nuisances visuelles. Vos engagements à ce niveau méritent d'être précisés.

Enfin, pendant et après, en associant les habitants, les élus et les associations locales à une gouvernance locale ouverte comme d'ailleurs vous en avez parlé.

Je veux conclure en vous disant que ce débat public a montré de nombreuses convergences de vue sur la nécessité de la réalisation de ce port, à condition de sa parfaite intégration environnementale, urbaine et sociale.

Cela signifie que Ports de Paris, Maître d'ouvrage, doit tenir compte des conclusions de ce débat public pour prendre en compte et satisfaire les demandes parfaitement objectives et justifiées qui ont émané des différents acteurs concernés, notamment des villes directement impactées par ce projet portuaire.

Si Ports de Paris décide la réalisation de Port Seine-Métropole Ouest, cela signifie qu'il aura décidé de construire le port et l'environnement du port, conformément aux demandes légitimes qui ont été exprimées par les différents acteurs avec toutes ces convergences.

Cela signifie qu'il aura décidé de poursuivre une vraie concertation avec les acteurs locaux, acteurs institutionnels, acteurs associatifs, acteurs économiques comme Voies Navigables de France par exemple. Ainsi, Port Seine-Métropole Ouest, à mon sens, existera et sera pleinement intégré et accepté dans ce territoire de la Confluence Seine et Oise, à condition que Ports de Paris contribue à réaliser et à valoriser le port et son environnement, et pas seulement à réaliser et valoriser le port lui-même.

Je suis convaincu que Ports de Paris a très bien entendu ce message.

Merci de votre attention.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD :

Merci bien M. le Maire. Quelques mots sur le déroulé de la rencontre. Dans un instant, je passerai la parole à M. Arnaud BAZIN, Président du Conseil général du Val-d'Oise. Je vous prie de bien vouloir excuser M. TAUTOU, que nous avons également invité, en tant que Président d'une collectivité territoriale très concernée également mais qui ne pouvait pas être parmi nous ce soir. J'en profite aussi, puisque je suis dans les noms, pour saluer la présence de M. DALAISE, Président du Conseil d'administration de Ports de Paris, présent ce soir à cette réunion.

Après l'intervention de M. BAZIN, je reviendrai sur l'organisation et le déroulement de ce débat. Je vous dirai ce qu'il en est sur le bilan formel que l'on tire de cette concertation, de ce débat public. Ensuite, je passerai la parole à Ports de Paris qui nous fera part des premiers enseignements qu'il tire de ce débat public. On ouvrira à ce moment-là une phase d'échanges avec la salle et Ports de Paris. Dans mon esprit, cette phase d'échanges est plus des expressions d'avis que de nouveaux questionnements, et revenir à nouveau sur des questions déjà posées et traitées. Je n'interdis aucune question, je veux dire simplement que cette réunion de clôture est plutôt tournée vers l'expression d'avis que sur des questions adressées à Ports de Paris. Encore une fois, s'il y a des questions qui demeurent, alors il faut les poser à cette dernière réunion.

Puis, je reprendrai la parole pour vous dire ce que la Commission a entendu, ce qu'elle retient de ce débat public qui figurera évidemment dans notre compte rendu. Voilà ce que je voulais dire et je passe tout de suite la parole à M. BAZIN, Président du Conseil général du Val-d'Oise.

M. Arnaud BAZIN, Président du Conseil général du Val-d'Oise :

M. le Président, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission, Mesdames et Messieurs les élus, mes chers collègues, Mesdames et Messieurs, je tiens d'abord à vous remercier chaleureusement, M. le Président GAILLARD et également tous les membres de la Commission nationale du débat public et de cette Commission particulière plus spécifiquement pour le Port Seine-Métropole Ouest, vous me permettez de m'exprimer à l'occasion de cette séance de clôture.

Je sais que ces semaines d'échanges ont été riches et constructives, elles auront permis de faire progresser ce projet majeur pour la vallée de la Seine et l'ensemble des territoires qui prospèrent. Comment ne pas vous dire mon profond enthousiasme, quand ce projet absolument majeur pour le développement des territoires de la Confluence, qui concerne tout autant le département du Val-d'Oise que celui des Yvelines, se dessine tout au long de ces débats.

Oui, le projet de Port Seine-Métropole Ouest est bien décisif pour le développement du territoire stratégique du Grand Paris qu'est la Confluence. Je crois d'ailleurs que ma présence ce soir en tant que Président du Conseil général du Val-d'Oise illustre l'envergure de ces effets économiques sur les territoires. Plusieurs chiffres ont été annoncés autour du nombre d'emplois portés par ce projet, je ne me risquerai bien sûr pas à renchérir, je formulerai simplement le vœu que les bénéfices pour les territoires des vallées de la Seine et de l'Oise soient maximums.

Historiquement, la construction de ports s'est toujours avérée vertueuse, et je pense à la construction des grands ports maritimes en Europe, tels que Gênes, Rotterdam ou plus modestement les grands ports fluviaux de Duisbourg ou de Bâle. C'est à partir des ports que s'est déployée une activité économique florissante, à tel point que des historiens bien

connus voient dans la construction et l'activité de ces infrastructures un des fondements de la dynamique du capitalisme. Aujourd'hui, l'ouverture vers Le Havre et la dynamique d'Haropa s'avèrent essentielles pour notre territoire et son développement.

Alors pourquoi remonter aux Calendes grecques quand l'objet de notre réunion est le Port Seine-Métropole Ouest, qui est bel et bien un projet d'avenir ? C'est pour rappeler que ce projet est historique pour les territoires des Yvelines et du Val-d'Oise, et bien au-delà. J'ai déjà eu l'occasion de détailler dans une contribution conjointe avec mon homologue, le Président BÉDIER l'ensemble de nos attentes : atout pour l'emploi local, le respect de l'environnement, le développement de la navigation fluviale pour le transport des marchandises, mais aussi dans une autre perspective touristique la création de synergie avec le grand bassin parisien. Autant d'opportunités que nous ne devons pas renoncer à saisir.

A mon sens, il y a trois enjeux qui doivent être considérés pour faire du Port Seine-Métropole une réussite pour tous.

Tout d'abord, il faut évidemment le penser comme une plate-forme multimodale. Le Port Seine-Métropole, en plus d'être un vecteur de dynamisme majeur pour le territoire de la Confluence, sera une opportunité supplémentaire aux côtés de la plate-forme multimodale de Bruyères-sur-Oise, sise donc dans le département du Val-d'Oise, de tirer pour le département du Val-d'Oise les plus grands bénéfices du canal Seine Nord qui devrait d'ailleurs franchir une étape importante au début de l'année prochaine et de l'ouverture vers le Nord de l'Europe.

Ensuite, il faut faire en sorte que ce projet ne soit pas qu'un port, mais aussi une centralité pour la Confluence, une centralité d'une grande qualité urbaine attractive pour l'ensemble de la population tant des Yvelines que du Val-d'Oise, et s'intégrer parfaitement dans le site exceptionnel que constitue la vallée de la Seine.

Enfin, il faut aussi l'ancrer harmonieusement dans le paysage de l'Ouest parisien en créant des continuités avec les forêts de Saint-Germain et la future forêt de Pierrelaye, projet emblématique pour le département du Val-d'Oise. Il faut donc saisir l'opportunité de ce projet pour renforcer la visibilité du pôle métropolitain de la confluence dans le grand ouest parisien et par les aménagements des espaces publics en faire une véritable couture urbaine entre les deux rives de la Seine.

L'architecture des territoires change, en particulier en Ile-de-France qui voit notamment, et je m'en réjouis, se dessiner une nouvelle carte intercommunale avec des intercommunalités plus proches des bassins de vie et des territoires de projets que des frontières administratives. Des projets comme celui qui nous rassemble ce soir sont précieux pour nos territoires. Il doit cependant être accompagné par d'autres investissements de niveau national tels que la tangentielle ouest ou la ligne nouvelle Paris-Normandie. Il contribue à sortir de logiques centralisatrices qui enferment certains espaces de grande couronne dans une fonction de territoire servant, logiques d'ailleurs contreproductives qui ont généré des inégalités fortes entre les territoires et abouti en outre à une congestion sans précédent de l'Ile-de-France. Le Port Seine-Métropole doit renforcer le développement des filières économiques, contribuer à inverser la spirale de désindustrialisation de la vallée de la Seine, apporter plus de compétitivité à nos entreprises.

Vous l'aurez donc compris, le département du Val-d'Oise appelle de ses vœux la réalisation d'un projet ambitieux pour la vallée de la Seine, de l'Oise, pour l'Ouest du Grand Paris et pour le Grand Paris.

Merci de votre attention.

(Applaudissements.)

LE DÉBAT PUBLIC

La préparation et l'organisation du débat

Michel GAILLARD :

Très rapidement, je voudrais revenir sur la phase préparatoire et le déroulement de ce débat public. Pourquoi parler de la phase préparatoire ? Sachez que dans un débat public, la phase préparatoire a beaucoup d'importance. C'est le moment où la Commission prend connaissance du dossier, comprend les enjeux, comprend les attentes et va organiser le débat en fonction justement de ce qu'elle a entendu et compris. Donc, cette préparation est focalisée évidemment sur les trois enjeux forts d'un débat public. Le premier enjeu est de veiller à ce que le public soit bien informé sur le projet que l'on soumet au débat, faire en sorte que ce même public puisse participer, donner son avis, s'exprimer (c'est quand même un point important) et aborder tous les aspects, tous les impacts du projet, afin que ressortent de ce débat public des enseignements utiles pour le Maître d'ouvrage. C'est l'objectif que l'on poursuit.

Dans cet esprit, nous avons donc procédé à un certain nombre de rencontres préalables dans la préparation de ce débat. Nous avons rencontré des élus, des associations, des acteurs économiques, donc un grand nombre de rendez-vous qui nous ont permis d'aboutir à une organisation et le déroulement de ce débat public.

Il y a eu également de mobiliser des outils d'information : la presse, notre site Internet... Je voudrais souligner d'ailleurs au passage l'appui que représente chaque fois dans ces débats publics la presse des collectivités locales, qu'il s'agisse des mairies, des conseils généraux mais également des institutions économiques, des associations pour divulguer et faire connaître ces débats publics.

A l'issue de toute cette phase de préparation, nous avons dégagé un certain nombre de thématiques, et nous verrons dans les résultats des questions, des avis et autres que le choix de ces thématiques, à savoir les transports, l'environnement, l'économie du projet et l'insertion de ce projet dans le tissu urbain étaient véritablement les quatre sujets importants dans ce dossier. C'est ce qui ressort de l'analyse de toutes les données chiffrées.

Un dispositif de 8 réunions publiques, que nous concluons ce soir, auquel on a rajouté et c'était l'innovation deux visites organisées du Port de Limay et des environs du site PSMO qui ont permis de mémoire à 45 personnes de participer à ces visites et donc de prendre la mesure de ce qu'est un port et son environnement.

Un atelier s'est déroulé à Andrésy, point sur lequel j'insiste, car c'est un atelier qui a été très apprécié et productif. Pour nous, c'est un enseignement pour les débats publics futurs et la façon de les organiser. Je pense que dans nos débats publics il faut probablement organiser davantage ce type d'échanges, même s'ils s'adressent à un nombre limité de personnes par définition, par construction c'est quand même très productif et cela intéresse beaucoup les participants.

Dernière observation, nous avons associé les étudiants de Cergy-Pontoise à ce débat. On nous reproche souvent (et nous nous reprochons nous-mêmes souvent) de ne pas voir assez de jeunes dans ces débats publics. Nous avons donc pensé qu'associer des étudiants qui sont dans un Master logistique transport environnement, donc cadrant bien avec le sujet du projet, était une chose intéressante. Je sais qu'ils nous ont accompagnés, qu'ils nous feront un compte-rendu sur ce qu'ils pensent du débat public qui a eu lieu et de la façon dont ils perçoivent le dossier soumis à débat. Tout ceci sera repris évidemment dans le compte rendu.

Déroulement du débat

Trois remarques, un dossier du Maître d'ouvrage qui a été approuvé par la Commission nationale bien sûr, qui nous est apparu assez clair et je pense qu'il a apporté l'ensemble des informations utiles sur le projet.

Un dossier de débat public doit avoir une vertu : être accessible à tout le monde. Il ne s'agit pas de faire un pavé de 500 pages, il faut en dire le maximum dans le moins d'espace possible. Donc, un dossier du débat public qui, me semble-t-il, a permis de découvrir le projet, de bien se renseigner.

Un comportement du Maître d'ouvrage, dont je voudrais souligner (et ce n'est pas toujours le cas) la transparence, et que l'on peut qualifier de très positif, qui a apporté des réponses claires, précises et complètes à toutes les questions qui lui étaient posées, des réponses qui ont été enrichies au fil du débat, évidemment dans la limite des responsabilités qui sont les siennes (il y a eu parfois des questions qui ne relevaient pas de sa responsabilité) et dans les limites également de l'avancement des études sur ce projet, qui n'en est pas aux études de réalisation et de finalisation.

Je voudrais aussi souligner les échanges de qualité qu'il y a eus au cours de toutes ces réunions. Les interventions du public, me semble-t-il, étaient claires et fortes dans un climat que l'on peut qualifier de plutôt serein. La sérénité n'empêche pas d'avoir une expression forte, mais le climat était serein. Je trouve, et vous me direz si vous partagez ce sentiment, qu'au fil des réunions cette sérénité a gagné en intensité.

Tout cela encore une fois, grâce certainement à un climat de confiance qui s'est établi progressivement entre la tribune et la salle. On peut toujours évidemment émettre quelques interrogations sur ce type de propos, mais en tout cas c'est ainsi que notre commission l'a ressenti.

Participation au débat

Encore une fois, ce débat a été très suivi. 1150 personnes y ont participé, vous noterez qu'au fur et à mesure des réunions, le nombre s'est un peu atténué, les deux premières ont été très fréquentées, les suivantes un peu moins. On peut noter qu'il y a eu sur le site Internet beaucoup de questions, d'avis ou de commentaires. Encore une fois, la contribution du public est très riche et évidemment nourrira le compte rendu que nous serons amenés à faire.

Les thèmes des questions

Les thématiques que l'on avait choisies sont plutôt pertinentes puisque cela représente 75 % des thèmes évoqués dans les questions posées sur le site.

Il y a eu des questions sur le débat public. J'ai eu l'occasion de le rappeler, je pense que la différence entre débat public et enquête publique continue parfois à soulever des interrogations. En un mot, le débat public est très en amont, il se situe dans une phase du projet, où celui-ci est amendable et en profondeur alors que l'enquête publique porte à la veille de la DUP sur un projet ficelé, sur lequel le public est appelé à se prononcer. Il peut y avoir quelques aménagements marginaux, mais le dossier qui arrive à l'enquête publique est un dossier finalisé ; ce qui n'est pas le cas du dossier soumis à débat public.

L'origine géographique des questions

Ce qui frappe évidemment, c'est le poids de Conflans dans ce spectre des questions posées et des avis. Conflans est l'une des trois communes très concernées par le projet avec Achères et Andrésy. Je pense quand même que la question de l'Est, sur laquelle on reviendra dans mes conclusions à la fin de la rencontre, a sûrement pesé dans la présence forte des habitants de Conflans sur le site.

Une observation, alors que le port s'appelle PSMO (et non Achères), il se trouve en bonne partie à Achères, un peu sur Andrésy. Il y a une participation d'Achères qui est relativement modeste : c'est une simple observation. Je ne fais pas dire plus que cela à ces chiffres.

Thèmes des avis

D'après les thèmes abordés dans les avis, on voit que le projet occupe quand même l'essentiel des avis qui se sont exprimés. La présentation du Maître d'ouvrage, l'avis sur le

débat : je ferai la même observation que précédemment. Les autres recouvrent notamment des avis qui portent justement sur l'Est, sur l'A104, ce qui ne porte pas sur le projet PSMO, mais on les retrouve dans les statistiques.

Origine géographique des avis

On retrouve la présence très forte de Conflans pour les mêmes raisons que celles indiquées précédemment.

Ce sont les chiffres de ce débat que vous retrouverez évidemment dans le compte rendu que l'on dressera de manière plus complète et encore plus précise.

Origine des points de vue

Les points de vue, ce sont les contributions, les cahiers d'acteurs, les avis exprimés sur le site qui émanent d'institutionnels. La répartition est assez équilibrée entre les collectivités, les établissements publics, les fédérations professionnelles, les associations qui ont un poids conséquent. Donc, une contribution de toute la sphère de la société, si l'on peut dire. Personne n'est absent de ce panorama des avis et contributions.

C'était ce que je voulais dire en quelques mots du déroulement de ce débat, dont encore une fois, je pense qu'il s'est bien déroulé, mais j'aurais l'occasion d'y revenir dans les mots de conclusion.

Je passe la parole à Ports de Paris qui, je crois, démarre par un film qui est le rappel du projet. Vous exprimerez ensuite les enseignements que vous en reprenez.

(Projection du film du projet PSMO réalisé par Ports de Paris).

Synthèse générale du débat

Alexis ROUQUE, Directeur général de Ports de Paris :

Bonsoir à tous. Je suis Alexis ROUQUE, Directeur général de Ports de Paris. Ports de Paris est le porteur de ce projet, le Maître d'ouvrage de ce projet. Le moment est venu pour nous de faire une synthèse de ce débat public, en tout cas une synthèse de ce que nous avons entendu au cours de ce débat public à la fois dans les réunions publiques, les visites et ce que nous avons vu sur Internet. Ce moment est vraiment particulier pour nous, Ports de Paris est un établissement à taille humaine, 200 salariés, nous n'avons jamais participé ni porté un débat public, c'est vraiment un moment spécifique pour nous. Nous avons essayé de nous inscrire complètement dans l'esprit de cet exercice qu'est le débat public, j'espère que tous ceux qui ont participé à ces réunions retiendront cette impression. Je sais que beaucoup nous ont été fidèles, nous avons vu certains à de nombreuses reprises au cours des réunions publiques, je les en remercie.

Pour vous présenter cette synthèse du débat par le Maître d'ouvrage, nous allons procéder en deux temps. Moi, en tant que Directeur général, je vais reprendre les enseignements un petit peu généraux, un petit peu transversaux que nous retenons de ce débat, ensuite, Étienne DEREU, le directeur de l'aménagement, reviendra sur les sujets plus thématiques, sur les thématiques identifiées par la CPDP, sur les enseignements et sur la façon dont nous intégrerons le résultat de ce débat dans notre réflexion.

Dans un premier temps, quels sont les enseignements généraux que nous pouvons en retirer ? En tant que Directeur général, j'avais beaucoup poussé pour que nous fassions ce débat même si nous n'avons pas l'obligation juridique de le faire. Nous aurions pu porter ce projet sans faire de débat public mais nous avons choisi de saisir la CNDP ce qui dans mon esprit renvoyait à deux objectifs. Le premier objectif était d'apprendre à nous connaître c'est-à-dire que Ports de Paris puisse expliquer ce qu'il est, comment il travaille et inversement que nous puissions entendre ce que le territoire avait à dire sur notre projet. Le deuxième objectif était de porter notre projet devant tous ceux qui pouvaient le contre-expertiser, qui pouvaient en avoir une lecture différente. Nous l'avons bâti de la manière la plus approfondie

possible mais en même temps, nous avons besoin de le confronter à votre lecture, à vos attentes, à vos craintes, à vos appréhensions pour pouvoir les y intégrer et présenter à notre conseil d'administration le projet le plus adapté aux besoins du territoire. J'ai coutume de dire qu'un port doit être une solution avant d'être un problème, mais pour être une solution, il faut connaître les enjeux, les défis d'un territoire et c'était aussi cela l'objet de notre débat.

Sur le chapitre apprendre à se connaître, de notre point de vue, je pense que le débat est un succès, nous avons eu l'occasion d'expliquer ce que nous sommes, la façon dont nous travaillons, les particularités de Ports de Paris, aménageur et exploitant d'espaces portuaires et en particulier, point important, nous aménageons les territoires mais nous restons sur ces territoires parce que nous gérons du domaine public et nous le gérons dans la durée. Nous sommes face à vous ce soir, mais si le conseil d'administration décide de faire le projet, nous serons encore là dans 5 ans, dans 10 ans, dans 20 ans pour rendre des comptes sur la façon dont ce port sera exploité et fonctionnera. C'est vraiment une dimension importante, nous avons eu l'occasion de l'expliquer dans le débat public.

Inversement, à travers toutes les formes de prise de parole, nous avons entendu tout ce que le territoire avait à dire sur notre projet, nous nous réjouissons particulièrement de la tenue des ateliers, je remercie la CPDP d'avoir retenu cette formule qui s'est révélée particulièrement riche pour nous. Je pense qu'il faut la garder présente à l'esprit pour les étapes ultérieures de la concertation si nous allons de l'avant sur ce projet.

Nous avons également tissé des liens, y compris avec ceux qui ne sont pas d'accord soit avec le projet dans son ensemble, soit simplement sur certains aspects du projet. Il est très important d'avoir constitué ce réseau parce que si nous devons aller de l'avant, il faudra continuer dans la concertation, c'est l'un des engagements que nous avons pris dans le cadre de la certification ISO 14001, certification environnementale. Nous avons appris à nous connaître, à faire connaissance, et la création de ce réseau, les liens que nous avons tissés seront précieux pour la suite du projet.

Deuxième point, c'est tout ce que ce débat a fait émerger comme sujets, je parlais tout à l'heure de contre-analyse, de lecture critique, nous retenons une moisson d'idées à l'issue de ce débat, Étienne DEREU y reviendra.

Un besoin de développement portuaire sous conditions : nous avons entendu des personnes favorables au port, à faire de l'emploi, de la valeur ajoutée mais pas à n'importe quelles conditions. Il faut que ce soit dans le respect de l'environnement, dans le respect des riverains, de ce territoire, ce port doit habiter le territoire, il ne doit pas l'occuper, tout cela a été exprimé de manière très vive, nous l'avons entendu, nous y reviendrons.

Des demandes de garanties auxquelles nous sommes en mesure de répondre : pour certaines, c'est le cas.

Des points de vigilance que nous percevons : notre attention a été attirée sur des sujets de préoccupations, nous en tiendrons compte.

Des propositions qui enrichissent le projet : je retiens notamment la formule des ateliers où beaucoup de choses ont été dites.

Des positions très variées se sont exprimées, des personnes très opposées au port pour des questions de principe que l'on peut tout à fait comprendre, questions de choix de société, mais aussi des personnes très favorables qui nous incitaient même à faire plus, à aller plus vite mais globalement, personne ne nous a donné de blanc-seing, personne ne nous a dit c'est exactement ainsi qu'il faut le faire, tel que vous l'avez dessiné, tel que vous l'avez conçu. Beaucoup de choses ont été exprimées, nous allons en tenir compte en réinterrogeant notre projet.

Dans tout ce qui s'est exprimé, pour vous donner une idée sur la façon dont le projet va continuer à bouger, à s'adapter, je retiens deux points importants sur lesquels je souhaite insister, même s'il y en a d'autres. D'abord la temporalité du projet, vous nous avez dit votre

projet est bien mais vous nous proposez l'échéance 2035-2040, vous nous dites port de nouvelle génération mais pour l'instant nous voyons surtout port de prochaine génération, que nous dites-vous à nous, habitants de ce territoire, quels avantages pouvons-nous en tirer ? Notre attention a été attirée, M. le Maire d'Andrézy l'évoquait précédemment, sur la nécessité d'accélérer la réalisation du lien entre la ville et la Seine, la nécessité d'accélérer la réalisation du centre de vie exposé dans le projet. Ce sont des idées que nous partageons et sur lesquelles nous devons travailler, mais nous avons bien entendu ce message, faire en sorte que nous puissions donner à voir rapidement ce qu'est ce port et ne pas l'inscrire dans une durée trop longue.

Deuxième point qui a été évoqué de manière très vive dans ce débat et que nous avons entendu, c'est la situation des habitants, vous l'évoquiez aussi M. le Maire. Dans la réunion d'ouverture de ce débat, j'avais pris soin de bien préciser que nous avons parfaitement conscience du fait que ce territoire n'est pas vierge, ce n'est pas une page blanche, il y a des habitants dans des maisons, il y a des habitants dans des bateaux logements, j'avais fait état de notre préoccupation sur le sujet, nous avons commencé à nouer des contacts, nous allons continuer à le faire. Dans ce débat, nous avons compris toute l'intensité que ce sujet pouvait revêtir et ce sera une de nos priorités dans le traitement de l'avenir de ce dossier. Pour beaucoup de ceux qui sont dans la salle, le port est une question de cadre de vie, il change votre cadre de vie. Mais pour tous ceux qui l'habitent, ça ne change pas uniquement le cadre de vie, ça change un mode de vie, ça change un choix de vie, nous devons être à l'écoute de la situation des personnes concernées.

Je le dis solennellement ce soir, Ports de Paris sera au rendez-vous en accompagnant les personnes qui sont concernées, en accordant des indemnités justes et en essayant de faciliter le processus pour les aider à quitter ce territoire. Je vais être franc avec vous, je pense que ce n'est un service à rendre à personne que de maintenir les habitants sur un territoire portuaire. Une fois que j'ai dit ça, je n'ai dit que la moitié du sujet, derrière, il faut que nous soyons au rendez-vous et que nous accompagnions ces personnes. Je prends l'engagement personnel de les accompagner dans la durée.

Avant de céder la parole à Étienne DEREU sur les points plus thématiques, je voudrais bien préciser l'objet de notre prise de parole ce soir. Nous ne sommes pas en capacité de prendre des engagements ou d'annoncer des décisions sur tous les sujets qui ont été évoqués au cours de ce débat pour un certain nombre de raisons sur lesquelles je reviendrai. J'espère que vous ne serez pas déçus de cette prise de parole ou de cette prise de position. Nous ne pouvons pas prendre d'engagements parce que je suis devant vous le Directeur général, mais c'est l'instance de gouvernance, le conseil d'administration de Ports de Paris, qui décidera. Il sera éclairé par le bilan du débat, réalisé par la CPDP, par les enseignements que nous, services du Port, en retirons. C'est pour cela qu'il est important que Jean-François DALAISE, Président du conseil d'administration, soit parmi nous ce soir pour qu'il entende directement ce qui aura été exprimé sur ce projet.

Deuxième réserve qui fait que nous ne pouvons pas prendre d'engagements sur tous les sujets, nous pouvons en prendre sur certains sujets mais pas sur tous, certains sujets relèvent d'autres Maîtres d'ouvrage. Ma conviction est qu'il faut respecter les responsabilités de chacun et la répartition des compétences, la France étouffe du mélange des genres, du mélange des responsabilités, de la confusion, je pense qu'il faut bien laisser à chacun la responsabilité de ses projets. Ayant dit cela, je n'ai dit, là aussi, que la moitié de la vérité. Notre projet est celui qui est le plus avancé, le plus mûr sur ce territoire et il nous appartiendra d'être en quelque sorte les animateurs, les relais, les catalyseurs de tous les sujets qui sont à la périphérie de notre projet mais qui le concernent. Cela signifie regarder les liens entre le port et ce qu'il y a autour de lui, entre les parcs urbains qui sont prévus à Achères, les liens entre le port et la ville d'Andrézy, la question d'une continuité, d'une traversée a été évoquée, ce sont des sujets que nous devons davantage explorer. Tout cela devra se faire en partenariat, nous ne sommes pas les porteurs de ces projets, mais nous

serons là, nous pourrions participer à des études, les cofinancer si nécessaire, nous pourrions être les animateurs précisément parce que notre projet est le plus mûr.

Enfin dernier point, certains sujets méritent des approfondissements parce que, pour pouvoir vous présenter ce projet, nous avons fait un certain nombre d'études mais les études seules ne permettent pas d'aboutir à un projet ficelé. À titre d'exemple, nous avons été beaucoup interpellés sur la nécessité d'accélérer l'utilisation du ferroviaire, vous nous avez dit : « le ferroviaire c'est surtout après 2035-2040, faites les choses plus vite ». D'un autre côté, nous entendons des personnes nous dire : « attention, le fret pourra avoir un impact sur la vie quotidienne des riverains ». C'est donc à nous de réfléchir à cet équilibre, de regarder les leviers disponibles pour à la fois utiliser davantage le ferroviaire et en même temps faire en sorte qu'il ne soit pas un handicap supplémentaire pour ce territoire qui a déjà beaucoup souffert.

Pour résumer, nous ne pouvons pas prendre des engagements sur tout mais nous pouvons prendre des engagements, nous pouvons afficher des garanties sur un certain nombre de sujets, c'est le premier type de réponse que nous pouvons vous apporter. Le deuxième type de réponse, ce sont des solutions : nous avons des savoir-faire, nous faisons des ports depuis 40 ans, nous les exploitons depuis 40 ans, nous savons faire des choses, nous avons des outils à notre disposition et sur un certain nombre de sujets, cela fait partie de la réponse.

Dernier sujet, je l'évoquais à l'instant, c'est tout ce sur quoi nous avons besoin d'approfondir la réflexion. Approfondir la réflexion ne signifie pas le faire tout seul, mais continuer à le faire avec d'autres, je reparlerai en conclusion des conditions dans lesquelles nous envisageons la concertation sur les suites de ce projet.

Je laisse maintenant la parole à Étienne DEREU qui va revenir sur les points précis, les thématiques qui ont été évoquées dans le débat.

Étienne DEREU, Directeur de l'aménagement de Ports de Paris :

Bonsoir à tous, voilà donc thème par thème ce que nous intégrons dans notre réflexion. Il s'agit d'une synthèse thématique que je vais décliner en 6 points. Parmi ces 6 points, 4 correspondent aux focus qui ont été choisis par la Commission particulière pendant le débat, et il nous est apparu indispensable de préciser les deux autres.

1. L'intégration environnementale.

Beaucoup de garanties ont été demandées, c'est bien légitime, et nous sommes en mesure de les apporter dès à présent. Ce sont des engagements que nous avons pris et qui correspondent en réalité à des engagements qui ont été pris en amont même du projet, tirés de notre expérience et de nos usages sur les autres ports.

Le premier sujet est la question des pollutions sur le territoire et la question du remblaiement de la carrière. Ce que nous sommes en mesure de garantir, que ce soit pour le traitement de la pollution actuelle sur le site, que ce soit sur la question du remblaiement des matériaux exclusivement inertes pour remblayer la carrière, c'est que nous assurons un contrôle préalable aux aménagements portuaires que nous effectuerions pour une raison fort simple. C'est que dans les procédures que nous avons déjà mises en place, avant même de devenir propriétaires de terrains qui deviennent du domaine public, nous devons faire des contrôles sur la nature des sols. C'est donc une façon de s'assurer que les obligations de chacun, que ce soit en matière de remblaiement que de dépollution des terres sur site, sont bien respectées. C'est une garantie que nous sommes en mesure d'apporter sur ce sujet.

En matière de protection et d'entretien des berges du port, comme vous le savez, Ports de Paris est propriétaire d'un linéaire important de berges, il a l'habitude, les usages et les techniques pour entretenir les berges, nous sommes donc en mesure de fournir des engagements en la matière, ce sont des garanties : c'est bien le Port qui est en charge et qui

assure la protection et l'entretien des berges, nous le faisons sur l'ensemble de notre domaine public et nous le ferions avec Port Seine-Métropole Ouest.

En matière de maintien de l'équilibre hydraulique du fleuve, c'est-à-dire le fait que le port ne perturbe pas les écoulements d'eau de la Seine, en temps normal comme en périodes d'inondations, c'était une demande importante. Nous sommes en mesure également de fournir des garanties, c'est un engagement de notre part, bien sûr dans un premier temps de respecter la réglementation, le Plan de Prévention des Risques d'Inondation mais aussi de s'intégrer pleinement dans le Plan global d'aménagement, prévu sur la plaine, pour assurer l'équilibre hydraulique mais également de façon plus générale, parce que le projet a été conçu dès l'origine avec la prise en compte de ces contraintes. Elles sont travaillées avec les partenaires territoriaux et les dispositifs techniques intrinsèques au projet, je pense notamment au bassin intérieur que vous avez pu voir sur le film, ce sont des solutions techniques qui permettent de garantir cet équilibre hydraulique.

Enfin sur la question environnementale, nous avons bien entendu le souhait d'un développement de la faune, de la flore que ce soit pendant la période de travaux et bien sûr ensuite d'exploitation avec notamment le maintien des corridors écologiques. À nouveau, nous avons pu déterminer des solutions, par exemple la végétalisation des berges, la création d'un parc au milieu du port, des plantations, mais également au terme de vérification en phase travaux, l'engagement selon lequel nous désignerions un écologue spécialiste qui suivrait les travaux pour s'assurer du respect des dispositions techniques en matière par exemple de saisonnalité ou de respect de l'écosystème.

2. Intermodalité.

Nous avons d'abord et c'est un point très important, apporté un engagement et une garantie sur notre capacité à ce que le projet ne génère pas d'augmentation de la circulation de camions sur le réseau routier local. Nous avons bien précisé qu'il s'agissait d'une comparaison entre la situation de référence c'est-à-dire la situation avec l'exploitation de la carrière mais sans le port que l'on compare avec l'exploitation de la carrière. À ce titre, nous avons fait des études techniques, nous sommes en mesure de garantir qu'il n'y aurait pas d'augmentation de la circulation de camions.

Nous avons également des solutions importantes pour répondre à plusieurs préoccupations qui ont pu être exprimées : que nous ayons la possibilité d'imposer aux entreprises l'utilisation majoritaire, massive du trafic fluvial dès la première phase des travaux mais également ensuite pendant l'exploitation du port. Pour cela nous avons plusieurs dispositifs à notre disposition. Pour les marchés de travaux, mettre des clauses engageantes qui imposent aux entreprises qui font des travaux d'utiliser le trafic fluvial. Ce sont des choses que nous faisons régulièrement pour nos travaux portuaires.

Pour ce qui concerne les locations, et c'est un avantage d'être un établissement public louant des terrains, nous pouvons intégrer des clauses contraignantes dans nos baux de location qui génèrent deux types de garanties et de solutions au problème : c'est notre capacité à inciter, y compris même financièrement les entreprises à faire du trafic fluvial mais également notre capacité à pénaliser, voire à sanctionner dans le cas où les engagements pris dans les baux locatifs ne seraient pas respectés. Ce sont des dispositifs, des solutions que nous utilisons dès à présent sur d'autres ports.

Concernant l'accès fluvial, des questions ont été posées pour savoir si la forme du bassin intérieur était adaptée aux circulations de bateaux. Nous avons pu définir des solutions et le projet qui est présenté offre les solutions et les garanties nécessaires parce que nous avons mené un travail avec les professionnels, parce que nous avons pu mener des études avec le CETMEF, laboratoire spécialisé sur les circulations fluviales. En matière d'accès fluvial, la configuration est plutôt plus favorable que l'entrée des bassins intérieurs du port de Gennevilliers, elle est globalement un peu plus large et on ne nous a jamais mentionné jusque-là de difficultés particulières d'entrée dans le port de Gennevilliers. Nous considérons

que le travail qui a pu être mené offre les solutions nécessaires aux bateliers pour l'entrée dans la darse.

Un point reste à approfondir, Alexis ROUQUE en a parlé, c'est la question du développement anticipé et plus ambitieux du trafic ferroviaire. Vous avez bien compris que nous sommes dans la nécessité d'approfondir la thématique notamment parce que nous avons entendu des avis, des observations qui étaient potentiellement divergentes. Certains souhaitent une accélération ou une quantité plus importante ou plus rapide alors que d'autres nous alertent - et c'est tout aussi légitime - sur le risque que cela interfère avec le trafic voyageurs du RER A ou que cela génère des nuisances sonores, visuelles, etc. Il y a donc là matière pour nous à approfondissement technique et réalisation d'études.

Pour rester sur la thématique de l'intermodalité, nous avons maintenant un autre sujet qui est la coordination des trafics voyageurs et fret ferré pour que cela n'ait pas d'impact pour les voyageurs. Je viens d'en parler, les trafics envisagés actuellement ne sont pas de nature à générer d'impact sur cette circulation voyageurs. Nous avons défini des solutions, le projet proposé offre les solutions et les garanties nécessaires parce que nous avons mené les études avec RFF et déterminé par exemple des sillons en heures creuses qui permettraient d'assurer les trafics nécessaires, qui sont modestes, sans que cela ne génère d'impact sur le trafic voyageurs.

Nous avons bien entendu également la nécessité de s'assurer que le transport fluvial des déblais et remblais, dans l'hypothèse de l'exploitation de la carrière de la Garenne, soit maximisé. C'est un souhait légitime. Nous avons des solutions à offrir parce que ce serait une nouvelle carrière et nous pourrions imposer, via l'arrêté préfectoral d'exploitation d'une nouvelle carrière, un report vers le fleuve beaucoup plus important que celui de la carrière actuellement en exploitation sur laquelle nous n'avons pas de levier d'incitation aussi fort. Donc des solutions, notamment grâce à l'enquête publique d'une éventuelle exploitation de la carrière.

Dernier point en matière de solutions, c'est le maintien d'un niveau élevé d'utilisation du transport fluvial et ferré après 2040. Après 2040, nous avons indiqué, et le film le montrait, que l'exploitation de la carrière serait achevée. Pour autant, le projet envisage de pérenniser les activités économiques et il s'agit pour nous de maintenir, pour des raisons évidentes, un taux d'utilisation important des trafics ferroviaires et fluviaux. Pour cela nous avons plusieurs solutions à offrir. La première, c'est que l'exploitation de la carrière étant terminée, il faudrait acheminer des granulats sur site, ils ne seraient plus tirés directement du territoire, ils seraient acheminés et pour cela précisément le trafic ferroviaire est la solution qui semble être efficace et répondre aux préoccupations. Par ailleurs, les occupants locataires des terrains se seraient de nouveau vus imposer des clauses et des règles contraignantes dans les conventions d'occupation, assorties d'incitations et de sanctions et par conséquent, y compris après l'exploitation de la carrière, le respect du report modal c'est-à-dire la capacité à faire passer les marchandises sur le fer ou la voie d'eau plutôt que sur la route serait poursuivi et nous continuerions à vérifier, assurer, contrôler cette utilisation.

Nous avons en revanche un point que nous considérons comme devant être encore approfondi suite à des questions qui ont été posées, c'est l'impact sur le réseau local généré par les travaux, pendant la durée des travaux et les trajets par les futurs employés. Nous avons déjà pu donner quelques pistes à partir d'études qui étaient déjà menées. En matière de travaux, je l'ai dit, nous sommes en mesure de définir des clauses contraignantes dans les marchés publics pour s'assurer que les travaux utilisent bien le trafic fluvial, c'est ce qui se passe généralement dans nos travaux et nos marchés actuels. En matière de trajet pour les futurs employés, nous avons déjà identifié des solutions comme l'utilisation de navettes depuis les gares du RER, c'est typiquement ce qui se passe sur d'autres plateformes pour lesquelles nous avons déjà, par exemple, des bus du port. Pour autant, nous avons bien identifié qu'il y avait ici un point à approfondir, c'est notre responsabilité et nous pourrions faire ces études en lien avec le territoire.

3. Développement économique.

Pour parler du développement économique, nous avons apporté des garanties importantes sur un point central du projet qui est que le port est conçu, et c'est un engagement de notre part, comme centré sur les activités de la construction et des travaux publics. Nous avons également indiqué que parmi les activités de travaux publics peut se trouver une composante de valorisation, c'est-à-dire de revalorisation, c'est l'économie circulaire que vous avez pu voir sur le film. Nous précisons ici, il s'agit d'un engagement de notre part, que quand on parle de filière de valorisation, c'est bien une filière de valorisation centrée sur le seul secteur de la construction et donc à l'exclusion par exemple de la valorisation de déchets ménagers, papiers, cartons etc. Voilà donc des garanties des engagements déjà pris.

Nous avons identifié également plusieurs sujets qui nécessitent de notre part des solutions. La première est en lien avec la question des habitants mais nous parlons ici des entreprises présentes sur site. Nous avons défini des solutions pour accompagner, idéalement bien sûr la relocalisation des entreprises sur site, et le cas échéant une juste indemnisation. S'agissant de la relocalisation des entreprises, il existe des solutions parce que la plupart des entreprises que nous avons rencontrées, par exemple l'entreprise Le Foll ou la métallerie qui est sur les berges d'Andrésy sont deux entreprises qui manifestement entrent dans le spectre du port centré sur les activités de la construction et par conséquent, elles ont toute vocation, nous les accompagnerons pour cela, à être relocalisées sur le site pour préserver bien entendu les emplois déjà existants.

Il s'agit par ailleurs de donner des solutions pour garantir, pérenniser l'activité du port post carrière et les solutions que nous avons reposent sur le principe d'un développement pérenne des activités. Les activités qui s'implantent sur le port investissent, créent des filières économiques et une fois qu'elles sont présentes sur site, elles ont développé des pôles d'expertise, des synergies existent entre les entreprises présentes sur le site et donc ces activités sont pérennisées.

Le port étant centré, comme nous l'avons dit, sur des besoins liés au Grand Paris, nous l'avons répété, le Grand Paris ce sont les transports mais c'est également la construction de logements. La construction de logements, c'est un besoin pérenne, y compris sur le territoire, qui dépasse de beaucoup la durée d'un éventuel chantier de transport. Tout cela renforce notre capacité à pérenniser les activités pendant et également au-delà de l'activité d'extraction de la carrière.

Il reste cependant deux points importants à approfondir, le fait d'élargir au maximum la programmation économique centrée autour des activités de la construction à toute la palette des activités, que ce soit en amont ou en aval. Nous avons le souhait, mais il faut l'approfondir avec les spécialistes, avec la filière économique, sur des secteurs comme la formation, la recherche, nous avons parlé de laboratoires, de filières d'excellence, d'écoconstruction, tous ces sujets méritent d'être approfondis en lien avec les professionnels et les acteurs locaux.

Dernier point à approfondir, c'est une idée qui est importante pour s'assurer que le territoire bénéficie au maximum des emplois générés, c'est de maximiser la part de l'emploi local. Plusieurs pistes d'approfondissement ont été fournies à l'occasion des débats : travailler avec les Maisons de l'emploi local, les pôles d'emplois locaux. Ce sont des choses sur lesquelles nous pouvons dire que nous approfondirons le sujet si le projet continuait.

4. Aménagement.

L'aménagement a été une thématique très vaste et très riche, nous l'avons vu à l'occasion des ateliers. Un des termes que nous avons retenus, que nous reprenons à notre compte, c'est un projet qui habite le territoire et qui ne vient pas seulement l'occuper. Habiter le territoire et non l'occuper, c'est une façon de résumer l'état d'esprit de ce qui a pu être

présenté et qui pour nous est un engagement important. Je décline à nouveau suivant les différentes typologies les garanties et engagements que nous avons pu donner.

Nous avons déjà pris l'engagement de travailler en nous assurant de la préservation des vues depuis Achères, Andrésy, Conflans-Sainte-Honorine, que ce soit depuis les hauteurs, les coteaux de l'Hautil, les collines d'Andrésy, mais également depuis les bâtiments d'Achères ou tout simplement depuis les promenades et les habitations en bord de fleuve. C'est un sujet important, nous avons déjà identifié les dispositions techniques notamment la logique d'ondes végétales c'est-à-dire des écrans végétaux successifs qui offrent dès le début, avec la croissance de la végétation, une préservation des vues.

De façon plus générale, nous avons présenté des solutions, le projet offre des solutions, pour réaliser une intégration paysagère de qualité et assurer une qualité architecturale des bâtiments. C'est un sujet qui était important pour le territoire, nous avons apporté des solutions comme la co-élaboration de documents prescriptifs, par exemple le cahier des charges architectural ou des dispositifs d'amélioration continue comme la charte Sable en Seine. Voilà donc pour les premières solutions en matière d'aménagement.

Nous avons aussi un sujet important pour la question du cadre de vie. La première chose sur laquelle nous avons fourni les garanties, le projet le propose et le définit, c'est la nécessaire connexion avec les liaisons douces et voiries existantes. Je cite par exemple la route du barrage, la plus à l'ouest du port qui est un axe important reliant la ville aux berges et offrant la vision sur la Seine, c'est une première connexion à assurer mais il y a aussi les circulations douces, par exemple le long de la Seine.

Donc des garanties sur ce sujet que le projet offre déjà mais aussi des solutions pour améliorer l'insertion paysagère et favoriser l'accueil et l'intégration dans la ville, c'est l'organisation d'un pré-verdissement rapide c'est-à-dire des plantations au plus tôt, dès le démarrage des travaux pour qu'un écran végétal efficace se développe, puisse préserver les vues mais aussi offrir un cadre important, intéressant et agréable pour les riverains ou les habitants qui souhaiteraient circuler sur le port.

Nous avons identifié une vraie feuille de route sur des points à approfondir en la matière. Nous avons parlé de la réalisation du centre de vie au plus tôt. Pour nous, le centre de vie est un espace de convivialité ouvert tout autant aux usagers du port qu'aux riverains et aux partenaires. C'est un espace qui peut par exemple regrouper des services, de la restauration, bureau de tabac etc., c'est aussi un lieu d'accueil, d'échange, d'interface entre la ville et le port. Nous avons bien noté qu'il y avait un besoin à satisfaire au plus vite et qu'il fallait en étudier encore plus la nature, l'implantation, l'opportunité, la faisabilité. Des solutions existent déjà mais nous devons les approfondir pour donner réponse aux souhaits du territoire.

Nous avons bien identifié la nécessité d'aménager de façon prioritaire la route du barrage et plus généralement une intégration qui laisse la place aux loisirs, à l'ouverture au public, nous avons cité des parcours de santé, des espaces ludiques par exemple sur le parc des hautes plaines et des liens avec les autres parcs du territoire que Alexis ROUQUE a pu citer. Ce sont donc des points à approfondir manifestement avec les acteurs du territoire.

Pour en terminer sur l'aménagement, je vais parler de ces points que nous devons approfondir de façon directe et importante avec les acteurs du territoire, ce sont les points que M. le Maire a pu rappeler dans une certaine mesure :

- ✓ L'objectif d'une liaison rive gauche-rive droite par exemple avec une navette fluviale ou un passage sur le barrage.
- ✓ La mise en valeur du patrimoine historique, ce qui renvoie à des questions qui ont pu nous être posées par exemple sur la maison Louis XV sur les berges d'Andrésy mais d'autres espaces sont aussi intéressants, c'est à creuser.

- ✓ La création d'un centre de loisirs-information sur les projets du territoire. On a pu parler de la Maison de la Confluence à l'occasion des ateliers, c'est en fait une forme de Maison des projets qui ne concerne pas seulement le port mais tous les projets du territoire. C'est un sujet à approfondir avec les partenaires territoriaux.
- ✓ Le lien avec les futurs parcs locaux, les parcs d'Achères, c'est évident, il y a des synergies possibles entre la logique de centre de vie et les parcs urbains mais ce sont des sujets déjà envisagés dans le projet mais à creuser.
- ✓ L'accueil du tourisme industriel, qui a été beaucoup cité pendant les ateliers. C'est par exemple lié à l'intérêt du barrage ou aux activités industrielles d'un port. Dès à présent sur nos plateformes existantes, nous organisons des visites fluviales qui ont du succès et donc nous comprenons l'intérêt que le territoire peut porter à cette notion de tourisme industriel qu'il faut creuser dans les études à venir.

5. Exploitation de la plateforme.

En matière d'exploitation, c'est un sujet qui n'était pas réellement identifié dans les zooms mais que nous avons souhaité vraiment approfondir. Nous avons fourni des garanties sur des sujets aussi importants que la maîtrise des impacts et donc du bruit, de la poussière, des odeurs et de la pollution. Nous avons rappelé que le domaine public sur lequel le port s'implanterait offre la possibilité d'avoir des règles contraignantes et une surveillance. Ports de Paris serait présent sur le territoire de manière pérenne, il jouerait ce rôle et rendrait des comptes auprès du territoire sur sa capacité à vérifier que les engagements pris en matière de maîtrise des impacts sont bien respectés.

Nous avons également pris des dispositions techniques et en premier lieu, comme je le disais, le fait que le bassin intérieur, la darse donc, soit bien situé en cœur de port est une première forme de garantie pour la concentration des activités les plus nuisantes. Les activités ne sont pas implantées en périphérie et donc ne génèrent pas de nuisances au plus près des riverains.

Nous avons aussi des solutions, solutions qui existent et qui sont proposées sur le projet, en tant qu'actions auprès des entreprises sur les différents sujets qui sont cités : horaires d'exploitation, hauteur des installations et de leurs stockages, propreté des sites de production avec des bonnes pratiques et des outils, des dispositions techniques comme la brumisation pour lutter contre les poussières, la mise en place de bandes transporteuses capotées qui évitent les bruits et les poussières générées mais également l'utilisation des armes et des leviers d'actions offerts par le domaine public en matière d'amélioration continue. C'est la charte Sable en Seine à laquelle tous nos clients adhèrent dès lors qu'ils font partie du secteur du BTP, c'est bien le cas pour le port et par ailleurs il y a des cahiers des charges co-élaborés avec le territoire et qui sont prescriptifs.

Voilà les garanties et les solutions en matière d'exploitation

6. Association des acteurs du territoire.

Pour terminer, un point essentiel, je pense que le Directeur général poursuivra sur ce sujet, l'association des acteurs du territoire avec lesquels nous avons solennellement pris des engagements et offert des garanties sur le sujet, une volonté de concerter à chaque étape du projet, dans l'hypothèse où nous poursuivrions ce projet après le débat public, à tous les stades, celui de la conception, des travaux, de l'exploitation avec une logique de co-élaboration des documents prescriptifs qui permettent d'assurer des engagements. C'est donc le cahier de prescriptions architecturales, paysagères et environnementales, c'est également la charte d'exploitation.

L'établissement d'une instance permanente de suivi du projet, ouverte aux acteurs locaux dans une déclinaison de ce que l'on a pu retenir pour les ateliers. Ce serait un interlocuteur très précieux pour poursuivre les dialogues et par ailleurs seraient pris des rendez-vous réguliers avec les riverains pour assurer la proximité à long terme sur le projet.

Je laisse maintenant la place Alexis ROUQUE pour conclure ce propos.

Alexis ROUQUE :

Merci. Vraiment en un mot pour laisser la place aux interventions de la salle, quelles sont les prochaines étapes ? En février 2015 paraîtront le compte rendu de la CPDP et le bilan de la CNDP sur les résultats du débat qui nous permettront, une fois notre vision du projet enrichie, de le soumettre à notre Conseil d'administration qui décidera si l'on fait le projet ou si l'on ne le fait pas. Dans le cas où on le fait, dans quelle mesure et sous quelle forme tiendra-t-on compte de toutes les observations qui ont été faites ?

Si la décision devait être prise de faire ce projet, on entrerait dans une phase de concertation dont le premier temps serait de concerter sur la concertation ! Il s'agirait de retrouver tous les acteurs avec lesquels nous avons fait connaissance pendant ce débat pour discuter ensemble de la meilleure forme d'association des élus, des riverains, des associations, des particuliers pour pouvoir continuer de partager au maximum la conception de ce projet et ensuite son fonctionnement et inscrire cette concertation dans la durée. Merci.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD :

Merci. Nous ouvrons cette phase d'échanges avec la salle en respectant toujours les mêmes règles, on se lève, on se présente, et si c'est possible, on essaie de ne pas intervenir plus de 3 minutes. Je le rappelle, une réunion de clôture est plutôt une occasion de donner un avis sur la concertation qui vient d'avoir lieu et sur ce projet plutôt que de repasser à nouveau les mêmes questions. Mais encore une fois, si vous avez des questions rentrées, bien sûr vous pouvez les poser.

A priori, en fin de cette période, je repasserai la parole à Ports de Paris pour qu'ils puissent réagir sur les points qui leur auront paru les plus importants dans vos interventions.

Qui veut prendre le premier la parole ?

François MORLON, riverain, habitant quai de l'île du Bac :

J'ai fait comme vous, je me suis fait un petit discours pour ne rien oublier. Je voudrais m'adresser directement à ces messieurs de Ports de Paris en mon nom et au nom de mes collègues. Je voudrais savoir à quoi a servi vraiment votre enquête publique parce que toutes les réunions qui se sont déroulées avec un tel déploiement de forces pour nous faire croire qu'il s'agit du projet du siècle. Si j'ai bien compris, selon vos dires, elles sont faites pour connaître l'avis des habitants, des riverains et des associations. À vous en croire, ce n'est qu'un projet, en aucune façon vos décisions ne sont prises. Je voudrais donc savoir pourquoi j'ai été contacté par téléphone par une personne de vos services qui souhaitait prendre rendez-vous avec moi pour négocier la valeur de mon bien immobilier. Avant que votre décision ne soit prise ! C'est peut-être avancer un peu les choses. Notre avis est que vos décisions sont déjà prises.

Vous voulez nous exproprier, nous les riverains, je dirais même plus, nous expulser soi-disant, selon vos propos, à cause des nuisances que générera le port. En regardant sur le site de la CPDP, nous constatons que l'augmentation des nuisances sonores ne dépassera pas 1 dB, bruit inaudible selon vous à l'oreille humaine. Par exemple, voyez sur le site la réponse à la question 78. Je voudrais savoir de qui l'on se moque, parce qu'il y aurait moins de bruit qu'à l'heure actuelle !

D'autre part, vous dites que vous venez chez nous en toute amitié, mais vous nous avez donné l'impression d'y arriver avec une certaine arrogance, comme si vous étiez en pays conquis, comme si l'ensemble vous appartenait déjà. Vous semblez sourds, vous n'entendez pas ce que l'on vous dit ni les propos que l'on vous amène.

Sachez également que la majorité des riverains de l'île du Bac ne sont pas vendeurs, nous ne voulons pas partir, ce n'est pas à nous de partir, c'est à vous de vous intégrer dans notre environnement, c'est à vous d'intégrer votre port. Au lieu de rester dans vos bureaux, devant vos ordinateurs, sortez un peu, travaillez un peu avec votre cœur, un peu avec votre tête et vous ferez des choses plus belles et plus humaines, pour tout le monde y compris pour l'environnement.

Je voudrais m'adresser également à Messieurs les élus locaux. Vous avez négocié avec Ports de Paris des revendications dont on ne sait si elles vont être intégrées ou acceptées par le projet mais nous, les habitants du lieu, nous avons l'impression qu'une fois que Ports de Paris les aura acceptées, vous aurez tendance à nous laisser tomber puis à nous oublier.

Michel GAILLARD :

Merci. Madame !

Christiane PARAVY, Présidente du Collectif COPRA 184 :

Si vous le permettez, M. le Président, mon intervention dépassera peut-être les trois minutes étant donné que lors des réunions précédentes, nous ne sommes pas intervenus à chaque fois.

M. le Président de la Commission du débat public, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission du débat public, M. le Directeur général de Ports de Paris, M. le Directeur du projet PSMO, M. le Directeur de l'aménagement, le COPRA 184 a pris part avec intérêt au débat public PSMO car le développement du transport fluvial est pour nous l'une des solutions alternatives au projet A104 que nous combattons depuis plus de 23 ans. Nous avons assisté à la réunion qui a eu lieu le 19 juin dernier à Achères ainsi qu'à toutes les réunions publiques, à l'atelier concernant l'environnement et l'aménagement, aux visites sur le terrain et nous avons rédigé un cahier d'acteurs que vous avez validé et publié sur le site du débat public le 21 octobre dernier. Nous avons pris bonne note que Ports de Paris n'a nullement besoin du prolongement de la Francilienne pour l'exploitation du PSMO.

Comme nous l'avons exprimé, notre implication dans le débat public avait trois objectifs principaux : veiller à ce que la non-nécessité de l'A104 ne soit pas remise en question dans la conduite du projet, exiger des garanties en termes de priorisation du report modal sur le fluvial et le ferroviaire par rapport à la route afin de ne pas encombrer le réseau routier local, exiger d'autre part le respect des normes environnementales en limitant au maximum les nuisances, polluants, poussières et bruit, et en maximisant la protection des riverains et de leur cadre de vie. Au cours des différentes réunions, nous avons tout de même déploré que des élus profitent du débat public PSMO pour réclamer la réalisation de l'A104. C'est le cas entre autres de M. Pierre BÉDIER, Président du Conseil général des Yvelines à la réunion d'ouverture d'Achères et à la réunion publique de Poissy, de M. Dominique LEFEBVRE, Président de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise à cette même réunion d'ouverture, de M. Emmanuel LAMY, maire de Saint-Germain-en-Laye et de ses nombreux adjoints au cours de la réunion de Saint-Germain-en-Laye.

D'autre part, la contribution commune aux Conseils généraux du Val-d'Oise et des Yvelines et signée par les deux présidents des Conseils généraux s'énonce de la manière suivante : « A terme le projet de prolongement de la Francilienne doit être réalisé pour optimiser le fonctionnement et le développement de la partie Est sans impact sur le réseau routier actuel. Les départements des Yvelines et du Val-d'Oise déplorent la décision du rapport Mobilité 21 de reporter le bouclage de la Francilienne au-delà de 2030 et réaffirment que l'absence de cet axe à forte capacité constitue une véritable entrave au développement d'un port Seine-Métropole ambitieux sur le plan économique et plus généralement un frein au développement de la confluence Seine-Oise ». Comment des élus peuvent-ils profiter de ce débat pour demander l'autoroute A104 à cors et à cris alors que l'actualité au travers des projets de l'OMS, du GIEC et du CNRS, il y a encore seulement quelques jours, mettent en

avant le fait que la pollution atmosphérique qui est due essentiellement au trafic routier, voitures et poids-lourds, augmente de manière dangereuse en Île-de-France ?

Il serait impensable voire irresponsable pour les populations de faire arriver un flot supplémentaire de véhicules à travers nos villes. Je pose une question, ces élus sont responsables ?

De plus, oser encore parler encore de bouclage est une contrevérité qui induit les populations en erreur car ce projet de prolongement, comme vous le savez tous, vient se fracasser sur Orgeval, sur une autoroute déjà saturée.

Ports de Paris, vous avez répété à plusieurs reprises que le débat public ne concerne que le secteur ouest du port pour lequel l'A104 n'est pas nécessaire. Devant l'insistance de certains élus qui considèrent que le secteur ouest n'est pas suffisant et qu'il faut réaliser l'A104 et le secteur Est, nous craignons que le PSMO constitue un saucissonnage de projet destiné à amorcer la réalisation d'un port de 400 ha au total avec l'autoroute A104. Si le PSMO était un leurre, sachez que le COPRA mettra toute son énergie à lutter contre la remise en question de la non-nécessité de l'A104. Les événements récents du barrage de Sivens nous confortent dans notre idée qu'il est aberrant de ressortir un projet vieux de plusieurs décennies. D'autre part, il ne se passe plus une semaine sans que les médias relaient les conclusions alarmantes du GIEC, des autorités sanitaires mondiales au sujet des effets de la pollution sur la santé.

Vous nous avez entendus, certes, mais nous sommes bien décidés à nous faire comprendre.

Oui à un port de 100 ha, sans autoroute A104, sous réserve de traiter la protection des populations, traitement contre le bruit et les poussières de manière tout à fait exemplaire étant donnée la qualité environnementale actuelle des lieux dans les communes de Conflans et d'Andrésey qui correspondent à un site tout à fait privilégié.

Non à l'extension de 300 ha de la zone Est avec réalisation de l'A104, il y va de la santé des populations concernées, donc de leur vie.

Merci de m'avoir écoutée.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD :

Merci. Monsieur.

Bernard CHAMPAGNE, Association « Construisons ensemble un Andrésey solidaire » :

Nous sommes à la séance de clôture. CEAS a participé à toutes les séances du débat public. Nous y avons fait des propositions, reprises dans notre cahier d'acteurs. Ce soir, nous voulons donner une dimension plus solennelle à notre intervention. La mort de Rémi FRAISSE, à Sivens, est une tache indélébile pour notre république. La détermination de toute la chaîne de responsabilité est indispensable mais rien n'atténuera l'intensité de ce drame. Dans l'histoire du débat public, il y aura un avant et un après Rémi FRAISSE. Nous sommes aujourd'hui dans l'entre-deux de l'avant et de l'après. Des discussions et propositions qui commencent à émerger dans cet entre-deux, la démocratie participative émerge comme une voie féconde pour aider la décision publique. Ports de Paris doit en tenir compte dans ses réflexions.

Les interventions d'Étienne DEREU et d'Alexis ROUQUE, ce soir, ne vont pas dans le mauvais sens. Nous avons pu débattre, nous en remercions tous les membres de la CPDP, tous. Avons-nous été écoutés et entendus ? Il appartient à Ports de Paris de montrer concrètement que notre engagement citoyen n'est pas ignoré et dénié. Nous attendons avec vigilance ses décisions. Ce qui est en débat ici, ce n'est pas, hélas, seulement PSMO mais le modèle de développement que promeuvent les projets dans lesquels il s'intègre.

L'ampleur et les orientations nouvelles du Grand Paris avec le projet Seine Aval, PSM Est avec l'A104, le canal Seine-Oise-Europe qui transformerait la confluence en une plateforme de trafic international, écrasant totalement notre territoire, le doublement de la RD30 et le pont d'Achères qui créeront une frontière infranchissable pour les habitants, au quotidien, au profit d'un trafic poids-lourds totalement exalté. La volonté des municipalités, qui existe aujourd'hui, de lier les communes entre elles par des circulations douces sera dès lors ruinée. Les pollutions cumulées générées par ces projets sont totalement inadmissibles pour nos organismes. Nous refusons ce modèle de développement historiquement daté et dépassé. Il a des conséquences désastreuses et irréversibles. Les 40 dernières années ont davantage pollué et usé la planète que tous les siècles précédents. Nous refusons que nos enfants et les enfants de nos enfants payent les inconséquences de notre génération. Nous sommes pour un modèle de développement soutenable, nous sommes conscients que pour vivre, notre territoire doit évoluer, s'ouvrir, se relier mais pas au prix de la démesure ni du gigantisme. Il est insupportable que certains, dont hélas nos Conseils généraux, soient dans ce débat inutilement provocateurs en posant le port Est et l'A104 comme déjà acquis en dérogeant à leurs obligations démocratiques. La démesure évite la confrontation laborieuse pour en même temps transformer et préserver un territoire habité, ayant une histoire, des usages, une réalité complexe et humaine. La démesure, c'est un fantasme de toute puissance qui s'arroge le monopole du développement d'un territoire au mépris de la démocratie. « La démocratie est le régime de l'autolimitation » disait un des plus grands penseurs du vingtième siècle, Cornelius Castoriadis. L'autolimitation, c'est altérer son désir, son projet, pour intégrer le désir, le projet des autres. L'autolimitation est fille de l'altérité, elle permet l'autonomie de décision de chacun. PSMO altère notre vision de développement du territoire de la confluence. Nous exigeons la réciproque de Ports de Paris, pour qu'il limite strictement son projet au port ouest. « Jamais l'existence ou l'essence de l'homme dans son intégralité ne doivent être mises en jeu dans les paris de l'agir » disait Hans Jonas dans son « Principe de responsabilité ». Nous attendons la responsabilité de Ports de Paris et de nos élus.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD :

Merci. Monsieur ?

Un interlocuteur :

Rassurez-vous, j'aurais une question très courte et qui reviendra directement au projet. Ma question concerne les risques d'inondations, vous n'y avez que très partiellement répondu. Quelles études ont été faites pour garantir qu'effectivement ces mobilisations de terrains qui sont actuellement inondables seront entièrement compensées et ne se reporteront pas sur les territoires d'Andrésy, d'Achères, de Carrières qui sont victimes d'inondations régulièrement ?

Michel GAILLARD :

Merci. Autre avis ?

Dominique DUVAL, Présidente de « Île-de-France Environnement » :

Mon intervention sera courte. Je souhaitais juste intervenir pour souligner que ce débat public, manifestement a été l'objet d'une très grande concertation, à ce titre il semble quasiment exemplaire sachant que j'ai bien repéré qu'il y aurait peut-être un peu plus de concertation à faire avec les personnes concernées par les expropriations. Ce que je voulais dire, c'est qu'il faudrait que cette concertation soit sur tous les projets de Ports de Paris, je pense notamment à l'un d'entre eux, qui ne se passe pas très bien, le port de Triel. Merci.

Michel GAILLARD :

Bien. Madame.

Michèle CLIQUET, vice présidente du collectif « Alertes et ripostes fret » :

Je suis intervenue parce qu'une association qui fait partie de notre collectif, « les riverains de Conflans », nous a alertés. Si le projet Est se fait, le secteur Est, vous emprunterez un trajet alternatif qui passera du Havre jusqu'à Valenton en passant par Serqueux, Gisors et la ligne J, ligne vétuste, saturée, en proie à beaucoup d'actes de malveillance. Si cela se passe, déjà le projet Serqueux-Gisors veut dire 25 trains de fret, de jour et de nuit, de 750 à 1000 m de long. S'il en passe 13 par nuits, cela veut dire que toutes les 26 minutes, des trains de 750, 850, 1000 m de long passeront au ras des habitations, entraînant des nuisances sonores intolérables. RFF refuse de nous répondre sur le niveau des pics sonores qui engendreront des vibrations avec fragilisation des bâtis. C'est pourquoi je tenais ici à vous faire part de cette information que tout le monde semble ignorer. On parle du report du fret sur le ferroviaire en disant que c'est une solution écologique. Eh bien non, pas forcément, ce projet est d'une grande hypocrisie parce que la ligne J est une ligne qui a d'énormes problèmes.

Michel GAILLARD :

Merci Madame. Monsieur !

Gaël CALLONNEC, Conseiller municipal EELV à Conflans-Sainte-Honorine :

Nous avons transmis à la Commission Particulière du Débat Public un cahier d'acteurs dans lequel nous rappelons bien naturellement que EELV est absolument hostile à la réalisation, à l'extension du port à l'Est, un port de 400 ha qui pour nous saccage le paysage, notamment l'île du Devant qui est magnifique devant Conflans. C'est un projet qui générerait d'énormes émissions de CO₂, qui encouragerait l'importation de produits manufacturés du reste du monde au détriment, je pense, des intérêts macro-économiques de notre pays, un projet qui générerait une forte pollution de l'air, du bruit, un énorme trafic de poids lourds qui justifierait la réalisation de l'A104 à laquelle nous sommes totalement opposés.

Nous refusons que l'exploitation des sablières serve l'étalement urbain du Grand Paris. Notre région est d'ores et déjà complètement congestionnée et engorgée, son urbanisation serait néfaste pour notre bien-être et pour l'environnement. Nous déplorons que dans la foulée, on urbanise massivement la boucle de Chanteloup. Nous voulons donc rappeler qu'il faut impérativement circonscrire l'exploitation des carrières à l'ouest de la RN184 pour satisfaire les seuls besoins des chantiers ferroviaires et pas plus.

Nous vous avons demandé un certain nombre de garanties, vous nous avez apporté beaucoup de réponses, la plupart des garanties que nous demandions ont été évoquées dans vos réponses, nous nous en réjouissons. Il y a cependant un point que vous n'avez pas abordé, ce sont les émissions de CO₂ générées par la fabrication de produits minéraux non métalliques, en particulier le ciment. C'est une des activités les plus génératrices d'émission de gaz à effet de serre et qu'il faudrait compenser. Vous nous parlez d'un port moderne, d'un port du XXI^{ème} siècle, je pense qu'un port du XXI^{ème} siècle devrait prévoir une compensation des émissions de CO₂ générées par la fabrication de produits minéraux non métalliques. Nous avons des potentiels formidables dans cette plaine pour le faire. Il y a d'abord l'installation de mini hydraulique, la cogénération puisque l'on va fabriquer du ciment, on pourrait récupérer la chaleur liée à cette fabrication pour la réinjecter dans les réseaux de chaleur d'Achères, on pourrait également réinjecter les biogaz des stations d'épuration d'Achères dans le réseau de chaleur d'Achères pour compenser les émissions de CO₂ liées à la fabrication du ciment. Et je ne vous parle ni de géothermie, ni de solaire etc. Nous vous avons fait ces suggestions dans notre cahier d'acteurs, nous n'avons eu aucune réponse sur ce point, j'aimerais donc savoir si vous avez l'intention de les examiner de plus près. Merci.

Michel GAILLARD :

Merci. Monsieur.

Antoine MILLE, Président de l'association « Non au pont d'Achères » :

Je voudrais faire une intervention en deux points : le premier point concerne votre projet. Je suis un peu étonné qu'on ne sache pas trop comment, au bout de 40 ans, fonctionnera votre business plan c'est-à-dire qu'après l'exploitation du site et de ses ressources, il faudra faire venir des granulats de l'extérieur, par convoi fluvial, pour que les centrales à béton puissent continuer de fonctionner, c'est ce qui m'étonne un peu. Par rapport à la réalité de l'intégration dans le paysage, je ne sais pas trop comment tout cela va fonctionner. Par ailleurs, par rapport à tout ce qui a été dit sur le deuxième port, celui qui intéresse tout le monde, j'ai aussi entendu Pierre BÉDIER, avec son accent truculent, dire que Gennevilliers revienne à Achères, tout se développe effectivement... Je ne sais pas si quelqu'un a démissionné après son intervention parce que c'est un peu son habitude visiblement chaque fois qu'il fait une intervention, tout le monde démissionne. Donc il ne faut pas trop se leurrer, à partir du moment où l'Europe va subventionner le canal Nord-Europe, à partir du moment où l'Europe subventionne votre étude, va subventionner votre projet, il faut quand même être clairvoyant et savoir que ce deuxième port va certainement voir le jour. De l'endroit où actuellement il n'y a rien, il va y avoir une nouvelle activité industrielle et il faut bien imaginer qu'à partir de ce premier jalon d'activité industrielle, les autres découleront derrière.

Je regrette aussi la position d'Achères qui dit qu'il ne veut pas du tout entendre parler de retraitement des déchets ni d'usine de retraitement des déchets pourtant je trouve que ce serait quelque chose d'intelligent à faire, ce serait la première chose à faire qui traiterait les premiers déchets de la station d'épuration.

Par ailleurs sur le débat public, c'est mon deuxième point, la démarche est intéressante, nous allons voir ce qui ressortira de la réalité de ce qui est présenté maintenant, de la réalité de ce qui sera peut-être présenté en enquête publique. Par rapport aux enquêtes publiques, par rapport à la concertation du public, j'ai assisté hier à une réunion à Paris dans le 11^{ème} arrondissement, c'étaient des élus verts qui l'organisaient, 280 personnes étaient dans la salle, principalement des représentants d'associations venus de la France entière et qui nous parlaient de leurs difficultés à faire entendre leurs voix et de la limite de toutes ces concertations, de toute cette participation du public. Même si elles sont activées par les associations qui, Dieu sait, se donnent du mal pour relayer l'information et faire parler de vos projets quels qu'ils soient, on se rend bien compte que malgré les avis défavorables des commissaires enquêteurs, les préfets généralement s'assoient sur ces avis et les projets continuent leur petit bonhomme de chemin. Nous sommes dans un État de droit, nous attaquons devant les tribunaux, nous dépensons de l'argent et de l'énergie pour faire valoir des droits mais ces projets ont déjà été travaillés par des gens bien plus riches que nous. Les tribunaux nous répondent qu'au niveau du droit, ils n'ont rien à dire mais par contre si le projet nous semble complètement idiot, nous devons nous retourner vers nos élus. Nous retournons vers nos élus qui nous disent qu'étant dans un Etat de droit, il nous faut nous retourner vers les tribunaux.

Il est donc bien nécessaire d'entraîner un coin dans cette espèce de totale incohérence de fonctionnement si vous voulez qu'on arrête d'avoir des manifestations qui dégénèrent ou de ressentir un sentiment insurrectionnel. Je peux vous dire que j'ai été totalement sidéré de voir le nombre de dossiers qui en ce moment, en France, sont menés de manière incohérente par des gens qui pourtant ont l'air d'avoir un esprit bien formé que l'utilité publique est plutôt dévoyée, ce sont généralement des intérêts particuliers qui derrière mènent un peu la danse. Il faut absolument que nous changions cela.

Je vous remercie du temps et de la parole que vous nous avez donnés mais j'avoue que je reste sur ma faim par rapport à la réalité de la suite donnée à ce débat et de ce qu'il va advenir de ce projet. Merci.

Michel GAILLARD :

Merci. Madame.

Une habitante de l'île Peygrand :

Nous savons que sur la rive gauche de la Seine, l'île du Bac a été rayée de la carte et les plus proches voisins du port sont sur l'île Peygrand. Vous nous avez dit que c'est vous qui entretiendriez les berges dans le port, mais au-delà du port ? Au niveau de l'écluse, les berges qui ne sont pas bétonnées s'écroulent totalement, pleines de ragondins, alors avec un trafic fluvial intense, puisque je pense que les bateaux ne vont pas faire un aller-retour Paris Andrésy, qui va s'occupe de ces berges ? Comment allons-nous garder une rue, nous sommes vraiment limite ? Est-ce que VNF s'engage à protéger le reste des riverains ?

Michel GAILLARD :

VNF n'est pas à la tribune ! M. le Maire d'Achères.

Marc HONORÉ, Maire d'Achères :

Merci, bonsoir. Je voulais répondre au monsieur qui tout à l'heure disait qu'Achères ne voulait pas que l'on traite les déchets. Je crois qu'Achères a suffisamment donné dans le traitement des déchets, je vous rappelle quand même que voilà plus de 100 ans que nous récoltons les déchets de la Ville de Paris par l'intermédiaire de la station d'épuration, à l'époque station d'épuration d'Achères. Je vous signale qu'elle n'a jamais été sur Achères mais sur Saint-Germain-en-Laye et Poissy mais il était plus facile de lui donner le nom de station d'épuration d'Achères. L'image d'Achères en a largement souffert. Pour être né à Achères, mes parents y étaient maraîchers depuis plusieurs générations, je peux vous dire que le problème rencontré « Achères qui pue », on connaît. Donc aujourd'hui, nous sommes contre le traitement des déchets qui seraient récoltés dans un bassin de vie de 400 000 habitants et qui viendraient sur camions pour repartir par la Seine. Achères est donc totalement opposée à ce type de traitement des déchets, je vous le confirme. Merci.

Michel GAILLARD :

Merci. Monsieur.

Jean-Michel FERDINAND, Association de pêche des étangs des Fonceaux :

Je représente l'association de pêche des étangs des Fonceaux. Nous avons appris la semaine dernière par le président de notre association de pêche qu'il était prévu de reboucher ce plan d'eau. Je voulais vous signaler que ce plan d'eau était rempoissonné chaque année avec nos deniers, nous y mettons entre 0,9 et 1,2 t de poissons. Je voulais savoir s'il était vrai qu'il allait être remblayé. Regardez un petit peu les dégâts que vous allez faire.

Michel GAILLARD :

Nous allons vous répondre. Madame.

Une interlocutrice :

Bonjour, je n'ai pas préparé de discours, je voulais réagir à ce que nous avons entendu dans la salle. Je ne trouve pas que ce débat public ait été exemplaire. Il aurait été, pour moi, exemplaire si vous aviez invité à la tribune des intervenants plus sceptiques. Tous ceux qui sont intervenus à la tribune, que vous avez invités, étaient conquis et nous ont fait une grand-messe. Ce n'est pas cela qui nous a aidés à nous faire vraiment une opinion. Pour moi, un débat public aurait dû permettre toutes les expressions, à la tribune, invitées par vous, donc pour moi ce n'est pas exemplaire.

Deuxième chose, vous dites que vous voulez habiter et non pas occuper mais montrez-le nous, et je trouve que la remarque des habitants était tout à fait juste, donc n'occupez-pas et ne les expulsez-pas et voyez comment faire avec eux puisqu'ils sont là.

Je ne vais pas parler du port Est, on n'en a assez parlé, mais même le port ouest me pose beaucoup d'interrogations. Vous partez du postulat que jusqu'en 2040 ce sera du tout béton, qu'il faut construire, vous l'avez dit, c'est inéluctable, il faut loger les gens. Oui, il faut loger les gens, pas forcément tous en région parisienne. À un moment, on parlait beaucoup de décentralisation, là, on ne parle plus que de mégapoles, c'est un modèle dont beaucoup de personnes ne veulent plus. Vous avez dit aussi : « ah si, on peut exploiter aussi la partie Est de la carrière » mais je vous rappelle quand même que les granulats, que le sable sont des ressources non renouvelables et nous vous avertissons que nous la défendrons ! Je considère déjà la zone Est comme une zone à défendre et je ne suis pas la seule.

Michel GAILLARD :

Bien. Monsieur.

Laurent ANTOINE, porte-parole du COPRA 184 :

Je n'avais pas prévu d'intervenir ce soir mais comme Christiane a déjà fait notre allocution. J'ai été très déçu par la présentation de M. DEREU, jusqu'à présent j'avais toute confiance en Ports de Paris, j'avais plutôt un avis très neutre et j'attendais de voir. Cette présentation est très générale, aucun chiffre et quelque chose m'a vraiment étonné. Vous parlez maintenant de « plus d'augmentation de trafic routier » alors qu'au début, sur vos petits cartons, il était indiqué -450 camions avec la partie Est, mais nous n'allons pas reprendre le débat alors que le chiffre est plutôt de -65. Ce que je veux dire c'est que ce soir, vous m'avez déçu mais aussi un petit peu inquiet parce qu'on voit un discours très généraliste sur lequel vos engagements... Vous parlez de garantie, mais qu'est-ce que la garantie de pas d'augmentation de trafic routier alors que depuis plusieurs semaines vous nous dites qu'ils vont baisser. Je ne vous cache pas que j'ai du mal à comprendre et votre discours va encore plus accentuer notre vigilance, j'espère que Messieurs et Mesdames de la CPDP vont aussi être vigilants sur ce point-là. Ce soir, vous montrez un visage qui est relativement peu factuel et qui est en contradiction avec tout ce que vous avez présenté jusqu'ici. J'en suis désolé mais c'est un peu inquiétant.

Michel GAILLARD :

Merci. Quelqu'un souhaite intervenir ? Monsieur.

Un interlocuteur :

C'est une dimension un petit peu différente au bord de Seine, depuis très longtemps il y a eu des artistes, des écrivains, des peintres et je rebondis un peu sur les interventions. J'ai la chance d'habiter sur une île moi aussi et j'ai d'un côté les péniches, de l'autre le train. Je crois qu'il devrait avoir un monsieur cinq sens. Nous avons entendu une dame exprimer l'excès de bruit que pourrait amener le train, les péniches si on les double, je dirais que je ne suis pas du tout contre ce développement, mais un Monsieur bruit pourrait être intéressant. J'ai entendu une autre intervention d'un Monsieur qui parlait un peu du cœur également et je pense qu'écouter un peu les riverains... J'ai participé à un débat public concernant l'A104, nous nous sommes aperçus qu'il y avait un décalage entre ce qui se disait et ce qui était ressenti par les riverains. Donc, je crois que s'il y avait un Monsieur cinq sens qui puisse voir, entendre, écouter et être sensible par rapport à tous les artistes qui ont trouvé cette Seine absolument magnifique, que l'on a envie de continuer à voir avec ces vues magnifiques, je pense que c'est quelque chose d'extrêmement important qu'il faut garder à l'esprit.

Michel GAILLARD :

Merci. Madame.

Delphine FISCHER, Conflans-Sainte-Honorine :

Je crois que nous sommes tous d'accord pour dire que l'essentiel est de sortir de cette logique de territoire servant, c'est-à-dire que nous n'avons envie, ni les uns ni les autres, d'être encore une fois une sorte de banlieue du Grand Paris où l'on va venir prendre des choses chez nous pour faire des choses maintenant en petite couronne, sans vraiment de compensations. Il faut que cela se fasse peut-être mais nous devons être gagnants aussi et cela doit être présent dans les esprits des porteurs du projet. C'est vrai que nous sommes tous très attachés à ces paysages, c'est un territoire particulier avec des paysages particuliers, une ambiance particulière, des animaux, une forêt etc., cela doit être compatible. J'ai une petite frayeur quand je vois le film que vous nous montrez, très joli film de ce qui serait réalisé mais on n'y voit pas de machines, pas de grues, pas de tapis roulants ce qui me semble un peu enjolivé. Je pense que vous auriez intérêt à faire quelque chose de plus proche de ce qui devrait être vraiment réalisé de manière aussi à ce qu'on vous fasse confiance.

Michel GAILLARD :

Merci. Monsieur.

Un interlocuteur :

Comme Monsieur précédemment, je n'avais pas prévu d'intervenir ce soir mais quelques pistes de réflexion me semblent intéressantes. Première chose, j'écoute Ports de Paris et je suis assez étonné que nous n'ayons pas de chiffres extrêmement précis, notamment quelle serait, en pourcentage, l'augmentation du trafic fluvial ? Le port va-t-il fonctionner la nuit ? Quelles garanties pouvez-vous apporter aujourd'hui sur le fait qu'il n'y aura pas de nuisances nocturnes par l'activité qui serait développée sur le Grand Paris, le fait qu'on ait besoin de faire énormément de logements, que les contraintes économiques font que l'on pourrait déborder un peu sur les horaires, peut-être qu'à 22h30, 23h, 23h30 ce serait encore en fonctionnement ? Peut-on avoir des garanties aujourd'hui ?

J'aurais bien aimé que les personnes qui sont à la tribune et qui habitent la confluence lèvent la main ! A priori, personne n'habite la confluence. J'attire votre attention...

Michel GAILLARD :

Pour ce qui est de la Commission, c'est ce qu'on appelle la neutralité, nous essayons d'éviter que des membres de la Commission soient concernés.

Le même interlocuteur :

J'entends bien, Monsieur, mais je souhaitais apporter une précision qui n'est pas inintéressante, je laisse la qualité aux intervenants spécifiques sur le côté écologique qui ne me concerne pas puisque je suis riverain, mais sur un élément que peut-être un riverain peut apporter. Je pense que toutes ces études n'ont pas été faites forcément à 21h30 ou 22h quand il y a moins de trafic routier, quand il y a moins de bruit. On oublie un élément important c'est que ce projet de port est situé au confluent de la Seine et de l'Oise et que vous avez un élément naturel contre lequel vous ne pourrez pas lutter, vous ne pourrez rien faire, qui est une caisse de résonance. Cette caisse de résonance est extrêmement importante la nuit quand il y a moins de bruit, moins de trafic routier. Je vous invite à venir vers 23h quand les trains de marchandises passent, le bruit est hallucinant. Je vous invite à venir écouter une péniche qui fait un tour autour du confluent, qui fait une marche arrière : c'est un bruit hallucinant. Si effectivement demain on a une augmentation de ce trafic à la fois fluvial et ferroviaire, quelles garanties pouvez-vous apporter, de par l'environnement,

que nous n'aurons pas une caisse de résonance dont tout le monde profitera ? Ce sera tard, vous ne serez pas forcément là, mais les riverains en profiteront. Merci.

Michel GAILLARD :

Merci. Je prends une dernière intervention. Monsieur.

Victor BLOT, COPRA 184 :

Sur le projet PSMO de 100 ha, le COPRA 184, après en avoir délibéré avec ses 13 comités de villes, a décidé d'être très pragmatique. Pourquoi ? Voilà maintenant 23 ans que nous luttons contre ce projet d'autoroute A104 au milieu de nos villes et que nous réclamons, pour alléger les infrastructures en place, un report modal avec l'utilisation du fluvial, du ferré et des transports collectifs. On ne peut contester certaines réalités du dossier : la position centrale du confluent à la jonction du futur canal Seine-Nord et de l'autoroute fluviale envisagée Paris-Rouen-Le Havre, la qualité de Conflans-Sainte-Honorine capitale de la batellerie, la présence sur place de la matière première, granulats, nécessaire aux grands travaux d'Île-de-France, notamment Arc-Express et qui ainsi ne circulera pas sur de longues distances.

Notre implication repose donc sur les déclarations du Maître d'ouvrage qui annonce que PSMO sera autoporteur et n'aura nullement besoin de l'A104. Le report modal sera privilégié comme la protection des riverains. De prime abord, nous faisons confiance et espérons en la sincérité des acteurs. Toutefois, nous entendons continuellement autour de nous que nous sommes naïfs, que PSMO n'est que la première tranche et que tout cela finira avec les 300 ha à venir et la réalisation de l'A104 pour le trafic des 300 000 conteneurs par an face au vieux Conflans. Vous ne voyez donc pas, nous dit-on, la demande pressante des Conseils généraux des Yvelines et du Val-d'Oise à laquelle s'ajoute la demande du maire de Saint-Germain et du président de l'agglomération de Cergy. Ils veulent tout, PSMO plus PSME plus A104 plus pont d'Achères. Ces personnalités sont dans le déni permanent de la réalité du moment et deviennent irresponsables devant l'accélération des pollutions de proximité, risques majeurs pour les populations, risques d'ailleurs dénoncés unanimement par tous les experts qualifiés, nationaux et internationaux. Aussi, si c'était cela l'avenir de notre territoire, nous considérerions que nous avons été trompés et la lutte repartirait de plus belle avec une radicalisation sans précédent car aucune femme, aucun homme n'aime être trompé. Et comme à Sivens dans le Tarn, nous sommes déterminés à sauver notre environnement, notre qualité de vie et notre santé.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD :

Nous allons interrompre là les interventions. Est-ce que Ports de Paris peut apporter quelques commentaires et répondre aux quelques questions qui ont été posées ?

Alexis ROUQUE :

Beaucoup de sujets ont été abordés ce qui montre que si l'on décidait de faire le projet, la concertation continue serait nécessaire. À tous ceux qui sont intervenus ce soir, je donne rendez-vous, si nous devons poursuivre le projet, pour participer à la concertation et continuer à apporter leurs idées, leurs objections et leurs contradictions. D'une certaine façon, cela nous aide aussi et nous avons besoin de l'entendre pour réinterroger nos propres projets. Monsieur évoquait le monsieur cinq sens qui peut être une proposition pour la concertation ultérieure, pour le suivi du port dans la durée, c'est une proposition que l'on peut sans problème tout à fait examiner. Je pense qu'il est nécessaire d'avoir au sein du territoire des gens qui continuent à suivre le port. Nous, nous serons là, ce serait bien que tous ceux qui se sentent concernés par le port soient là également.

Concernant la cimenterie, aucune n'est prévue sur le port. Il n'y a qu'une seule cimenterie en Île-de-France, à Gargenville, il y a du stockage de ciment notamment sur le port de Cormeilles-en-Parisis, mais sur PSMO, il n'est pas prévu de cimenterie. Il n'y en a aucune sur les 70 ports de Ports de Paris. Je ne peux pas habiter dans les 70 ports, Monsieur, je renvoie à votre question.

Il nous a souvent été dit que nous parions sur le tout béton à horizon 40 ans. Si d'autres filières de la construction émergent, si par exemple demain l'écoconstruction progresse sur des volumes importants, nous serons très contents d'accueillir cette filière sur les ports c'est pour cela que nous avons travaillé sur le port de Triel et si elle se développe, nous pourrions l'accueillir sur le Port Seine-Métropole Ouest.

Je vais laisser les quelques autres réponses techniques, je voulais simplement m'adresser de nouveau aux habitants du site du projet. Je comprends votre colère, je préfère que vous soyez en colère parce que nous vous avons contactés plutôt qu'en colère parce que nous ne sommes pas revenus vers vous. J'ai pris l'engagement de continuer à vous voir, je vous ai laissé mes coordonnées...

(Intervention inaudible dans la salle.)

C'est par courtoisie, c'est pour que vous ne découvriez pas le sujet dans la presse, c'est pour que vous ne découvriez pas le sujet en dehors des séances, Monsieur. Encore une fois, votre colère je la comprends, je veux juste vous assurer que quand vous aurez besoin de nous, nous serons là. Je ne peux pas vous dire autre chose que cela.

Étienne DEREU :

Deux sujets, déjà à propos de la question sur les termes qui n'étaient pas assez précis dans la présentation, le film le rappelait, je suis en mesure de vous le confirmer, c'est bien un engagement de diminution du nombre de camions, nous avons parlé des -65, chiffre issu des études, ma formulation était peu précise, je m'en excuse, il faut dire qu'il y avait beaucoup de thématiques que j'ai été probablement déjà trop long et que je n'ai pas pu développer mais c'est bien le chiffre, je suis en mesure de vous le confirmer.

Pour ce qui concerne les horaires d'exploitation, Monsieur, nous l'avons cité à plusieurs reprises à l'occasion des réunions, nous avons l'expérience d'entreprises du domaine du BTP sur nos autres plateformes, les horaires sont classiquement des horaires de jour, il n'y a d'activité ni la nuit ni le week-end, cela a été indiqué à plusieurs reprises. Par ailleurs, ce sont des éléments qui seraient sans aucun doute inscrits dans la charte et le cahier d'exploitation qui, comme j'ai pu l'indiquer, sont co-élaborés. C'est une forme de garantie sur le fait que les horaires ne dépasseraient pas ce qui peut être accepté par le territoire.

Marc REIMBOLD, Directeur du projet Port Seine-Métropole Ouest :

À la question sur l'hydraulique, le travail qui a été fait est un travail d'intégration du projet parmi les autres projets qui sont dans le Plan global d'aménagement donc de la plaine d'Achères-Poissy. Le Port Seine-Métropole Ouest apporte une diminution de volume de 300 000 m³ qui peuvent être mis à disposition pour les autres projets de la plaine. Quand on fera véritablement, si on le fait, si l'on donne une suite, Port Seine-Métropole Ouest, on fera des études y compris en termes d'écoulement et pour vérifier les niveaux d'eau qui n'impactent ni l'aval ni l'amont. Pour l'instant, ces études n'ont pas été entreprises et affinées.

Le dernier point concernait l'étang des Fonceaux qui se trouve entre le RER A et la RN184. C'est un projet de remblaiement qui fait aujourd'hui l'objet de l'arrêté préfectoral de 2009 de la société GSM et dans ce cadre-là, l'enquête publique a acté que cet étang serait remblayé donc Ports de Paris n'est pas parti à cette décision.

Michel GAILLARD :

Merci. Je voudrais quand même apporter une réponse à l'intervention de Madame qui s'est exprimée en disant que la concertation n'était pas exemplaire parce que sur la tribune il n'y avait pas d'expression d'opposants. Je voudrais faire trois remarques.

La première c'est que je prends note de votre remarque, elle est intéressante, elle est notre, c'est une observation que nous nous faisons régulièrement. Je peux vous dire que dans des débats publics, nous faisons intervenir plusieurs intervenants à la tribune qui portent un point de vue différent de celui du Maître d'ouvrage. Votre interrogation, sur un plan général, est recevable.

Deuxième remarque, c'est que nous faisons venir à la tribune des personnes qui apportent un point de vue général, global sur une politique, une vision d'un projet. Je vous rappelle que dans ce débat, nous avons fait intervenir quelqu'un qui est dans la salle, il s'agit de Mme DUVAL représentant France Nature Environnement, qui n'est pas franchement représentante du Maître d'ouvrage. C'est un exemple.

Troisième observation, les personnalités que nous avons fait intervenir sont intervenues parce que dans leur domaine de compétences, elles apportaient des compléments d'information, une vision sur ce que VNF pensait du projet, sur ce que RFF avait à dire sur l'insertion de ses propres projets par rapport à PSMO. Il s'agit par ces interventions d'enrichir l'apport au débat.

Dernière observation, les opposants au projet se sont bien exprimés. Si je compte les minutes ce soir, de personnalités, d'associations qui sont intervenues pour s'exprimer avec toutes les réserves et toutes les interrogations sur ce projet, cela fait plus de minutes que les personnalités qui sont intervenues sur la tribune. Je crois qu'il ne faut pas limiter la question à qui intervient, ou pas, en tribune, c'est vraiment le débat entre une salle et une tribune. Dans la salle, on prend quand même la parole, nous y veillons, nous faisons en sorte que toutes les opinions s'expriment, et je crois qu'elles se sont exprimées.

Mais encore une fois, la question que vous posez, nous la faisons notre, ne croyez pas que nous ne nous la posions pas non plus.

Ce que je voudrais vous dire de manière un peu synthétique, c'est que le compte-rendu que nous ferons de ce débat public va reposer sur quatre volets que nous avons ressentis, perçus.

Tout d'abord, un projet qui se situe dans un contexte marqué par la multitude des projets, et nous l'avons vu encore ce soir dans les interventions, le Grand Paris, Éole, la LNPN, le port de Triel, le pont d'Achères sans parler de l'A104. C'est un territoire qui est marqué par les projets multiples, ce qui n'a évidemment pas manqué d'avoir une influence sur les prises de positions des uns et des autres, c'est un point que nous aurons évidemment à souligner d'une manière ou d'une autre.

Deuxième point, c'est aussi un territoire qui est marqué par une histoire des débats publics, je dirais des consultations du public et l'on revient là encore à la différence entre enquête publique et débat public. Sans porter de jugement sur d'autres démarches de consultation du public qui se sont déroulées sur ce territoire, la CPDP a souvent rappelé qu'un débat public est un moment privilégié d'une rencontre utile entre un porteur de projet et nos concitoyens qui sont concernés par les impacts de ce projet. Nous avons également rappelé que toute l'histoire du débat public depuis quinze ans démontre l'utilité de ces débats, nous avons donné des chiffres. Deux tiers des dossiers qui sont passés en débat public ont été ou profondément modifiés, voire abandonnés mais en tout cas ont subi des évolutions significatives. Donc, le débat public apporte énormément à la maturation d'un projet dans le sens qu'attend le public bien sûr.

Troisième point du constat que l'on peut dresser, c'est le périmètre du projet PSMO qui encore ce soir a été source de beaucoup d'interventions. Le déroulement de ce débat public aura été fortement marqué par des interventions répétées sur cet avenir à l'Est du RER et ce qui va se passer à l'Est de la plaine d'Achères. Pour nombre d'opposants déclarés à un

équipement portuaire PSME, le projet PSMO, et on l'a encore entendu ce soir, c'est un pied dans la porte d'une entreprise plus vaste qui vise à créer un port de 400 ha dans cette plaine. D'autres intervenants a contrario appellent de leurs vœux cette réalisation, vous l'avez rappelé, qui doterait le territoire et plus largement l'Île-de-France d'une installation portuaire à la hauteur des enjeux logistiques nationaux et européens. Ces interventions nous ont conduits, je le fais encore ce soir, à procéder systématiquement à un rappel sur l'origine de ce débat public qui est une saisine de la CNDP sur un projet qui s'appelle PSMO et sur un périmètre bien précis de 100 ha. De fait, quiconque s'intéresse au développement du territoire de confluence ne peut ignorer qu'il y a eu des réflexions sur une amorce d'étude concernant cet aménagement global de la plaine d'Achères. Notre Commission a parfaitement perçu que cette vision globale de l'avenir de la plaine s'inscrit clairement dans des ambitions portées par des acteurs politiques ou des acteurs économiques. Nous avons bien noté également que la déclaration du Premier ministre à propos de Seine-Nord-Europe au cours du débat a pu également constituer un apport de matériaux, si je puis dire, à ce débat sur l'avenir à l'Est.

Ce que nous avons dit et ce que je redis ce soir, c'est qu'ayant pris acte de ce contexte à la périphérie du projet PSMO, objet de notre débat, un constat s'impose : c'est qu'à ce jour à ma connaissance et à la connaissance du public, il n'y a pas eu de pétitionnaire qui se soit manifesté pour exploiter la carrière à l'Est. Ce projet est donc pour le moment fictif, même si on peut comprendre certaines inquiétudes. Si une telle demande venait à se manifester, et en admettant que l'État, autorité qui autorise l'exploitation de ces carrières, donne cette autorisation, alors il est clair qu'il y aurait d'abord une enquête publique avec toute la procédure auprès du public, d'écoute et d'observations que vous pourriez formuler à propos de cette exploitation. Une telle exploitation dont on a compris au passage que PSMO serait un puissant atout pour évacuer la production, le port sera donc très utile à une telle carrière, il est clair et nous le comprenons parfaitement, que décider de l'exploitation de la carrière, c'est aussi décider de l'avenir du territoire concerné, de ce que l'on va faire derrière la carrière. Or aujourd'hui, là encore que l'on sache, tous les avenir sont possibles et éventuellement un port à l'Est, mais pas seulement, il peut y avoir évidemment d'autres projets.

Le SDRIF en est bien d'accord, il parle d'un projet à l'Est, c'est inscrit dans ses schémas, mais pour le moment, on le sait, aucune suite concrète n'est donnée pour des raisons de contraintes routières, cela a été rappelé.

Sur ce sujet de l'Est, et pour conclure là-dessus, s'il y avait décision un jour de faire un port à l'Est, il faudrait qu'il y ait un Maître d'ouvrage, a priori Ports de Paris qui a un monopole sur le sujet, avec un projet ayant des caractéristiques, ayant des objectifs qui seraient soumis au débat public avec toutes les questions habituelles portant sur l'opportunité, les caractéristiques et les objectifs.

Mais encore une fois, au jour d'aujourd'hui, notre débat et notre saisine ne portent que sur la partie ouest, la partie Est est une crainte, nous le comprenons, pour d'autres c'est un espoir, nous pouvons aussi le comprendre. Nous, nous l'avons déjà dit, nous faisons un constat neutre et indépendant.

Dans les thèmes d'interventions récurrents que l'on aura notés, il y a les transports.

La route, avec quelques interrogations qui ont été exprimées tout à l'heure, nous aurons tous retenu l'effet bénéfique sur les trafics routiers apporté par ce port pour l'évacuation des granulats et l'import des déblais du Grand Paris.

On a parlé du rail : les interventions de ce soir, une fois de plus, soulignent le côté contradictoire des discussions sur le rail. À la fois c'est un mode de transport écologique, compatible avec un développement durable, en tout cas c'est bien ce que nous entendons régulièrement. Dans l'intermodalité, le report par le rail est quand même plutôt encouragé, mais nous avons aussi entendu que le rail suscite aussi des craintes par ses effets en termes d'impacts sonores, de nuisances liées au bruit essentiellement et de perturbations

sur les lignes voyageurs. Le thème du rail est très présent dans ce dossier mais c'est une question assez paradoxale. Il y aura donc beaucoup à travailler sur le sujet pour lever les paradoxes.

Le fleuve est un sujet assez consensuel, je ne vais donc pas développer même si l'entretien des berges, quelqu'un l'a rappelé encore ce soir, est une question souvent apparue et qui sera à traiter.

Il y a l'environnement, nous avons parlé du traitement bruit et des poussières, je pense qu'un certain nombre de réponses ont déjà été apportées.

Il y a les paysages, avec, nous a-t-il semblé, la présentation sur ces quatre lignes végétalisées pour protéger le paysage, faite par Antoine GRUMBACH, qui a apporté au moins des éléments de réponses ou des débuts de réponses aux inquiétudes qui se sont manifestées.

Enfin, il y a la nature des activités du futur port, un port BTP oui mais encore ? Nous avons compris que ce pouvait être des équipements pour le futur réseau de transport du Grand Paris, ce pouvait être un certain nombre de produits liés au BTP. Nous avons compris aussi que l'expression « traitement de déchets », M. le maire d'Achères vient d'en faire le rappel, sur ce territoire, agit un peu comme un repoussoir avec l'histoire de la plaine d'Achères. Nous suggérerions volontiers d'essayer de trouver des expressions et des formulations qui évitent le mot « déchets » si c'est possible, un peu de créativité dans le langage, en tout cas le mot « déchets » dans la plaine d'Achères n'est pas le bienvenu.

En forme de synthèse, nous avons retenu qu'il y a un vœu d'une assez grande partie du public qui est plutôt favorable à ce port, en tout cas qui ne dit pas « non », qui dit « pourquoi pas ce port », mais qui insiste sur l'insertion de ce port dans son environnement urbain, insertion qui doit permettre une réhabilitation de cette plaine d'Achères, en lui donnant une identité positive, c'est ce qui est recherché.

Si les soutiens apportés à ce projet se sont exprimés à de multiples reprises, en réunion, sur le site de la CPDP, nous avons souvent entendu : nous voulons bien de votre port si Ports de Paris assure une accessibilité au site pour tous, qui permet une réelle appropriation du projet et aménage dès la phase 1 la route du barrage pour accéder à la Seine. Nous voulons bien de votre port si une véritable mixité fonctionnelle est assurée, activités, promenade, loisirs etc. ; si la qualité architecturale et urbaine est garantie, là encore la question a été traitée tout à l'heure ; si la conception générale du site privilégie la vue sur les paysages et sur le port, je reprends volontiers la formule « le port doit habiter le territoire et non pas l'occuper » ; si une implication locale et citoyenne est réellement mise en œuvre pour satisfaire toutes ces attentes ; enfin, et pour beaucoup, s'il n'est pas le faux nez d'un port à l'Est, nous avons bien compris que PSMO ne peut pas être le faux nez d'un port à l'Est. Si le port à l'Est doit venir un jour, il faudra qu'il vienne dans la clarté, dans la transparence et annoncé comme il se doit, parce qu'après tout il peut y avoir des projets et le moment viendra où vous en discuterez évidemment.

Nous aurons tous noté que l'un des défis de cette insertion est la gestion du facteur temps, cela a aussi été rappelé, réussir cette insertion tout au long des trente années que va durer ce chantier. Quelle progressivité saura-t-on lui donner pour qu'elle s'inscrive aussi rapidement que possible dans le cadre de vie des habitants de ce territoire ? Une insertion qui devra être cohérente avec l'ensemble des projets environnants dont on a peu parlé, le parc d'Achères, la Zac d'Achères. Comment PSMO va-t-il s'intégrer, s'adapter à ces projets-là ?

Enfin pour conclure ces propos sur ce que la Commission a retenu de ces débats, je voudrais souligner les engagements pris par Ports de Paris d'être exemplaire dans la poursuite de ce projet, s'il est poursuivi. Nous avons tous noté la volonté maintes fois répétées, et encore ce soir, du Maître d'ouvrage d'associer les populations et leurs élus aux réflexions futures. Sur nombre des points évoqués précédemment, Ports de Paris s'est

engagé à vous associer aux réflexions. À titre d'illustration, on peut parler de la proposition d'un travail collectif à propos de la charte qui régit les droits et devoirs des entreprises qui seraient présentes à l'avenir sur ce port. La Commission prend acte de ces engagements et je voudrais rappeler que le Code de l'environnement, depuis les lois Grenelle, fait que la CNDP après un débat public assure un suivi des engagements du Maître d'ouvrage. Vous avez parlé, M. ROUQUE, de procédures post débat public. Une procédure post débat public, c'est le fait que la CNDP continue à suivre comment se déroule la suite de la concertation et du dialogue avec le public sur les projets qui ont été mis en débat public, sachant qu'elle peut, à la demande du Maître d'ouvrage, désigner un garant pour accompagner une telle concertation et en assurer la qualité.

Mes derniers mots seront des mots de remerciements. Je souhaite adresser à tous les participants de ce débat public, à vous tous d'abord, encore une fois pour la qualité des rencontres et des contributions que vous avez apportées à ce dossier qui, me semble-t-il, ont permis d'éclairer de manière tout à fait importante le Maître d'ouvrage sur ce qu'étaient vos attentes et ce qu'étaient vos réticences et vos inquiétudes.

Des remerciements aussi aux personnalités que nous avons sollicitées pour enrichir nos réflexions sur ce dossier, aux ateliers de Cergy qui, je le rappelle, ont animé l'atelier d'Andrésy et qui lui ont permis d'être tout à fait productif et intéressant, à nos prestataires bien sûr qui ont accompagné ce débat, qui l'ont fait avec professionnalisme.

Des remerciements à Ports de Paris pour son engagement dans ce débat, je l'ai déjà dit, Ports de Paris a été très disponible tout au long de cette phase de débat public ce qui, à mon avis, a assez largement contribué à la qualité des échanges qui ont eu lieu.

Enfin, je voudrais adresser un mot de remerciement public à notre Secrétariat général qui a parfaitement rempli sa mission d'appui à notre Commission. Remerciements particuliers à Julie QUENTEL qui a su combiner la perfection de l'enthousiasme de la jeunesse et de la rigueur d'un vrai professionnalisme.

Je vous remercie tous pour cette participation à ce débat public et à cette réunion de clôture. Si d'aventure mes propos suscitaient une ou deux interventions, je veux bien les prendre.

(Applaudissements.)

Je rappelle que le débat n'est pas clos avec la réunion de clôture, comme pour le rail, là aussi c'est un paradoxe, le débat public s'arrête le 15 décembre, c'est-à-dire que jusqu'au 15 décembre, vous pouvez sur Internet, sur notre site, continuer à poser des questions et continuer à déposer des avis ou des contributions.

Je vous rappelle enfin le calendrier : nous remettrons notre compte rendu et le bilan de ce débat vers mi février, et Ports de Paris annoncera sa décision vers la mi-mai. Tout ceci sera public.

Un cocktail est prêt dans la pièce voisine, si vous avez quelques minutes, je vous invite à venir prendre un verre.

Enfin dernier point, des questionnaires ont été distribués pour vous permettre d'apporter votre jugement sur le débat public auquel vous avez participé. Si vous pouvez le remplir, il nous aidera, nous aussi, à progresser.

Merci à tous.