

Réunion publique de clôture
Concertation PSMO – 11 septembre 2018
HAROPA - Ports de Paris

Salle des fêtes de Conflans-Sainte-Honorine

>> Préambule

Objet du document : compte-rendu de la réunion publique PSMO n°3 du 11 septembre 2018, 20h à 22h30, Conflans-Sainte-Honorine (salle des fêtes)

Nombre de participants : 120

Déroulé et intervenants :

Accueil

- **Pascal Beaumard**, directeur conseil en concertation, Agence État d'Esprit Stratis
- **Michel Gaillard**, garant de la concertation

PARTIE 1 : Présentation de Haropa – Ports de Paris et des enjeux du projet

- **Régine Bréhier**, Directrice générale de Haropa – Ports de Paris

PARTIE 2 : Le dispositif de la concertation et des sujets abordés

- **Pascal Beaumard**, directeur conseil en concertation, Agence État d'Esprit Stratis

Témoignages des associations

- **Martine Lebard**, représentante de l'association Conflans Cadre de Vie et Environnement
- **Jean-Claude Parisot**, représentant de l'association France Nature Environnement Ile-de-France
- **Pascal Malbrunot**, Chambre nationale de la batellerie artisanale (excusé)

PARTIE 3 : Le projet à l'issue de la concertation

- **Elodie Mellah**, Responsable du Département Urbanisme et Pilotage de Projets, Directrice du projet PSMO, Haropa – Ports de Paris
- **Mariusz Wiecek**, Directeur de l'Agence Seine Aval à Conflans-Sainte-Honorine, Haropa - Ports de Paris
- **Sébastien Hennick**, Directeur de l'aménagement, Haropa - Ports de Paris
- **Jean-Marc Gaulier**, Directeur de l'Agence Urbicus, Maître d'œuvre du projet, Architecte paysagiste urbaniste,

Témoignages des élus

- **Marc Honoré**, Maire d'Achères
- **Hugues Ribault**, Maire d'Andrézy
- **Laurent Brosse**, Maire de Conflans-Sainte-Honorine

PARTIE 4 : La phase administrative, les travaux, l'exploitation, le dialogue

- **Elodie Mellah**, Responsable du Département Urbanisme et Pilotage de Projets, Directrice du projet PSMO, Haropa – Ports de Paris
- **Mariusz Wiecek**, Directeur de l'Agence Seine Aval à Conflans-Sainte-Honorine, Haropa - Ports de Paris
Sébastien Hennick, Directeur de l'aménagement, Haropa - Ports de Paris

Échanges avec le public

Conclusion

- **Régine Bréhier**, Directrice générale de Haropa – Ports de Paris
- **Michel Gaillard**, Garant de la concertation

>> Accueil

Mot introductif de Michel Gaillard, Garant de la concertation

Michel Gaillard rappelle que le projet PSMO est ouvert à la concertation depuis 5 ans, la Commission Nationale du Débat Public ayant été saisie en décembre 2013 pour l'organisation d'un débat public. Ce dernier a permis d'organiser 8 réunions publiques, plusieurs ateliers, des visites au cours du dernier trimestre 2014. A l'issue du débat public, qui a validé l'opportunité du projet, Haropa - Ports de Paris a pris des engagements qui ont nourri une concertation post débat public réussie. Globalement, il considère que cette concertation s'est bien déroulée.

PARTIE 1

Présentation de Haropa – Ports de Paris et des enjeux du projet

→ Intervention de Régine Bréhier

La Directrice générale de Ports de Paris a remercié les participants et les acteurs du territoire de la concertation pour l'intérêt qu'ils ont porté au projet pendant ces quelques années de concertation.

Ports de Paris est un acteur du développement du transport fluvial faisant partie de l'alliance Haropa avec les grands ports maritimes de Rouen et du Havre, permettant ainsi de travailler à l'échelle de l'axe Seine. Haropa – Ports de Paris est un acteur engagé en faveur de la transition énergétique et de la croissance verte. Ses trois missions principales sont de développer le transport fluvial, d'exploiter et d'aménager les ports. Ceci ne peut se faire que dans la proximité, l'écoute et l'échange dans la durée avec les territoires. Implanté sur l'ensemble de l'Ile-de-France, Haropa – Ports de Paris est un établissement public qui compte 200 salariés, 70 ports de tailles très diverses, dont 6 plateformes multimodales, également embranchées sur le mode ferroviaire. Ports de Paris est représenté sur le territoire par 4 agences territoriales : à Gennevilliers, à Paris intramuros, à l'amont et à l'aval de Paris. L'agence Seine Aval a d'ailleurs récemment emménagé dans de nouveaux locaux à Conflans-Sainte-Honorine dans l'attente de la construction de ses futurs locaux au sein du futur port PSMO. Pour développer le report modal vers le fleuve et vers le mode ferroviaire, l'objectif de Haropa – Ports de Paris consiste à apporter des réponses aux enjeux du monde économique et des territoires, en matière de transport et de logistique, dans le cadre de l'axe Seine, en diversifiant les innovations et les offres logistiques, à la fois multimodales et durables.

Les ambitions et les caractéristiques du projet PSMO sont les suivantes :

- développer des modes de transport respectueux de l'environnement ;
- favoriser la mise en place d'une logistique verte pour les chantiers du Grand Paris (approvisionnement et évacuation des déblais) ;
- contribuer au développement du territoire ;
- intégrer de façon concertée le projet dans le territoire.

Le futur port, dont la position à la confluence de la Seine et de l'Oise est stratégique, viendra compléter le réseau des ports à l'ouest de l'Ile-de-France.

Caractéristiques du projet :

- l'emprise du projet représente 100 ha, dont 58 ha seront dédiés à l'installation des activités économiques et 19 ha à des aménagements paysagers ;
- la création d'une darse (bassin intérieur) autour de laquelle seront concentrées les activités économiques ;
- des équipements portuaires, dont le quai à usage partagé ouvert à tous ;
- 122 millions d'euros d'investissement, avec le soutien de la Région Ile-de-France et de l'Union Européenne ;
- environ 750 emplois seront créés à terme sur le territoire.

PARTIE 2

Le dispositif de la concertation et les sujets abordés

Pascal Beaumard a présenté le bilan de ces trois années de concertation.

En 2015, suite à la confirmation de l'opportunité du projet, Haropa - Ports de Paris a décidé de poursuivre le projet PSMO et s'est engagé dans une concertation post débat public volontaire.

Cette concertation a été organisée à tour de rôle dans les trois communes pour permettre la participation de chacun. Elle a aussi été relayée par les organes d'information municipaux (journaux, sites internet, pages Facebook). Elle a permis de réunir habitants du territoire, associations, industriels, élus, bateliers et riverains du port : un panel mixte apprécié par tous les participants.

→ Le dispositif

La concertation a été organisée en 4 séquences :

- 2015 : lancement des études, élaboration d'une charte de la concertation, choix des thématiques ;
- 2016 : concertation sur le plan guide, l'avant-projet (AVP) et les sujets en connexion avec le projet ;
- 2017 : concertation sur le cahier des prescriptions architecturales paysagères et environnementales (CPAPE) ;
- 2018 : concertation sur les grands principes d'exploitation et de la vie du port (avec la visite d'un port en activité à Bonneuil-sur-Marne).

Des échanges réguliers ont été mis en place :

- des ateliers pour enrichir le projet et des réunions publiques pour informer le public ;
- un comité de suivi partenarial (élus, associations, etc.) pour contrôler l'avancement de la concertation et la nourrir de différentes thématiques ;
- un COPIL (une instance institutionnelle) pour présenter l'avancement du projet et son calendrier de réalisation et débattre des grandes orientations du projet.

Des modalités de travail variées ont été proposées :

- une visite du site ;
- de nombreux ateliers de travail en petit groupe ;
- une visite d'un port en activité (Bonneuil) ;
- trois réunions publiques.

Afin d'intégrer le projet dans le territoire, une réflexion sur les sujets en connexion a été menée avec les CAUE 78 et 95 (Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement) et SMSO (Syndicat mixte d'aménagement, de gestion et d'entretien

des berges de la Seine et de l'Oise) à travers des balades, des croisières, des ateliers et des tables rondes.

400 contributions ont été recueillies sur des sujets variés, auxquelles le maître d'ouvrage a apporté des réponses précises consultables sur le site internet du projet, au même titre que les comptes rendus et les présentations.

Au total, 800 personnes ont participé à la concertation, dont un noyau « fidèle » d'une centaine de personnes.

Les prochaines étapes seront notamment la publication des bilans (celui du garant et celui du maître d'ouvrage).

Les principales thématiques développées lors de la réunion :

- la qualité du port et son intégration dans le territoire ;
- le respect de l'environnement (projet certifié ISO 14001) ;
- les accès et la mobilité au sein du port ;
- la phase travaux et la phase exploitation du port ;
- la relation dans la durée entre le port et le territoire (dispositif d'information, nouvelle instance de concertation, sur l'exemple de l'Instance Permanente de Concertation du port de Bonneuil, pour accompagner les travaux et l'exploitation du port).

A l'issue de la concertation, HAROPA – Ports de Paris a pris un certain nombre d'engagements, et notamment celui de prendre en compte les enseignements de la concertation dans la conception du projet :

- programmation économique : le port sera orienté vers les activités BTP ;
- multimodalité et la mobilité : le report modal sera favorisé. Le projet compatible avec le réseau routier actuel valorisera le mode fluvial et ferré et intégrera des cheminements doux et des itinéraires de promenade ;
- environnement et le paysage : le projet contribuera à la préservation de l'environnement et de la biodiversité, et prendra en compte les enjeux d'intégration paysagère ;
- cadre de vie : le projet sera inséré dans le territoire (plan guide, cahier des prescriptions architecturales paysagères et environnementales), ouvert et accessible au public.

HAROPA – Ports de Paris s'est également engagé à entretenir avec le territoire un lien durable en phase travaux et en phase exploitation.

→ Témoignages des associations

Pour cette réunion de clôture HAROPA-Ports de Paris a souhaité donner la parole à des associations pour qu'elles partagent leur avis sur les modalités de la concertation, son utilité, ses apports et expriment leurs attentes sur les étapes projet à venir.

Pascal Malbrunot, Chambre nationale de la batellerie artisanale, devait témoigner mais il s'est excusé de son absence pour raisons personnelles.

Martine Lebard, association « Conflans cadre de vie & environnement » (CCVE), membre du Comité de suivi partenarial, souhaite que ce port de nouvelle génération apporte le moins de pollution et de nuisances possibles. Elle souligne que la concertation s'est très bien déroulée. De nombreux points soulevés par l'association CCVE ont été entendus par le maître d'ouvrage.

Madame Lebard souhaite que l'association qu'elle représente participe aux futures instances de dialogue que Ports de Paris mettra en place.

Elle précise que l'association restera attentive au respect de l'environnement et à la hauteur des constructions, notamment lors de l'implantation des entreprises. Elle sera vigilante quant à la maîtrise des nuisances, comme celle de la poussière, et au respect du maintien du cadre de vie des trois communes.

Mme Lebard conclut que cette concertation a été positive. Toutes les questions posées ont obtenu une réponse. Elle souhaite que ces relations avec les parties prenantes, dont les riverains et les professionnels, perdurent pendant toute la période de réalisation du projet.

***Pascal Beaumard** souligne l'assiduité de Mme Lebard, qui a participé pratiquement à tous les ateliers et lui demande quelle était sa motivation.*

Martine Lebard explique que sa motivation principale est l'environnement et le cadre de vie des habitants autour du projet qu'elle estime structurant et intéressant pour la ville de Conflans. Les associations, les riverains, les élus ont été associés et ont pu donner leur avis.

Jean-Claude Parisot, représente l'Union Régionale de France Nature Environnement, qui regroupe environ 400 associations sur l'Île-de-France. Il est également Vice-président d'un collectif d'associations exerçant son activité dans la boucle de Montesson, et membre du comité partenarial et du COPIL de la concertation PSMO.

M. Parisot salue l'invitation des associations à participer avec les élus à l'ensemble des réunions, y compris au COPIL, l'instance pilote de la concertation.

M. Parisot a accompagné la démarche de concertation et a veillé à son bon déroulement, mais il ne s'est pas substitué aux associations locales, ni aux acteurs locaux qui connaissent bien leur territoire et sont capables de défendre l'environnement et le cadre de vie des habitants. Il a découvert le territoire au fur et à mesure de la concertation.

Selon lui cette concertation exemplaire a été réussie, un point de vue partagé par le COPRA, présidé par Christiane Paravy, et Réseau Vélo 78 qui s'occupe des aménagements cyclables.

Plusieurs facteurs ont contribué à cette réussite :

- un projet d'intérêt général : ce point est ressorti du débat public, la concertation a permis d'enrichir le projet et d'inscrire les intentions dans un projet concret ;

- l'écoute, le respect et la collaboration de l'ensemble des acteurs : le maître d'ouvrage, les architectes, les experts, les élus, les associations et les services de l'État ;
- le rôle essentiel du garant de la concertation ;
- l'accompagnement par un spécialiste de la concertation, l'agence État d'Esprit Stratis, qui a su apporter un cadre et une méthode.

L'Union régionale FNE s'assurera dans la durée que les engagements pris par Ports de Paris soient bien tenus, et que le public puisse continuer à participer à la concertation et à s'approprier le projet.

L'après-concertation appelle quatre points de vigilance :

- la limitation et la compensation des différentes nuisances engendrées par le projet (sonores, visuelles, de l'air – notamment les poussières) ;
- la persistance de l'inquiétude sur le projet Seine Métropole Est avec ses conteneurs (même si ce projet n'est pas d'actualité, il peut néanmoins refaire surface) et sur le prolongement de l'A104. De nombreux élus sont opposés à ces projets ;
- la concrétisation du report modal, l'objectif étant qu'il y ait moins de camions sur les routes - ce point sera à vérifier dans la durée ;
- le développement des circulations douces (connexion du réseau à l'intérieur du port au réseau existant) et l'accessibilité des vélos et des PMR à la passerelle sur la darse.

Pascal Beaumard a conclu cette partie en remerciant toutes les associations ayant participé à la concertation.

PARTIE 3

Le projet à l'issue de la concertation

Pascal Beaumard présente les intervenants à la tribune :

- **Elodie Mellah**, Responsable du Département d'Urbanisme et de Pilotage de Projets, Directrice du projet PSMO, Haropa - Ports de Paris
- **Mariusz Wiecek**, Directeur de l'Agence Seine Aval, Haropa - Ports de Paris
- **Sébastien Hennick**, Directeur de l'aménagement, Haropa - Ports de Paris
- **Jean-Marc Gaulier**, architecte DPLG, paysagiste, urbaniste, Urbicus

Dans la salle :

- **Marc Le Saout**, Safege, maître d'œuvre du projet
- **Frédérique Guilbert**, Responsable du Département RSE (Responsabilité Sociétale et Environnementale), Haropa – Ports de Paris

→ Introduction de Sébastien Hennick

Sébastien Hennick, a présenté le projet du port tel que confirmé à l'issue de la concertation. Il a précisé que s'agissant d'une réunion de clôture il allait présenter les différentes thématiques sans entrer dans les détails, ceux-ci ayant déjà été abordés au cours des 8 ateliers passés.

> La situation du projet

PSMO est un projet à la confluence de la Seine et de l'Oise, sur le territoire de GPS&O, majoritairement situé sur la commune d'Achères mais aussi en partie sur les communes d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine.

Ce futur port viendra compléter le réseau des 70 ports franciliens gérés par Haropa - Ports de Paris.

Le site a un intérêt portuaire identifié de longue date : il est inscrit au schéma directeur de la Région Ile-de-France depuis 2013. Haropa - Ports de Paris a aussi vocation à développer le trafic de fret ferroviaire et le site PSMO dispose d'un embranchement ferré.

Ce site est cependant contraint par :

- son historique : il a été une zone d'épandage du SIAAP pendant des décennies ;
- son exploitation par le carrier GSM : Haropa - Ports de Paris devra tenir compte de cette exploitation pour rythmer les travaux du port ;
- son caractère inondable : le site est couvert par le PPRI des Yvelines ;
- sa desserte routière existante : le réseau routier actuel est proche de la saturation.

Les activités présentes sur le futur port seront orientées vers le secteur du BTP, mais il est à ce stade impossible de connaître précisément les entreprises qui s'y planteront car elles seront retenues à l'issue d'appels à projet (cf. réglementation liée à la loi SAPIN).

Les quatre grandes thématiques issues du débat public :

- programme économique
- multimodalité – mobilité
- environnement et paysage
- cadre de vie

> Programme économique

Elodie Mellah, en charge de la mise en œuvre opérationnelle de ce projet a présenté le programme du projet.

Le projet PSMO est d'abord un projet de développement économique dont l'objectif est d'accueillir les entreprises du BTP qui ont la faculté d'utiliser fortement la voie d'eau. La darse intérieure permettra d'une part de concentrer les activités portuaires à l'intérieur du site, notamment pour ce qui concerne le chargement et le déchargement des matériaux et d'autre part de libérer les berges des activités économiques pour les dédier au maximum aux activités de loisirs et de tourisme.

Pour accompagner les entreprises qui s'installeront sur le territoire, le projet PSMO offrira un certain nombre d'équipements, et notamment un quai à usage partagé (QUP). Le QUP permettra aux entreprises du territoire, n'ayant pas d'accès direct à la voie d'eau, de pouvoir utiliser le fleuve ponctuellement pour effectuer leurs chargements et déchargements. Ainsi l'offre de transport fluvial sera élargie aux entreprises ne se trouvant pas à proximité immédiate de l'eau. Par effet d'entraînement, cela permettra la décongestion des routes et l'amélioration de la qualité de l'air.

Le projet prévoit également la réalisation d'un poste de découplage en Seine afin de permettre aux longs convois poussés de se découpler avant de rentrer dans la darse en cas de conditions climatiques défavorables. Des quais permettront le chargement et déchargement des matériaux à l'intérieur de la darse.

Elodie Mellah précise que l'emprise dédiée aux activités économiques représente 52,2 ha sur la totalité des 100 ha du projet. Ces emprises accueilleront un programme mixte d'activités productives orientées vers le secteur du BTP et des activités tertiaires et de services en lien avec le secteur de la construction.

Jean-Marc Gaulier rappelle que la conception du projet doit trouver un équilibre entre les enjeux environnementaux, économiques et sociaux.

Il précise que ce projet de port nouvelle génération sera un port urbain, c'est-à-dire un port dans la ville, intégrant plusieurs thématiques :

> L'intermodalité - mobilité

Le port sera un lieu d'échanges entre les différents modes de transport (fluvial, ferré et routier). Un report multimodal pour les transports de moyennes et longues distances permettra de diminuer la circulation des camions. À l'intérieur du port, pour les courtes distances, les mouvements de matériaux d'une entreprise à l'autre pourront s'effectuer par un dispositif de bandes transporteuses dont les réservations sont prévues dans le projet.

Ce port urbain devra créer des continuités les plus fluides possibles avec le territoire, mais aussi faciliter les déplacements des véhicules et développer les circulations douces (vélos, piétons). Une attention particulière a été portée à l'organisation du

stationnement sur les parcelles d'activités, ou à proximité de grandes polarités (centre de vie, villa style Louis XIII et embarcadère).

Les continuités ont été envisagées comme de nouvelles rues « classiques » : une chaussée pour les véhicules, des trottoirs, des pistes cyclables, des arbres, de l'éclairage public, des noues pour récupérer l'eau en surface et la réinfiltrer et des dispositifs de sécurité sur les carrefours les plus importants. Le futur port est structuré par deux rues principales : l'avenue de l'Écluse, l'entrée principale du port, et la route du Barrage, la voie d'accès historique au site.

L'enjeu consiste à créer un environnement positif (grande ouverture sur le territoire, biodiversité, qualité de l'air, qualité de l'eau) et d'inscrire le projet dans une démarche de développement durable. Le port est certifié ISO 14001 pour la conception et les travaux, dispositif permettant de contrôler la suivi des enjeux environnementaux. Le traitement des questions portant sur l'équilibre hydraulique en fait partie : la gestion des zones inondables, la gestion vertueuse de l'eau, la bonne gestion des terres impactées du site (enfouies sous le parc des Hautes Plaines), le soin apporté pour éviter d'imperméabiliser les sols.

Jean-Marc Gaulier ajoute que Haropa - Ports de Paris sera vigilant sur la limitation des impacts environnementaux des activités sur l'eau, sur la régulation des débits d'eau, le traitement des eaux pluviales, le bruit, la poussière. Il s'assurera également du respect du Cahier des Prescriptions Architecturales Paysagères et Environnementales (CPAPE) que le Port imposera aux futures entreprises qui s'installeront sur le site.

> Environnement et paysage

Un port paysage

Jean-Marc Gaulier s'étonne du fait que le futur port et son insertion dans le paysage puisse encore faire l'objet de débat tellement le paysage a été une des préoccupations majeures du projet depuis son origine et que le projet consacre 19% de son emprise aux aménagements paysagers, soit plus que son engagement initial. Il précise que 2 000 arbres seront plantés, des boisements, des prairies et des bosquets pour améliorer les vues et favoriser le développement de la biodiversité.

Des aménagements seront réalisés pour proposer un cadre de vie agréable : la mise en place de filtres végétaux, le maintien de continuités vers les villes (plantations sur la route du Barrage et l'avenue de l'Écluse), l'aménagement d'un belvédère dans le parc des Hautes-Plaines.

Un port certifié de qualité environnementale

La qualité architecturale et l'harmonie d'ensemble seront encadrées par le cahier des prescriptions architecturales paysagères et environnementales (CPAPE).

La hauteur des constructions sera limitée à 20 m au faitage, elles se trouveront ainsi en dessous des hauteurs des grands arbres qui seront plantés. Le projet prévoit également la possibilité de quelques émergences techniques (silos de stockage par exemple, cheminées) nécessaires au fonctionnement de certaines activités industrielles du BTP et dont la hauteur sera toutefois limitée à 40 m. Un suivi par Haropa - Ports de Paris sera mis en place pour étudier les impacts paysagers de ces potentielles émergences au cas par cas lors de l'élaboration des permis de construire par les futures entreprises afin que ces installations particulières s'intègrent le mieux possible dans le paysage.

Le long des berges, une nouvelle liaison douce sera réalisée et permettra d'encourager le tourisme local patrimonial et industriel (préservation de la villa style Louis XIII, l'embarcadère à passagers).

> Cadre de vie

Jean-Marc Gaulier insiste sur le fait qu'il est très rare de disposer d'un parc urbain public au sein d'un aménagement portuaire et comprenant une zone humide, un belvédère, et des équipements.

Un kilomètre de promenade fera le lien entre les villes d'Achères et la rive de la Seine sur Conflans-Sainte-Honorine : la passerelle franchissant la darse sera accessible aux vélos et aux personnes à mobilité réduite.

L'esplanade de la darse, futur cœur du site accueillera les bureaux de l'agence portuaire et des activités tertiaires. Cet espace fera le lien entre la darse et le parc d'Achères, et entre le centre du port et les bords de Seine.

La villa style Louis XIII, dont le programme reste à définir, située à proximité de l'embarcadère sera la deuxième polarité du projet, un lieu d'accueil des groupes scolaires, des groupes de tourisme industriel et environnemental.

Jean-Marc Gaulier rappelle les principales évolutions du projets grâce à la concertation : la réalisation du centre de vie dès la première phase des travaux, l'ouverture et les nouvelles circulations sur les berges, le poste de découplage, l'aménagement de l'avenue de l'Écluse, les déplacements doux sur tout le port, le parc des Hautes-Plaines, sa zone humide et son belvédère qui deviendront un nouveau point de rendez-vous du territoire.

→ Témoignages des élus

Marc Honoré, Maire d'Achères, a souligné l'opportunité économique du port qui participera à la valorisation du territoire, longtemps associé aux épandages du SIAAP. Le projet permettra également de valoriser la plaine d'Achères soumise à un Plan de prévention du risque d'inondation, une grande partie de cette zone étant inconstructible. La voie d'eau facilitera un mode écologique et fiable d'acheminement des marchandises et aussi de limiter la circulation des camions sur le secteur.

M. Honoré a salué le travail de fond mené lors de cette concertation à laquelle il a participé : l'organisation d'ateliers, la présentation de plans et des maquettes afin de disposer d'une vision globale du projet. Il a remercié Haropa - Ports de Paris et le Garant pour la qualité de cette concertation.

Selon lui, la concertation publique se termine avec la réunion publique, mais elle devra se poursuivre sur certains sujets avec les collectivités.

M. Honoré a confirmé que le projet PSMO présenté en concertation donne envie de le voir réalisé, et qu'il souhaiterait déjà se projeter en 2040. Il a souligné que la municipalité d'Achères sera très attentive à la conformité de la réalisation par rapport au projet présenté, dans les années à venir : les 19 ha d'espaces verts, le parc recouvrant les terres polluées et qui permettra la protection de la ville d'Achères des nuisances des activités des entreprises du BTP, les voies douces.

M. Honoré a spécifié que la concertation de Haropa – Ports de Paris portait essentiellement sur les emprises du port, alors que, le projet se faisant essentiellement sur la ville d'Achères, il la concernait au plus haut point. De cette manière, des éléments connexes sont à prendre en considération, et notamment le parc d'Achères. Le projet du parc porté par la ville d'Achères permettra de verdir le projet du port. C'est pour cette raison qu'il serait intéressant que Ports de Paris revienne vers la ville pour des négociations sur ce sujet.

Ports de Paris a financé une étude de faisabilité des parcs d'Achères, et il serait important pour les collectivités d'avoir un cofinancement pour pouvoir aller au-delà de cette étude. De même, pour les voies d'accès au port, qui sont aujourd'hui du domaine de la communauté urbaine, une concertation approfondie pourrait être organisée, en invitant également le département à participer.

Selon le maire, Ports de Paris ne peut pas s'opposer aux demandes des maires, la ville d'Achères étant prête aux discussions. M. Honoré a rappelé également que la ville d'Achères est liée *via* un contrat de foretage en cours avec GSM jusqu'en 2030, sur l'emprise du futur port, et que ce contrat permet à la ville de percevoir des fonds liés à l'exploitation de la carrière. Le maire souhaite préserver cette source de revenus de la ville d'Achères. Le maire a confirmé sa satisfaction sur le contenu du projet, la prise en compte de l'environnement, l'exemplarité de la concertation, il faut maintenant poursuivre une négociation aussi exemplaire entre Ports de Paris et les collectivités.

Hugues Ribault, Maire d'Andrésey, a salué les élus, le Président de la Communauté urbaine, la directrice générale et les équipes de Haropa – Ports de Paris qui ont mené une concertation exemplaire, les responsables d'associations, les habitants avec une attention toute particulière pour les Andrésiens, et le garant.

Il précise que la ville d'Andrésey a apprécié être écoutée mais qu'il n'est pas certain qu'elle a été entendue sur les projets en connexion, la concertation ayant porté principalement sur le périmètre du port et ses aménagements, ce qu'il ne remet d'ailleurs pas en cause.

M. Ribault a retenu de la présente présentation l'ambition de qualité du port, d'environnement, d'intégration dans l'environnement, de relation du port avec son territoire, de protection des vues, présentation qui, selon lui, n'est pas compatible avec les demandes d'Andrésey. Il rappelle sa demande que l'environnement naturel, le cadre de vie des villes riveraines du projet et les besoins légitimes des habitants soient réellement pris en compte dans ce projet.

Il a compris que Ports de Paris ne souhaitait pas s'impliquer dans le financement des projets connexes, ni dans les études détaillées, nécessaires à la réalisation de ces projets. La ville d'Andrésey a donc réitéré sa demande formulée à de nombreuses reprises, à savoir que Haropa - Ports de Paris participe et contribue également financièrement aux projets en connexion avec le futur port étant entendu que ces projets sont sous maîtrise d'ouvrage des collectivités et non de Haropa – Ports de Paris.

M. Ribault a souligné que Haropa – Ports de Paris a déjà financé une étude de faisabilité de la passerelle du barrage d'Andrésey et l'a remercié pour cela. Mais il estime que de nouveaux financements sont nécessaires pour poursuivre le projet. Il explique que la passerelle sur le barrage permettrait de relier son territoire au port *via*

l'île Nancy, ainsi qu'à la ville d'Achères, confortant ainsi l'assise de PSMO port industriel et également port de loisirs. Il souhaiterait que Haropa – Ports de Paris aille plus loin et participe au financement de la réalisation de cette infrastructure et aux études détaillées qui devraient être menées tout prochainement, puisque VNF envisage de réaliser des travaux importants sur le barrage d'Andrésey.

Il précise que PSMO est un port industriel orienté vers le BTP qui aura des impacts environnementaux sur les trois communes, notamment sur la ville d'Andrésey, en termes de vue, de trafic fluvial, de bruit, et il lui semble légitime que les populations, en particulier les Andrésiens, puissent bénéficier d'aménagements, tels que des circulations douces, non seulement sur le port mais sur le territoire environnant. Il faut selon lui impérativement protéger ces vues remarquables, protégées et référencées.

M. Ribault a souligné le caractère exceptionnel des vues depuis la colline de l'Hautil, Site Patrimonial Remarquable (SPR), défendu par les Andrésiens. La présence de silos de 40 m autour de la darse risque selon lui de compromettre fortement la qualité environnementale et paysagère. Il considère que les silos de 40m seront difficilement camouflables par des arbres et défigureraient les vues sur le site depuis Andrésey, mais aussi depuis Achères et Conflans.

M. Ribault a demandé qu'Haropa respecte le site, l'environnement, les règlements, les protections, et les populations d'Andrésey. Même avec des émergences cantonnées au centre du port, Monsieur le Maire estime que ce serait aussi dommageable.

Par ailleurs, si la concertation publique est finie avec la réunion publique, cela ne peut pas mettre fin aux discussions sur des sujets en connexion. Il est primordial que Haropa s'engage davantage sur le financement de ces projets. Il termine en rappelant que tous les élus seront vigilants sur ce point.

Laurent Brosse, Maire de Conflans, a salué la présence des représentants de Haropa - Ports de Paris et les a remercié d'avoir organisé cette réunion publique à Conflans.

M. Brosse a repris les échanges sur le projet PMSO depuis décembre 2014 et a constaté que dans le cahier d'acteurs que la ville avait produit lors du débat public, de nombreuses questions et de points de vigilance restent d'actualité. Depuis 2014, même si certains interlocuteurs ont changé, avec l'arrivée de la Communauté Urbaine GPS&O, certaines interrogations et points d'attention demeurent, et notamment :

- la participation de Haropa – Ports de Paris au financement du parking implanté sur Conflans qui permettra l'accès aux berges et au port (projet en connexion) ;
- la réalisation d'une liaison douce entre la darse et la passerelle Saint Nicolas ;
- l'insertion du port dans son environnement : poursuite du rideau végétal sur les rives de Conflans pour une meilleure insertion du port dans son territoire et la protection des vues depuis la ville ;
- le sujet des émergences, point évoqué seulement à la fin de la concertation, dont il faudra continuer à discuter.

M. Brosse a compris la nécessité pour le futur port industriel de permettre la réalisation d'émergences. Des simulations 3D lui ont été présentées récemment sur ce sujet, mais il ne peut donner un blanc-seing à Haropa – Ports de Paris sur la

hauteur de ces émergences pouvant aller jusqu'à 40 m, hauteur qu'il estime excessive car ces émergences pourraient dénaturer le paysage et les vues depuis le Pointil et la confluence. Il précise cependant que des émergences de 20 à 30m seraient possibles selon lui.

M. Brosse a insisté sur la nécessaire bonne intégration du port dans son environnement et a émis le souhait qu'Haropa – Ports de Paris réponde à ces questions soulevées dans les prochains mois.

PARTIE 4

La phase administrative, les travaux, l'exploitation, le dialogue

Elodie Mellah a présenté le calendrier des principales étapes à venir :

- Fin 2018 : publication du bilan du garant de la concertation et du bilan de Haropa - Ports de Paris ; dépôt des dossiers d'autorisations administratives (dossiers en cours de finalisation) ;
- Second semestre 2019 : enquête publique : l'occasion pour la population de formuler ses remarques sur le projet retenu ;
- 2020 : obtention des autorisations administratives permettant le démarrage des travaux.

Mariusz Wiecek a présenté le phasage des travaux et la phase administrative et confirmé que la concertation avec le territoire sera poursuivie en phase travaux et en phase exploitation

La phase travaux :

- 2021 : démarrage des travaux ;
- 2040 : mise en service complète du port ;
- Les travaux de chaque phase s'étaleront sur 2 ans (préparation des ouvrages portuaires, l'installation des clients) qui seront suivis par 3 ans sans travaux (exploitation et préparation de la phase suivante en attendant la libération des terrains) ;
- Les travaux seront encadrés par la certification ISO 14001 ;
- Les travaux feront l'objet d'informations particulières auprès des riverains.

La phase exploitation :

- Haropa - Ports de Paris s'engage à ce que des agents du Port soient présents tout au long du chantier et de l'exploitation, l'agence Seine Aval s'est à ce titre installée sur le port de Conflans fin d'Oise et occupera le futur centre de vie sur l'esplanade de la darse à terme ;
- le port sera protégé par un système de gardiennage ;
- les activités seront concentrées autour de la darse au centre du port, à proximité de la logistique fluviale, et éloignées des habitations pour maîtriser les nuisances ;
- des registres de réclamations et de suggestions seront mis en place pour permettre une traçabilité des éventuels dysfonctionnements.
- des dispositifs d'information seront mis en place pour permettre de suivre l'évolution du port : réunions, newsletters, site internet, Instance Permanente de Concertation (IPC) à laquelle seront associées les entreprises qui vont s'installer progressivement sur le port, les associations, les acteurs du territoire ;
- le choix des entreprises se fera par appel à projet, les entreprises qui s'installeront sur le port seront sélectionnées selon des critères précis ;

- à la signature des conventions d'occupation des futures entreprises, des documents seront imposés (CPAPE, les grands principes d'exploitation et de vie d'un port, la charte d'amélioration des ports) ;
- avant que les permis de construire des entreprises soient présentés au service instructeur, ils seront travaillés avec Haropa – Ports de Paris et son architecte conseil. L'Architecte des Bâtiments de France remettra un avis sur les projets se trouvant à l'intérieur d'un périmètre de monuments historiques (secteur berges de Seine).

Sébastien Hennick a conclu en rappelant que le projet s'inscrivait dans une démarche de qualité ambitieuse et a rappelé la préoccupation de l'établissement de construire un port répondant aux impératifs économiques tout en s'intégrant au mieux dans son environnement. Haropa - Ports de Paris a souhaité une concertation transparente, ouverte et concrète, ce qui a permis de travailler avec les acteurs locaux et les riverains sur des documents fondamentaux (plan guide, l'Avant-projet, le CPAPE et les grands principes d'exploitation et de vie d'un port). Ces documents socles et pour les deux derniers, évolutifs, constituent la base du projet qui sera présenté en enquête publique en 2019.

Les prochains échanges sur le projet :

- d'ici le début des travaux en 2021 : clôture de la concertation avec la population mais poursuite d'échanges réguliers avec les collectivités locales, GPS&O et les trois communes, afin de poursuivre les échanges opérationnels ;
- fin 2019 : enquête publique (communication administrative encadrée règlementairement) ;
- 2021 : avant le démarrage des travaux : information sur l'état d'avancement des travaux selon des canaux à définir (bulletins municipaux, newsletters, panneaux sur site...), mise en place d'une Instance Permanente de Concertation.

Pascal Beaumard a insisté sur le fait que cette dernière réunion publique ne met pas un terme à la concertation, d'autres réunions d'information sur les travaux et l'exploitation seront organisées le moment venu.

Échanges

Philippe Mathias, Conflanais, souligne l'attachement des Conflanais, des Achérois et des Andrésiens à leur confluence, il se demande si la vue exceptionnelle sur la confluence sera préservée malgré la présence des silos, et si la berge arborée en face du Pointil ne sera pas endommagée par les travaux. Il demande ce qu'il va advenir des bateaux-logements amarrés le long de cette berge.

Rodrigue Cruficix, Conflanais, souhaite avoir des informations sur les épandages qui ont pollué la zone et une réponse sur les silos à 40 m.

Christiane Paravy, Présidente du Collectif COPRA, insiste sur l'importance d'une continuité des circulations douces entre le territoire et le projet PSMO. Un accord doit être trouvé pour la réalisation et le financement de ces circulations douces.

Jean-Marc Gaulier explique que d'après l'étude phytosanitaire réalisée, le paysage des berges sera pour partie renaturé et qu'une grande partie des arbres aux abords du pavillon du style Louis XIII sera conservée. Les berges formeront un filtre efficace pour protéger les vues, et en même temps offriront un lieu de promenade très agréable.

Sébastien Hennick explique que les bateaux-logements sont situés sur le secteur ayant vocation à accueillir le futur poste de découplage. Haropa - Ports de Paris, en lien avec VNF et les collectivités, réfléchit à plusieurs scénarios pour parvenir à intégrer ces deux usages.

Mariusz Wiecek rappelle que la création de ce site industriel représente un investissement de 122 millions d'euros. PSMO devra répondre aux exigences et besoins économiques des entreprises qui viendront s'y installer. Les potentielles émergences dont les emplacements seront déterminées en fonction des projets des futures entreprises qui voudront s'installer sur le port, ne doivent pas être un point de blocage pour ce projet. Il souligne les aspects positifs de l'aménagement de ce port : pas d'activités productive sur les berges de la Seine, préservation et renforcement de l'aménagement paysager existant qui constituera un rideau végétal protégeant les vues vers le port.

Sébastien Hennick souligne que ce port à vocation BTP sera un vecteur important dans la réalisation du Grand Paris. Selon lui, le nombre et la hauteur des émergences possibles - point de vigilance entendu de cette concertation - est à relativiser, et cite en exemple d'autres ports dont la surface est nettement plus importante, comme les plateformes de Bonneuil ou de Gennevilliers, qui comptent peu d'émergences de plus de 25 m. Il ajoute que Haropa – Ports de Paris essaiera de grouper les éventuelles émergences au cœur du port et au sud de la darse.

Marc le Saout explique que les terres d'épandage proviennent des pratiques d'irrigation réalisées à partir des eaux usées. Les pollutions retrouvées dans les sols sont principalement des métaux et des traces d'hydrocarbures. Les analyses pratiquées ont montré que la pollution était peu lixiviable. Le projet prévoit donc de confiner ces terres, qui ne présentent aucun risque pour la santé, sous le parc des Hautes Plaines.

Jean-Marc Gaulier rappelle la mise en place d'un réseau de circulations douces à l'intérieur du port qui se prolonge sur les deux accroches principales au sud, la route du Barrage et l'avenue de l'Écluse. Une discussion devra avoir lieu entre les acteurs concernés sur le raccordement de ces circulations douces entre le port et le territoire.

***Yann Fournier, Conflanais**, note que le projet sera avant tout un site industriel avec du concassage, du traitement de béton et des granulats. Il est étonné que la maîtrise d'ouvrage ne soit pas plus précise sur la nature des activités industrielles de ce port et des entreprises qui s'y implanteront.*

M. Fournier s'interroge sur les instances décisionnaires et les instances de contrôle de ce projet. Il rappelle que PSMO faisait partie des 11 grands projets prévus sous la présidence de Nicolas Sarkozy.

***Elodie Vigier, Conflanaise**, s'inquiète du trafic routier de camions notamment sur la route nationale qui traverse Conflans, des nuisances sonores et visuelles. Elle craint que les arbres ne suffisent pas à masquer ces nuisances.*

***Martin Saint-Léon, Réseau Vélo 78**, a des difficultés à se représenter le plan de circulations douces. De plus, il aimerait que l'aménagement de la voie verte Paris-Londres, passant du lotissement de la Garenne jusqu'à la passerelle St Nicolas, soit prolongé à cette occasion.*

Mariusz Wiecek confirme qu'il ne peut pas se prononcer aujourd'hui sur les entreprises, ni sur la nature précise des activités qui s'installeront sur le port en 2035/2040. L'extraction et la transformation des granulats demeureront l'activité principale sur PSMO, et d'autres activités du BTP ou des activités liées au BTP pourront s'installer sur ce site.

Sébastien Hennick répond sur les instances de contrôle et rappelle le processus administratif : enquête publique, déclaration d'utilité publique, recours judiciaires éventuels, dépôt des permis de construire par les entreprises qui s'installeront, puis contrôles de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie, et mise en œuvre de la charte d'amélioration des ports *via* un système d'audit annuel des sites.

Régine Bréhier rappelle qu'en matière de trafic routier, le site génère aujourd'hui déjà du trafic poids lourd avec l'exploitation de la carrière et qui se poursuivra encore pendant plusieurs années. Le projet PSMO permettra justement un report modal des trafics vers le fleuve, avec la réalisation de la darse, un atout important pour le développement économique et territorial.

Marius Wiecek précise que la voie verte Paris-Londres passe en dehors du projet. Il rappelle que la volonté de Haropa – Ports de Paris est de garantir les continuités. Il confirme que ce port ne sera pas une rupture dans les communications avec le territoire, d'où la création de la passerelle au-dessus de l'entrée de la darse et des pistes cyclables le long de l'ensemble des voiries portuaires.

***M. Rault, Conflanais**, n'a vu au cours de cette présentation, aucune projection, aucune étude chiffrée sur la création d'emplois par an, avec une estimation à 2040, ni sur la fiscalité locale, ni en termes de trafic fluvial, ferré*

et routier ; il souhaite savoir par exemple où vont passer les trains et les camions sur le port ?

Pascal Beaumard précise que ces sujets ont déjà été largement développés au cours des différents ateliers.

M. Rault poursuit sur l'impact financier important et sur l'impact du PLUI : cette thématique a-t-elle été étudiée avec GPS&O ? Il ne faut pas oublier que ces infrastructures sont financées par les impôts des contribuables.

M. Rault s'interroge aussi sur le trafic et la pollution générés par le projet, ainsi que sur le projet de l'A104.

M. Dérangère, Conflans, revient sur l'émergence d'un silo en termes de hauteur. Il suggère par exemple de faire deux silos contigus de 20 m au lieu d'un seul de 40 m, ce qui doit rendre le même usage et aura un impact minoré depuis l'Hautil. Par ailleurs, il s'inquiète de la bordure verte et de la plantation d'arbres, pour lesquels il faudra attendre un certain nombre d'années, avant qu'ils ne masquent la vue des silos.

Jean-François Michel, Andrésien, ne se sent pas rassuré même si la présentation a souligné l'aspect paysager du site, ce port est avant tout un port industriel avec des activités de BTP, des nuisances sonores et de la poussière. Il craint que la qualité de vie à Andrésy soit dégradée et souhaite donc obtenir plus d'assurance de la part de Haropa – Ports de Paris.

Sébastien Hennick souligne que ces sujets ont été abordés en ateliers au cours des trois ans de concertation. Le site Internet PSMO contient toutes les informations communiquées et éléments chiffrés. Ces données seront également consultables dans les dossiers administratifs qui seront soumis à l'enquête publique.

M. Hennick confirme que l'activité de la carrière devrait générer un transit fluvial d'un million de tonnes par an.

Haropa – Ports de Paris estime entre 500 et 1000 emplois directs créés par ce projet. Cette estimation a été évaluée par rapport au ratio d'emplois effectifs sur les ports de Limay et de Gennevilliers.

M. Hennick insiste sur le fait que tous les chiffres ont été présentés et explicités au cours de la concertation. Cette réunion de clôture n'a pas vocation à reprendre en détail ces sujets. Le port ne génèrera pas d'impôts supplémentaires pour les contribuables des trois communes, mais il apportera de la richesse, des emplois et une nouvelle activité économique au territoire.

Il précise que Haropa – Ports de Paris, avec ses cofinanceurs, investit non seulement beaucoup d'énergie depuis plus de trois ans, mais aussi 122 millions d'euros sur le territoire. Initialement, ce projet qui avait été estimé à 110 millions d'euros a été réévalué de 12 millions d'euros pour tenir compte des contraintes techniques supplémentaires et intégrer les évolutions du projet apparues suite aux échanges en concertation.

Il rappelle que Haropa – Ports de Paris portera cet investissement sur fonds propres pour en faire bénéficier le territoire au niveau local.

M. Hennick confirme que le projet est bien compatible avec la desserte routière existante.

M. Rault insiste sur l'impact du projet, notamment en termes de circulation journalière, en matière de PLUi, sur la communauté urbaine GPS&O.

M. Hennick renvoie aux échanges qui ont lieu au cours des différents ateliers où ces sujets ont été traités.

Jean-Marc Gaulier explique que les modélisations de trafics intègrent les perspectives de croissance du territoire. Toutes les thématiques traitées au cours de cette concertation seront consultables dans les dossiers d'enquête et dans les études d'avant-projet ainsi que sur le site Internet PSMO.

Il présente les deux grands principes d'aménagement paysagers des berges retenus dans le cadre du projet :

- la restauration des berges en partant du patrimoine végétal existant (restauration et amplification) ;
- le retournement de la végétation, à l'entrée de la darse grâce à la plantation de nouveaux végétaux.

Une étude phytosanitaire approfondie a été réalisée sur les boisements et sur les berges afin de dresser un état des lieux de ce patrimoine. La végétation en bon état sera conservée et complétée au fur et à mesure de l'avancée des travaux, ce qui permettra un étagement régulier de la végétation permettant d'assurer la fonction d'écran végétal. La restauration des berges permettra également de préserver et développer la biodiversité sur le territoire.

M. Dérangère attend un engagement ferme sur la hauteur des silos à 20 m pour limiter la demande des industriels.

Sébastien Hennick ne peut pas s'engager sur cette hauteur qui remettrait en cause la capacité d'accueil du port. Il reprend l'exemple d'un industriel sur un autre port, qui avait formulé une demande pour une émergence de 50 m. Après discussion, Ports de Paris a finalement obtenu la réalisation d'une émergence de 40 m maximum.

Régine Bréhier souligne que les PLU ou le futur PLUi s'appliqueront sur le territoire du port et que chaque entreprise qui souhaitera s'installer sur le port devra déposer un permis de construire. L'étape administrative du permis de construire sera l'occasion de reposer les contraintes au cas par cas avec l'industriel selon la parcelle concernée. Si les procédés industriels des entreprises sont connus aujourd'hui et nécessitent pour certains des hauteurs allant jusqu'à 40 m, ils pourront évoluer dans les années qui viennent. Mme Bréhier estime qu'il est plus important de se concentrer sur la mise en place avec les communes et la communauté urbaine GPS&O des outils de dialogue, tels que l'Instance Permanente de Concertation, qui permettront alors d'apporter des réponses satisfaisantes pour le territoire. Lorsque le port sera en exploitation, cette instance se révélera être un observatoire à part entière du fonctionnement et des dysfonctionnements rencontrés.

Danielle Giblet, Achéroise, plaide pour que les Achérois ne subissent pas les aléas des travaux de construction du port et demande plus particulièrement la protection des riverains de l'autre côté du CD30. Un accord entre GSM et Haropa – Ports de Paris pourrait être envisagé en matière de plantations.

Marc Honoré, Maire d'Achères, explique que GSM est tenu de réaliser un parc entre le CD30 et le futur port. La première partie de ces travaux le long de la route du Barrage commencera en 2019, ceux-ci se poursuivront au fur et à mesure de l'exploitation. Ce sera un nouveau parc, en plus de celui situé en bord de Seine.

***Angélique Defosse, Conflanaise**, s'interroge sur l'exploitation fluviale, ne sera-t-elle pas réservée à des entreprises de taille importante (CFT, CEMEX) ou à toutes les entreprises des bateliers. Par ailleurs, elle demande si le chantier naval d'Achères va disparaître ainsi que le port militaire. Les bateaux pourront-ils toujours s'amarrer à Conflans ou une zone leur sera-t-elle réservée dans le port.*

***Anna Faure, Achéroise**, soulève la dangerosité de la traversée du CD30 pour les piétons.*

Jean-Marc Gaulier confirme que, pour les riverains d'Achères, il y aura bien un double système d'écran et de protection : le parc des Hautes Plaines à l'intérieur du futur port et le parc d'Achères.

Concernant la sécurité, **Elodie Mellah** indique que des échanges techniques sont en cours avec le Conseil Départemental des Yvelines et la communauté urbaine GPS&O pour prévoir les aménagements des carrefours de la RD 30 afin de permettre la desserte du port et faciliter les liaisons douces.

Mariusz Wiecek confirme que le port acceptera tous les gabarits de bateaux. La zone de découplage permettra notamment aux grands convois de se découpler si les conditions d'accès au port s'avéraient compliquées (conditions climatiques défavorables). Il confirme que le chantier naval est maintenu sur son site à Achères mais que les discussions sur l'avenir du port militaire ne sont pas encore achevées. Il précise que certaines activités BTP implantées sur le port de Conflans pourraient être transférées sur PSMO.

***Alain Decklerck**, consultant batellerie, estime que la discussion de cette réunion a porté sur le trafic routier et sur le trafic ferroviaire, mais peu sur le trafic fluvial. Haropa – Ports de Paris a-t-il étudié avec VNF et les marinières le sujet du découplage des convois ? Sur ce port, il est prévu d'accueillir des convois de 180 m, qui ne pourront pas tourner dans la darse et qui devront donc s'amarrer sur la rive gauche à la place des bateaux-logements actuels.*

Il évoque l'importance du trafic fluvial de la Seine de Paris vers Rouen et Le Havre, la navigation se faisant sur la rive gauche, les difficultés de manœuvres de ces convois à l'entrée de la darse et face au barrage d'Andrézy, ainsi que les manœuvres pour entrer ou sortir de l'écluse.

La déclaration d'utilité publique du projet Canal Seine Nord Europe a été signée le 25 juillet 2018 pour proroger le projet en 2027. A cette période, l'Oise recevra des grosses unités européennes de 180 m.

M. Decklerck s'interroge sur le trafic qu'accueillera la Confluence et par voie de conséquence sur la sécurité de navigation.

Sylvie Prudhomme, Conflanaise, riveraine de l'île Peygrand, déplore les conditions dans lesquelles les entreprises implantées sur le quai Peygrand ont dû partir. Elle a demandé à plusieurs reprises, en vain, une réunion avec l'établissement public foncier d'Ile-de-France au sujet de l'acquisition des terrains. Elle demande quand se fera l'acquisition des terrains ?

Sébastien Hennick répond sur les questions posées au sujet de la navigation : il précise que des réponses avaient été apportées au cours de la concertation et qu'une étude de trajectographie a été effectuée. Cette étude sera présentée à une prochaine Commission locale des usagers, portée par VNF, réunissant les usagers de la voie d'eau, et en particulier les marinières. Ceux-ci peuvent s'exprimer et obtenir les explications nécessaires sur les projets à venir sur le fleuve.

Elodie Mellah rappelle que l'établissement public foncier d'Ile-de-France (EPFIF) accompagne Haropa – Ports de Paris dans les négociations foncières amiables depuis 2015 à travers des conventions d'actions foncières co-signées avec les collectivités locales. Quelques parcelles foncières ont déjà été acquises, les échanges se poursuivent entre l'établissement public foncier et les propriétaires locaux.

Un participant s'étonne de n'avoir aucune nouvelle depuis deux ans du service foncier de Haropa – Ports de Paris.

Elodie Mellah confirme que Haropa - Ports de Paris et l'Établissement public foncier d'Ile-de-France se tiennent à la disposition des personnes qui le souhaitent afin d'entamer des discussions concernant la vente de leurs propriétés.

CONCLUSION

Régine Bréhier s'adresse aux participants et comprend la frustration qui peut subsister lors d'une réunion de clôture d'une concertation, car l'auditoire aimerait bien poursuivre le débat. Elle rappelle que toutes les informations (présentations, comptes rendus, contributions...) figurent sur le site Internet PSMO pour qui veut s'informer en attendant l'étape suivante de l'enquête publique.

Mme Bréhier remercie tous les participants (riverains, associations, industriels, élus) à cette concertation, qui ont ainsi permis de confirmer les enjeux et l'intérêt du territoire pour PSMO, mais surtout d'enrichir le projet.

Mme Bréhier remercie également les maires pour l'accueil qu'ils ont réservé au projet et la qualité des échanges, les membres du comité de suivi partenarial, les membres du comité de pilotage, organisé sous l'égide du Sous-préfet et de ses services, le Président de la communauté urbaine GPS&O et ses services, le garant de la concertation qui a su apporter par son expérience un esprit de concorde à cet exercice de concertation, les équipes de Haropa – Ports de Paris.

L'ambition de Haropa – Ports de Paris est de voir se réaliser le projet tel que partagé, discuté et amendé en concertation : un port nouvelle génération comprenant des aménagements paysagers ambitieux, des espaces publics ouverts, un port dans la ville et intégré dans son environnement.

Haropa – Ports de Paris s'engage à solliciter toutes les autorisations administratives nécessaires à la réalisation de ce projet. Il définira en partenariat avec les collectivités les moyens de diffusion des informations et des grands rendez-vous importants au sujet du projet.

Michel Gaillard rappelle en préambule de sa conclusion qu'une concertation ou un débat public est un lieu d'information et d'échanges au sein duquel un maître d'ouvrage présente un projet, répond aux questions du public, l'éclaire sur les impacts et les conséquences de ce projet. La concertation n'est pas un lieu de négociation, ni de codécision.

M. Gaillard indique que la prochaine étape qui fera suite à cette concertation sera l'enquête publique. Il souligne l'engagement d'Haropa – Ports de Paris de mettre en place une Instance Permanente de Concertation, lieu au sein duquel les préoccupations des différents acteurs (élus, riverains, associations...) pourront s'exprimer pendant les différentes phases de travaux et pendant l'exploitation.

M. Gaillard mentionne qu'Haropa – Ports de Paris poursuit les négociations avec les autorités intéressées par différents sujets : passerelle d'Andrésy, émergences... Il confirme que les discussions ne s'arrêtent pas avec cette réunion dite de clôture de la concertation.

Il conclut enfin que cette concertation a eu un caractère assez exemplaire, tant dans la méthode que dans le contenu des apports, des échanges et la transparence du maître d'ouvrage qui a régné au cours de ces échanges.