

Concertation projet PSMO

Tableau des productions de l'atelier N°2 du 12 mai 2016

Les suites données par Ports de Paris à ce stade

Le présent tableau liste les 83 productions de l'atelier N°2 du 12 mai 2016 : contributions, points d'inquiétude, questions. Pour sa bonne compréhension, il peut être utile de se référer au document présenté à l'atelier et disponible sur le site du projet.

Ports de Paris dans une volonté de transparence et de traçabilité – et afin que la concertation serve utilement le projet en l'enrichissant – a souhaité centraliser dans un même document ses réponses à chacune des productions.

Dans ce document, Ports de Paris répond à l'ensemble des questions et points d'inquiétude et motive précisément ses décisions à ce stade concernant les contributions : ce qui est à poursuivre en matière de concertation et d'études et ce qui ne peut être retenu au vu des contraintes du projet.

PSMO ATELIER DU 12 MAI 2016• TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

TYPOLOGIE	SOUS-THEMATIQUE	TABLE	N°	Synthèse des contributions de l'atelier N°2 (12 mai 2016) les références correspondent au document présenté en séance disponible sur le site du projet.	DECISION
Contribution >>Réponses aux thématiques de travail	Les activités (mixtes) sur le port	Table N°1	99	La table N°1, concernant les activités du port, propose : un centre de maintenance fluviale	> Oui , l'activité de maintenance pour les bateaux est déjà présente sur les berges d'Achères (Chantier Naval), d'Andrésey, de Conflans-Sainte-Honorine et de Maurecourt, avec des possibilités de réparation avec sortie de bateaux de l'eau. Il n'est pas exclu que certaines opérations de maintenance puissent se faire dans l'emprise portuaire, elles concerneraient alors des interventions à flot.
Contribution >>Réponses aux thématiques de travail	Les activités (mixtes) sur le port	Table N°1	100	La table N°1, concernant les activités du port, propose : un centre de formation BTP	> Oui , l'accueil d'un centre de formation BTP est bien prise en compte dans l'organisation des activités et intégrable dans le Plan Guide de PSMO. Il se situerait dans le secteur sud-ouest du port autour de l'Avenue de l'écluse.
Contribution >>Réponses aux thématiques de travail	Les activités (mixtes) sur le port	Table N°1	101	La table N°1, concernant les activités du port, propose : un restaurant d'entreprise	> Oui , un restaurant d'entreprise sera intégré au centre de vie de PSMO, ouvert également aux publics extérieurs au port. Une taille critique de fréquentation est de plus nécessaire pour trouver un équilibre économique pour ce type d'établissement.
Contribution >>Réponses aux thématiques de travail	Les activités (mixtes) sur le port	Table N°1	102	La table N°1, concernant les activités du port, propose : un bureau du Port (accueil et présentation du port)	> Oui , un bureau du port sera implanté dans le centre de vie, constituant le lieu d'accueil des usagers. Des espaces polyvalents (ex : salle) seront développés pour optimiser l'accueil du public.
Contribution >>Réponses aux thématiques de travail	Les activités (mixtes) sur le port	Table N°1	103	La table N°1, concernant les activités du port, propose : une station-service pour les bateaux (entretien, approvisionnement en carburant).	> Oui , l'activité d'avitaillement et d'accastillage pour les bateaux pourrait trouver sa place dans l'emprise portuaire. Notons qu'elle existe déjà dans les communes de la Confluence.
Contribution >>Réponses aux thématiques de travail	La sécurité du port	Table N°1	104	La table N°1 concernant la sécurité du port, propose d'empêcher les occupations illicites d'habitations provisoires	> Oui , les accès aux terrains en attente d'exploitation lors des phases intermédiaires de construction du port seront équipés de système de contrôle d'accès. Les espaces ouverts aux publics comme l'esplanade, les berges, le parc des Hautes Plaines seront équipés de dispositifs interdisant les implantations illicites : mobilier urbain, noues, modèles paysagers.

PSMO ATELIER DU 12 MAI 2016• TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

TYPOLOGIE	SOUS-THEMATIQUE	TABLE	N°	Synthèse des contributions de l'atelier N°2 (12 mai 2016) les références correspondent au document présenté en séance disponible sur le site du projet.	DECISION
Contribution >>Réponses aux thématiques de travail	La sécurité du port	Table N°1	105	La table N°1 concernant la sécurité du port, propose de prévoir une zone de stationnement en bords de Seine au pied du pont SNCF vers les bateaux logements	> Oui , la voie d'accès aux bateaux-logements sera équipée d'un contrôle d'accès et comprendra des emplacements réservés au stationnement des résidents (2 emplacements par bateaux). L'équipement de stationnements pour les visiteurs supplémentaires à l'amont du pont SNCF pourra être étudié dans le cadre du projet connexe de liaisons douces en berges de Seine à Conflans-Sainte-Honorine, entre la passerelle Saint Nicolas et le pont ferré.
Contribution >>Réponses aux thématiques de travail	La sécurité du port	Table N°1	106	La table N°1 concernant la sécurité du port, propose de spécialiser certains axes routiers pour les camions	> Oui , à l'horizon 2040, les voies d'accès au port ouvertes aux camions seront l'avenue de l'écluse, le chemin de la Mare aux Canes, avec sortie possible vers l'est par le chemin des basses plaines et le chemin de la darse. En phase intermédiaire (de 2025 à 2040), la route du barrage est aménagée pour recevoir la circulation des camions.
Contribution >>Réponses aux thématiques de travail	La sécurité du port	Table N°1	107	La table N°1 concernant la sécurité du port, propose d'imaginer la zone de stationnement côté berge pour les résidents des bateaux logements	> Non , l'aménagement de la berge à l'amont de la darse prévoit un accotement côté Seine réservé aux plantations (maintien d'un rideau arboré) et aux équipements techniques des bateaux-logements : passerelle d'accès, muret technique pour les dessertes réseaux et boîtes aux lettres, point de collecte des déchets. Les stationnements sont prévus eux en rive sud de la voie, à l'opposé des berges pour préserver des ouvertures visuelles sur la confluence.
Contribution >>Réponses aux hypothèses d'aménagements	Les voies de desserte du port et les berges	Table N°1	108	La table N°1 choisit l'hypothèse de base à long terme (2-1) avec une séparation entre les piétons et les cyclistes préférant une voie réservée pour les piétons et les cyclistes, séparée de la voie de bus.	> Oui , la promenade des berges et le chemin de l'ancien barrage sont à vocation de loisirs et de tourisme et fermées aux flux routiers liés à l'activité du port. Ils sont conçus comme des voies partagées à priorité piétonne. Un accotement avec un revêtement de sol différencié est prévu pour la mise en sécurité des piétons lors du passage ponctuel de véhicule motorisé : bus de tourisme sur la route de l'ancien barrage, véhicules des résidents de bateau-logement, véhicule d'entretien.
Contribution >>Réponses aux hypothèses d'aménagements	Les voies de desserte du port et les berges	Table N°1	109	La table N°1 choisit l'hypothèse de base à long terme (2-1) avec une séparation entre les piétons et les cyclistes considérant que c'est plus sécurisant d'avoir une séparation nette entre la piste cyclable et le trottoir, plutôt que la voie verte.	> Oui , toutes les voies de desserte du port seront équipées de voies cyclables réservées, distinctes du flux piéton et ce, dans l'objectif de faciliter et sécuriser les modes de déplacements actifs pour les utilisateurs du port.

PSMO ATELIER DU 12 MAI 2016• TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

TYPOLOGIE	SOUS-THEMATIQUE	TABLE	N°	Synthèse des contributions de l'atelier N°2 (12 mai 2016) les références correspondent au document présenté en séance disponible sur le site du projet.	DECISION
Contribution >>Réponses aux hypothèses d'aménagements	L'esplanade de la darse	Table N°1	110	La table N°1 choisit l'hypothèse alternative avec une arrivée face à l'écluse, une arrivée vers la berge et une voie arrivant face à l'église.	> A l'étude projet PSMO : le prolongement de la route du Barrage vers le quai de l'île Peygrand à l'Ouest du domaine VNF et l'aménagement d'une continuité piétonne face à l'église St Germain d'Andrézy sont en cours d'étude de faisabilité à l'été 2016. La réflexion prendra en compte les potentiels de réorganisation spatiale des besoins de VNF et les objectifs de développement de l'attractivité touristique des berges de Seine et tout particulièrement de sa rive gauche au droit de PSMO.
Contribution >>Réponses aux hypothèses d'aménagements	Les abords de la maison de villégiature	Table N°1	111	La table N°1 propose l'insertion des bureaux du port dans la maison de villégiature.	> Non, le bureau du port sera implanté dans le pôle de vie situé sur l'esplanade, en communication visuelle avec la darse et les axes de desserte principaux du port.
Contribution >>Réponses aux thématiques de travail	La sécurité du port	Table N°2	112	La table N°1 propose un gardiennage et la fermeture nocturne à la circulation des voitures.	> A étudier projet PSMO : plusieurs plateformes de Ports de Paris sont gardiennées. Aussi, il est prévu que PSMO le soit également. La gestion de l'ouverture des voies de desserte du port en période nocturne et le week-end est à préciser dans la charte d'exploitation du port. > Un thème à aborder en atelier lors de la concertation sur la charte d'exploitation de PSMO (1er semestre 2017).
Contribution >>Réponses aux thématiques de travail	L'intermodalité	Table N°2	113	La table N°1 propose un stationnement pour les vélos dans le port	> Oui, des emplacements équipés d'appuis-vélos sont prévus près des pôles de vie et du parc des Hautes Plaines. Des abris-vélos sont recommandés en accompagnement des aires de stationnement sur les parcelles d'activité portuaire.
Contribution >>Réponses aux hypothèses d'aménagements	Les voies de desserte du port et les berges	Table N°2	114	Le souhait d'une passerelle Rive Droite-Rive Gauche sur le barrage d'Andrézy.	> A étudier sujets en connexion, la réalisation d'une passerelle entre la rive gauche et l'île Nancy est un projet en connexion avec PSMO pour lequel la faisabilité d'appui sur le barrage sera analysée dans le cadre de la réhabilitation de l'ouvrage par VNF. La maîtrise d'ouvrage et le financement des liaisons douces du territoire ne relèvent pas de Ports de Paris. Dans le cadre du projet PSMO ces propositions de réaménagement des accès au quai de l'écluse prendront en compte la possibilité de l'arrivée future d'une passerelle pour faciliter son intégration en rive gauche et sa connexion avec le port.
Contribution >>Réponses aux hypothèses d'aménagements	Les voies de desserte du port et les berges	Table N°2	115	Le refus d'un système d'ascenseur pour la passerelle au-dessus de la darse.	> Oui, la passerelle de la darse sera étudiée avec un dispositif d'accès adapté aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR), sans ascenseur mais avec une rampe de 200 m de développé environ, à intégrer dans les aménagements de berges.

PSMO ATELIER DU 12 MAI 2016• TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

TYPOLOGIE	SOUS-THEMATIQUE	TABLE	N°	Synthèse des contributions de l'atelier N°2 (12 mai 2016) les références correspondent au document présenté en séance disponible sur le site du projet.	DECISION
Contribution >>Réponses aux hypothèses d'aménagements	L'esplanade de la darse	Table N°2	116	<p>> Parmi les 2 solutions proposées, la table N°2 se positionne ainsi :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La préférence est donnée à l'aménagement de la route du barrage à l'ouest de l'emprise VNF (meilleure gestion des trafics) - ... et avec l'intégration dans cette solution de la voie proposée reliant la route du barrage au quai de l'île Peygrand au sud-ouest du Centre de vie, à la limite du futur parc d'Achères. 	<p>(Rappel de la réponse 110)</p> <p>>A l'étude projet PSMO, le prolongement de la route du Barrage vers le quai de l'île Peygrand à l'Ouest du domaine VNF et l'aménagement d'une continuité piétonne face à l'église St Germain d'Andrézy sont en cours d'étude de faisabilité à l'été 2016. La réflexion prendra en compte les potentiels de réorganisation spatiale des besoins de VNF et les objectifs de développement de l'attractivité touristique des berges de Seine et tout particulièrement de sa rive gauche au droit de PSMO.</p>
Contribution >>Réponses aux hypothèses d'aménagements	L'esplanade de la darse	Table N°2	117	<p>> Parmi les 2 solutions proposées, la table N°2 se positionne ainsi : l'emplacement de la Maison du projet du côté Seine serait intéressant, diversifiant ainsi les emplacements de lieux de vie et d'activité.</p>	<p>> A étudier projet PSMO, le centre de vie PSMO se répartira sur plusieurs sites de l'emprise portuaire et sera évolutif pendant la vie du projet.</p> <p>Un site d'information "la Maison du projet" sur la réalisation de PSMO est prévu dès le début des travaux. Le choix de son premier emplacement sera analysé en fonction de l'organisation du phasage du chantier.</p>
Contribution >>Réponses aux hypothèses d'aménagements	Le parc des hautes plaines	Table N°2	118	<p>> La table N°2 s'accorde sur la solution de créer des élévations au droit du Parc dans une zone non inondable :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Paysage : création d'une coupure boisée élevée au cœur du port - Espace public au cœur du Port en phase avec le concept de port paysage - Création de points de vue nouveaux sur la darse, la Seine et Achères - Topographie de l'espace vert en butte permettant de limiter les risques d'occupation de l'espace public par les gens du voyage - Solution technique apportée pour l'optimisation de la gestion des terres polluées. <p>> Une préférence pour l'hypothèse 1 avec une pente douce vers un belvédère.</p>	<p>> Oui, l'aménagement du parc des Hautes Plaines comporte une partie boisée, une zone humide et une partie ouverte sous forme de prairie agrémentée de bosquets. La partie haute du parc propose un point de vue sur le territoire environnant. Les modèles nécessaires au stockage des terres de surface impactées par la pollution et à la création de la zone humide sont étudiés dans l'objectif de la meilleure intégration possible au paysage.</p>
Contribution >>Réponses aux hypothèses d'aménagements	Les abords de la maison de villégiature	Table N°2	119	<p>La table n°2 demande à ce que les industriels qui seront présents à l'entrée de darse devront faire des efforts architecturaux dans cette "vitrine fluviale" du Port.</p>	<p>> A étudier projet PSMO, le Cahier de Prescriptions Architecturales, Paysagères et Environnementales (CPAPE,) lequeli définit les objectifs en matière de qualité architecturale des constructions du port, constituera l'objet des prochains ateliers de concertation.</p> <p>> Un thème à aborder en atelier lors de la concertation sur le CPAPE de PSMO (2^d semestre 2016).</p>

PSMO ATELIER DU 12 MAI 2016• TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

TYPOLOGIE	SOUS-THEMATIQUE	TABLE	N°	Synthèse des contributions de l'atelier N°2 (12 mai 2016) les références correspondent au document présenté en séance disponible sur le site du projet.	DECISION
Contribution >>Réponses aux hypothèses d'aménagements	La composition lumière	Table N°2	120	La table N°2 a exprimé le souhait d'une « <i>lumière douce</i> » et avec comme objet prioritaire « <i>le barrage</i> ».	> Oui , le plan-lumière du port prend en compte l'objectif de réduction de la pollution lumineuse dans les choix d'éclairage. Il ne prévoit pas la mise en lumière du barrage sous maîtrise d'ouvrage VN : cependant des recommandations de mise en lumière de la confluence pourront être formulées.
Contribution >>Réponses aux hypothèses d'aménagements	Les activités (mixtes) sur le port	Table N°3	121	Créer des liens attractifs avec l'existant : Andrésy et Conflans via la passerelle Saint-Nicolas	> Oui , les liaisons douces de l'emprise portuaire seront inscrites dans les itinéraires des schémas directeurs de la confluence dont la passerelle Saint-Nicolas est un ouvrage existant majeur.
Contribution >>Réponses aux thématiques de travail	Les activités (mixtes) sur le port	Table N°3	122	Les participants de la table N°3 se sont accordés sur les points suivants : > Ne pas oublier la vocation 1ère du port qui est industrielle > Développer simultanément les industries et les loisirs pour une meilleure attractivité > Développer un tourisme industriel et historique	> Oui , la première phase de travaux vise en effet à créer les infrastructures portuaires pour la desserte multimodale des terre-pleins. Parallèlement, l'escale à passagers, la Villa style Louis XIII et son parc seront aménagés. Les premières phases d'aménagement du port sont ainsi prévues pour développer les actions en faveur de l'animation et de l'attractivité du site industriel.
Contribution >>Réponses aux thématiques de travail	La sécurité du port	Table N°3	123	Sur la question de la sécurité, la table N°3 entend clôturer les différentes activités tout en les rendant visibles par un éclairage adapté.	> Oui , les parcelles d'activité portuaire seront clôturées et les limites plantées d'une haie mélangée type champêtre. Les activités portuaires seront visibles et mises en scène - de jour et de nuit - depuis des points choisis de l'espace public : l'esplanade de la darse, la promenade des berges avec la passerelle de la darse et la promenade du chemin de fer, lesquelles donneront à voir le cœur du port notamment.
Contribution >>Réponses aux hypothèses d'aménagements	Les voies de desserte du port et les berges	Table N°3	124	Pour les participants de la table N°3, la création de l'axe à gauche de l'emprise VNF leur semble une bonne idée.	(Rappel de la réponse 110) > l'étude projet PSMO , le prolongement de la route du Barrage vers le quai de l'île Peygrand à l'Ouest du domaine VNF et l'aménagement d'une continuité piétonne face à l'église St Germain d'Andrésy sont en cours d'étude de faisabilité à l'été 2016. La réflexion prendra en compte les potentiels de réorganisation spatiale des besoins de VNF et les objectifs de développement de l'attractivité touristique des berges de Seine et tout particulièrement de sa rive gauche au droit de PSMO.

PSMO ATELIER DU 12 MAI 2016• TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

TYPOLOGIE	SOUS-THEMATIQUE	TABLE	N°	Synthèse des contributions de l'atelier N°2 (12 mai 2016) les références correspondent au document présenté en séance disponible sur le site du projet.	DECISION
Contribution >>Réponses aux hypothèses d'aménagements	Les voies de desserte du port et les berges	Table N°3	125	Les participants de la table N°3, veulent la création rapide de cheminements piétons (y compris passerelle sur la darse).	> Oui , la promenade des berges et la passerelle de la darse seront aménagées dès la 1 ^{ère} phase des travaux.
Contribution >>Réponses aux hypothèses d'aménagements	L'esplanade de la darse	Table N°3	126	La table N°3 propose un centre d'information sur le port / maison du projet, à installer dans la ferme du barrage	> Oui, mais , s'il est bien prévu un centre d'information sur les travaux et l'activité portuaire, son emplacement pourra varier selon les phases de réalisation. > Non , la ferme du Barrage, propriété de la ville d'Achères étant en dehors de périmètre de PSMO, il n'est pas prévu d'y implanter "la Maison du projet".
Contribution >>Réponses aux hypothèses d'aménagements	L'esplanade de la darse	Table N°3	127	La table N°3 propose un musée de la Confluence, à installer sur l'esplanade	> Non , l'emprise portuaire essentiellement orientée vers le développement économique n'est pas destinée à accueillir un musée. Des espaces polyvalents du centre de vie permettront cependant des expositions sur la confluence.
Contribution >>Réponses aux hypothèses d'aménagements	L'esplanade de la darse	Table N°3	128	La table N°3 souligne que l'esplanade est le premier lieu à aménager pour amorcer l'attractivité du port	> Oui, mais , l'esplanade sera aménagée en plusieurs phases calées sur la libération des terrains exploités par le carrier GSM. Une partie à l'ouest de la route du barrage indépendante de la carrière à l'interface avec le futur parc d'Achères sera aménagée avec la première phase des travaux. La réalisation de l'extrémité ouest de la darse ne pourra pas intervenir avant 2030.
Contribution >>Réponses aux hypothèses d'aménagements	La composition lumière	Table N°3	129	L'éclairage devra mettre en valeur un site industriel en lui donnant un aspect artistique, « un éclairage plutôt attractif et agréable pour le grand public ».	> Oui , d'autant que l'espace du Port étant contraint, l'idée du projet lumière consiste donc à toucher l'imaginaire de l'utilisateur et lui faire découvrir un nouvel environnement. Cet espace aujourd'hui isolé, peut devenir un repère symbolique une fois éclairé. Ainsi, la silhouette du port se redessinerait pour les riverains des coteaux alentours.
Contribution >>Réponses aux thématiques de travail	La sécurité du port	Table N°4	130	Certaines voies routières pourraient être fermées la nuit, les voies piétonnes et cyclistes restées accessibles.	> A étudier projet PSMO , la gestion de l'ouverture des voies de desserte du port en période nocturne et le week-end sera dans la charte d'exploitation du port qui sera présentée en concertation. > Un thème à aborder en atelier lors de la concertation sur la charte d'exploitation de PSMO (1^{er} semestre 2017).
Contribution >>Réponses aux thématiques de travail	La sécurité du port	Table N°4	131	Il faut limiter la vitesse de circulation sur le site pour les véhicules motorisés.	> Oui , les aménagements des chaussées (largeur des voies, systèmes ralentisseurs) accompagneront la signalisation routière pour limiter la vitesse des véhicules.

PSMO ATELIER DU 12 MAI 2016• TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

TYPOLOGIE	SOUS-THEMATIQUE	TABLE	N°	Synthèse des contributions de l'atelier N°2 (12 mai 2016) les références correspondent au document présenté en séance disponible sur le site du projet.	DECISION
Contribution >>Réponses aux thématiques de travail	La sécurité du port	Table N°4	132	Pendant les travaux, la circulation automobile devrait être interdite sur les routes du port, hormis pour les personnes habilitées.	> Oui, mais , le schéma de circulation sera établi phase par phase pendant les travaux et pourra comporter au besoin des interdictions d'accès à certaines voies pour des périodes limitées.
Contribution >>Réponses aux thématiques de travail	La sécurité du port	Table N°4	133	Un gardiennage doit être prévu.	> A étudier projet PSMO , plusieurs plateformes de Ports de Paris sont gardiennées, il est prévu que PSMO le soit également. > Un thème à aborder en atelier lors de la concertation sur la charte d'exploitation de PSMO (1^{er} semestre 2017).
Contribution >>Réponses aux thématiques de travail	L'intermodalité	Table N°4	134	Prévoir des parkings vélos couverts et ouverts pour accéder aux différents espaces du port.	(Rappel de la réponse 113) > Oui , des emplacements équipés d'appuis-vélos sont prévus près des pôles de vie et du parc. Des abris-vélos sont recommandés en accompagnement des aires de stationnement sur les parcelles d'activité portuaire.
Contribution >>Réponses aux thématiques de travail	L'intermodalité	Table N°4	135	Couvrir et faire longer la bande transporteuse le long du Parc des Hautes Plaines, puis lui faire traverser la darse pour desservir GSM.	> Oui , les itinéraires des bandes transporteuses ainsi que leur couverture éventuelle seront étudiés en fonction des impacts de cet équipement. Le tracé évoqué avec traversée de la darse est celui envisagé au stade actuel des réflexions.
Contribution >>Réponses aux hypothèses d'aménagements	Les voies de desserte du port et les berges	Table N°4	136	La table N°4 retient l'hypothèse 2, à long terme, mais en gagnant quelques mètres pour mettre une petite bordure. Cette hypothèse a été retenue avec une chaussée partagée limitée à 20 km/h. Un accès riverains serait limité à cette impasse qui aboutit à la passerelle, afin de réserver les places de stationnement aux habitants des bateaux logements.	> Oui , la voie sur berge le long des bateaux logements est aménagée en voie partagée avec priorité aux piétons et accès automobile limité aux riverains et véhicules de service.
Contribution >>Réponses aux hypothèses d'aménagements	Les voies de desserte du port et les berges	Table N°4	137	Les abords des bateaux logements ne doivent pas devenir des jardins privatifs de leurs habitants)	> Oui , les abords des bateaux logements feront l'objet d'un aménagement global sans privatisation de la berge.
Contribution >>Réponses aux hypothèses d'aménagements	Les voies de desserte du port et les berges	Table N°4	138	Concernant l'accès aux berges : « <i>il faut les interdire aux voitures, sauf aux riverains / pompiers et urgences</i> »	> Oui , la voie sur berge le long des bateaux logements est aménagée en voie partagée avec priorité aux piétons et accès automobile limité aux riverains et véhicules de service.

PSMO ATELIER DU 12 MAI 2016 • TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

TYPOLOGIE	SOUS-THEMATIQUE	TABLE	N°	Synthèse des contributions de l'atelier N°2 (12 mai 2016) les références correspondent au document présenté en séance disponible sur le site du projet.	DECISION
Contribution >>Réponses aux hypothèses d'aménagements	Les voies de desserte du port et les berges	Table N°4	139	De manière générale, « Il faut plus d'espaces pour les cycles et les piétons. Est-il possible de redimensionner les différents aménagements prévus pour avoir dès le court terme des flux séparés (voies séparées cycles / piétons) et ne pas avoir les piétons au bord de la route ? Il faut des trottoirs de chaque côté de la route.	> Oui , les aménagements des voies de desserte du port prévoient une circulation piétonne sur chaque rive de chaussée (trottoir ou allée selon les voies) et une voie cyclable distincte des flux piétons.
Contribution >>Réponses aux hypothèses d'aménagements	Le parc des hautes plaines	Table N°4	140	La table N°4 choisit le belvédère pour stocker les terres polluées sur moins d'espace pour inciter venir à venir au parc des hautes plaines	> Oui , le modelé du parc doit respecter les règles de stockage des terres polluées, prendre en compte la qualité des remblais (pentes des versants) et l'aspect paysager. L'ensemble de ces paramètres permettra de déterminer la hauteur maximum du point culminant du parc.
Contribution >>Réponses aux hypothèses d'aménagements	Les abords de la maison de villégiature	Table N°4	141	La table N°4 est opposée aux aménagements tels que des ascenseurs, qui sont souvent en panne et qui ne sont pas propres.	(Rappel de la réponse 115) > Oui , la passerelle de la darse sera étudiée avec un dispositif d'accès adapté aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR), sans ascenseur mais avec une rampe de 200 m de développé environ à intégrer dans les aménagements de berges.
Contribution >>Réponses aux hypothèses d'aménagements	Les abords de la maison de villégiature	Table N°4	142	Il est important sur cette zone de reconstituer un aspect boisé.	> Oui , un diagnostic phytosanitaire réalisé au printemps 2016 montre que la peupleraie au sud de la maison style Louis XIII est vieillissante et que les arbres qui la composent sont en fin de vie. Un plan de gestion forestière avec comme objectif d'assurer le renouvellement du boisement sera mis en place dès la phase 1.

PSMO ATELIER DU 12 MAI 2016• TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

TYPOLOGIE	SOUS-THEMATIQUE	TABLE	N°	Synthèse des contributions de l'atelier N°2 (12 mai 2016) les références correspondent au document présenté en séance disponible sur le site du projet.	DECISION
Contribution >>Réponses aux hypothèses d'aménagements	La composition lumière	Table N°4	143	<p>> Un souhait général s'est exprimé : « On souhaite que la lumière soit douce, voire inexistante la nuit ou limitée au strict nécessaire de sécurité. Quelques ouvrages doivent être éclairés : le barrage de VNF, l'entrée de darse. »</p> <p>> Pour la passerelle de la darse : « il faut un jeu de lumières pour signaler l'entrée de la darse »</p> <p>> Plusieurs grands principes ont été émis :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il ne faut pas tout éclairer tout le temps. Ce n'est pas recommandé pour la faune et la flore - Il faut identifier quelles sont les activités /quelle est la circulation (voitures, bateaux) sur le site la nuit pour définir le besoin d'éclairage - Il faut que les salariés qui travaillent sur le site la nuit puissent se déplacer en sécurité - Pour les espaces publics, il faut définir les horaires d'ouverture et adapter l'éclairage en conséquence. 	<p>> Oui, le plan-lumière du port prend en compte l'objectif de réduction de la pollution lumineuse dans les choix d'éclairage. L'éclairage sera adapté suivant les usages pour assurer la sécurité sur le site. La mise en scène lumière de la passerelle de la darse est envisagée comme un marqueur de l'image nocturne du Port. La mise en valeur nocturne du barrage d'Andrésy est de la compétence de VNF, cependant des recommandations de mise en lumière de la confluence pourront être formulées.</p>
Contribution >>Réponses aux hypothèses d'aménagements	La composition lumière	Table N°4	144	<p>> Plusieurs grands principes ont été émis :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il ne faut pas tout éclairer tout le temps. Ce n'est pas recommandé pour la faune et la flore - Il faut identifier quelles sont les activités /quelle est la circulation (voitures, bateaux) sur le site la nuit pour définir le besoin d'éclairage - Il faut que les salariés qui travaillent sur le site la nuit puissent se déplacer en sécurité - Pour les espaces publics, il faut définir les horaires d'ouverture et adapter l'éclairage en conséquence. 	<p>> Oui, l'image nocturne du port repose sur une synthèse entre l'aménagements des infrastructures et les aménagements paysagers, autour de 3 grands principes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des rendus lumineux adaptés aux usages par la limitation des hauteurs de feux, - une différenciation des espaces et usages par l'apport d'un éclairage spécifique pour les modes doux et les circulations motorisées, - une temporalité maîtrisée par le contrôle des éclairages pour limiter les consommations. <p>> Un thème à aborder en atelier lors de la concertation sur la charte d'exploitation de PSMO (1er semestre 2017).</p>
Point d'inquiétude	En lien avec le projet	Table N°1	145	L'intégration du projet dans le territoire : "On parle d'intégration du projet dans le territoire, ça ressemble plutôt au parachutage d'un projet à la place de l'existant"	<p>> Information: le projet PSMO de plateforme multimodale orienté vers le BTP et la construction a fait l'objet d'un débat public fin 2014 qui a validé son opportunité et a permis de fixer les grands principes d'aménagement, C'est dans ce cadre que l'intégration du territoire a été analysée.</p>

PSMO ATELIER DU 12 MAI 2016• TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

TYPOLOGIE	SOUS-THEMATIQUE	TABLE	N°	Synthèse des contributions de l'atelier N°2 (12 mai 2016) les références correspondent au document présenté en séance disponible sur le site du projet.	DECISION
Point d'inquiétude	En lien avec le projet	Table N°1	146	L'intégration du projet dans le territoire : <i>"on fait table rase de ce qui existe sur place : bateaux logements, les gens qui habitent sur place, les entreprises"</i>	> Information : le projet PSMO prévoit, comme principe fondateur validé en débat public fin 2014, des activités portuaires réparties autour d'une darse (bassin intérieur) et la renaturation des berges. Le stationnement des bateaux logements est compatible avec ces principes. Les entreprises de BTP du site pourront continuer leur exploitation. Des solutions sont recherchées pour libérer l'emprise foncière du projet au cas par cas pour les habitants du site (7 terrains concernés), et les deux entreprises hors secteur du BTP.
Point d'inquiétude	En lien avec le projet	Table N°1	147	Les bateaux logements vont-ils finalement rester sur place ?	> Oui , en effet, l'aménagement de la berge à l'amont de l'entrée de la darse est le lieu retenu pour le maintien de bateaux-logements sur le site. Sa capacité est compatible avec l'occupation du site autorisée actuellement
Point d'inquiétude	En lien avec le projet	Table N°3	148	Attention à ne pas engendrer de déception en imaginant des équipements dont le financement n'est pas sécurisé.	> Information : Ports de Paris est porteur du projet PSMO et s'engage sur le financement des travaux sur l'emprise portuaire : par exemple, la passerelle au-dessus de la darse en fait partie. Il précise pour les projets en connexion la manière dont la compatibilité est prise en compte : par exemple, le lien avec le futur parc d'Achères, l'arrivée de la passerelle du barrage. La maîtrise d'ouvrage et le financement des projets en connexion ne relèvent pas de Ports de Paris.
Point d'inquiétude	En lien avec le projet et les travaux	Table N°3	149	Le besoin d'une vraie visibilité permanente sur le phasage des travaux, : où on va ? A quelle échéance ?	> Oui , le phasage des travaux sera détaillé. Le plan des phases de travaux du port prend en compte le calendrier prévisionnel d'exploitation des gisements du site par GSM (carrier) et les contraintes qui y sont liées : libération des terrains au fur et à mesure de l'exploitation et organisation des circulations liées aux activités des entreprises au cours des phases intermédiaires.
Point d'inquiétude	En lien avec le projet et les travaux	Table N°3	150	Un accent a été mis sur l'information de la population, levier d'adhésion des riverains au projet. Pour ce faire, il faudra bien expliquer le projet et apporter des réponses aux questions et inquiétudes soulevées.	> Oui , la démarche de concertation de Ports de Paris s'appuie sur une volonté durable de transparence concernant la conception du projet et ce tout particulièrement, vis-à-vis des riverains. Le présent tableau de réponses aux contributions des acteurs en est l'un des éléments.

PSMO ATELIER DU 12 MAI 2016• TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

TYPOLOGIE	SOUS-THEMATIQUE	TABLE	N°	Synthèse des contributions de l'atelier N°2 (12 mai 2016) les références correspondent au document présenté en séance disponible sur le site du projet.	DECISION
Point d'inquiétude	En lien avec le projet et les travaux	Table N°3	151	Attention à la nature des matériaux de remblayage (porosité/perméabilité) susceptible d'accentuer les phénomènes de crue.	> Information : il est exact que l'exploitation de la carrière GSM, sur laquelle s'implantera le port, fera l'objet d'un comblement, après extraction des granulats, par des matériaux moins perméables. Cette question a fait l'objet d'une étude dans le cadre de l'autorisation d'exploiter de GSM, qui a montré que même en période de hautes eaux, la nappe alluviale serait située au moins 1,20 m au-dessous des terre-pleins les plus bas du port et qu'il n'y aura donc pas d'inondation supplémentaire par ce biais. Par ailleurs, pour les crues exceptionnelles (prises en compte dans le Plan de Prévention du Risque Inondation - PPR), le rôle potentiel de réservoir joué par les sols n'est pas significatif car les terrains sont déjà saturés.
Point d'inquiétude	En lien avec les travaux	Table N°3	152	Les participants de la table N°3 craignent que le port reste avant tout une infrastructure industrielle jusqu'en 2025 et que le paysage soit principalement caractérisé d'ici là par des monticules de sable, des palissades de chantier.	(Rappel de la réponse 122) > Oui , la première phase de travaux vise en effet à créer les infrastructures portuaires pour la desserte multimodale des terre-pleins. Parallèlement, l'escale à passagers, la Villa style Louis XIII et son parc seront aménagés. Les premières phases d'aménagement du port sont ainsi prévues pour développer les actions en faveur de l'animation et de l'attractivité du site industriel.
Question/demande	Demande connexe	Table N°1	153	Il est nécessaire de prendre en compte le lien avec Andrésy (passerelle vers l'île Nancy). Il n'existe pas suffisamment de liens avec Conflans et il faut les renforcer	Andrésy > A étudier projets en connexion : la réflexion sur la continuité des liaisons douces et sur la desserte du quai de l'île Peygrand prend en compte l'intégration d'une liaison rive gauche - rive droite par passerelle entre la rive gauche et l'île Nancy prolongée par le bac vers le centre-ville d'Andrésy. La réalisation de la passerelle est un projet en connexion avec PSMO pour lequel la faisabilité d'appui sur le barrage sera analysée dans le cadre de la réhabilitation de l'ouvrage VNF : la maîtrise d'ouvrage et le financement des liaisons douces du territoire ne relevant pas de Ports de Paris. Conflans-Sainte-Honorine > A étudier projets en connexion : le projet PSMO intègre dans les travaux sur son emprise l'aménagement des liaisons entre le port et le territoires des 3 communes. L'amélioration des liens avec Conflans-Sainte-Honorine - continuité des circulations douces et accès routiers - dépendent des maîtrises d'ouvrages en charge de ces liaisons.

PSMO ATELIER DU 12 MAI 2016• TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

TYPOLOGIE	SOUS-THEMATIQUE	TABLE	N°	Synthèse des contributions de l'atelier N°2 (12 mai 2016) les références correspondent au document présenté en séance disponible sur le site du projet.	DECISION
Question/ demande	Demande connexe	Table N°1	154	Il faudrait un parking à l'entrée de la promenade des berges côté Conflans	(Rappel de la réponse 105) > Oui , la voie d'accès aux bateaux-logements sera équipée d'un contrôle d'accès et comprendra des emplacements réservés au stationnement des résidents (2 emplacements par bateaux). L'équipement de stationnements visiteurs supplémentaires à l'amont du pont SNCF pourra être étudié dans le cadre du projet connexe de liaisons douces en berges de Seine à Conflans-Sainte-Honorine, entre la passerelle Saint Nicolas et le pont ferré.
Question/ demande	Demande connexe	Table N°1	155	La demande d'une continuité piétonne le long de la voie ferrée (venant de la gare de Conflans Fin d'Oise vers le port) au-dessus de la Seine avec la création d'une passerelle.	> Information : la création de nouveaux franchissements de Seine pour les communes de la confluence est une problématique forte exprimée par le territoire. Si les maîtres d'ouvrage en charge des liaisons douces décidaient la réalisation d'une passerelle accolée au pont de SNCF-Réseau, PSMO intégrerait alors les contraintes de son raccordement aux berges. Notons toutefois que la faisabilité et financement d'une telle passerelle seraient à confirmer.
Question/ demande	En lien avec le projet	Table N°1	156	> Comment va s'effectuer le ravitaillement des bateaux en carburant ? > Une station service est-elle prévue ?	> Oui , l'activité d'avitaillement et d'accastillage pour les bateaux existe déjà dans les communes de la Confluence. Elle pourrait trouver une place complémentaire dans l'emprise portuaire.
Question/ demande	En lien avec le projet	Table N°1	157	Que fait-on des petites entreprises actuellement situées en bord de Seine	> Information : deux entreprises hors secteur du BTP, sont implantées en berges de Seine sur l'emprise du projet, et sont concernées par les premiers travaux de raccordement de la darse (bassin intérieur) à la Seine. Elles représentent une quinzaine d'emplois. La convention d'action foncière passée avec l'Etablissement public foncier d'Ile-de-France (EPFIF) sur cette emprise permet l'analyse au cas par cas de ces entreprises pour trouver un accord amiable pour la libération du site avant la déclaration d'utilité publique du projet.
Question/ demande	En lien avec le projet	Table N°1	158	La place est-elle suffisante pour le stationnement des bateaux logements ?	> Oui , l'aménagement de la berge à l'amont de l'entrée de la darse est le lieu retenu pour le maintien de bateaux-logements sur le site. Sa capacité est compatible avec l'occupation du site autorisée actuellement.

PSMO ATELIER DU 12 MAI 2016 • TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

TYPOLOGIE	SOUS-THEMATIQUE	TABLE	N°	Synthèse des contributions de l'atelier N°2 (12 mai 2016) les références correspondent au document présenté en séance disponible sur le site du projet.	DECISION
Question/ demande	En lien avec les hypothèses d'aménagement	Table N°1	159	Est-il possible de mettre le stationnement côté Seine sur les berges ?	(Rappel de la réponse 107) > Non , l'aménagement de la berge à l'amont de la darse prévoit un accotement côté Seine réservé aux plantations (maintien d'un rideau arboré) et aux équipements techniques des bateaux-logements : passerelle d'accès, muret technique pour les dessertes réseaux et boîtes aux lettres, point de collecte des déchets. Les stationnements sont prévus eux en rive sud de la voie, à l'opposé des berges pour préserver des ouvertures visuelles sur la confluence.
Question/ demande	En lien avec les hypothèses d'aménagement	Table N°1	160	Des places de stationnement pour les cars - scolaires et passagers bateaux de croisière - sont elles prévues sur l'Esplanade ?	> Oui , des places de stationnement pour les cars sont prévues à la fois sur le parking de l'esplanade et sur celui de la desserte de l'embarcadère.
Question/ demande	En lien avec la communication et concertation du projet	Tables N°1 et N°3	161	Il aurait été intéressant de montrer le port réalisé en atelier.	> Oui , les études et la concertation du 1 ^{er} semestre 2016 permettent l'élaboration du plan décrivant l'organisation des espaces principaux du port à l'horizon 2040 et le phasage de leur réalisation, présenté sur table lors des ateliers. L'atelier P4 de restitution de l'Avant Projet (AVP) permettra de visualiser l'ensemble de l'aménagement.
Question/ demande	En lien avec la communication et concertation du projet	Tables N°1 et N°3	162	Il est demandé des éléments de benchmarking pour des comparaisons avec d'autres aménagements portuaires existants.	> Oui , des images de références ont été présentées à l'appui des propositions en atelier (P2 en particulier). L'aménagement paysager du port de Limay présentant des similitudes avec celui de PSMO a fait l'objet de visites. Il est prévu de continuer à illustrer les ateliers d'éléments de benchmarking - en particulier ceux sur le Cahier des Prescriptions Architecturales, Paysagères et Environnementales (CPAPE).
Question/ demande	En lien avec la communication et concertation du projet	Tables N°1 et N°3	163	Ports de Paris peut-il présenter des modèles en exploitation de ports ouverts dans le monde?	> Information : les ports fluviaux situés à Paris sont représentatifs de l'exploitation de ports ouverts au public. L'ouverture des ports est également dépendante de la réglementation de sûreté nationale.
Question/ demande	En lien avec l'emprise VNF	Table N°2, N°3 et N°4	164	Continuité des berges : Pourquoi il n'y a pas de servitude pour les marcheurs à pied ? Il faut trouver une solution avec VNF.	> Information : le projet PSMO intègre les contraintes d'exploitation et d'utilisation des quais par VNF en proposant de nouveaux accès au quai de l'île Peygrand pour assurer la continuité des liaisons douces le long de la Seine et vers le futur parc d'Achères.

PSMO ATELIER DU 12 MAI 2016• TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

TYPOLOGIE	SOUS-THEMATIQUE	TABLE	N°	Synthèse des contributions de l'atelier N°2 (12 mai 2016) les références correspondent au document présenté en séance disponible sur le site du projet.	DECISION
Question/ demande	En lien avec l'emprise VNF	Table N°2, N°3 et N°4	165	Continuité des berges : VNF doit mieux aménager son aire de stockage bois, qui bloque l'accès aux berges.	> Information : l'entretien de la voie d'eau permet de collecter par voie fluviale le bois tombé à la rivière ou dangereux sur les berges, ce qui nécessite un stockage temporaire sur le quai de maintenance avant valorisation dans la filière énergétique. VNF ne prévoit pas de modifier l'organisation de cette activité.
Question/ demande	En lien avec l'emprise VNF	Table N°2, N°3 et N°4	166	Continuité des berges : VNF doit « rationaliser le stockage » des batardeaux pour assurer le passage sur leur site - stockage derrière un mur par exemple - ainsi séparés des cheminements de long des berges par exemple.	> Information : le stockage de batardeaux est déjà réalisé dans un espace clôturé en arrière du quai de maintenance qui permet leur manutention.
Question/ demande	En lien avec les carrières de la plaine	Tables N°2 et N°4	167	Est-il possible de visiter GSM en pleine activité, lorsque les bandes transporteuses sont en fonctionnement ?	> Information : la visite d'une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) en exploitation, nécessite une procédure spécifique pour assurer la sécurité des visiteurs. La demande de visite doit être formulée auprès du carrier GSM.
Question/ demande	En lien avec les carrières de la plaine	Table N°2	168	Quid du gisement à l'Est de la RN184?	> Information : l'étude socio-économique de PSMO ne prend en compte que les carrières actuellement autorisées sur la plaine d'Achères. Si une demande d'ouverture de carrière à l'Est de la RN 184 était déposée par un carrier, elle ferait l'objet d'une enquête publique avec étude d'impact spécifique qui prendrait en compte l'existence de PSMO le cas échéant, suivant son calendrier.

PSMO ATELIER DU 12 MAI 2016• TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

TYPOLOGIE	SOUS-THEMATIQUE	TABLE	N°	Synthèse des contributions de l'atelier N°2 (12 mai 2016) les références correspondent au document présenté en séance disponible sur le site du projet.	DECISION
Question/ demande	En lien avec le projet	Tables N°2 et N°4	169	<ul style="list-style-type: none"> > Qui gère les bateaux-logements, quid du relogement des autres et l'aménagement des terrains en face ? > Comment se passe l'attribution des emplacements pour les bateaux logements ? > Qu'est-il prévu pour le relogement de ces habitants ? 	<p>> Information: les linéaires de bateaux-logements actuels au droit de l'emprise PSMO sont gérés par Voies Navigables de France (VNF). Le plan d'eau à l'amont de l'entrée de darse restera géré par VNF qui réattribuera les emplacements après réaménagement de la berge et des espaces paysagers de PSMO par Ports de Paris.</p>
Question/ demande	En lien avec le projet	Tables N°2	170	Le souhait d'un statut à définir pour le faisceau ferroviaire partagé.	<p>> Oui, le faisceau ferroviaire partagé fera l'objet d'un règlement spécifique de gestion et d'exploitation.</p> <p>> Un thème à aborder en atelier lors de la concertation sur la charte d'exploitation de PSMO (1er semestre 2017).</p>
Question/ demande	En lien avec la communication et concertation du projet	Table N°2	171	<ul style="list-style-type: none"> > Certains points proposés le 12 mars ont été pris en compte et d'autres non. > Comment va se faire l'arbitrage sur les propositions faites en concertation? Par qui ? > Est-ce que les engagements pris par Ports de Paris seront validés par les payeurs ? 	<p>> Information : Ports de Paris fait un compte-rendu de chacun des ateliers de concertation, et fournit une réponse dans un tableau séparé à chaque question posée.</p> <p>Les points retenus sur l'emprise de la ZAC portuaire sont assurés sous maîtrise d'ouvrage de Ports de Paris et financés par lui. Des cofinancements sous forme de subventions peuvent être obtenus auprès des acteurs qui partagent les mêmes objectifs de multimodalité et d'environnement notamment, comme c'est le cas actuellement pour les études (Etat, Région et Communauté Européenne).</p> <p>Les projets en connexion avec PSMO et pour lesquels le projet portuaire intègre les contraintes d'insertion dépendent d'autres maîtres d'ouvrage. Chaque Maître d'Ouvrage (MOA) concerné fait son analyse de besoins à l'échelle appropriée et fait figurer le projet dont le besoin est reconnu dans des documents programmatiques, si ce n'est pas déjà le cas.</p> <p>Le MOA "pilote" identifie les cofinanceurs possibles pour les pré-études (inscription planification si nécessaire) et pour la réalisation (Maîtrise d'oeuvre et travaux).</p> <p>Ports de Paris peut faire partie de ces cofinanceurs en particulier pour les pré-études pour faciliter la prise en compte des interfaces avec PSMO.</p>
Question/ demande	En lien avec l'emprise VNF	Table N°3	172	La réorganisation de l'emprise gauche de VNF est-elle envisageable à l'horizon 2040 et comment ?	<p>> Oui, il est prévu de réaliser une étude de faisabilité de réorganisation urbaine entre l'esplanade de la darse et la Seine, pour faciliter l'insertion dans la durée des aménagements portuaires.</p>

PSMO ATELIER DU 12 MAI 2016• TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

TYPOLOGIE	SOUS-THEMATIQUE	TABLE	N°	Synthèse des contributions de l'atelier N°2 (12 mai 2016) les références correspondent au document présenté en séance disponible sur le site du projet.	DECISION
Question/ demande	En lien avec le projet	Table N°3	173	Y aura-t-il absorption naturelle - et non évacuation vers la Seine des eaux de pluie - suite au remblaiement des parties creusées avec des matériaux de récupération d'autres chantiers franciliens ?	> Oui , les eaux pluviales des plateformes d'activité portuaire seront gérées à la parcelle (dépollution préalable, absorption par le sol, débit de fuite limité) avant rejet direct en milieu naturel ou dans le réseau du Port. Le réseau d'eau pluviale du Port sera constitué de noues végétalisées ou de tranchées drainantes qui récupéreront également les eaux des espaces publics du port (y compris celles des plateformes ferrées) avant rejet dans la darse.
Question/ demande	En lien avec le projet	Table N°3	174	<p>> Le projet est-il financé dans sa totalité ?</p> <p>> Le budget est-il calibré pour réaliser la passerelle au-dessus de la darse à ce jour ?</p>	> Oui , les aménagements retenus sur l'emprise de la ZAC portuaire, et la passerelle au-dessus de la darse en fait partie, sont assurés sous maîtrise d'ouvrage de Ports de Paris et financés par lui, s'il est donné suite au projet. Des cofinancements sous forme de subvention peuvent être obtenues auprès des acteurs qui partagent les mêmes objectifs de multimodalité et d'environnement notamment, comme c'est le cas actuellement pour les études (Etat, Région et Communauté européenne). Après finalisation des études et estimation du coût de l'opération, le Conseil d'administration de Ports de Paris se prononcera sur le projet de dossier d'enquête publique, décrivant les aménagements, et sur leur financement en fonction de l'équilibre économique du projet à assurer. La validation des conditions de financement, qui s'échelonnent sur un vingtaine d'année sera alors déterminé.
Question/ demande	En lien avec le projet	Table N°3	175	Quel est le phasage du projet et quelle en sera la communication dans le futur ?	> Oui , le phasage des travaux sera détaillé. Le plan des phases de travaux du port prend en compte le calendrier prévisionnel d'exploitation des gisements du site par GSM (carrier) et les contraintes qui y sont liées : libération des terrains au fur et à mesure de l'exploitation et organisation des circulations liées aux activités des entreprises au cours des phases intermédiaires.
Question/ demande	En lien avec le projet	Table N°3	176	Le souhait de protéger les vues d'Andrésy et de Conflans pendant les travaux.	> Oui , la palette végétale utilisée pour le renouvellement du cordon boisé le long des berges (ripisylve) comportera des arbres connus pour leur rapidité de croissance. Dans la mesure du possible - en fonction de l'état phytosanitaire des arbres, de l'aménagement de la promenade et de la stabilisation du talus de berges - les arbres existants pérennes seront conservés.

PSMO ATELIER DU 12 MAI 2016• TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

TYPOLOGIE	SOUS-THEMATIQUE	TABLE	N°	Synthèse des contributions de l'atelier N°2 (12 mai 2016) les références correspondent au document présenté en séance disponible sur le site du projet.	DECISION
Question/ demande	En lien avec le projet	Table N°4	177	Le cheminement des bandes transporteuses et leur insertion sur PSMO : > où vont-elles passer ? > Comment vont-elles s'insérer dans les différents espaces du port (notamment à proximité du Parc des Hautes Plaine ? > Seront-elles capotées ? > Qu'est-ce qui sera fait pour les éventuelles nuisances ?	> Information : les bandes transporteuses permettront de desservir le port à partir du faisceau ferré à usage partagé sans recours au brouettage par camions. A ce stade, il est prévu qu'elles cheminent le long du chemin des Hautes Plaines pour desservir le quai à usage partagé puis l'entreprise GSM via une passerelle aérienne. Le capotage de certains tronçons pourra être envisagé en cas de nuisance sonore identifiée dans l'étude des impacts.
Question/ demande	En lien avec le projet	Tables N°3 et N°4	178	Quid de la fermeture du port la nuit ? Un gardiennage est-il prévu pour assurer la sécurité des installations ?	(Rappel de la réponse 112) > A étudier projet PSMO : plusieurs plateformes de Ports de Paris sont gardiennées, il est prévu que PSMO le soit également. La gestion de l'ouverture des voies de desserte du port en période nocturne et le week-end est à préciser dans la charte d'exploitation du port. > Un thème à aborder en atelier lors de la concertation sur la charte d'exploitation de PSMO (1^{er} semestre 2017).
Question/ demande	En lien avec le projet	Table N°4	179	Des interrogations sur la mixité des flux sur l'esplanade : Comment cela va-t-il se passer durant la période ou les camions emprunteront la route du barrage ? Ne va-t-il pas être difficile d'assurer la mixité des flux en toute sécurité ?	> A étudier projet PSMO : un schéma de circulation par phase et par type de flux sera étudié pour analyser les zones d'insécurité potentielles et proposer les mesures compensatoires. Il sera fonction de la solution qui sera retenue pour le tracé de la route du barrage, entre l'esplanade de la darse et la Seine. > Un thème à aborder en atelier lors de la concertation sur la charte d'exploitation de PSMO (1^{er} semestre 2017).
Question/ demande	Demande connexe	Table N°4	180	L'éventuelle passerelle VNF sur le barrage d'Andrésy : qui va la financer ?	> Information : Ports de Paris a accepté de financer à 100% l'étude de faisabilité de la passerelle, avec l'objectif d'inscription dans un document de programmation. Par la suite, un comité de suivi- regroupant VNF/Ports de Paris/Ville d'Andrésy/GPS&O/CD78/Région Ile-de-France définira la gouvernance de ce projet en connexion.
Question/ demande	En lien avec la communication du projet	Table N°4	181	Il faudra bien signaler les différents espaces du port : parc, berges, passerelles... »	> Oui , le principe de la signalétique du port sera défini dans le Cahier des Prescriptions Architecturales, Paysagères et Environnementales (CPAPE). > Un thème à aborder en atelier lors de la concertation sur le CPAPE de PSMO (2^d semestre 2016).