



# **BILAN DÉBAT PUBLIC**

## **Port Seine-Métropole Ouest**

15 SEPTEMBRE - 15 DÉCEMBRE 2014

dressé par le président  
de la Commission nationale  
du débat public

LE 12 FÉVRIER 2015



# BILAN DÉBAT PUBLIC

## Port Seine-Métropole Ouest

15 SEPTEMBRE – 15 DÉCEMBRE 2014

---

### SOMMAIRE

LE PROJET SOUMIS A DÉBAT	5
L'OPPORTUNITÉ	6
Une opportunité peu débattue et peu contestée	6
Une réalisation indépendante des autres projets du territoire	6
L'INSERTION DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT	
URBAIN ET NATUREL AU CENTRE DES DÉBATS	7
Les liens entre le port, la ville et le territoire	8
Des inquiétudes concernant les impacts sur l'environnement et le cadre de vie	8
QUELS EFFETS DU REPORT MODAL ?	10
La réduction du trafic routier	10
L'intermodalité entre le fleuve et le rail	10
LE DÉVELOPPEMENT DE LA CONFLUENCE SEINE-OISE	11
Le principe d'une économie circulaire centrée sur le BTP	11
Quel avenir après 2040 ?	11
Le financement et les retombées économiques du projet	12
LE DÉROULEMENT DU DÉBAT	12
UNE ÉVALUATION DU DÉBAT, GLOBALEMENT POSITIVE	13
CONCLUSIONS ET SUITES DU DÉBAT	14

## INTRODUCTION

Saisie le 23 décembre 2013 par Ports de Paris<sup>1</sup>, d'un projet d'installation d'une plateforme portuaire multimodale à l'Ouest du RER A sur la plaine d'Achères, dit Port Seine-Métropole Ouest (PSMO), la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé le 8 janvier 2014 d'organiser elle-même un débat public et d'en confier l'animation à une commission particulière.

Elle a en effet considéré que :

- le projet, d'un montant de 110 millions d'euros, inférieur au seuil de saisine obligatoire, s'inscrit dans le cadre plus général du développement de la Seine Aval, secteur considéré comme stratégique et faisant l'objet d'une opération d'intérêt national (OIN) depuis 2007 ;
- le projet présente d'importants enjeux socio-économiques pour le développement de la région Île-de-France et des régions voisines ;
- le projet présente des enjeux hydrauliques et environnementaux, notamment en phase travaux.

Le 5 février 2014, la CNDP a nommé M. Michel Gaillard, président de la commission particulière du débat public.

Sur proposition de ce dernier, elle a, le 5 mars 2014, nommé les membres de la commission particulière du débat public : Mme Anne-Marie Charvet, Mme Lucie Demondion, M. Jacques Roudier, M. Bruno de Tremiolles.

Le 2 juillet 2014, la CNDP a considéré que le dossier établi par le maître d'ouvrage était suffisamment complet pour être soumis au débat public. Elle a fixé les dates du débat du 15 septembre au 15 décembre 2014 et en a approuvé les modalités d'organisation.

---

<sup>1</sup> Ports de Paris est un établissement public de l'État. Il a pour mission d'aménager les espaces portuaires publics en Île-de-France et de développer la logistique propre et le transport de passagers par la voie d'eau.

## LE PROJET SOUMIS À DÉBAT

Le projet Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) est un projet de port “nouvelle génération”, ouvert sur la ville. Il se situe sur le “secteur Ouest” de la plaine d’Achères, ancienne zone d’épandage des eaux usées de Paris et de sa petite couronne à l’Ouest de la ligne du RER A. Le gisement de granulats sur ce secteur est exploité depuis 2013<sup>2</sup>.

Le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF)<sup>3</sup> intègre l’ambition de constituer une plateforme multimodale sur la plaine d’Achères, programme baptisé initialement « Port Seine-Métropole » : 100 hectares à l’Ouest du RER A, 300 hectares à l’Est de la RN 184. Ce dernier élément ne doit pas prêter à confusion. Un port dans le “secteur Est” nécessiterait la garantie d’une desserte routière adaptée<sup>4</sup>. L’achèvement de l’A 104 étant reporté à l’horizon 2030-2050<sup>5</sup>, les perspectives de développement à l’Est ont été différées.

Le projet soumis à débat ne s’intéresse donc pas au “secteur Est” mais bien uniquement au “secteur Ouest” de la plaine d’Achères. Il concerne plus particulièrement les communes d’Achères (85% du périmètre d’aménagement portuaire), d’Andrésy (13.5%) et de Conflans-Sainte-Honorine (1.5%). Pensé comme une plateforme multimodale autoportante, c’est-à-dire indépendante des autres projets du territoire, l’espace portuaire se composerait d’une darse<sup>6</sup>, d’un réseau de voiries, d’espaces verts, d’un quai à usage partagé et de circulations douces<sup>7</sup>.

PSMO répond à plusieurs enjeux : développer une chaîne logistique durable par péniche pour amener les matériaux extraits de la carrière sur les chantiers du Grand Paris à l’aller et ramener les déblais au retour, aménager la plaine d’Achères et contribuer au développement de la Confluence Seine-Oise<sup>8</sup>, développer une filière économique locale autour des activités liées au BTP<sup>9</sup>.

Le projet a pour ambition de satisfaire aux enjeux de la transition énergétique. Des mesures environnementales et paysagères ont également été intégrées dès sa conception, notamment des obligations et engagements relatifs à l’activité des futurs clients et utilisateurs pour permettre une meilleure maîtrise des risques environnementaux<sup>10</sup>.

Le coût du projet est évalué à 110 millions d’euros, financé par le maître d’ouvrage Ports de Paris<sup>11</sup>. La mise en service du port se ferait de manière progressive pour s’achever en 2040. Il s’agit donc d’un chantier sur le long terme qui pose la question de l’aménagement de la plaine d’Achères et du développement d’activités économiques sur son territoire.

<sup>2</sup> Suite à l’arrêté préfectoral du 18 août 2009, l’exploitation de la carrière du site a commencé en 2013. Elle est effectuée par la compagnie GSM.

<sup>3</sup> Le nouveau SDRIF, baptisé «Île-de-France 2030», a été approuvé par décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013, publié le 28 décembre 2013 au Journal officiel.

<sup>4</sup> Ces conclusions résultent des réunions de concertation organisées sur le projet « Port Seine Métropole » en 2011 et 2012.

<sup>5</sup> Le rapport de la commission Mobilité 21 (juin 2013) ne considère pas le projet d’achèvement de l’A 104 comme étant prioritaire et le reporte à l’horizon 2030-2050.

<sup>6</sup> Bassin rectangulaire constituant la partie intérieure d’un port, destiné principalement à l’accostage des bateaux.

<sup>7</sup> Mode de déplacement sans moteur (marche et vélo, notamment).

<sup>8</sup> Ce territoire regroupe la Communauté d’agglomération des 2 Rives de Seine et les communes d’Achères, de Cergy-Pontoise, Conflans-Sainte-Honorine et Poissy.

<sup>9</sup> Secteur économique du bâtiment et des travaux publics.

<sup>10</sup> Ports de Paris a obtenu une certification ISO 14001 en octobre 2013. Cette norme repose sur le principe d’amélioration continue de la performance environnementale par la maîtrise des impacts liés à l’activité de l’entreprise : elle garantit une certaine sécurité et qualité de vie sur le site.

<sup>11</sup> Avec la contribution de l’Union Européenne et de la région Île-de-France pour les études.

# L'OPPORTUNITÉ

## Une opportunité peu débattue et peu contestée

La question de l'opportunité du projet a été peu posée au cours du débat. Du côté du public, c'est sur le site Internet que les échanges ont majoritairement eu lieu. Si certains s'opposent fermement au projet, beaucoup en reconnaissent l'opportunité. Les premiers y voient une source de nuisances multiples : environnementales, visuelles ou sonores. Les autres s'accordent sur son intérêt pour le développement économique du territoire.

Si le public et le monde associatif ont parfois manifesté leur inquiétude quant au lien du projet avec celui « démesuré » du Grand Paris, pour la majorité des acteurs politiques et économiques, c'est dans ce cadre que PSMO trouve sa cohérence. Le projet répond en effet à l'un des principaux besoins du Grand Paris : garantir une chaîne logistique durable pour la construction des logements et des nouvelles lignes de transport en commun. Il apparaît comme un facteur de redynamisation du territoire. Beaucoup émettent d'ailleurs le souhait d'une extension du projet à l'Est, un projet beaucoup plus vaste offrant de plus grandes perspectives économiques. Or, c'est là un point de grande crispation avec une partie des habitants du territoire.

Le gisement de granulats situé à l'Est de la RN 184 sur la plaine d'Achères ne fait pas actuellement l'objet d'autorisation d'exploiter. Pourtant, nombreux sont ceux qui ne croient pas à la réalisation de Port Seine-Métropole Ouest sans que se dessine, à terme, celle de sa partie Est. Quand une habitante de Conflans-Sainte-Honorine dit « Non à cet immense port ! »<sup>12</sup>, ce n'est pas l'opportunité du projet soumis à débat qui est remise en cause mais bien celle d'un hypothétique projet de Port Seine-Métropole Est (PSME). La commission particulière du débat public a été dans l'obligation de recentrer le débat à maintes reprises. Comme elle, la CNDP tient à rappeler que dans l'éventualité où un projet d'aménagement serait retenu pour la partie Est du site, il serait soumis aux mêmes procédures que celui de la partie Ouest, incluant donc l'organisation d'un débat public.

La réalisation de PSMO au regard des multiples projets sur le territoire a soulevé beaucoup de questions.

## Une réalisation indépendante des autres projets du territoire

Si le projet PSMO s'inscrit dans la dynamique du Grand Paris, il n'en demeure pas moins "autoportant", c'est-à-dire compatible avec le réseau ferré et routier existant. Un terme repris et répété à de multiples reprises par le maître d'ouvrage pendant le débat pour répondre aux questions du public concernant les liens entre le projet PSMO et les autres projets du territoire ; un public d'ailleurs rompu aux méthodes de concertation<sup>13</sup> qui s'interroge sur l'articulation du projet avec ceux du Canal Seine-Nord Europe, du prolongement de la francilienne A 104, du prolongement du RER à l'Ouest (Éole), de la tangentielle Ouest (tram-train), de l'amélioration du RER A, de la ligne nouvelle Paris-Normandie, de la ligne de fret Serqueux-Gisors, de liaison RD 30-RD 190 dit "pont d'Achères" ou encore de l'éco-port des 2 Rives de Seine (Triel-sur-Seine) porté lui aussi par Ports de Paris.

Certains d'entre eux ont suscité un grand nombre de réactions aussi bien pendant les réunions publiques que sur le site Internet du débat. C'est le cas du projet de prolongement de l'A 104 et de celui de Canal Seine-Nord Europe.

---

<sup>12</sup> Question 79.

<sup>13</sup> Les projets suivants ont fait l'objet de débats publics ou concertations organisés par la CNDP : débat public pour le prolongement de l'A 104 en 2006, le prolongement du RER à l'Ouest (Éole) en 2010 et la ligne nouvelle Paris-Normandie en 2012, concertation recommandée pour le Canal Seine-Nord Europe en 2006.

« *Qu'est-il prévu (...) [pour] le monstre du Loch Ness, l'A 104, toujours en attente ?* »<sup>14</sup>, premier thème abordé par le public pendant la réunion d'ouverture du débat à Achères, ce projet cristallise des passions contradictoires. D'un côté, les nombreux opposants au projet craignent que PSMO devienne un prétexte pour le relancer. De l'autre, certains y voient l'occasion de réaliser enfin ce prolongement entre Méry-sur-Oise et Poissy-Orgeval.

Qu'en est-il réellement ? Un des objectifs de PSMO est d'assurer le report du transport de marchandises vers les modes alternatifs à la route. Suivant cette logique, il ne doit donc nécessiter aucune infrastructure routière nouvelle.

S'agissant du projet de Canal Seine-Nord Europe<sup>15</sup>, les quelques interventions sur le sujet traduisent plutôt une adhésion en sa faveur, du côté du public comme des acteurs de PSMO. « *Rappelez-vous que vous ne ferez rien de grand à Conflans tant que le Canal du Nord ne sera pas ouvert* »<sup>16</sup> écrit un internaute de ...90 ans ! Pour le maître d'ouvrage, sans être une condition à l'existence de PSMO, sa réalisation constituerait un atout supplémentaire pour le développement économique du port.

D'autres participants se sont montrés dubitatifs quant à l'utilité de PSMO au regard du projet d'éco-port de Triel<sup>17</sup> : « *Est-il nécessaire de construire deux ports ?* » se demande un participant<sup>18</sup>. Le maître d'ouvrage a réaffirmé la complémentarité de ces deux projets aux vocations différentes de par leur taille, leurs types d'activités et leur zone de chalandise.

Bien que moins souvent mentionnés, les projets de Pont d'Achères et de la ligne de fret Serqueux-Gisors ont également été sources de contestation et d'inquiétudes.

La majorité des questions écrites ont concerné l'articulation du projet avec son territoire<sup>19</sup>. Ces différents échanges montrent la difficulté de limiter le "champ" du débat au seul projet PSMO. Ils posent la question d'un éventuel élargissement du périmètre actuel des débats aux projets plus généraux dans lesquels ils s'inscrivent, notamment les schémas d'aménagement régionaux ou nationaux.

## L'INSERTION DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT URBAIN ET NATUREL AU CENTRE DES DÉBATS

« *Le port devra habiter le territoire et non pas l'occuper* ». Issue de l'atelier sur les aménagements urbains<sup>20</sup>, cette phrase reprise par le public, le maître d'ouvrage et la CPDP, a marqué les esprits pendant le débat et apparaît comme une des conditions d'acceptabilité du projet.

Cette réflexion, et le public l'a bien compris, doit prendre en compte le facteur temps. En effet, la construction du port s'échelonne au rythme de l'exploitation de la carrière.

<sup>14</sup> Verbatim de la réunion d'ouverture à Achères, le jeudi 2 octobre 2014, p.18.

<sup>15</sup> Réalisation d'un canal à grand gabarit, d'une longueur de 105 km, entre Janville (au nord de Compiègne dans l'Oise) et le canal Dunkerque-Escaut.

<sup>16</sup> Avis 5.

<sup>17</sup> Le projet de nouveau port de Triel-sur-Seine est un projet de port urbain, implanté en rive droite de Seine, visant à assurer une desserte locale fine, en réponse aux besoins logistiques des entreprises de la boucle de Chanteloup, et dédié notamment au secteur d'activité de l'éco-construction.

<sup>18</sup> Question 138.

<sup>19</sup> 138 questions écrites ont été publiées, 28% concernent le contexte dans lequel s'inscrit ce débat.

<sup>20</sup> L'atelier, d'une durée de deux heures, s'est déroulé le mardi 18 novembre 2014 et a réuni une quarantaine de participants.

Celle-ci devrait s'achever aux environs de 2035 pour une mise en service complète du port en 2040. Comment imaginer l'aménagement au fil du temps et réussir l'intégration urbaine du projet ?

L'atelier sur les aménagements urbains a mis l'accent sur plusieurs éléments : mixité fonctionnelle du port, accessibilité, cohérence du plan d'aménagement, insertion paysagère et implication citoyenne.

## Les liens entre le port, la ville et le territoire

Pour le public, un des ingrédients pour réussir l'insertion du port dans son environnement serait donc d'assurer la mixité des usages. En étant à la fois source d'emplois, d'activités et de loisirs, le port deviendrait alors un véritable lieu de vie ouvert à tous. Un "Centre de vie" est prévu à l'intérieur du port, offrant des services de restauration et de détente. Certains participants ont néanmoins regretté que le port lui-même n'ait pas vocation à être mixte, n'accueillant pas de bateaux de plaisance. Ce type de navigation est en effet incompatible avec le projet.

Pour devenir un lieu de vie, le port doit être accessible. Trois principales demandes ont émergé : développer les circulations douces en favorisant la cohabitation des piétons et des cyclistes, assurer un lien entre le port et le centre-ville d'Achères mais aussi entre la rive droite et la rive gauche d'Andrésy<sup>21</sup>. Les habitants et les acteurs du projet attendent des aménagements cohérents offrant une continuité entre les espaces verts prévus au sein du port et les espaces verts existants, notamment les forêts de Saint-Germain et de Pierrelaye<sup>22</sup>.

Il s'agit au final de valoriser la plaine d'Achères, un territoire inondable aux sols pollués suite à l'épandage des eaux usées de la ville de Paris. Les habitants et les élus attendent que le projet participe à l'aménagement de la plaine et n'aggrave pas la situation. Le maître d'ouvrage a identifié ces enjeux parmi les plus sensibles. Le projet ne devrait pas augmenter les risques de crues, et s'il se poursuit, des études hydrauliques poussées seront entreprises pour l'inscrire dans le cadre d'un Plan de prévention du risque d'inondation. Par ailleurs, dans le cadre fixé par l'arrêté préfectoral d'exploitation de la carrière et préalablement aux éventuels travaux d'infrastructure portuaire, les terres du site sont en cours de traitement<sup>23</sup>.

« Une présentation tout a fait idyllique mais »<sup>24</sup>... qui soulève malgré tout de nombreuses questions, en particulier celle de l'intérêt d'ouvrir sur la ville un port de granulats. Certains y voient avant tout une source de nuisances environnementales, visuelles ou encore sonores.

## Des inquiétudes concernant les impacts sur l'environnement et le cadre de vie

Île-de-France Environnement et le collectif pour la protection des riverains de l'autoroute A 104 (C.O.P.R.A.) ont demandé dans leurs cahiers d'acteurs<sup>25</sup> que soit réalisé un état initial du site pour s'assurer d'un réel respect environnemental. L'appréhension est grande comme en témoigne le nombre d'interventions en réunions publiques : c'est le sujet le plus débattu<sup>26</sup>.

<sup>21</sup> Le projet est situé en face de la rive droite d'Andrésy mais il impacte sa rive gauche, au niveau de l'île du Bac.

<sup>22</sup> Point de vue 16 des Conseils généraux des Yvelines et du Val-d'Oise.

<sup>23</sup> Arrêté préfectoral du 18 août 2009 : le traitement des sols, par recouvrement d'une couche de 30cm de terres saines, est à la responsabilité du carrier (groupe GSM) et non pas du maître d'ouvrage du projet PSMO.

<sup>24</sup> Question 79.

<sup>25</sup> Points de vue 8 et 3.

<sup>26</sup> 27% des interventions en réunions publiques concernent l'environnement, 22% le contexte, 21% les transports, 19% les perspectives socio-économiques et 11% l'insertion urbaine.

D'abord se pose la question de l'extraction de granulats, activité bruyante et poussiéreuse. Ensuite celle des déchets réceptionnés et de leur gestion. Quels sont les risques sanitaires et atmosphériques ? Quels impacts sur la qualité de vie des habitants ?

Sur le sujet des particules polluantes liées à la poussière, les gênes pour le voisinage, les problèmes de salissure et les dégradations de la flore sont reconnues. Parmi les mesures proposées, la végétalisation du site diminuerait la propagation des poussières et limiterait la propagation des bruits. Elle serait même une opportunité pour l'aménagement des berges, avec notamment l'introduction de nouvelles espèces et la création d'une promenade. Pour que ces aménagements voient le jour sur la rive gauche d'Andrésy, il faudrait en déloger ses habitants. Exproprier pour créer une promenade verte ? Un paradoxe qui suscite la colère de quelques riverains.

Sur les déchets réceptionnés et la procédure de remblayage de la carrière, il faut distinguer deux phases. En premier lieu, celle préalable à l'aménagement portuaire qui est de la responsabilité du carrier. En second lieu, celle qui ferait suite au lancement du projet. Dans ce cas, Ports de Paris deviendrait propriétaire des terrains qu'il réaménagerait. À ce jour l'arrêté préfectoral prévoit l'utilisation de matériaux « *inertes, non contaminés, ni pollués et préalablement triés* ».

Source de pollutions pour certains, le port risque aussi d'altérer le paysage. « *Dans les bâtiments prévus, par pitié, évitez ceux défigurant le paysage* »<sup>27</sup>, un vœu exprimé par de nombreux participants. L'insertion paysagère doit se faire en préservant les points de vue, en particulier ceux d'Achères, d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine.

De façon générale, citoyens et acteurs du projet attendent des garanties quant à la prévention et la limitation de toutes les nuisances : respect des normes environnementales et mise en place de procédures de contrôle.

Ports de Paris l'a répété à plusieurs reprises, le projet vise l'excellence environnementale. Il a ainsi pris plusieurs engagements lors du débat public, notamment la préservation des vues, la préservation du patrimoine, la connexion avec les liaisons douces et voiries existantes. Un cahier de prescriptions architecturales, environnementales et paysagères et une charte d'exploitation sont attendus. Ainsi, les entreprises qui s'implanteraient sur le site auraient à respecter un certain nombre d'obligations. Ces mesures s'inscrivent dans une démarche plus large, celle de la charte « Sable en Seine »<sup>28</sup>. Pour la filière BTP, les entreprises signataires prennent des engagements en matière environnementale, urbaine, architecturale et paysagère<sup>29</sup>.

Le projet répond aussi aux enjeux de développement durable avec le développement du transport fluvial et ferroviaire, réduisant le transport routier.

---

<sup>27</sup> Question 19.

<sup>28</sup> En 2000, l'UNICEM Île-de-France (dont les principaux membres sont le Syndicat Régional des Producteurs de Granulats et le Syndicat Régional du Béton Prêt à l'Emploi), ainsi que le SFIC (Syndicat Français de l'Industrie Cimentière) ont signé avec le Port Autonome de Paris la charte nommée « Sable en Seine » qui engage ses signataires à exploiter leurs installations sur les berges dans le respect de l'environnement.

<sup>29</sup> Des sanctions sont possibles : le maître d'ouvrage peut aller jusqu'à résilier la convention signée avec l'entreprise.

Y aurait-il un risque de “greenwashing”<sup>30</sup> ? C’est un des points soulevés par les étudiants de l’Université de Cergy-Pontoise<sup>31</sup>. Cela étant, les problématiques environnementales mobilisent tous les publics, et disposer de nombreux éléments de réponse semble préférable.

## QUELS EFFETS DU REPORT MODAL ?

Le report du transport de marchandises vers les modes alternatifs à la route (fluvial et ferré) est salué par le plus grand nombre. Cette thématique a mobilisé les participants : les questions sur le sujet ont été parmi les plus nombreuses sur le site Internet du débat<sup>32</sup>.

### La réduction du trafic routier

Pendant la période d’exploitation de la carrière, Ports de Paris évalue<sup>33</sup> la baisse du nombre de camions par jour à 65. Cette diminution aurait en particulier comme impact positif la réduction de particules fines. Quant aux travaux et aux activités économiques du port, ils ne devraient pas générer de trafic routier supplémentaire, le transport par voie d’eau étant là aussi privilégié.

Le réseau routier sur ce territoire étant complètement saturé, les craintes demeurent sur une hausse du trafic liée au projet. D’autant plus que le report modal représente un nombre peu important de bateaux et de trains. L’impact pour le public apparaît parfois difficile à mesurer.

### L’intermodalité entre le fleuve et le rail

La réduction du transport routier se ferait donc au bénéfice de transports massifiés<sup>34</sup>. Aurait-elle un impact sur le trafic fluvial et ferré ?

Le développement du fret ferroviaire inquiète, notamment l’utilisation de la ligne du RER A. À la demande d’un internaute<sup>35</sup>, un exposé spécifique a été fait en réunion publique<sup>36</sup> sur la cohabitation entre PSMO et le RER A. Le dispositif actuel serait conservé : les trains de fret utilisent les heures creuses des transports en commun. Le débat a par ailleurs montré que Réseau Ferré de France<sup>37</sup> avait participé sur ce point à l’élaboration du projet. Au-delà des nuisances possibles, la croissance du trafic des trains de marchandises depuis et vers les ports éveille l’intérêt du public. Il ne faut pas oublier que la première gare de fret ferroviaire en France est un port, celui de Dunkerque.

Certains s’interrogent sur l’impact de l’augmentation du trafic fluvial sur l’état des berges. Ports de Paris l’a rappelé, en matière de transport fluvial, il y a une forte massification, un convoi de bateau représentant 250 camions.

---

<sup>30</sup> Orienter ses actions marketing et sa communication vers un positionnement écologique.

<sup>31</sup> Une rencontre publique a été organisée le 24 novembre 2014 à l’Université de Cergy-Pontoise, en partenariat avec le master de Géographie Transports, Logistique, Territoire et Environnement (TLTE).

<sup>32</sup> 28% des questions sur le site Internet du débat concernent le contexte, 27% l’impact sur le trafic et les transports, 26% l’environnement, 15% les perspectives socio-économiques et 4% l’insertion urbaine.

<sup>33</sup> L’évaluation est établie par rapport à la situation de référence, c’est-à-dire la situation future la plus probable sans le projet.

<sup>34</sup> Transport fluvial et ferroviaire à grande capacité, en opposition au transport routier.

<sup>35</sup> Question 49.

<sup>36</sup> Réunion publique de Saint-Germain-en-Laye, 14 octobre 2014.

<sup>37</sup> Gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire en France.

Le trafic ne devrait donc quasiment pas augmenter. Il n'est d'ailleurs pas la cause principale de la dégradation des berges, le plus souvent causée par des crues.

Peu contesté, le développement du transport fluvial apparaît comme la condition d'un modèle économique durable.

## LE DÉVELOPPEMENT DE LA CONFLUENCE SEINE-OISE

Les acteurs politiques et économiques se sont prononcés en faveur du projet dans la mesure où il serait source de valorisation et de redynamisation du territoire. Des retombées financières et économiques sont attendues, en particulier la création d'emplois et le développement des activités liées au BTP.

### Le principe d'une économie circulaire centrée sur le BTP

Dans son cahier d'acteur<sup>38</sup>, la Société du Grand Paris (SGP) estime le volume de déblais générés par les chantiers du métro « Grand Paris Express » à environ 40 millions de tonnes, dont un tiers pourrait être évacué par voie d'eau. Le potentiel de remblaiement du secteur concerné par le projet PSMO est d'environ 14 millions de tonnes. Le port participerait au développement d'une économie circulaire, recevant les déblais des chantiers du Grand Paris pour la constitution des terre-pleins portuaires, déblais eux-mêmes issus des granulats. Ainsi le projet s'inscrit dans les objectifs du projet de Plan régional de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics (PREDEC)<sup>39</sup>.

Une habitante d'Andrézy a proposé d'aller plus loin en créant un pôle de recherche sur la transformation des déblais, une proposition très bien accueillie par le maître d'ouvrage<sup>40</sup>.

Inscrit dans la dynamique du Grand Paris, le port serait centré sur les activités du BTP, et développerait une activité de services, notamment des équipements pour le public et le service aux navires. Des perspectives synonymes de créations d'emplois. Les estimations prévoient la création de 140 emplois directs pendant la durée du chantier. Après la mise en service du port, 500 à 1 000 emplois directs sont annoncés. Des emplois indirects seraient également générés par les activités portuaires. Ils sont estimés à deux fois le nombre d'emplois directs.

Pour quelques participants, ces estimations semblent « *largement surévaluées* »<sup>41</sup>. Néanmoins, dans un contexte de crise et de chômage, les perspectives économiques ont été favorablement accueillies. Il n'en demeure pas moins quelques doutes sur la poursuite des activités économiques après la mise en service du port.

### Quel avenir après 2040 ?

Les travaux, s'ils sont confirmés à l'issue du débat, sont prévus en plusieurs phases. La mise en service serait échelonnée jusqu'en 2040 au rythme de l'exploitation de la carrière. L'inauguration du port ne sonnerait pas la fin des activités du BTP. Au contraire, la plateforme portuaire multimodale fonctionnerait avec de nouvelles sources d'approvisionnement.

<sup>38</sup> Point de vue 6.

<sup>39</sup> Le PREDEC est un projet qui vise à définir et coordonner l'ensemble des actions à mener par tous les acteurs publics ou privés en vue d'assurer la réalisation des objectifs généraux en matière de gestion des déchets tels que définis par le code de l'environnement. L'enquête publique s'est achevée en novembre 2014.

<sup>40</sup> Question 136.

<sup>41</sup> Question 138.

La maîtrise d'ouvrage et le public ont suggéré quelques pistes : d'une part, les calcaires durs venant du Nord, d'autre part, les granulats de la façade maritime. Les activités de services seraient donc également maintenues.

L'objectif d'un report modal se poursuivrait en privilégiant le choix d'activités utilisatrices des modes fluvial et ferroviaire.

## Le financement et les retombées économiques du projet

« Les Conflanais vont-ils payer pour ce grand projet ? »<sup>42</sup>, s'interroge une participante, « Quelles sont les retombées fiscales du projet pour les communes riveraines ? »<sup>43</sup>, se demande une autre. Le maître d'ouvrage l'a certifié, les habitants des communes sur lesquelles est implanté le projet n'en financeront pas la réalisation. Estimé à 110 millions d'euros, le projet serait financé par Ports de Paris et aurait des retombées fiscales positives pour les collectivités territoriales.

## LE DÉROULEMENT DU DÉBAT

Ce débat a touché un public nombreux, essentiellement local, de citoyens, d'élus, d'acteurs économiques et associatifs. Les huit réunions publiques ont réuni près de 1 400 participants, dont 600 à Achères et Conflans-Sainte-Honorine. De nombreux étudiants ont participé aux réunions. La CPDP s'est d'ailleurs associée avec l'Université de Cergy-Pontoise et ses étudiants du master de Géographie Transports, Logistique, Territoire et Environnement (TLTE) faisant ainsi écho à la volonté de la CNDP de sensibiliser les jeunes au débat public.

Cela étant, la provenance des questions aussi bien en réunions publiques que sur le site Internet peut sembler surprenante. En effet, les habitants d'Achères se sont très peu mobilisés par rapport à ceux de Conflans-Sainte-Honorine et d'Andrésy<sup>44</sup>.

Les échanges se sont inscrits dans un contexte plus large sur un territoire marqué par une multitude de projets dont les historiques de consultations ont laissé des traces. Quelques citoyens ont d'ailleurs remis en cause l'opportunité de ce débat arguant que les procédures étaient trop longues et que leur voix n'avait pas été entendue pendant les précédentes concertations, notamment celle sur le port de Triel-sur-Seine. L'amalgame a d'ailleurs parfois été fait entre débat public et enquête publique. Cette confusion fait écho aux récents avis défavorables des commissaires enquêteurs sur les projets de port de Triel-sur-Seine et de pont d'Achères<sup>45</sup> qui, selon les intervenants, n'ont pas été suivis par les autorités.

La CPDP a toujours rappelé que la procédure de l'enquête publique et celle du débat public n'ont rien à voir, cette dernière ayant lieu en amont et portant sur l'opportunité, quand le projet peut encore évoluer. Il n'en demeure pas moins que la pédagogie sur les différentes pratiques de concertation doit s'amplifier.

---

<sup>42</sup> Question 42.

<sup>43</sup> Question 112.

<sup>44</sup> Sur le site Internet du débat, 44% des questions proviennent des Conflanais, 12% des Andrésiens, 9% des Saint-Germainois et seulement 7% pour les Achérois. S'agissant des réunions publiques, les Conflanais arrivent à nouveau en tête (28%), suivi des Andrésiens (27%) et des Achérois (8%).

<sup>45</sup> En décembre 2013 pour le port de Triel-sur-Seine et en mai 2012 pour le pont d'Achères.

<sup>46</sup> Deux visites de terrain ont été organisées le 11 octobre et le 5 novembre 2014. Elles ont réuni 47 personnes.

En mettant en place deux visites de terrain<sup>46</sup> pour découvrir le site du projet PSMO et un port de “nouvelle génération”, celui de Limay, la commission et le maître d’ouvrage se sont efforcés de donner aux citoyens la possibilité de mieux comprendre les enjeux du projet. Ils ont ainsi pu visualiser le site dans son état actuel et observer le fonctionnement d’une plateforme multimodale.

Il convient enfin de saluer un des moments forts du débat : l’organisation, à l’initiative de la CPDP, de l’atelier sur les aménagements urbains. Véritable réunion de travail entre participants et Ports de Paris, les idées et solutions proposées ont permis d’identifier des éléments d’acceptabilité du projet. C’est une démarche qui mérite d’être largement reprise et qui implique l’écoute et la collaboration de la maîtrise d’ouvrage, ce qui fut le cas tout au long de ce débat. Il s’agit ici de rappeler que la saisine de la CNDP pour ce projet n’était pas obligatoire mais qu’elle s’est faite sous l’impulsion de Ports de Paris.

Rappelons que le bilan de la participation fait état de 4 634 visiteurs uniques sur le site Internet du débat, 138 questions, 36 avis, 35 points de vues dont 17 cahiers d’acteurs, 15 contributions et 3 délibérations.

## UNE ÉVALUATION DU DÉBAT, GLOBALEMENT POSITIVE

Cette évaluation<sup>47</sup> vise à mieux connaître les participants au débat et à analyser l’efficacité des moyens d’information et de participation mobilisés par la commission.

On l’a vu, les Yvelinois, qui représentent plus de 80% de l’échantillon, sont marqués par l’existence de nombreux projets qui nourrissent l’actualité de ce territoire. Ainsi, la moitié des répondants au questionnaire d’évaluation a déjà participé à un débat public.

Ils sont 74% à trouver l’information contenue dans le dossier du maître d’ouvrage satisfaisante. S’agissant de l’information relative au débat public délivrée sur le site Internet, elle est satisfaisante pour 85% des sondés. Quant à l’accessibilité et l’ergonomie du site, 92% les trouvent claires et compréhensibles. C’est un résultat très encourageant pour la Commission nationale du débat public qui a récemment mis en place cette interface commune à toutes les commissions particulières. S’agissant des réunions publiques, elles demeurent pour 84% des sondés un excellent moyen d’information pour le grand public. Le débat avec les représentants de Ports de Paris a été très apprécié.

Un des grands enjeux du débat public est de pouvoir faire entendre l’opinion des citoyens. Sur ce point, ils sont 85% à penser que leur avis a été entendu. Plusieurs intervenants ont ainsi remercié Ports de Paris d’avoir su adapter leur discours suite aux remarques et questions du grand public. Notons cependant que 30% des répondants ont choisi de ne pas s’exprimer sur cette question. Il est probable que ces derniers préfèrent attendre l’issue du débat et la décision du maître d’ouvrage à venir avant de formuler un avis tranché.

Qu’en est-il de la CPDP ? Sa neutralité est établie pour 63% des sondés et elle apparaît indépendante du maître d’ouvrage pour un peu plus de la moitié d’entre eux.

Définir et mettre en œuvre des méthodes d’évaluation de chaque débat est un des objectifs de la CNDP. Ainsi, ces évaluations permettront de faire évoluer et diversifier les méthodologies et les modes d’expression du débat public.

<sup>46</sup> Deux visites de terrain ont été organisées le 11 octobre et le 5 novembre 2014. Elles ont réuni 47 personnes.

<sup>47</sup> Cette étude est basée sur un échantillon de 70 participants au débat qui ont répondu à un questionnaire d’évaluation élaboré par la CNDP. Ce questionnaire a été mis à disposition du public sur Internet et en réunion publique dès le 6 novembre 2014. De plus, six entretiens ont été réalisés avec des volontaires ayant assisté au débat (particuliers, associatifs et professionnels). L’intégralité de cette étude est disponible sur les sites Internet de la CNDP et de la CPDP.

## CONCLUSIONS ET SUITES DU DÉBAT

Insertion urbaine, environnement, intermodalité et économie du projet ont nourri la majorité des échanges. Au cœur des inquiétudes du public : les impacts du projet sur le trafic routier, ferré et fluvial et les craintes liées aux pollutions, aux nuisances visuelles et sonores. Pour le public et les acteurs favorables au projet, Port Seine-Métropole Ouest offre des perspectives économiques favorables au développement de la Confluence Seine-Oise. Mais, le réel enjeu réside dans l'insertion urbaine du port. Comment en assurer la réussite en cas de poursuite du projet ? Sur ce sujet, les participants au débat ont été une véritable force de proposition. Le maître d'ouvrage a d'ailleurs déclaré que l'atelier sur les aménagements urbains pourrait être un exercice à renouveler en cas de concertation post-débat.

Opposants et sceptiques redoutent ce projet qui, à leurs yeux, pourrait en cacher d'autres, et notamment celui de Port Seine-Métropole Est. Parmi eux, certains exigent des garanties pour circonscrire la taille du port, d'autres son abandon.

S'il est donné suite au projet, le maître d'ouvrage s'est engagé à ce que les habitants et les acteurs aient un droit de regard sur sa réalisation en phase d'études, en phase de travaux et en phase d'exploitation. Un vrai défi au regard des trente années que va durer le chantier.

Pour répondre aux ambitions de ce port « nouvelle génération », Ports de Paris doit en effet maintenir une concertation continue à chaque étape et pendant toute la durée du projet. D'autant plus que les acteurs locaux souhaitent être considérés comme de véritables partenaires. Dans ce cadre, la désignation d'un garant de la concertation post-débat semblerait pertinente.

Ce bilan sera rendu public avant la fin du délai de deux mois suivant la clôture du débat. Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour arrêter, expliciter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet.

A blue ink signature of Christian Leyrit, consisting of a long horizontal stroke followed by a stylized, looped flourish.

**Christian Leyrit**

Président de la Commission  
nationale du débat public





244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France  
Tél. 01 44 49 85 60 - Fax : 01 44 49 85 61  
[contact@debatpublic.fr](mailto:contact@debatpublic.fr)  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)