

28 juin 2016

2^{ème} réunion publique
d'information, de synthèse et d'échanges (point d'étape)

Concertation PSMO

Verbatim/ compte-rendu

→ Cadre de la réunion

- > Lieu : Andrésy, Espace Julien Green - 19h30-21h30
- > Objet : **bilan d'étape** avec présentation des enseignements de la concertation PSMO du 1^{er} semestre 2016, présentation de la suite de la concertation et échanges
- > Réunion animée par Michel Gaillard, le garant de la concertation



>> Introduction

Michel GAILLARD, Garant de la concertation : Depuis le débat public de fin 2014, une première réunion publique le 30 septembre 2015 avait été l'occasion de situer cette concertation.

La réunion de ce soir sera consacrée à la restitution de ce premier semestre (2016) de concertation qui vient de s'écouler et à envisager l'avenir.

Hugues RIBAUT, Maire d'Andrésy :

Je voudrais d'abord saluer les élus, M. le Garant de la Concertation, Mme la Directrice Générale et Mmes et MM. les Responsables de Ports de Paris, MM. les Responsables de Voies Navigables de France, Mmes et MM. les Responsables des CAUE des Yvelines et du Val d'Oise, Mmes et MM. les Responsables du SMSO, Mmes et MM. les Architectes, Urbanistes et Paysagistes, Mmes et MM. les Présidents et membres d'Associations, Mesdames et Messieurs les Habitants des villes voisines, les Andrésiennes et les Andrésiens,

Bonsoir à toutes et à tous. Je vous souhaite la bienvenue à Andrésy pour cette seconde réunion publique de la phase de concertation post-débat public du premier semestre 2016 sur le projet « Port Seine-Métropole Ouest ».

Je me réjouis que cette réunion publique d'information, de synthèse et d'échanges se tienne à Andrésy, qui est une des deux villes les plus concernées, et très probablement la ville la plus impactée par le projet PSMO.

Je veux tout d'abord remercier HAROPA - Ports de Paris pour la qualité de son organisation de la concertation, même si je pense qu'encore aujourd'hui des acteurs ou partenaires essentiels manquent au débat et à nos décisions ...

Il n'est jamais trop tard ! (et je sais que cela s'organise).

J'associe à ces remerciements les CAUE (Conseils d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement) des Yvelines et du Val-d'Oise ainsi que le SMSO (Syndicat Mixte Seine Oise) qui ont contribué à l'animation de cette concertation. Merci également à Michel GAILLARD, Garant de la concertation, qui a veillé à la meilleure compréhension mutuelle des participants.

Je veux aussi saluer mes collègues élus des villes d'Achères et de Conflans-Sainte-Honorine concernées comme Andrésy par le projet PSMO, avec qui nous partageons une identité de vue sur la plupart des aspects de ce projet.

Je le disais, le premier semestre 2016 de cette concertation post-débat public a été d'une grande qualité et a permis, au-travers de ses différents ateliers, d'enrichir utilement le projet PSMO, notamment en ce qui concerne les aménagements et les sujets connexes liés au port. Cette prise en compte des différentes et nombreuses demandes, suggestions et remarques des acteurs locaux, très homogènes il faut le souligner, devrait permettre, je l'espère, d'inscrire au mieux PSMO dans son territoire et dans son environnement, mais aussi de valoriser ceux-ci !

En ce qui concerne les souhaits exprimés par la ville d'Andrésey, j'ai à plusieurs reprises regretté que, jusqu'à présent, des partenaires institutionnels essentiels comme la Communauté Urbaine GPS&O, le Département des Yvelines ou la Région Ile-de-France n'aient pas pris part à la concertation, ou tout du moins qu'il n'ait pas été possible, en parallèle, de travailler avec eux.

J'ai la conviction que ceci va changer rapidement, notamment pour notre Communauté Urbaine qui, le 12 mai dernier, a déclaré le projet PSMO et son environnement « Enjeu communautaire de la Seine Aval ».

Suzanne JAUNET, très au fait de ce Projet comme Maire-Adjoint d'Achères mais aussi décisionnaire et surtout comme Vice-présidente chargée de l'Aménagement du Territoire de la Communauté Urbaine, ainsi que Pierre VIONNET, Directeur Général Adjoint de la CU pour l'Aménagement du Territoire se sont emparés du dossier. Merci à eux ! Nous avons déjà travaillé ensemble sur le sujet et le Président TAUTOU m'a confirmé aujourd'hui qu'ils sont nos meilleurs interlocuteurs pour ce développement territorial essentiel au stade où en est le projet PSMO.

J'ai souvent regretté également que Ports de Paris ne veuille pas être pilote de l'aménagement des développements connexes liés au projet, sachant que Ports de Paris, depuis le lancement officiel du projet, s'est engagé à ce que ce futur Port soit ouvert sur la ville, intégré à son environnement et à son territoire.

Evidemment cela ne veut pas dire que Ports de Paris doit être Maître d'Ouvrage de tous les développements et il est vrai que les partenaires Maîtres d'Ouvrage du développement connexe manquaient au débat.

Néanmoins, la ville d'Andrésey se réjouit d'avoir été entendue sur deux de ses demandes principales, largement validées et amplifiées par les acteurs de la concertation :

- La première est la liaison Rive Droite – Rive Gauche de la Seine via l'Île Nancy, par la création d'une passerelle Piétons-Vélos installée le long du barrage.

Je tiens à remercier sincèrement VNF et notamment son Directeur Régional, M. MONTEIL, qui a porté une grande attention à nos demandes et notamment à celle relative à la passerelle lorsque nous nous sommes rencontrés au sujet des travaux de rénovation de ce barrage.

Je tiens aussi à remercier sincèrement Mme BREHIER, Directrice Générale de Ports de Paris qui vient de m'annoncer qu'elle accepte de financer l'étude proposée par VNF de cette passerelle Piétons-Vélos le long du barrage.

Je suis sûr d'être le porte-parole des habitants du territoire pour dire que c'est le bon moment, avec la prochaine rénovation du barrage d'Andrésey par VNF et l'actuelle phase de définition des aménagements connexes de PSMO, pour créer la liaison Rive Droite - Rive Gauche de Seine.

Cette liaison manque cruellement, aussi bien pour les relations entre les Andrésiens des deux rives que pour les relations entre Andrésey et Achères, et, disons-le, pour favoriser le développement touristique, à la fois culturel et industriel de notre territoire.

Je salue donc avec gratitude l'avancée de Ports de Paris sur ce dossier, même s'il restera encore, dans un cadre territorial plus large, à trouver des cofinanceurs pour la réalisation de cette passerelle.

- La seconde demande importante d'Andrézy, là aussi appuyée par de nombreux acteurs de la concertation, est que la zone dite de service ou centre de vie du port soit déplacée en bord de Seine, ou tout du moins très largement ouverte sur la Seine, à proximité immédiate ou sur l'actuel site VNF de bureaux et d'habitation, au droit des écluses et du barrage.

L'idée est de constituer une zone de vie au cœur du Port et la future darse, du bord de Seine et du futur Parc de loisirs d'Achères, qui conjuguera services, habitations et loisirs, un espace suffisant, sorte de grande place très ouverte, de la darse à la Seine, au droit du barrage, et intégrant l'accès à la future Passerelle Piétons-Vélos et à l'Île Nancy. Je remercie Mme BREHIER et M. MONTEIL d'avoir accepté de se mettre en contact avec notre Communauté Urbaine GPS&O pour procéder à l'étude de ce développement territorial, puisque, comme je le rappelais précédemment, notre Communauté Urbaine GPS&O a qualifié le projet PSMO d'« Enjeu communautaire de la Seine Aval ».

Oui, il s'agit vraiment, j'en conviens, d'un développement territorial qui se prépare dès maintenant, avec tous les partenaires concernés, avec tous les futurs financeurs. Ce projet global d'aménagement du territoire, le projet de Port et les projets dits « connexes » doit être désormais travaillé très rapidement puisque nous sommes pris par le temps ! En effet, l'enquête publique étant prévue pour débiter en octobre, ce projet devrait être finalisé fin septembre, ce qui paraît impossible mais pourtant obligatoire !

Il est donc impératif d'en discuter rapidement ensemble avec la Communauté Urbaine GPS&O !

Il est aussi impératif, d'ores et déjà, de se poser maintenant avec elle, avec VNF et avec Ports de Paris, les bonnes questions liées à l'aménagement urbain futur de cette zone, et de prendre les décisions qui préserveront l'avenir et la demande des collectivités et de la population, que la réalisation soit prochaine ou étalée sur les 15 ans qui viennent. Je souhaite que le COPIL du 5 juillet, où se retrouveront tous les partenaires, tienne compte de ces impératifs.

Après ces mois de travail ensemble, de compréhension ou d'incompréhension, je tiens à réitérer mes vifs remerciements à Ports de Paris et à VNF pour leur écoute et leur disponibilité quant à leur participation à ces études et quant à leur ouverture pour contribuer ensemble au meilleur aménagement territorial lié à la création de PSMO.

Je conclurai mon propos par un aspect humain du projet, le relogement des riverains qui devront quitter leurs habitations pour la réalisation du port. Andrézy a signé une convention de veille et de maîtrise foncière pour partie, avec l'Etat, l'Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France et Ports de Paris.

Ports de Paris s'est engagé à procéder au relogement de tous les habitants résidant sur la zone des futurs travaux du Port. La Ville d'Andrézy espère qu'à l'issue de la phase de concertation, à l'automne 2017, tous les Andréziens concernés auront été relogés dans de bonnes conditions par Ports de Paris.

C'est un aspect humain et social du dossier qui nous tient particulièrement à cœur !

Je vous remercie pour votre écoute et votre attention.

Régine BREHIER, Directrice générale de HAROPA - Ports de Paris :

Avant de passer au bilan des travaux réalisés depuis le débat public, je rappellerai très rapidement ce qu'est Ports de Paris et les grands enjeux du projet.

Ports de Paris est un établissement public qui gère l'ensemble des ports fluviaux d'Ile-de-France. L'une de ses vocations consiste à développer le transport fluvial, et à partir des ports fluviaux le transport ferroviaire en Ile-de-France.

Le projet de port participe au territoire et doit s'y intégrer, raison qui nous réunit ce soir dans le cadre de cette concertation.

Le projet Port Seine-Métropole Ouest, situé à la confluence entre la Seine et l'Oise sur le territoire de trois communes, est inscrit depuis longtemps dans les réflexions des territoires, en particulier dans le Schéma directeur régional d'aménagement d'Ile-de-France (SDRIF) et dans des plans locaux d'urbanisme.

Nous avons le projet d'un port orienté sur les secteurs de la construction : travaux publics et bâtiment, recyclage des matériaux destinés à la construction. Ces activités traditionnellement dans la région utilisent beaucoup le report modal, la voie d'eau, ce qui permet de proposer un projet de port qui n'apporte pas un supplément de trafic sur le réseau routier existant.

Nous avons trois défis à relever :

1. **Réussir le développement du port** autour de ces filières bâtiment, travaux publics et recyclage des matériaux de construction. De ce point de vue, la présence de la carrière sur le site est un atout pour le démarrage du projet.
2. **Contribuer à un réaménagement de la plaine d'Achères**, beaucoup plus large que le simple projet du port, en tenant compte des contraintes de la plaine, inondable et polluée.
3. **Contribuer au développement économique du territoire** particulier sur lequel nous sommes. Les filières de la construction sont beaucoup sollicitées maintenant et pour les années à venir avec les chantiers du Grand Paris, toute la construction et reconstruction de la métropole parisienne, ce qui donne une dynamique de développement à ces activités.

M. le Maire d'Andrésy a rappelé également l'un de nos objectifs : **construire et proposer un port ouvert au territoire sur lequel il s'inscrit, ouvert aux habitants.**

En l'occurrence, il s'agit d'avoir des infrastructures, des cheminements permettant de rejoindre facilement par des circulations douces la Seine et les promenades en rive de Seine. Cela signifie aussi d'avoir un port végétalisé qui participe à la réhabilitation des berges et à la mise valeur des franchissements, notamment du bassin intérieur au port, un centre de vie lieu nécessaire au fonctionnement du port mais également ouvert à tous et donc aux riverains. La darse est conçue comme un bassin intérieur pour faire en sorte que les activités économiques se déroulent au milieu du port et non sur les franges, ce qui permet d'assurer une meilleure cohérence avec les activités autour du port.

Ce projet s'inscrit dans une démarche de certification ISO 14000, garantie de l'attention que Ports de Paris va porter à l'environnement et au cadre de vie.

>> L'actualité du projet

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

L'ordre du jour de cette réunion publique après le rappel général du projet et de la concertation portera sur la restitution du travail fait au cours du premier 2016, auquel bon nombre d'entre vous ont participé. Ce n'est qu'une étape de la concertation qui va continuer jusqu'à l'enquête publique et au-delà pour les travaux et l'exploitation du port.

Après la présentation de ce premier bilan de la concertation et ses enseignements, nous aurons une phase d'échanges avec la salle, avant d'aborder le calendrier de la concertation jusqu'à mi-2017 et les modalités de restitution des travaux menés, enrichissement continu du projet.

→ Définition du cadre de concertation

Lors de la réunion publique du 30 septembre 2015, Ports de Paris s'était engagé à mettre en place un dispositif de concertation. Une charte de concertation a été validée fixant les modalités partagées de tous les ateliers menés et ceux à venir.

Nous voulons une concertation pour approfondir et enrichir le projet pour pouvoir définir des principes et des solutions d'aménagement partagées entre la plus grande partie des acteurs. C'est aussi la manière de créer des liens et des habitudes durables de travail.

Au cours du premier semestre 2016, nous avons mené en interaction deux démarches, l'une sur le projet lui-même avec la proposition de solutions d'aménagement et l'autre menée avec les CAUE et le SMSO qui a permis de recenser les sujets de territoire pour assurer la cohérence avec ces aménagements pour le projet portuaire.

Cette concertation a été très dense et concentrée sur quatre mois. Trois ateliers interactifs ont été organisés avec des riverains, des institutionnels et des associations. Dès le deuxième atelier, nous avons pu nourrir la réflexion sur le territoire menée par les CAUE et le SMSO. Le dernier atelier du 9 juin visait à consolider ce travail et à déterminer les premiers effets des aménagements envisagés. Nous les prolongerons avec un bon nombre de partenaires du projet par un COPIL, dispositif permettant de mieux aborder les maîtrises d'ouvrage et les sujets connexes au projet PSMO.

→ L'actualité de PSMO sur le foncier

Ports de Paris partage bien le même souci que M. le Maire d'Andrésy concernant le foncier, de trouver des solutions pour tous les habitants et les entreprises du site. Avec l'établissement public foncier d'Ile-de-France, partenaire de Ports de Paris dans cette opération, les conventions de veille foncière ont été transformées en maîtrise foncière en vue d'aborder les premiers travaux fin 2018, maintenant que Ports de Paris a donné sa décision de poursuivre.

Ports de Paris a continué de mener des négociations amiables pour l'acquisition de biens. En même temps, nous sommes bien conscients que nous devons continuer l'analyse au cas par cas des besoins et des situations individuelles. **Nous avons donc prévu d'associer une assistance extérieure pour étudier les possibilités de relogement à proximité du site.**

→ Les chiffres et axes clés de la concertation

Le territoire a des habitudes de concertation et le démontre par sa présence aux réunions. La richesse de la concertation se détermine aussi par sa fréquentation.

- 3 ateliers de travail sur le projet : 125 participants, 230 contributions
- Sujets connexes : 2 croisières, 3 tables rondes, 2 marches sur le territoire dont une nocturne, 200 participants, 900 contributions (cf. restitution du 2 avril 2016)

Ces principales étapes de la concertation ont permis de partager trois grands principes :

1. **Un quartier portuaire respectueux du paysage**
2. **Un port signal valorisant** avec des outils industriels de qualité mis en valeur de jour et de nuit
3. **Un port en lien avec son environnement**

Les appréciations du public sur la forme et le fond de la concertation ont été généralement très satisfaisantes.

→ La clarification sur les natures de travaux et de maîtrise d'ouvrage

Deux types de travaux

Il a paru nécessaire de clarifier les deux types de travaux auxquels était confronté Ports de Paris :

- D'une part ceux sur l'emprise du projet portuaire, de nombreux enrichissements ont été demandés lors de la concertation, certains d'entre eux ont été pris en compte dont Ports de Paris assurera le financement.
- D'autre part ceux sur les aménagements en lien avec le projet (sujets connexes). Il serait souhaitable de pouvoir mobiliser les maîtres d'ouvrage concernés par la nature de ces travaux. Dans ce cadre, Ports de Paris relayera l'ensemble de ce qui a été évoqué dans les ateliers au comité de pilotage PSMO (COPI) qui se tiendra le 5 juillet.

Objectifs des maîtrises d'ouvrage sollicitées :

- **Approfondir les projets pour anticiper les contraintes pour PSMO** : étude de la passerelle dont les rampes d'accès importantes peuvent avoir des influences sur l'arrivée des circulations douces sur le port, projet de parc d'Achères et son interrelation avec les aménagements de la route du Barrage.
- **Inscrire ces projets dans des programmations territoriales.**
- **Identifier les possibilités de financement et leur calendrier.**

→ Les enseignements de la concertation sur le projet PSMO

Pour montrer l'avancement du projet, nous avons souhaité reprendre la présentation faite lors de la réunion publique du 30 septembre 2015. Suite au débat public, quatre thèmes d'engagement sont ressortis : l'environnement, l'intermodalité, l'économie, le cadre de vie.

La concertation n'étant pas terminée, certains de ces engagements feront l'objet de réunions ultérieures, en particulier les impacts du projet en septembre et aussi l'implantation des entreprises qui fera l'objet d'une co-élaboration d'un cahier des prescriptions architecturales et paysagères. Les impacts une fois les entreprises implantées et la maîtrise des nuisances se traitent par une charte d'exploitation réfléchie ensemble.

12 points ont été traités lors de la concertation de ce premier semestre, 5 restent à traiter. (légende des slides ci-dessous ● Approfondi en concertation ● reste à traiter)

ENVIRONNEMENT

1 Environnement



- 1 Vérifier la conformité du traitement des terres polluées et de l'environnement naturel existant.**
 - Traçabilité du passage carrière / port / ouvrage ●
- 2 Renaturer/entretiens les berges**
 - Favoriser le développement de la faune et de la flore locales écologiques
 - Intégrer au plan guide ●
- 3 Maintenir l'équilibre hydraulique du fleuve**
 - Pris en compte dans l'AVP ●
- 4 Minimiser les impacts à la source**
 - Restitution en atelier P4 (10 septembre 2018) ●
 - CRANG ●
 - Charte d'exploitation ●

Grands principes annoncés lors du débat public → traitement ou non lors de la concertation :

Vérifier la conformité du traitement des terres polluées et de leur remblaiement → Cette traçabilité sera assurée de la remise en état de la carrière jusqu'au port. Des sondages seront effectués pour suivre et vérifier ces conformités.

Renaturation des berges → Des analyses du végétal ont été entreprises, en particulier l'état phytosanitaire de l'ensemble des arbres pour vérifier la possibilité d'un fort réemploi du végétal existant. Tous ces éléments sont déjà intégrés au plan guide.

L'équilibre hydraulique du fleuve → Cela pourra être revu dans le cadre de l'AVP, mais d'ores et déjà les grands principes ont été vérifiés.

Minimiser les impacts à la source → Cela doit être intégré dans le cahier des prescriptions et la charte d'exploitation.

INTERMODALITE

1 Intermodalité



- 1 Réduire la circulation de camions**
 - Restitution / analyse en atelier P4 ●
- 2 Maximiser le transport fluvial**
 - Imposer aux entreprises l'utilisation du fleuve ●
 - Charte d'exploitation ●
- 3 Préciser l'accès fluvial en entrée de darse**
 - Etudes en cours suite au comité des usagers VNF ●
- 4 Utiliser le potentiel ferré sans impact pour le trafic ferré voyageurs**
 - Confirmation des dispositions prises en conseil d'Etat public ●

Grands principes annoncés lors du débat public → traitement ou non lors de la concertation :

Maintien des circulations existantes → L'objectif du développement multimodal permet de ne pas augmenter le trafic de camions.

Maximiser le transport fluvial → La charte d'exploitation favorisera l'utilisation du transport fluvial par les entreprises implantées sur le port.

Accès fluvial en entrée de darse → Une réunion s'est tenue avec le comité des usagers de la voie d'eau, VNF nous a donné des recommandations. Les études de détail seront finalisées en particulier pour les protections d'entrée de darse.

Utiliser le potentiel ferré → Sans impact pour le trafic ferré voyageurs, la situation pourra évoluer lorsque le gisement local de la carrière sera venu à extinction.

ECONOMIE



Grands principes annoncés lors du débat public → traitement ou non lors de la concertation :

Les fondamentaux du projet orientés vers le BTP → Ces fondamentaux y compris les centres de recherche et de formation, sont bien pris en compte dans le projet. Il est bien prévu que cette filière puisse être pérenne, y compris après l'extinction du gisement de la carrière, puisqu'on pourra être desservi par des modes massifiés et continuer à ne pas surcharger les routes, tout en faisant fonctionner le secteur du BTP.

Proposer la relocalisation in situ des entreprises du BTP + Élargir la programmation économique à toute la filière construction → Tous ces différents points économiques sont sans modification substantielle par rapport à la présentation du débat public et ont été confortés par la concertation.

CADRE DE VIE



Préservation des vues → Grâce aux travaux menés dans le cadre de la conversion de la zone de protection patrimoniale à Andrésy en AVAP (Aire de valorisation de l'architecture et du patrimoine), le nombre de points de vue sur la colline de l'Hautil a bien été augmenté et apprécié. Egalement sont prises en compte la vue depuis le quartier de Fin d'Oise et les vues depuis la zone urbaine d'Achères.

Intégration paysagère et architecturale → Ce sujet sera abordé dans le cahier des prescriptions. Le pré-verdissement des berges sera organisé rapidement, une part significative du végétal existant pourra être conservé.

Réalisation du centre vie au plus tôt → Trouver un site permettant à court terme de réaliser le centre de vie.

Aménagements à court terme → Réalisation de l'accès depuis Achères depuis la route du Barrage jusqu'au quai de l'Île Peygrand à Andrésy au début du projet.

Maîtrise des impacts → Un sujet qui sera traité dans la suite de la concertation.

Jean-Marc GAULIER, architecte (Urbicus), du groupement de la maîtrise d'œuvre « Safège-Urbicus-Systra-on »

Une des principales évolutions apparues au cours de la concertation porte sur « le port : un quartier » et plus seulement sur la vocation économique du port. Une démarche d'urbanisme, de paysage, de cadre de vie et d'environnement est menée. Ce travail extrêmement complexe nécessite beaucoup d'échanges pour arriver à calibrer, à positionner et trouver les bons compromis entre les demandes de chacun, les contraintes du site, les intentions de Ports de Paris, les impératifs des entreprises déjà implantées sur le site, les gestionnaires de la Seine (VNF) et du barrage, capital dans le fonctionnement du site.

EN RESUME : les grands enseignements (projet PSMO)



Préconisations pour des aménagements en six points :

1. **Le souhait d'un centre de vie en activité au démarrage du port**

Le centre de vie est-il le centre du quartier ? Est-ce l'endroit central d'activité ? Comment cela fonctionne-t-il ? C'est le lieu de toutes les articulations : articulation entre la darse et le futur parc d'Achères, fin de la route du Barrage (l'un des principaux lieux actuels d'arrivée sur les bords de Seine), interface entre Achères et Andrézy, lieu de franchissement vers Andrézy (passerelle sur le barrage), lieu de passage et de liaison vers les berges.

Trouver la bonne forme urbaine n'est pas facile dans ce contexte.

Les emprises foncières ont été agrandies pour se donner des marges de manœuvre et de la souplesse.

A court terme, Ports de Paris souhaite implanter les premiers bureaux du port à proximité et avec vue sur la darse. Tout un travail reste à faire sur les articulations entre l'arrivée de la passerelle du barrage, les modalités de gestion des contraintes de VNF : gestion des batardeaux et des chargements/déchargements, accès de sécurité, stationnement, logement du personnel VNF. Les propositions faites seront peaufinées dans le cadre des études.

2. **Une esplanade dégagée en fond de darse pour assurer le lien avec le futur parc d'Achères**

Des séquences commencent à être fabriquées le long de la route du barrage. A terme, ce sera l'accès privilégié en termes urbains entre Achères, Andrézy et le port.

Ce lieu doit être un quartier vivant avec des activités plurifonctionnelles : des activités portuaires, des activités tertiaires, des services aux entreprises, de la formation sur le thème du bâtiment et des travaux publics).

3. **Un parc des Hautes Plaines accessible au public, avec un belvédère à l'est et une zone humide à l'ouest**

Le parc des Hautes Plaines traverse le site et fait le lien avec le futur parc d'Achères et le paysage existant. Dans le cadre des études précédentes, le parc des Hautes plaines était quelque chose d'abstrait. Au travers de la concertation, il a été déterminé que c'était un parc avec la présence d'eau. L'idée a émergé de faire des belvédères avec des vues sur l'Hautill, Andrézy et aussi vers Conflans et Achères.

4. **Un espace « signal » marquant**

Ports de Paris propose de réaliser une passerelle pour franchir la darse. Au fil des discussions, ce lieu est apparu comme emblématique très fort, c'est le lieu de la nouvelle confluence (Seine, Oise et de la darse du port). Ce sera un endroit très intéressant dans la façon de découvrir le paysage de la Seine, un lieu de franchissement qui permettra de découvrir le plan d'eau, de découvrir l'Oise, l'extrémité de l'île Nancy, un vrai point de vue sur Conflans. Une référence a été faite à la passerelle entre Strasbourg et Kehl, lieu de rassemblement entre les habitants.

Cet emblème fera l'objet d'un concours spécifique architectural, des rampes en pente douce devront être adaptées à la circulation douce.

5. Les itinéraires liaisons douces, dont la route du Barrage

Le port comporte des rues qui desservent des parcelles. On est dans un dispositif urbain extrêmement classique. La rue est bordée d'arbres, de fossés qui récupèrent les eaux pluviales, de trottoirs et des pistes cyclables. Il y a un éclairage public, sur la voirie circuleront les voitures et les poids lourds, voire des transports en commun sur certains axes.

Des discussions ont porté notamment sur l'organisation des circulations douces : séparation piétons et cyclistes, assurer la sécurité, limiter la vitesse, dimensionnement et végétalisation des différentes rues.

6. Le dimensionnement aux besoins du projet des raccordements viaires au sud

Extension des emprises foncières du port à terme : prolongement des entrées du port et du quartier vers la RD 30, assurer des continuités piétonnes sécurisées pour traverser la RD 30 notamment vers Achères. Les principes sont inscrits, il reste à voir la coordination avec le département.

Ces voies seront faites au titre du projet, même si elles ne sont pas directement à terme dans le domaine portuaire.

Des points restent à approfondir :

- **Localisation précise du centre de vie entre l'esplanade et la Seine**

Il est difficile de se projeter dans le long terme, ce projet se faisant sur plusieurs dizaines d'années, néanmoins il faut prévoir des capacités et des réserves avec tous les acteurs permettant de répondre à l'extension d'activités.

Des demandes qui n'ont pu être satisfaites par le projet :

- **La continuité de la promenade en berge par le quai de maintenance VNF (160 mètres) :** des discussions portent sur les continuités piétonnes, notamment sur la contrainte de VNF de pouvoir fermer les cheminements le long du quai lors de chargement/déchargement de batardeaux, ou de stockage de bois. Des déviations piétonnes sont prévues..
- **Le changement de vocation vers les loisirs du terrain face au Pointil situé le long de la desserte ferrée du site.**

→ L'impact de la concertation sur le projet



La Villa style Louis XIII est un lieu patrimonial et emblématique du site à la fois pour sa qualité architecturale et son environnement. Une idée a émergé d'y faire une escale passagers (vocation touristique et de loisirs), d'y avoir une première préfiguration de la Maison du projet.

Différentes séquences d'une première phase de l'aménagement du port : la route du Barrage, le parc, l'esplanade, le Pavillon Louis XIII, la passerelle, le passage sous les voies du RER et les liaisons vers Conflans.

La ferme du barrage, considérée initialement comme un bâtiment ayant peu d'intérêt, fait partie de l'histoire des territoires. Ce sera un lieu possiblement investi dans le cadre de la réflexion sur le parc d'Achères.



L'embarcadère doit être accessible aux personnes à mobilité réduite. La photo montre la trace d'un mur de l'ancien barrage, la Maison Louis XIII, les cheminements piétons et cycles partagés qui serviront aussi à l'entretien des berges du site et à accéder aux bateaux-logements.

Cette carte postale ancienne montre que le travail principal du paysagiste et de l'urbaniste consiste à valoriser l'existant.



Le parc des Hautes Plaines serait accessible au public avec un belvédère et une zone humide. Il serait bordé de part et d'autre d'une zone tertiaire (formation). Ce sera un lieu vivant qui va fabriquer un paysage et qui viendra faire une rupture. Du travail des ateliers, il est ressorti l'idée qu'il fallait fabriquer beaucoup de paysage végétal pour filtrer les vues depuis Andrésy ou Achères pour ne pas avoir un rapport trop brutal à ce port, mais il est aussi apparu que si ce lieu était bien dessiné, végétalisé et agréable à vivre, il ne fallait pas le cacher. D'où l'idée du travail sur la prescription architecturale afin de mettre en valeur cette activité et que ce soit une fierté du territoire d'avoir un équipement économique performant, fonctionnel et attractif.



La passerelle franchit en hauteur la darse. On peut imaginer un belvédère, un lieu où l'on s'arrête pour contempler le plan d'eau, la confluence et qu'il devienne un complément de découverte de la vie fluviale, comme peuvent l'être les écluses.



La route du barrage actuelle est beaucoup plus étroite. A horizon 2020/2035, la voie fait 6,5 m afin d'accueillir une circulation mixte (véhicules légers et poids lourds), seule voie d'accès notamment pour desservir les sites de GSM. Dès cette première phase, on réalise légèrement en contrebas un cheminement doux (piste cyclable séparée de la voie piétonne). On distingue le paysage réalisé au travers de noues permettant de récupérer les eaux pluviales et de développer la biodiversité. En septembre 2016, lorsque les études techniques seront terminées, on pourra décompter le nombre d'arbres nouveaux plantés.

Au-delà de 2035, la rue est réduite pour gagner l'équivalent d'un trottoir, puisque les camions n'utiliseront plus cette rue qui sera réservée aux liaisons urbaines entre Achères, Andrésy, le Parc d'Achères et le barrage. A cet horizon, elle desservira le Parc des Hautes Plaines, le Parc d'Achères, peut-être les activités de la Ferme du barrage.



C'est une végétation à horizon 2040. On travaillera à avoir un bel effet avant 2040 !



Cette image est extérieure au port, c'est une vue depuis le RER (darse, passerelle, cheminements sur le bord de Seine...). C'est aussi une façon de valoriser l'intermodalité de ce port.

Il faut valoriser le paysage mais aussi en fabriquer un nouveau au travers de ce programme de quartier portuaire. Cela passe par un travail important sur les espaces publics, sur les plantations et sur la programmation des différentes parcelles à urbaniser.

→ **La concertation et les sujets du territoire en connexion avec le projet**

Marc REIMBOLD :

C'était un exposé très complet et très enrichissant sur le travail mené lors de la concertation. L'emprise du projet a été décrite par Jean-Marc Gaulier.

Nous avons souhaité qu'une réflexion plus générale sur le territoire soit menée, sans qu'elle se limite aux relations avec PSMO, sur la Confluence et qu'elle serve ensuite au territoire pour d'autres développements en relation avec le port. Dans ce cadre, les CAUE des Yvelines et du Val-d'Oise et le SMSO ont organisé 7 manifestations avec le territoire et ont recueilli des propositions. Celles-ci ont été rassemblées dans un document disponible sur le site du projet PSMO. Elles concernent principalement 5 thématiques :

- **Relier davantage les communes de la Confluence entre elles par des liaisons douces (passerelles, cheminements en berge) ou par bateaux (embarcadère rive gauche)**
- **Faire vivre davantage le fleuve et la plaine d'Achères**
 - Regrouper le fleuve et la plaine d'Achères
 - Développer une nouvelle offre de détente et de loisirs, mais aussi de tourisme en particulier tourné vers le patrimoine et l'histoire de ce territoire riche, que ce soit par son passé d'épandage et de cultures maraîchères mais aussi d'ouverture de carrière.

- **Animer une Maison du projet ouverte à tous**

Cette Maison du projet pourrait servir de relais d'information sur le passé de la plaine et sur les autres projets (SIAAP, gare de la LNPN...).

- **Créer des circuits de visite et des expositions sur le patrimoine, les activités industrielles et portuaires**

A l'instar de l'île Nancy, des expositions et des circuits de visite pourraient être créés sur le patrimoine, principalement le patrimoine batelier rive droite à Conflans, sur les activités industrielles et portuaires.

- **Bâtir un projet de port en tenant compte des projets des villes environnantes**

Cela concerne principalement le lien avec un futur parc d'Achères, l'accès à l'île Nancy par une passerelle sur le barrage d'Andrésy, les liaisons au niveau des anciennes îles de la Rive gauche à Conflans.

→ Les grands enseignements sur les sujets en connexion

EN RESUME : les grands enseignements
(sujets en connexion)



Les besoins à approfondir et à inscrire dans une programmation territoriale, pour lesquels les financements doivent être trouvés entre les maîtres d'ouvrage concernés pour les sujets en connexions :

1. Les continuités piétonnes et cyclistes sur les trois communes.

Sur Conflans entre le pont ferré et la passerelle Saint-Nicolas, le prolongement de la route du Barrage jusqu'à Achères, le passage au travers des installations de VNF pour prolonger la future avenue de l'écluse et le carrefour de l'esplanade avec des perspectives sur l'église d'Andrézy sur la rive droite.

2. Le prolongement du cheminement pour rejoindre la Seine

En utilisant les fondations du barrage, création d'une passerelle rejoignant l'île Nancy

3. La création du parc d'Achères

Le parc d'Achères aura une interface importante avec le projet PSMO

4. La préservation de la ferme du Barrage

Ce projet pourrait donner une nouvelle valorisation à la ferme du barrage pour de nouveaux usages, que ce soit dans le domaine du patrimoine ou des loisirs ou de la pédagogie sur l'activité maraîchère de la plaine.

→ Le travail de concertation à poursuivre

Ce qui reste à concerter et à approfondir :

- Une information sur le projet AVP et ses impacts, que l'on finalisera à partir de ces hypothèses et en complément celles que nous devons approfondir.
- Le cahier des prescriptions auprès des entreprises portuaires.
- La gestion de l'exploitation du port.

- La création d'un observatoire de la qualité permettant de vérifier et de suivre les engagements de Ports de Paris dans la durée.
- Les sujets connexes : approfondir et inscrire dans la programmation territoriale et financer entre les maîtres d'ouvrages concernés les sujets et projets en connexion avec le PSMO.

>> Echanges, questions et propositions

Roderick CRUCIFIX, habitant de Conflans

Combien d'emplois seront générés par ce projet ?

Marc-Noël VANDAMME, Construisons ensemble un Andrésey solidaire :

Tout d'abord CEAS « Construisons Ensemble un Andrésey Solidaire » voudrait remercier Ports de Paris ainsi que l'ensemble des intervenants qui ont permis cette concertation post débat, et tout particulièrement les CAUE des Yvelines et du Val-d'Oise et SMSO. CEAS est fortement attaché à ce type de démarche qui doit s'ancrer dans nos modes de décision d'aménagement du territoire, en amont des prises de décisions.

Rappelons ce que disait le cahier d'acteur de CEAS :

« D'une part, les habitants à travers la participation peuvent accepter la modification du territoire pour un projet si le maître d'ouvrage accepte de moduler son programme. C'est la base d'une réelle concertation qui doit être une dynamique à double sens.

D'autre part cette concertation pose des points essentiels, incontournables d'acceptabilité du projet pour CEAS, voire pour les habitants d'une manière plus générale. »

La concertation ouverte animée par les CAUE a permis aux habitants d'aborder l'aménagement du site de façon globale, et d'approfondir les questions évoquées lors du débat public.

Elle a mis en exergue une somme de connaissances et de pratiques de notre territoire par les habitants dont l'expertise doit être prise en compte.

Les habitants avec une approche à la fois pratique et visionnaire ont naturellement intégré l'enjeu global sur l'ensemble des communes bien au-delà de la leur, avec une forte demande non seulement de liaisons mais de rapprochement autour d'usages communs et d'équipements partagés. Cela illustre que la vision des habitants s'élargit et qu'elle gagne à être valorisée dans le cadre d'une participation aboutie.

L'état des lieux de la Confluence l'a révélé dans toute son ampleur :

- Comme port national historique de batellerie et établissement de petites industries liées au fleuve ;
- Comme confluence de la Seine et de l'Oise et corridor écologique des forêts de St Germain à l'Hautil ;
- Comme paysage exceptionnel dominant dans l'organisation urbaine et dans le quotidien des habitants ;

- Comme important pôle culturel et d'enseignement formé par les communes Conflans/Achères/Andrésey complété par Cergy-Neuville-Pontoise et leurs facultés ;
- Comme tissu associatif très dense organisé autour du sport, de la culture et de la solidarité.

Et elle a permis que des enjeux fondamentaux émergent :

- L'histoire et la géographie de la Confluence : du Port de Fin d'Oise aux espaces naturels avec la dominance de l'eau, des îles alluvionnaires et de leur faune, des crues ;
- L'impact des coupures (*train, RER, voies rapides*) : La continuité des berges et des voies d'eau est la composante inverse permettant d'assurer le déplacement ;
- La pollution : les habitants ne veulent plus d'un site-déchetterie, ni de nouvelles nuisances ;
- La convergence culturelle : la place faite aux échanges artistiques a été débattue, autour du port et dans le port.

Bref, la question essentielle a été posée de **l'habitabilité du site** une fois le Port réalisé. De nombreuses idées et propositions ont été débattues. Mais une incertitude majeure demeure.

Quelle entité va reprendre à son compte ces idées issues du débat public et de la concertation ? Qu'il s'agisse :

- de la liaison rive droite/rive Gauche sur le barrage ;
- de l'aménagement des traversées de la RD30 ;
- de la préservation de la ferme du barrage dans la plaine d'Achères ;
- de l'organisation de navettes fluviales entre Andrésey, Conflans et le port.

Ces projets sont des conditions sine qua non de **l'acceptabilité du port** par les habitants du territoire.

D'autres idées de projets pour la Confluence aussi intéressantes ont été émises :

- l'ouverture au public pour visite du barrage ;
- l'éclairage du barrage ;
- l'aménagement du futur parc d'Achères ;
- l'aménagement de la bourse d'affrètement du pointil à Conflans ;
- etc.

Qui va les transformer en véritables projets ?

On a compris que Ports de Paris, pour ces projets connexes comme il dit, pourra éventuellement participer mais n'en sera pas porteur. Les municipalités d'Andrésey, d'Achères ou de Conflans n'ont pas seules les moyens de les mettre en œuvre. La communauté urbaine GPS&O, alors que c'est dans ses compétences (territoire, tourisme, économie), est aux abonnés absents pour le moment, il convient qu'elle s'empare du sujet.

Parallèlement, considérant ces sujets d'ampleur nationale, la participation devrait permettre de réinterroger les véritables décideurs porteurs de projets.

Ce qui est incontournable pour le fonctionnement du Port est pris en charge par Port de Paris dans ou à l'extérieur de son site. De la même manière nous, habitants, considérons que tout ce

qui touche ou modifie notre cadre de vie fait partie des conséquences à traiter, à charge de Port de Paris de mobiliser les maîtres d'ouvrages concernés.

Donnons-nous le temps nécessaire à cette mobilisation.

Pour en revenir strictement au port en lui-même.

Les ateliers ont permis de préciser quelques points du plan guide. Il reste cependant des points de blocage pour lesquels les solutions restent à trouver.

1- Les questions d'environnement, d'écologie, d'évolution, d'avenir

- Le contrôle total des impacts pour une diminution globale de toutes les nuisances, et non pas de nouvelles nuisances éventuellement compensées,
- La compensation des volumes de crues au-delà du PPRI qui fait la part belle aux entreprises aux dépens de toute sécurité équitablement exigible,
- La qualité des entreprises s'implantant sur le site, la volonté d'exemplarité
- La réversibilité du projet et les conditions de réversibilité d'un projet à 40 ans,

2- La continuité des berges, un centre de vie en accès à la Seine, l'entrée-passerelle du Port avec l'emplacement-signal dans l'axe de l'Oise, et les conditions de relogement des familles déplacées sont 4 impératifs fondamentaux à considérer :

Le quai VNF et son stockage de bois ne doivent pas interrompre la continuité des berges. Les terrains VNF du côté de l'écluse et du barrage doivent être intégrés au centre de vie du port. VNF doit être considéré comme un usager du Port. Ports de Paris et VNF doivent se mettre d'accord et si nécessaire faire remonter le problème à leur autorité de tutelle.

Par ailleurs la conception de la passerelle sur la darse, l'aménagement des berges jusqu'à la voie ferrée avec l'ensemble des idées émises (*rampe d'accès, éclairage, ainsi que la perspective de l'axe de l'Oise*) doivent faire l'objet d'un cahier des charges collectif auquel nous serons attentifs. Nous souhaiterions également pouvoir participer au jury du concours d'architectes.

Enfin le relogement des familles déplacées, de façon correcte et à proximité, est fondamental.

3- Autres points méritant d'être approfondis :

- La composante hydraulique du site : L'atelier N°3 a permis de faire ressortir les préoccupations des habitants, Ports de Paris nous doit **maintenant** des informations précises sur ces points : *étude hydraulique et gestion des crues, imperméabilisation des sols, réponses aux diverses pollutions possibles, savoir-faire spécifiques de construction en zone inondable, humide, lacustre...*
- Nous nous questionnons depuis le début sur l'interaction du futur Port et celui de fin d'Oise. Ce dernier génère de nombreux camions, ce flot diminuera-t-il ou bien aura-t-on deux ports contigus, l'un moderne, l'autre vieillissant sans multimodalité ?
- La maîtrise de l'intermodalité notamment avec le réseau ferré ne nous semble pas complètement assurée.
- L'étude économique : nous avons compris que l'exploitation de GSM se fait actuellement par voie fluviale sans qu'il n'y ait besoin d'un port. Par ailleurs nous doutons fort que l'exploitation hypothétique d'une carrière à l'Est devant la ville Conflans se fasse par l'intermédiaire de ce port (*traversée de la RN184 et de la voie ferrée alors qu'il existe des possibilités de quais en amont de la Seine*). L'utilité du port consistant à ramener des déchets du Grand Paris et à emporter les granulats devient, de ce fait, plus un slogan/outil de communication qu'une réalité économique. Nous souhaiterions que dès

maintenant les projections d'activité et les futurs comptes d'exploitation du port pour les années à venir soient précisés. **Ce n'est qu'à partir de ces informations que nous pourrions juger de la pertinence du projet et de la bonne utilisation de l'argent public.**

En conclusion

Les aménagements connexes ne justifieront pas le projet. A l'inverse la concertation a fabriqué un intérêt supplémentaire des habitants pour leur territoire. Nous demandons un port habité et écologiquement exemplaire. Notre volonté et ambition commune pourraient en faire un **laboratoire d'activités**, et pourquoi pas **d'étude de réparation du territoire**.

L'idée d'un site de plus en plus habitable doit faire son chemin, et d'un port justifié et habité, ou rien.

En effet l'acceptabilité du projet passe par :

- La prise en charge de l'ensemble des projets d'aménagement du territoire, qui fait du projet de port un projet parmi les autres, dans un projet défini du territoire de la Confluence ;
- La prise en compte de nos exigences environnementales. L'inquiétude majeure est le contrôle du projet et de ses nuisances, les habitants refusent toute nouvelle pollution. La levée des incertitudes sur le trafic des camions, la viabilité du projet de Port sans le pont d'Achères ;
- La résolution des blocages avec les enclaves VNF concernant le centre de vie et les continuités des berges, et le projet de la passerelle sur la darse avec le traitement de la perspective emblématique depuis l'Oise ;
- Le plus grand soin pour traiter le déplacement des habitants impactés ;
- Les compléments nécessaires à notre compréhension en ce qui concerne l'étude hydraulique et l'étude économique du projet ;
- La prise en compte du Port de fin d'Oise, et la situation de ce Port avec le développement des autres plateformes portuaires ;
- Enfin la levée des incertitudes sur le Port Est.

Pour CEAS « Construisons Ensemble un Andrésy Solidaire » ces points restent à ce jour à traiter, certains dans le camp de Port de Paris, d'autres nécessitant l'investissement d'autres acteurs.

Une concertation assez approfondie a donc eu lieu. Elle nous laisse cependant dans le doute. **Le programme bouge sur la forme du projet mais pas assez sur le fond. Il est temps d'avoir des réponses sur les points fondamentaux évoqués.**

Une programmation territoriale des projets entre tous les acteurs et les différents décideurs est nécessaire, et avec une première approche des financements.

Peut-on l'espérer bientôt ?

Mme GIBELET, Achères :

Nous remercions Ports de Paris pour cette concertation exceptionnelle sur ce projet de port. Les échanges ont été conviviaux et très instructifs.

Ce projet est une chance pour la Ville d'Achères. Au cours des travaux, pour éviter les nuisances aux riverains, que la RD soit embouteillée et que les véhicules légers ne dévient vers le centre-ville, nous avons demandé que les camions n'empruntent pas la route du Barrage mais la route des Basses plaines, comme le font actuellement les camions GSM.

Une inquiétude porte sur la récupération des terres des sous-sols parisiens pour le parc des Hautes Plaines. Quel organisme contrôlera ces terres, car Ports de Paris ne peut pas être juge et partie, d'autant qu'Achères a déjà eu son lot de pollution avec l'épandage ? La qualité de ces terres ne favorisera-t-elle pas les inondations ?

Régine BREHIER :

Sur les emplois créés, le ratio varie suivant le type d'entreprises. Sur les plateformes de Ports de Paris, on tourne autour de 700 à 800 emplois, la fourchette donnée pour ce site oscille entre 500 et 1000.

Il faut faire une différence entre l'apport de matériaux de construction et le transport de déchets de construction. Les terres qui pourront servir sont déjà sur le site, il n'y a pas d'apport de terres polluées venues d'ailleurs. Sur toutes ces questions, il existe déjà des réglementations extrêmement strictes, que Ports de Paris respecte et respectera naturellement celles en vigueur au moment des travaux.

Concernant les questions posées sur l'hydraulique, les enjeux économiques, les circulations, une étude d'impact va être rédigée et déposée auprès de l'autorité environnementale. Cette étude sera jointe au dossier d'enquête publique.

Pour les ateliers à venir, nous n'avons pas l'intention de changer de formule, ils sont ouverts à tous ceux qui s'inscrivent.

Concernant les questions environnementales liées aux entreprises qui seront amenées à s'installer, au cours du second semestre 2016, nous travaillerons sur deux outils essentiels, au-delà de la réglementation qui encadre ces entreprises :

- Le cahier des prescriptions architecturales qui va encadrer les constructions que les entreprises s'installant sur le port seront obligées de respecter.
- La charte d'exploitation, outil pour réguler la façon dont les entreprises vont travailler sur le site.

Ces deux documents seront amenés à évoluer au fur et à mesure du temps. La version 2025 ou 2035 sera enrichie de l'expérience, des évolutions éventuelles technologiques ou des attentes du territoire.

Qui prendra en compte les idées issues du débat public ?

Sur le projet de port proprement dit, la maîtrise d'ouvrage est assurée par Ports de Paris.

Sur les projets connexes, la maîtrise d'ouvrage n'est pas assurée par Ports de Paris mais par des intervenants désignés ou restant à apparaître.

Il faut prendre la dimension temporelle du projet, différentes étapes se dérouleront, la première étant l'inscription d'un certain nombre de ces projets dans des documents de programmation : PLU, schéma directeur... Notre métier consiste à exploiter les ports et à les faire vivre dans la durée. Les choses peuvent se faire sur des durées assez longues (15 ans), mais parfois elles peuvent se faire à court terme.

Marc REIMBOLD :

Il est prématuré de déterminer actuellement l'utilisation pendant les travaux de la route des Basses plaines plutôt que la route du Barrage, et d'ailleurs à un moment donné la route des Basses plaines sera en travaux et même interdite à la circulation. Dans les plans de circulation de chantier, autant que faire se peut, on veillera à ce que les circulations nuisibles soient écartées des centres-villes, et assurément l'utilisation de la route des Basses plaines est une bonne solution dans ce cadre plutôt pour les trafics qui partent vers l'Est, ceux qui partent vers l'Ouest arrivent par la route du Barrage. Ces points font partie des plans de chantier, qui seront examinés lors des différentes phases du chantier.

Concernant l'interaction entre PSMO et le Port de Conflans Fin d'Oise, l'objectif n'est pas de surcharger les passages routiers d'une rive à l'autre, qui la plupart du temps sont déjà encombrés. Actuellement, il y a des transports notamment pour desservir la société Le Bloc à Conflans. Cette entreprise qui fabrique des parpaings reçoit à certaines périodes des granulats sur le Port de Fin d'Oise qui reviennent par brouettage sur la rive gauche. Dans l'articulation rive droite/rive gauche, et dès que le quai à usages partagés de PSMO sera en fonction, ces trafics repasseront sur PSMO. On a l'exemple sur d'autres sites de nos plateformes multimodales et de ports urbains, tels que le port de Gennevilliers et le port d'Argenteuil. Nous avons déjà exposé ces éléments en débat public.

Nous serons amenés à représenter la composante hydraulique, que Mme Bréhier a évoquée.

Sur le sujet économique, pourquoi développer un port puisque GSM a déjà la possibilité de faire des évacuations par voie fluviale ? C'est une autorisation temporaire de VNF, justement liée à l'attente de la réalisation du port. Par ailleurs, je vous invite à regarder les consultations actuelles lancées par le Grand Paris Express sur la recherche de sites desservis par la voie d'eau pour gérer les déblais des chantiers du Grand Paris. Actuellement, le site ne permet pas d'accueillir par voie fluviale des déblais, et cela représente des tonnages importants. GSM sortira environ 15 millions de tonnes de la plaine, en déduisant la darse qui ne sera pas remblayée, on devrait avoisiner les 12 millions de tonnes de matériaux à réimporter, cela se fait beaucoup mieux par voie fluviale et avec un port que par la route.

Par l'emprise du port, on favorisera l'implantation d'une économie où l'utilisation des granulats peut être valorisée en site propre et ensuite alimenter par voie fluviale d'autres chantiers (Grand Paris, Confluence). On aura bien une filière complète de BTP, et pas uniquement l'exploitation d'une carrière.

Nos évaluations sur l'utilité sociétale par l'intermédiaire d'une étude socioéconomique nous montrent assez clairement le bénéfice global apporté par le projet à court terme et à long terme.

Hubert NOVE-JOSSERAND, Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie :

Nous vous remercions également pour la qualité de la concertation menée durant tout ce premier semestre, qui a permis d'améliorer le projet.

Je voudrais revenir sur une réponse que vous avez apportée à M. Vandamme, les propositions connexes au projet ne vont pas être nécessairement portées par Ports de Paris. Précisez-vous jusqu'où vous vous engagerez, sur quels projets ? Par exemple, la Maison du projet sera-t-elle prise en charge par le projet ou en partenariat ? Nous aimerions avoir des réponses sur ce type de questions.

Alain DECKLERCK, Secrétaire et rédacteur de l'Association la Vie Batelière à Conflans-Sainte-Honorine :

Je voudrais exprimer le point de vue batelier de ce projet. Je participe à tous les ateliers organisés par Ports de Paris. J'ai suivi tous les débats de la CNDP. Beaucoup de points ont été évoqués : l'environnement, la pollution... mais pas l'aspect batelier comme les bateliers pourront l'entendre.

Quels services seront proposés aux bateliers (bateaux commerciaux et non bateaux-logements) lorsqu'ils seront dans la darse ? A l'étranger (Allemagne, Belgique, Hollande), ces services sont très bien organisés. Or, le projet de PSMO est muet sur ce point.

Par exemple, les stations-services de l'autoroute ou les terrains de camping proposent des services à leurs usagers. Les services aux bateliers concernent l'évacuation des déchets embarqués à bord du bateau (eaux grises et eaux noires), le remplissage de cuves d'eau potable à grand débit, l'électricité pour alimenter les congélateurs, les réfrigérateurs, les ordinateurs. Aujourd'hui, il suffit de se promener sur les quais de Conflans-Sainte-Honorine pour entendre perpétuellement des ronflements de groupes électrogènes qui permettent d'avoir cette énergie à bord des bateaux.

Dans les darses du projet de Ports de Paris, est-il prévu un adducteur tout autour des quais, des canalisations d'eau avec des branchements standards européens, des branchements électriques standards européens, afin que, lors de l'ouverture du canal Seine Nord Europe à grands gabarits, les étrangers puissent bénéficier des services naturels en Europe qui n'existent quasiment pas en France ? Ce sont des choses essentielles.

Dans le cadre de l'implantation des entreprises de maintenance, on a aussi besoin d'entreprises réalisant des travaux subaquatiques. Si un marinier rencontre un problème technique avec l'hélice de son bateau ou s'il y a un objet flottant pendant le week-end, aucune entreprise française ne se déplace, et s'il veut continuer à naviguer pour assurer sa prestation, il doit faire appel à des entreprises belges ou hollandaises qui peuvent intervenir 7 j/7 et 24h/24. Avez-vous prévu ce genre d'implantation prioritaire dès la construction de cette darse ?

J'aimerais que ces éléments soient à l'ordre du jour des ateliers de l'automne.

Lionel FAVIER, membre de l'Association des Usagers des Transports :

Une très belle vue en perspective de l'intermodalité entre le ferroviaire et le fluvial a été présentée. On peut être très pessimiste, si l'on prend l'exemple du port industriel de Nanterre qui était relié par voie ferrée au RER à Rueil, bien entendu la RATP s'est déclarée non compétente pour assurer un service ferroviaire (même si c'était la SNCF qui le faisait pour le compte de la RATP) et le service a été abandonné. On sait à quel point il est difficile d'obtenir des sillons pour les trains de marchandises pour sortir de Gennevilliers sur le RER C. Là, on est sur l'une des branches du RER A et j'ai l'impression que cela restera une belle vue de l'esprit.

SNCF Fret s'est-elle intéressée à participer à la concertation pour que les capacités des réserves ferroviaires étendues après le port puissent être conservées pour éventuellement permettre ce développement du ferroviaire ? Seul le port de Bonneuil s'en sort, car il est à l'Est de la région parisienne et il est situé sur une partie de la grande ceinture restée fret alors que ce n'est plus le cas ici, le fret a été détourné par la vallée de la Mauldre. On a des difficultés pour faire aboutir ce très beau projet, Serqueux-Gisors et sa continuité vers Paris pour décharger la ligne de Rouen. Compte tenu de la situation du fret ferroviaire, je suis très pessimiste vis-à-vis de ce beau rêve.

Régine BREHIER :

Lorsque le projet sera arrêté, un périmètre sera défini et ses financements, la Maison du projet en fait partie. Un certain nombre de projets concomitants au projet du port, qui ne sont pas portés par le port, pourront bénéficier d'un financement éventuel du port, ce sont des choses à préciser. Il pourra y avoir des opérations qui se réalisent au fur et à mesure de l'avancement du projet du port. Ports de Paris est un acteur implanté sur place, il participera à des projets qui pourront se décider dans 10 ou 15 ans.

En même temps que l'étude d'impact déposée auprès de l'autorité environnementale, il y aura un dessin précis de ce qui est dans le projet et de ce qui ne l'est pas. On ne peut pas rester dans le flou.

Concernant les bateliers, nous avons été amenés à travailler sur ce sujet avec VNF, notamment via la Commission locale des usagers, et nous continuerons d'y travailler. Le développement de services, tels que ceux évoqués (eau potable, eaux grises, déchets, électricité) fait partie de la démarche d'intégration du port dans son environnement. De fait, un projet de port comporte une activité principale concentrée autour des flux des marchandises transportées mais aussi des services annexes.

L'intermodalité fer/fleuve est un sujet complexe à l'échelle de la région Ile-de-France. Nous avons travaillé avec SNCF Réseau, un certain nombre d'études ont été réalisées pour permettre dans un système contraint de préserver les capacités d'intermodalité entre le fer et le fleuve. Nous serons vigilants car ce sera un élément extrêmement important de compétitivité de nos plateformes.

Michel GAILLARD :

Et concernant l'implantation d'entreprises de maintenance, de dépannage des bateaux pour éviter de faire à des entreprises externes.

Marc REIMBOLD :

Cette problématique intéresse bien évidemment PSMO par l'afflux complémentaire de bateaux qui fréquenteront le port, mais c'est un flux relativement modeste par rapport au trafic existant sur le fleuve. En même temps, la Confluence est déjà riche de tels équipements. Le port lui-même ne crée pas la nécessité d'une activité spécifique, mais pourra être l'occasion que certaines activités existantes déjà dans la Confluence se déplacent.

Régine BREHIER :

Ports de Paris comprend un ensemble de ports qui se situent essentiellement sur tout l'axe Seine en Ile-de-France en direction de Rouen et du Havre. Nous travaillons à cette échelle sur les services aux bateliers, cette question délicate appelle une réflexion quasi quotidienne.

>> La suite de la concertation**Marc REIMBOLD :**Poursuite de la concertation au deuxième semestre 2016 :

A partir de la rentrée 2016 : cahier des prescriptions architecturales et paysagères.

Ce cahier sera annexé aux conventions des occupants ou utilisateurs de la ZAC portuaire. Ce cadre permet de garantir une qualité d'aménagement.

- Atelier P4 « présentation des enjeux » : 15 septembre 2016
- Atelier P5 « Propositions de Ports de Paris » sur les trois grandes thématiques du cahier des prescriptions : architecture, paysage et environnement : 24 novembre 2016
- Atelier P6 « Consolidation et centralisation des remarques » : 19 janvier 2017
- Fin janvier 2017, le comité de suivi partenarial fera le bilan de ces démarches sur le cahier des prescriptions architecturales et paysagères et définira les modalités de la charte d'exploitation. Ces documents seraient présentés lors d'une réunion publique en juin 2017. Un bilan de la concertation pourrait être effectué avant l'enquête publique de la rentrée 2017.

Pascal BEAUMARD, Agence Etat d'Esprit :

Une concertation, c'est une information en amont, l'écoute en ateliers et en réunions publiques mais aussi une restitution. C'est très mobilisateur pour la maîtrise d'œuvre, l'assistance à maîtrise d'ouvrage et le maître d'ouvrage de restituer et de synthétiser tout ce qui a été exprimé.

Le site Internet du projet (www.port-seine-metropole-ouest.fr) comprend des tableaux de restitution de 227 contributions des différents ateliers. Chacune de ces contributions est analysée très précisément et obtient une réponse très précise du maître d'ouvrage. Le tableau de l'atelier du 12 mars 2016 est en ligne, ceux des 12 mai et 9 juin sont en cours de finalisation et seront prochainement mis en ligne.

Pour ne rien rater de la concertation et de l'évolution du projet, nous vous invitons à vous inscrire à la Newsletter comportant toutes les informations.

Ce point d'étape sur la concertation que nous venons de faire aujourd'hui sera relayé à la rentrée via différents outils de communication. Ce lien entre vous et le projet continuera jusqu'en juin 2017, et même au-delà.

Martine LEBARD, association Conflans cadre de vie environnement

Je voudrais revenir sur le cadre de vie des bateliers (eau, électricité, places de parking à proximité des bateaux), sujet qui est traité dans une commission à part. Je suis surprise que l'on n'aborde plus ce point pendant cette concertation.

Michel GAILLARD :

Cette question a été abordée lors d'un atelier.

Martine LEBRARD :

Où peut-être aura-t-on des informations ultérieurement sur ce qui est prévu pour ces bateliers.

Régine BREHIER :

Je ne suis pas capable de justifier la raison pour laquelle on n'en parle pas là, étant trop récente dans le projet. En tout cas, on peut s'engager que ce soit un chapitre régulier qui revienne lors des prochaines réunions.

Marc REIMBOLD :

Les bateliers représentent un cas particulier, tout comme on ne rend pas compte non plus de la manière dont on va desservir en électricité l'ensemble des entreprises, ni du réseau d'assainissement des eaux usées ou des eaux pluviales. Les bateliers sont un usager portuaire au même titre que les entreprises et nous avons prévu de les inclure dans ce cadre. Nous insisterons sur la spécificité de ces dessertes, des postes dédiés à l'attente et au déchargement des bateliers.

Régine BREHIER :

J'ai passé les quatre précédentes années de ma vie à rappeler que dans des ports maritimes, on ne peut pas traiter que les marchandises, car il y a aussi les navires et les marins. Donc, je n'oublierai pas les bateliers.

>> Conclusion**Régine BREHIER :**

Pour faire très court, j'ai entendu les propos tenus sur l'appréciation de la concertation menée par Ports de Paris. Cela fait partie d'une invitation à poursuivre.

En conclusion, je prendrai l'engagement que Ports de Paris continue à la fois pour la période de concertation jusqu'à l'enquête publique, puis pour la période des travaux, à maintenir cette qualité des échanges, de dialogue, d'écoute, d'information et de concertation avec les territoires.

Michel GAILLARD :

J'avais retenu à la fin du débat public, cette expression qui m'avait beaucoup plu et à tout le monde d'ailleurs : « *le port doit habiter le territoire et non pas l'occuper* ». La concertation qui se déroule depuis six mois, et qui va se poursuivre, est organisée de telle manière que les habitants peuvent avoir le sentiment réel que le port cherche à l'habiter. Il faudra voir après comment les décisions concrètes sont prises et si elles sont conformes aux souhaits exprimés. La marche paraît aller dans le bon sens.

Fin de la réunion à 21H35