

# Questions PSMO / FAQ - VF

## → EDL / PROJET : page 2

- > L'historique de PSMO
- > L'objet de PSMO
- > Les éléments clés de PSMO
- > Le financement présent et futur
- > Les équipements grand public
- > La date d'exploitation du port
- > Les entreprises ciblées / commercialisation

## → EDL / POINTS ANNEXES : page 6

- > La question du recours sur la DUP en appel et le démarrage des travaux
- > Le foncier et les expropriations à date :
- > Le projet global PSM (400 ha dont 300 à l'est)
- > La relation avec GSM

## → EDL / CALENDRIER DU PROJET & TRAVAUX : page 8

- > Phase préparatoire
- > Phase travaux de 2025 à 2039

## → EDL / IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION : page 10

- > Les GES
- > Les trafics PL / VL/ bateaux/ fer
- > L'évacuation des déblais
- > Les mesures d'atténuation des nuisances en phase travaux
  - + Exemples sur les autres chantiers Haropa PORT
- > Les impacts et mesures d'atténuation des nuisances en phase exploitation
- > Les hauteurs des bâtiments et l'insertion paysagère
- > Les retombées socio-économiques pour le territoire

## → EDL / CONCERTATION ET COMMUNICATION : page 19

- > Une pierre angulaire : l'IPC
- > Communication avec les riverains

## → EDL / PROJET

### > Quel est l'historique de Port Seine Métropole Ouest ?

- Dès les années 2000, des études de faisabilité sont menées par HAROPA PORT sur la plaine d'Achères (Yvelines - 78), dans le but d'y implanter une plateforme portuaire multimodale pour le transport de marchandises.
- Le projet Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) a fait l'objet d'un débat public national à l'automne 2014 qui en a confirmé l'opportunité.
- L'année 2015 a permis de poser les bases de la concertation et de la matière à débat.
- Les années 2016 et 2017 vont être consacrées à approfondir les thèmes suivants sur le PROJET, sous l'égide de Ports de Paris et le contrôle du Garant...
  - Le plan guide (trois sous thématiques : cadre de vie, paysage et environnement, aménagements portuaires) Du plan guide aux solutions d'aménagement (trois sous thématiques : activités, intermodalité, sécurité, sûreté) ;
  - Les propositions d'aménagements et leurs effets (deux sous thématiques : relations au territoire, qualité de vie en phase chantier et exploitation) ;
  - Le cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales ;
  - La charte d'exploitation.

### > A quel besoin répond Port Seine-Métropole Ouest ?

- Un port pour servir la transition écologique et répondre aux besoins BTP de la métropole : le fluvial est la voie optimale pour des transports de grande quantité ;
- L'opération vise à satisfaire un besoin d'intérêt général (avec un progrès notable pour la collectivité sur le plan économique et écologique) ;
- Situé dans une zone de convergence de plan national, permettant un maillage régional des infrastructures portuaires, le port permet :
  - le réaménagement et la requalification d'un secteur dont la physionomie actuelle est peu attractive ;

- l'intégration paysagère des futurs équipements prévus, avec des mesures compensatoires et d'accompagnement ;
  - l'installation d'équipements de nouvelle génération plus respectueux des milieux et paysages ;
  - le développement d'activités connexes produira des retombées positives sur le territoire en termes de richesse et d'emplois.
- Compte tenu des besoins de plateformes multimodales en région IDF, PSMO ne se limitera pas aux transports de matériaux pour les Jeux olympiques de 2024, le RER E et le GEP.
  - De plus PSMO s'inscrit dans un report modal à l'échelle régional de 7 millions de tonnes de matériaux de chantier. Le projet sera donc utile à l'ensemble des acteurs, même ceux visés à court terme.

## > Quels sont les éléments clés de Port Seine-Métropole Ouest ?

- **Les particularités**
  - Un port inscrit au SDRIF
  - Un port classé ICPE
  - Un port qui s'inscrit dans le grand port maritime de l'axe Seine (fusion en 2021)
  - Un port paysager, intermodal (route / fer/ fleuve) et ouvert
  - Un port Iso 14001
- **Le projet en résumé**
  - Une emprise d'environ 100 ha
  - Une darse intérieure
  - Un embranchement ferré
  - Un quai public à usage partagé
  - 19 ha d'espaces verts avec le Parc des Hautes Plaines
  - 50 ha dédiées à l'accueil d'activités économiques concentrées autour de la darse
  - De nouvelles connexions avec le territoire
  - Des berges renaturées et réaménagées
  - Environ 780 emplois directs en phase travaux et 1000 sur site.
  - 122 M€ d'investissements

## > Comment est financé Port Seine-Métropole Ouest ?

- 122 M€ d'investissements autofinancés en grande partie par Haropa Port + subvention Ile-de-France
- Attentes de subventions européennes
- Anticipation et provisionnement de l'augmentation des coûts des matières premières par Haropa Port

## > Quels seront les grands équipements du port ?

- La darse commence à se dessiner dans le cadre du forage de GSM, conformément à son arrêté préfectoral de forage ;
- La passerelle de la darse : elle se construit fin phase 1 (avant 2030), du fait de la nécessité de passer un marché. Dans l'attente de cette passerelle, un cheminement provisoire de continuité sera aménagé pour contourner la voie ferroviaire puis l'amorce de la darse à date ;
- Le belvédère est en cours de réalisation avec les déblais de la darse ;
- Le parc des Hautes Plaines : finalisation du parc dans la phase 5 à horizon 2038/2039 ;
- Le centre de vie: initialement prévu en phase 1, mais sa construction est décalée car le besoin n'existera véritablement qu'à l'issue de la phase 3 ;
- La Villa style Louis XIII : il est prévu d'en faire un établissement recevant du public (ERP). Le projet n'est pas encore défini. Elle sera probablement transformée à terme en Maison du projet ;
- L'escale à passagers (si question) : initialement prévue en phase 1, il n'existe pas d'usage à ce stade. Elle sera livrée dans le projet global, car cela fait parti des engagements de la concertation

## > Quelle sera la date d'exploitation du port ?

- Les premières infrastructures portuaires seront opérationnelles à partir de 2027, dès la phase 1 :
  - 2 bateaux par jours en 2027 puis 4 à horizon 2040
  - 1 train tous les jours en 2027 puis à terme 2 trains par jour

## > Quelles sont les entreprises et activités ciblées en termes de commercialisation du port ?

- **Un port orienté BTP :**
  - Haropa Port a précisément spécifié les entreprises destinées à PSMO. Cela concerne les activités de BTP.
  - Celles-ci ne sont pas encore pas encore connues, car elles n'ont pas encore été soumises à la mise en concurrence par appel à projet.
  - Ainsi les activités des entreprises du BTP sont adaptées au trafic multimodal.

- **Les filières possibles :**
  - (Extraction, exploitation de la carrière)
  - Transformation, production de produits BTP
  - Valorisation, recyclage des produits de chantier...
  - Négoce de granulats, de produits élaborés du BTP
  - Activités d'appui et de service aux entreprises : location de matériels, ateliers, bureaux, laboratoires
  - ...
  
- **Les profils d'emplois possibles :**
  - Ingénieurs
  - Conducteurs d'engins
  - Pelleurs
  - Manutentionnaires
  - Ouvriers : coffreurs, ferrailleurs...
  - Maintenance
  - Agents de sécurité
  - Emplois administratifs
  - ...

## → EDL / POINTS ANNEXES

### > Le recours sur la Déclaration d'Utilité Publique toujours en appel et le démarrage des travaux sont-ils compatibles ?

- Le recours est toujours en appel ;
- Il concerne la DUP et non l'autorisation préfectorale des travaux.

### > Qu'en est-il des acquisitions foncières ?

- **L'opération ne peut se faire sans expropriations, mais toutes ont été conduites après accords amiables :**
  - Expropriations prévues dans le périmètre de la DUP nécessaires à l'aboutissement du projet : **98 % du foncier est actuellement acquis ;**
  - Expropriations abandonnées dans l'emprise située à l'est de la voie ferrée, suite à la réserve de la commission d'enquête ;
  - Les démolitions des pavillons et de deux entreprises désertes ont été réalisées.

### > L'A104 et le pont d'Achères conditionnent-ils la création du port ?

- Ce port a été conçu dans le cadre des infrastructures routières existantes et n'a pas besoin d'autres dessertes et infrastructures que celles existantes.

### > Qu'en est-il du projet global PSM (400 ha dont 300 à l'est) ?

- Le projet d'une extension du port à l'est n'est plus à l'ordre du jour et n'est pas inscrit dans le nouveau SDRIF;
- L'objectif est de construire les 100 ha de PSMO à l'horizon 2040.

## > Comment s'articule la création du port et la gestion de la carrière par GSM ?

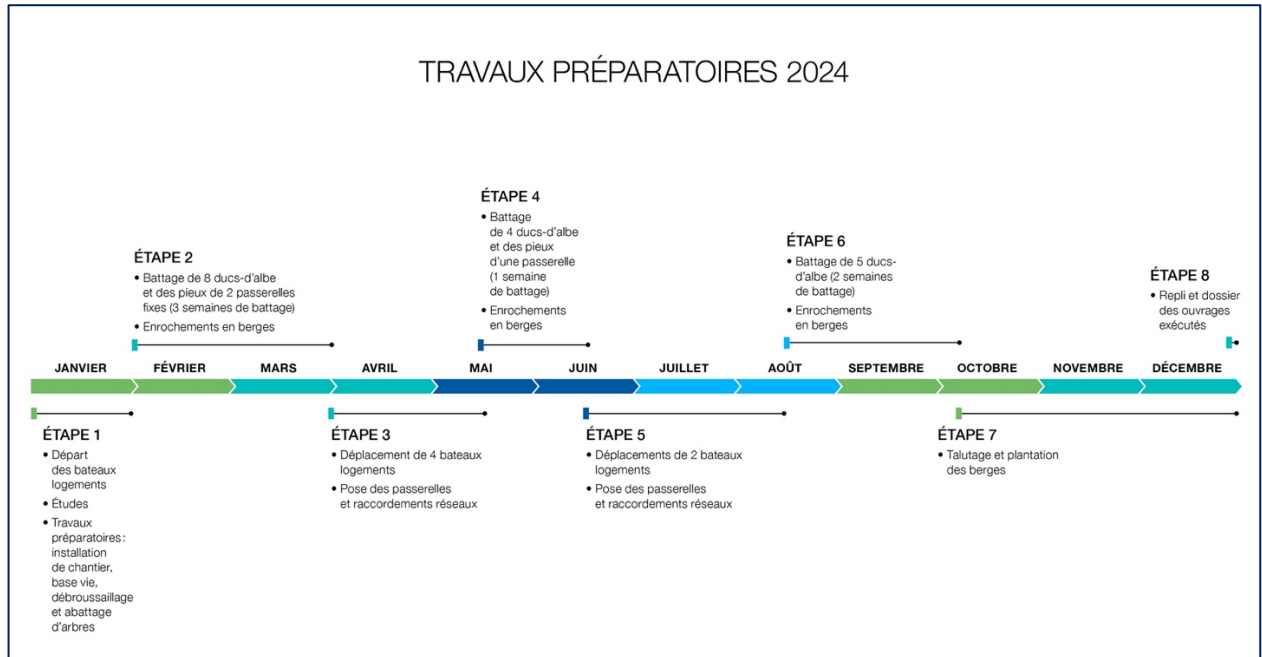
Le site identifié accueille une carrière en cours d'exploitation qui, au fur et à mesure de la remise en état du site, permettra la mise en œuvre des phases travaux du futur port. Port Seine Métropole Ouest sera aménagé au rythme de la libération de la carrière, et donc en plusieurs phases jusqu'en 2040.

- L'aménagement et l'exploitation du site est du ressort de Haropa port ;
- La société GSM est tenue de réaliser la gestion des terres polluées sur le secteur qu'elle a exploité et de remettre en état le site après exploitation. Cela ne n'inclut pas l'aménagement paysager du site ;
- C'est pourquoi Haropa Port prévoit un apport supplémentaire de terre végétale sur 1 mètre sur le parc des Hautes Plaines.

## → EDL / CALENDRIER DU PROJET & TRAVAUX

### > Combien de temps dure la phase préparatoire des travaux ?

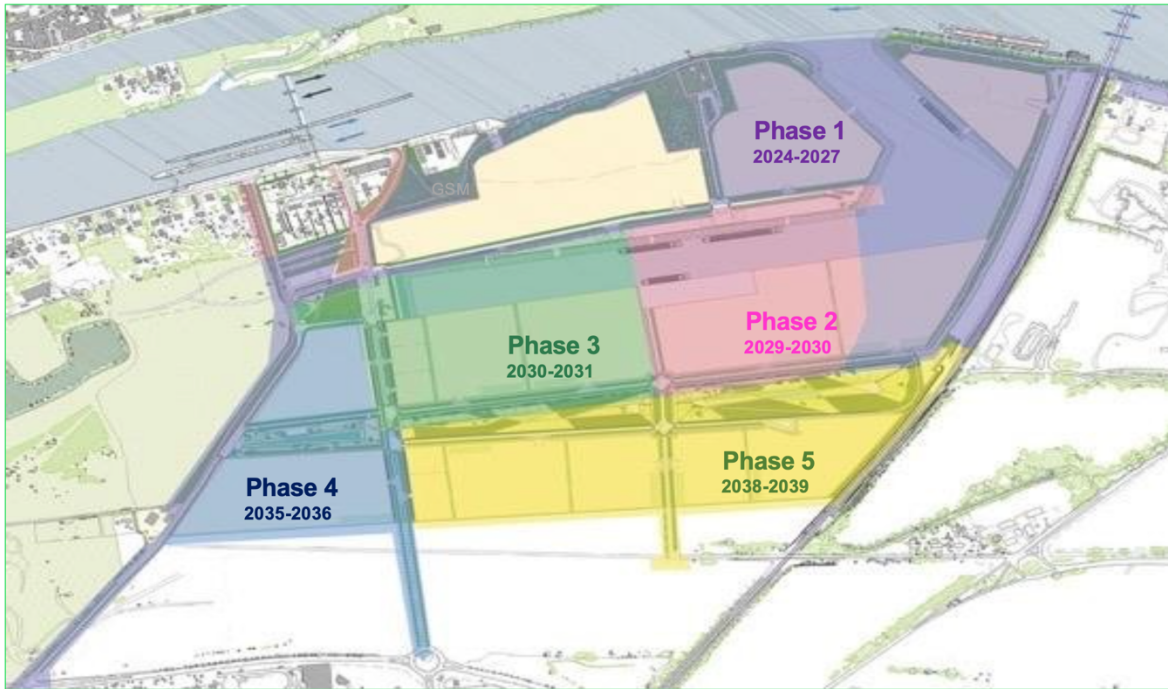
La phase préparatoire des travaux court sur l'année 2024 (voir schéma).



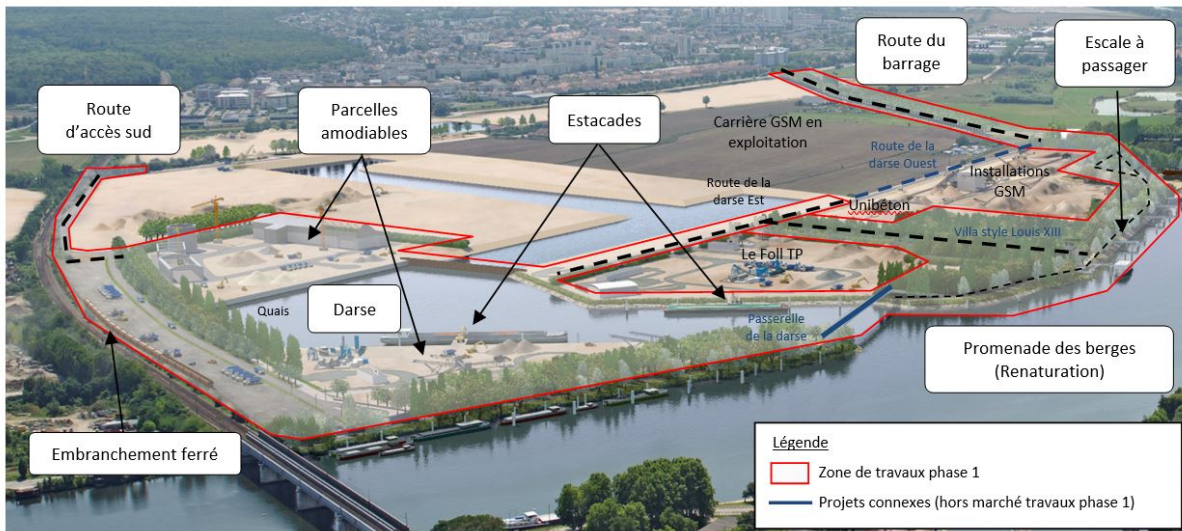
### > Combien de temps dure la phase opérationnelle des travaux ?

- La phase opérationnelle des travaux, avec notamment le creusement de la darse et l'aménagement des infrastructures portuaires, se fera en cinq étapes pendant une quinzaine d'année, de 2025 à 2040, au fur et à mesure de la libération de la carrière (voir schéma).





## > Quand le port amorcera-t-il sa phase d'exploitation ?



- Les premières infrastructures portuaires seront opérationnelles à partir de 2027 : la darse, les quais, les estacades (quais d'apponement), l'embranchement ferré et les accès routiers. Les berges sont renaturées et accessibles aux promeneurs (schéma : Vue de PSMO en phase 1 en 2027).

## → EDL / IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION

### > Qu'en est-il de PSMO et de ses émissions en termes de Gaz à Effets de Serre (GES) ?

- **Tout d'abord, les émissions de GES ne peuvent faire obstacles à tous projets d'infrastructures.**

Ensuite, le bilan de GES est intéressant s'il est réalisé sur le long terme.

En parallèle PSMO a prévu des pistes complémentaires de réduction des émissions de GES (utilisation de matériaux recyclables, utilisation d'engins spécifiques, etc.)

Le report modal fluvial et ferré permettra de diminuer l'impact global en GES.

- **Ainsi le bilan de GES ne peut se limiter à la phase travaux et sur le long terme le projet permettra de réduire certaines productions de GES.**

### > Quel impact port le port aura-t-il sur les trafics (routiers, ferrés, fluviaux) ?

- **Un impact positif en termes de trafic et de Gaz à Effets de Serre (GES)**

**Le projet aura un impact positif sur le trafic de PL sur le secteur d'étude. En effet l'utilisation du transport fluvial et ferré permettra de limiter l'augmentation des flux de PL, attendus sur les activités existantes présentes sur le site.**

L'augmentation du trafic de véhicules légers (employés des entreprises sur le port) sera locale et limitée aux heures de pointe.

Le projet aura également un impact positif en termes d'émission de GES sur le volet transport.

- **Un port multimodal fonctionnel dès la phase 1**

Les premières infrastructures portuaires seront opérationnelles à partir de 2027, dès la phase 1.

#### Trafic fluvial

- 2 bateaux par jours en 2027 puis 4 à horizon 2040
- 1 train tous les jours en 2027 puis à terme 2 trains par jour

### Trafic ferroviaire

- A court terme (à la mise en service de la première phase du port) : l'embranchement existant réhabilité pourra recevoir 1 train de granulats de 350 mètres tous les 15 jours (soit 1250 à 1400 t), soit 36.000 t/ an ;
- A long terme (à la mise en service de l'ensemble des phases du port) : l'embranchement pourra recevoir, après adaptation permettant l'accueil de 2 trains simultanément, jusqu'à 2 trains par jours de 1300 à 1500 tonnes, soit 600.000 t/an, ce qui équivaut à 2.600 à 3.000 t / jour.

#### ▪ **Un report effectif de la route vers le fleuve**

Une barge peut transporter jusque 5 000 tonnes, ce qui correspond à environ 250 camions en termes de volume transporté.

Pour aborder les trafics routiers, il faut raisonner en comparant la situation sans le projet (situation de référence où des activités économiques se développent sans port fluvial et ferroviaire) et avec le projet. Les projections sont les suivantes :

- Trafic actuel des poids lourds (PL) : 784 PL/jour (hors SIAAP)
- Trafic camions phase travaux phase 1 : jusqu'à 18 PL/jour en plus
- Trafics camions sans projet - post phase 1 : 1060 PL/jour
- Trafic camions avec PSMO post Phase1 : 884 PL/jour (hors SIAAP) **soit - 176 PL**
- Trafics camions sans projet post Phase 5 : 848 PL/jour
- Trafic camions avec PSMO post Phase 5 : 786 PL/jour (hors SIAAP) **soit- 62 PL**

## > **Comment sera opérée l'évacuation des déblais ?**

#### ▪ **Une zone de découplage utile pour le creusement de la darse**

La zone de découplage servira de point d'évacuation des déblais du creusement de la darse par la voie d'eau, uniquement pour la phase 1. En effet, une fois la phase 1 terminée, le port sera opérationnel et la zone de découplage devra servir pour permettre le découplage des convois poussés. Par ailleurs, la parcelle adjacente (au nord-est de la darse) sera alors louée et utilisée pour une activité économique, ne permettant pas de stocks de matériaux de chantier à cet endroit. Ainsi, pour le creusement de la darse en phases 2 et 3, ce seront les nouveaux quais intérieurs du port qui serviront pour l'évacuation des déblais par la voie d'eau.

#### ▪ **Une nette diminutions des rotations de Poids Lourds (PL) grâce à la Zone de découplage**

- La répartition précise de l'évacuation des 500 000 m<sup>3</sup> de déblais de la phase 1 entre

voie d'eau / remplissage de la carrière / camions sera connue lorsque nous aurons les mémoires techniques des entreprises travaux dernier trimestre 2024.

- Néanmoins nous pouvons déjà préciser que les déblais transportés par camion seront diminués au maximum, notamment grâce à la voie d'eau. Le cahier des charges imposera un taux minimal d'évacuation par la voie d'eau (pour les déblais qui ne resteront pas sur site en comblement de la carrière) qui devrait se situer autour de 70%.

## > Quelles seront les mesures d'atténuation des nuisances en phase travaux ?

**HAROPA PORT un réseau de sentinelles travaux : un système d'alerte où les riverains peuvent signaler les dysfonctionnements et où Haropa-Port pourra apporter les réponses adaptées quasiment en temps réel.**

### ▪ Impact sonore

Des études acoustiques seront réalisées pour vérifier l'acceptabilité sonore de tels travaux et mettre en place, si besoin, les mesures nécessaires :

- L'entreprise utilisera des marteaux en PEHD moins bruyants et vibrants que des marteaux métalliques.
- Il y aura environ 3 semaines de battage des ducs d'albe (pieux d'amarrage) en mars 2024 sur la zone de bateaux logements, puis une semaine en juin 2024 pour la zone de découplage et deux autres semaines en septembre/ octobre 2024. Le battage d'un duc d'albe dure environ 30 minutes pour un son généré d'environ 80 décibels.
- Il y aura deux semaines de prévenance avant les travaux bruyants. Pour mémoire : prescriptions de l'arrêté préfectoral autorisant les travaux (**Période de battage / Horaires autorisés**)
  - 09h00 – 12h00 (en général préparation des travaux)
  - 13h00 – 16h00 (battage)
- De manière générale, HAROPA PORT prendra le maximum de mesures nécessaires afin de protéger les riverains du bruit : capotage des engins de chantier, adoption du bruit de recul « cris du lynx », unidirectionnel et moins bruyants que les classiques bips de recul, bâches acoustiques, etc.

- Des campagnes d'information seront menées pour alerter et prévenir les riverains des opérations bruyantes. HAROPA PORT disposera d'un référent chantier et qui sera l'interlocuteur identifié.

#### **PRESCRIPTIONS DE L'ARRÊTÉ PRÉFECTORAL AUTORISANT LES TRAVAUX**

→ **Battage : Horaires autorisés :**

- **09h00 – 12h00**
- **13h00 – 16h00**

→ **Mise en place de mesures d'atténuation**

→ **Information du public un mois avant les opérations**

▪ **Impact aérien**

L'essentiels des déblais extraits de la darse sont humides donc non pulvérulents.

Des permettront en outre de limiter les saletés et l'émanation de poussières.

▪ **Impact lumineux**

Le chantier sera réalisé sur un seul poste de 7h à 19h. Il n'est pas prévu de travaux de nuit. L'arrêté préfectoral autorise seulement un éclairage une heure avant le début du chantier et une heure après. Pour des raisons de sécurité, il est probable que l'entreprise, dans la zone de base-vie, laisse des éclairages la nuit (éviter vol de matériel, vandalisme, etc.).

A noter :

- Les émissions lumineuses en phase travaux seront limitées aux phares des engins de chantier, des camions et éventuellement des projecteurs ;
- Les émissions des projecteurs seront limitées en période hivernale (jours plus courts et conditions météorologiques défavorables) et dans le temps en étant limité à 1 à 2 heures par jour ;
- Aucun travail de nuit n'est actuellement identifié comme nécessaire.

▪ **Impact sur la zone de captage d'eau potable**

- Des dispositions préventives sont prises vis-à-vis des risques de pollution, afin de diminuer l'impact des travaux de PSMO.

- En effet, aucun prélèvement ou pompage de la nappe phréatique ne sera réalisé dans les zone souterraines.
- En parallèle des engins fluviaux seront utilisés pour les déblais.
- Une mesure d'atténuation des impacts sera également mis en œuvre, avec deux ouvrages de séparation entre les eaux du lit mineur et les douves de la carrière d'exploitation. Cette mesure permettra d'éviter le mélange des eaux de la Seine, avec celle de la nappe alluviale.

## → Exemples sur les autres chantiers Haropa PORT

- **LIMITER LE BRUIT**
  - Organiser du chantier de façon à limiter les équipements générant du bruit et des vibrations à proximité des zones les plus sensibles
  - Fixer des plages horaires réservées pour l'exécution des tâches bruyantes
  - Utiliser des matériels disposant d'un certificat d'homologation ou d'une attestation de conformité et d'un marquage CE
- **REDUIRE LES EMISSIONS DANS L'AIR**
  - Réflexion sur la possibilité d'utiliser le transport fluvial pour l'approvisionnement ou l'évacuation des déchets de chantiers
  - Humidifier les matériaux et les voies de circulation par temps sec pour limiter l'envol de poussières
  - Maintenir et entretenir les véhicules et les matériels
  - Bâcher les bennes et camions pour éviter les envols
  - Les feux de chantiers sont proscrits
  - Réduction à la source de la consommation des matières premières et aussi le coût de leur transport en s'approvisionnant localement
- **PROTEGER LE MILIEU ENVIRONNANT**
  - Stockage sur rétention pour les produits dangereux et/ou polluants
  - Utilisation d'un kit antipollution en cas de rejets accidentels
  - Utilisation de bacs de décantation pour le nettoyage du matériel au contact du béton
  - Aucun déversement de produits dangereux dans les réseaux EP du port, ni en darse ou en Seine
  - Le recours à des produits dangereux et/ou polluants doit être réduit au strict minimum
  - Aucun stockage de matériels à proximité des espaces verts et des milieux aquatiques
  - Vérification de l'étiquetage des produits
  - Les opérations générant de la poussière à proximité d'une surface d'eau sont à éviter
  - Interdiction de déposer des déblais, déchets divers ou du matériel en dehors des emprises autorisées

- Installation des moyens de prévention des pollutions accidentelles et des consignes de dépotage sur le chantier
- Aucun brûlage ni enfouissement autorisés
- **GERER EFFICACEMENT LES DECHETS**
  - Bennes couvertes pour éviter les envols
  - Traçabilité des déchets de chantier (utilisation des bordereaux de suivi)
  - Réduction de la production de déchets à la source et valorisation des déchets qui peuvent l'être
  - Recherche à proximité du chantier des filières de valorisation et à défaut d'élimination des déchets
  - Tri des déchets optimisé en instaurant un dispositif de gestion de déchets (signalétique, consignes, emplacement spécialement dédié pour les déchets dangereux, de manière à ne pas polluer les autres déchets...)
- **ORGANISER LA BONNE TENUE DU CHANTIER**
  - Signalisation et explication du chantier (palissades, signalisation routière et panneau d'information)
  - Rangement et nettoyage réguliers du chantier et de ses abords
  - Lavage des roues des camions avant de sortir du chantier
  - Respect des voies de circulation et des zones de livraisons
  - Limiter les perturbations des trafics et organiser le stationnement des véhicules (éviter le stationnement sur la voie publique)
  - Les éclairages nocturnes sont limités aux stricts besoins (travaux, sécurité) et ceux-ci seront non diffusants et dirigés vers l'intérieur du site
  - Limitation de la consommation d'eau, en utilisant des eaux pluviales, en mettant en place des systèmes d'alimentation en circuits fermés, en utilisant des procédés de nettoyage sans eau
  - Réutilisation au maximum des matériaux en tirant profit des synergies possibles sur le port

## > Quels seront les impacts et mesures d'atténuation des nuisances en phase exploitation ?

### ▪ Pollution air

- Certaines émissions diminueront à l'horizon 2040 (poussière, émission d'oxyde d'azote) grâce au projet sur une zone d'étude plus large.
- Les émissions d'oxyde d'azote et de poussière augmenteront, mais sur l'emprise du futur port et la qualité de l'air dans les zones habitées ne dépasseront pas les valeurs limites réglementaires (cf. études sur la qualité de l'air de AIRPARIF),

- Les mesures de limitation des émissions de poussières précipitées seront imposées aux entreprises occupant le site.
- Ainsi des dépassements de seuils (poussière et oxyde d'azote) sont possibles dans le secteur d'étude, mais ils restent limités aux abords immédiats des axes routiers. La qualité de l'air dans les zones habitées ne dépassera pas les valeurs limites réglementaires.

#### ▪ **Pollution sonore**

- Concernant le bruit, les niveaux sonores de la zone vont augmenter tout en restant dans l'acceptabilité des objectifs réglementaires d'émergence. De plus sans le projet, le niveau sonore évoluera également à l'horizon 2040, près des zones de dessertes au niveau de l'écluse d'Andrésy, liée à l'installation de traitement GSM.
- Ainsi, la contribution du projet PSMO aux niveaux acoustiques est négligeable et donc le risque sanitaire du projet vis-à-vis des nuisances sonores est considéré comme très faible (cf. étude acoustique de VENATHEC). Ainsi les nuisances sonores induites par le projet et les risques sanitaires liés à ces dernières seront faibles.

#### ▪ **Pollution lumineuse**

- Les émissions lumineuses représentent un enjeu environnemental modéré vis-à-vis des nuisances potentielles sur le comportement de la faune.
- L'éclairage maîtrisé et adapté aux différents usagers permettra de ne pas impacter de manière significative la faune présente (éclairage qui évitent de rayonnement, direction de la lumière vers le bas, mâts d'éclairage inférieur à 7 mètres).

**Ainsi des mesures ont été prises pour limiter les émissions lumineuses et leurs impacts sur la faune.**

#### ▪ **Impact sur la zone de captage d'eau potable**

- Le projet n'impacte qu'un périmètre de protection de captage d'eau. Il s'agit de la seule entrée de la passe de la future darse.
- La zone concernée capte à Andrésy les eaux de la nappe alluviale, dans des profondeurs variant de 14 à 17 mètres.
- Aucun captage d'eau souterraine n'est prévu par Haropa dans le cadre de l'exploitation de la plateforme portuaire PSMO. Ainsi le projet n'aura pas d'incidence sur les volumes d'eau prélevés dans la nappe (impact négligeable).

**Le risque lié à la présence de captage d'eau a été appréhendé dans le dossier par des mesures d'atténuation.**



## > Quels seront les hauteurs des bâtiments et qu'en sera-t-il de l'insertion paysagère ?

- Hauteurs maximales : 20 m (et ne pourra pas dépasser la cote altimétrique de 44,30 m NGF). *Source : CPAPE*
- Les constructions et installations annexes aux entreprises, convois fluviaux ou ferrés sont susceptibles de générer un impact paysager.

Toutefois, les plantations et aménagements paysagers réalisés en phase travaux, auront le temps de se développer (aménagement paysagers des voies et du parc des Hautes Plaines, renaturation des berges de Seine, filtres végétaux renforçant l'environnement paysager du futur port), de sorte qu'ils joueront pleinement leur rôle paysager (cf. maquette 3D réalisée par Urbicus, du site en 2025 et en 2050).

Ces maquettes indiquent que l'évolution du paysage engendré par le projet est négligeable.

## > Quelles seront les retombées socio-économiques pour le territoire ?

- PSMO est un projet progressif qui se développe en 5 phases et ce dès 2023.
  - L'étude socio-économique réalisée révèle un besoin considérable à l'échelle de la région en trafics de matériaux de construction, déblais et remblais. En parallèle le report modal fluvial s'avère plus économique que la voie routière.
  - De plus, le projet permettra la création de 780 emplois directs en phase travaux et 1000 sur site.
  - Ainsi le projet répond à une demande du secteur du BTP et permet un transport plus économique par voie fluviale.

## > Quel sera le bilan du port en termes de plantations ?

Avec la renaturation des berges, la création de rideaux végétalisés et l'aménagement, lors de la dernière phase, du parc des Hautes Plaines, le bilan en termes de plantation/compensation sera positif.

## → EDL / CONCERTATION ET COMMUNICATION

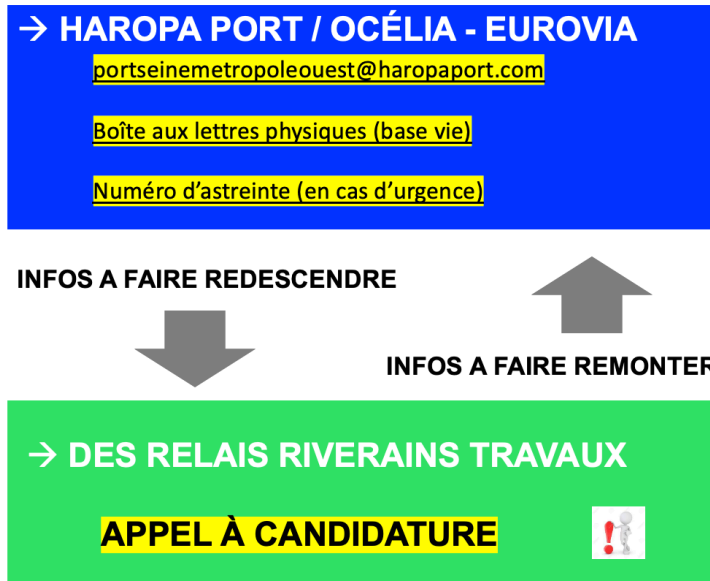
### > A quoi sert l'Instance Permanente de concertation ?

Une Instance Permanente de Concertation (IPC) a été lancée fin décembre 2023, réunissant l'ensemble des acteurs du territoire (associations, élus, acteurs économiques et institutionnels), dans la lignée du dialogue instauré dès la genèse du projet.

Cette instance permet un suivi régulier des étapes des travaux et une bonne intégration du port dans son environnement.

### > Quels sont les outils d'information à disposition des riverains ?

- **Ouverture d'un site web dédié** où les riverains peuvent suivre régulièrement l'avancement des travaux à l'échelle de la semaine dans les périodes critiques,
  - Le site dédié - <https://www.port-seine-metropole-ouest.fr/fr> - a été mis à jour et contient une information sur les travaux en cours. Il sera mis à jour au fur et mesure de l'actualité du projet et des travaux. Il est prévu d'y ajouter d'autres fonctionnalités.
  
- **Un système de sentinelles** : mise en place d'un système d'alerte où les riverains peuvent signaler les dysfonctionnements et où Haropa-Port pourra apporter les réponses adaptées quasiment en temps réel.
  - **Le schéma d'organisation du système d'alerte entre HAROPA PORT et les riverains :**



Un appel à candidature pour les riverains « sentinelles » a été effectué lors de la réunion 5 février 2024 : se sont portés volontaires des riverains et des associations.

## > Quels sont les outils d'information et les actions à destination du grand public ?

HAROPA PORT entend informer les habitants pendant toutes les phases de construction.

### ▪ Des outils d'information grand public

- Un site web : [www.port-seine-metropole-ouest.fr](http://www.port-seine-metropole-ouest.fr)
- Les outils d'information municipaux des Villes d'Achères, d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine
- Des panneaux de présentation du projet et des travaux

### ▪ Des actions d'information grand public

HAROPA PORT va programmer des réunions et ateliers participatifs et sera régulièrement présent à des événements locaux pour vous informer.



Réunion du 5 février 2024 : présentation des travaux relatifs à PSMO.

\*\*\*