

Concertation projet PSMO

Tableau des productions de l'atelier N°3 du 9 juin 2016

Les suites données par Ports de Paris à ce stade

Le présent tableau liste les 74 productions de l'atelier N°3 du 9 juin 2016 (portant à 254 l'ensemble des productions des participants pour les 3 premiers ateliers) : contributions, points d'inquiétude, questions.

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.

Pour sa bonne compréhension, il peut être utile de se référer au document présenté à l'atelier et disponible sur le site du projet.

PSMO ATELIER P3 DU 9 JUIN 2016 • TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

TYPOLOGIE	SOUS-THEMATIQUE	TABLE	Nelle Numérotation	Synthèse : contributions journée du 9 juin 2016 (atelier N°3)	DECISION DE PORTS DE PARIS
Fiche #1: gestion des crues	Contributions	Table N°1	182	La table N°1, concernant les cheminements, propose : une signalétique claire sur les cheminements.	> Oui , PSMO améliorera l'accessibilité hors crue dans le secteur central de la plaine d'Achères. En plus de la signalisation classique de localisation, le paramètre de sensibilité aux crues pourra figurer. Une signalétique temporaire portuaire est ajoutée en période de crue pour la sécurité des usagers.
Fiche #1: gestion des crues	Contributions	Table N°1	183	La table N°1 propose que les bâtiments aient une conception architecturale agréable tout en permettant de prendre en considération la crue.	> Oui , le Cahier des prescriptions architecturales paysagères et environnementales (CPAPE) traitera en particulier de la qualité architecturale des bâtiments. Les contraintes de construction en zone inondable seront prises en considération dans ce cadre.
Fiche #1: gestion des crues	Questions	Table N°1	184	La table N°1 souhaite avoir des informations sur les fonctionnements et les cheminements en mode dégradé, par type de public et par type d'usage.	> Information : en période de crue, les voies portuaires, y compris celles des circulations douces, font l'objet d'une signalétique spécifique en fonction des parties inondées. La plateforme portuaire sera desservie par des accès assurant la sécurité en crue avec un raccordement sur la RN 184 situé hors zone d'inondation.
Fiche #1: gestion des crues	Questions	Table N°1	185	Quels sont les impacts des périodes de sécheresse sur la biodiversité et la qualité des eaux ?	> Information : De par sa nature, le projet PSMO n'aura aucun effet sur les périodes de sécheresse dans le secteur d'étude. Les principaux éléments d'exploitation en interaction avec la qualité de l'eau sont les suivants : - prélèvement, limité au nécessaire, d'eau dans la Seine ou dans la nappe alluviale pour les activités BTP ; - aucun rejet direct d'effluents chargés en pollution dans les eaux souterraines ou superficielles ; - seules les eaux de ruissellements pluviales seront collectées sur le site, régulées et rejetées dans la Seine après un prétraitement si nécessaire en fonction de leur qualité. Dans ces conditions, les périodes de sécheresse éventuelles n'auront ni plus ni moins qu'aujourd'hui des effets sur la faune et la flore du site et sur la qualité des eaux de la Seine. Par ailleurs, il faut rappeler que la Seine est un fleuve dont le bassin versant représente près de 62 000 km ² . Il draine ainsi des volumes très importants d'eau avec un débit moyen de plus de 41 Millions de m ³ /j, et un débit d'étiage qui représente encore près de 15 Millions de m ³ /j. Il est donc peu sujet à des variations importantes du niveau d'eau de nature à induire des effets irréversibles sur les berges, et les conditions de dilution demeurent très satisfaisantes en période sèche avec peu d'impact sur la qualité de l'eau.

PSMO ATELIER P3 DU 9 JUIN 2016 • TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

TYPOLOGIE	SOUS-THEMATIQUE	TABLE	Nelle Numérotation	Synthèse : contributions journée du 9 juin 2016 (atelier N°3)	DECISION DE PORTS DE PARIS
Fiche #1: gestion des crues	Questions	Table N°1	186	Les aménagements ont-ils été conçus pour qu'ils soient le moins possible un obstacle aux crues ?	<p>> Oui, le projet PSMO est implanté en bord de Seine (zone PPRI) et doit pour cela être conçu afin de ne pas aggraver la situation en cas de crue s'agissant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - du libre écoulement des eaux ; - de la conservation, la restauration ou l'extension des champs d'inondation (volumes de stockage en crue) ; - du ressuyage (écoulement des eaux vers le fleuve) de la plaine après la crue. <p>Le volume supplémentaire de stockage en crue résulte de la création de la darse, du nivellement autour de la darse volontairement prévu à 1 m sous les Plus Hautes Eaux Connues (PHEC) et d'une provision de remblais partiel des zones inondables des terre-pleins portuaires afin de compenser les volumes substitués à la crue par les installations des occupations de la ZAC portuaire : stockages de matériaux, constructions dont les planchers doivent être hors PHEC, autres installations techniques.</p> <p>Ce volume s'entend pour les niveaux compris entre le niveau de retenue normale (niveau avant crue) et le niveau des Plus Hautes Eaux Connues (PHEC, crue de 1910).</p> <p>Enfin, une modélisation hydraulique des écoulements et niveaux d'eau sera réalisée (dernier calage à intervenir avec le plan et le nivellement du projet) afin de quantifier les impacts hydrauliques du projet en crue et vérifier que les dispositions prises en la matière sur PSMO permettent de ne pas accroître les conséquences des crues en Seine (en particulier le maintien des niveaux d'eau à l'amont et à l'aval). L'emprise de la modélisation couvre largement la confluence Seine-Oise sur les deux rives.</p>
Fiche #1: gestion des crues	Points d'inquiétudes	Table N°2	187	La table N°2 souligne que le remplacement des terres alluvionnaires très perméables par des remblais qui le sont moins aura un impact hydraulique sur les nappes phréatiques, notamment une montée de ces nappes	<p>> Non, de la même manière que pour les eaux superficielles, le projet PSMO ne doit pas modifier de façon substantielle les écoulements souterrains (niveau des nappes). Le projet a été conçu dès son origine pour respecter ces objectifs.</p> <p>Concernant le remblaiement de la carrière par des remblais moins perméables, il est exact que l'exploitation de la carrière par GSM, sur laquelle s'implantera le port, fera l'objet d'un comblement, après extraction des granulats, par des matériaux moins perméables. Dès lors, il est nécessaire de quantifier cet impact sur les eaux des nappes en période de moyennes eaux et en période de hautes eaux.</p> <p>Dans le cadre de la demande d'arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter la carrière, une étude hydrogéologique a été menée par la société Atos Environnement prenant en compte ce phénomène. Il apparaît dans cette étude que la nappe alluviale (seule nappe touchée, l'aquifère du Lutétien n'étant pas impacté par le projet) verrait son niveau augmenter de 20 cm en période de moyennes eaux par rapport à l'état avant carrière (pour atteindre une cote de 20.25 m NGF) et ne dépasserait pas 22.50 m NGF (Nivellement Général de la France) en période de hautes eaux, soit 1.20 m sous le niveau minimum des terre-pleins du port.</p> <p>Ainsi, le remblaiement de la carrière par des matériaux moins perméables a fait l'objet d'une étude dans le cadre de l'autorisation d'exploiter de GSM et cette étude 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.</p> <p>De plus, pour les crues exceptionnelles (prises en compte dans le Plan de Prévention Risque Inondation (PPRI), le rôle potentiel de réservoir joué par les nappes n'est pas pris en compte dans les simulations hydrauliques, considérant que les terrains sont déjà saturés. Ainsi, dès lors que la nappe n'est pas affleurante, son exhaussement (augmentation de niveau) n'a pas d'impact sur les écoulements de la crue et sur le ressuyage après la crue (écoulement des eaux vers la Seine).</p>
Fiche #1: gestion des crues	Contributions	Table N°2	188	La table N°2 propose : Tous les éléments polluants, et pas seulement des stockages mais aussi des moteurs, doivent être situés en zone hors PHEC (crue 1910)	<p>> Oui, les demandes d'autorisation d'exploiter une installation classée pour la protection de l'environnement et les permis de construire prévoient une étude de vulnérabilité des biens et des personnes pour les risques identifiés dont celui de crue. Dans ce cadre, les parties sensibles des installations sont placées hors crue, cela concerne notamment les moteurs et les stockages de produits potentiellement polluants pour lesquels des bacs de rétention sont prévus.</p>

PSMO ATELIER P3 DU 9 JUIN 2016 • TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

TYPOLOGIE	SOUS-THEMATIQUE	TABLE	Nelle Numérotation	Synthèse : contributions journée du 9 juin 2016 (atelier N°3)	DECISION DE PORTS DE PARIS
Fiche #1: gestion des crues	Contributions	Table N°2	189	Il est important de mettre en œuvre une gestion des eaux par parcelle et comme pour les bâtiments de construction demander aux locataires ou aux propriétaires de ces parcelles de faire en sorte que ces parcelles soient les plus perméables possibles,	<p>> Oui, concernant l'imperméabilisation des sols, les installations des occupants de la ZAC portuaire et les infrastructures routières de PSMO vont effectivement conduire à une imperméabilisation des sols sur le secteur. Réglementairement, les effets sur les eaux pluviales liés à cette imperméabilisation ne doivent pas aggraver la situation actuelle. Pour cela, le projet prévoit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une surface dédiée aux espaces verts d'au minimum 15 % de la surface totale du projet ; - Une gestion des eaux pluviales conforme au Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) et aux règlements d'assainissement communaux avec une limitation des débits de fuite (rejet dans les rivières) ; - Un traitement et une régulation des eaux pluviales à la parcelle avec raccordement au réseau portuaire si besoin (parcelles enclavées) ; - Une gestion des eaux de voirie par la mise en place de noues (parties latérales plus basses) plantées permettant le traitement et l'infiltration des eaux pluviales pour l'ensemble des voiries du port. <p>Les prescriptions relatives au traitement et à la régulation des eaux pluviales à la parcelle, avec raccordement au réseau portuaire au besoin, seront inscrites au Cahier des Prescriptions Architecturales Paysagères et Environnementales (CPAPE) à l'attention des entreprises de la ZAC portuaire.</p>
Fiche #1: gestion des crues	Contributions	Table N°2	190	En période de crue identique à celle de 1910, nous avons bien noté que 50% du port seraient sous l'eau. Il est important de travailler la qualité des bâtiments pour limiter les risques sur ce domaine	<p>> Information : l'emprise de PSMO est effectivement submersible sur une part significative de son emprise, en particulier autour de la darse.</p> <p>La prise en compte de la crue dans la conception des bâtiments se fera principalement par le niveau des planchers [au minimum Plus Hautes Eaux Connues (PHEC) + 20 cm] par le choix du type de fondations sur remblai : en fonction de la construction, de son poids et des tassements généralisés qu'elle peut admettre, plusieurs types de fondation pourront être envisagés.</p> <p>Pour les constructions légères et/ou pouvant admettre des tassements généralisés, des fondations superficielles pourront être prévues (radier général, semelles filantes, etc.). En revanche, pour les constructions plus imposantes et/ou qui n'admettent pas ou peu de tassements, des fondations spéciales type pieux seront privilégiées.</p> <p>Il est également possible que certains bâtiments soient construits sur pilotis en zone inondable.</p> <p>Enfin dans tous les cas, les installations "sensibles" tels que les transformateurs électriques, les armoires de branchements, les sorties de secours des bâtiments... seront conçus de façon à être au dessus de la cote des Plus Hautes Eaux Connues (PHEC, 1910).</p> <p>Le Cahier des prescriptions architecturales paysagères et environnementales (CPAPE) à l'attention des entreprises de la ZAC portuaire intégrera toutes les prescriptions constructives en ce sens.</p>
Fiche #1: gestion des crues	Contributions	Table N°2	191	Il faut veiller à ce que les terres polluées mises sur le parc des Hautes plaines, au-dessus de la crue de 1910, ne soient pas emportées par ces crues	<p>> Oui, l'autorisation de confinement sur site des terres impactées a été délivrée à la société GSM à l'issue d'une procédure d'autorisation d'Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) incluant la réalisation d'une étude d'impact et d'une enquête publique. Les risques associés à la gestion des terres impactées ont donc été évalués à ce stade et l'administration a ainsi donné son accord pour le stockage des terres impactées au-dessus de la nappe phréatique en position haute. Il s'agit de matériaux "inertes" dans le classement pour le stockage des matériaux. Leur pollution en-dessous des seuils réglementaires n'est pas lixiviable (c'est à dire ne peut pas repartir par dilution dans l'eau).</p> <p>En complément, l'étude hydraulique spécifique au projet PSMO permet de vérifier les vitesses des écoulements et de s'assurer de l'absence de points d'érosion potentielle sur le site d'implantation.</p>

PSMO ATELIER P3 DU 9 JUIN 2016 • TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

TYPOLOGIE	SOUS-THEMATIQUE	TABLE	Nelle Numérotation	Synthèse : contributions journée du 9 juin 2016 (atelier N°3)	DECISION DE PORTS DE PARIS
Fiche #1 : gestion des crues	Questions	Table N°2	192	Que devient la digue historique d'Achères sur le port ?	> Information : la digue d'Achères, construite au milieu du 19ème siècle, n'a plus de fonction de protection. Le projet PSMO ne va pas modifier cet état de fait. La protection des personnes et des biens en période de crue est vérifiée par l'étude hydraulique incluant la morphologie actuelle de la digue.
Fiche #2 : qualité des eaux	Contributions	Table N°1	193	La table N°1 propose, concernant la qualité des eaux, qu'il soit clairement intégré au cahier des prescriptions les mesures en matière de confinement pour empêcher l'infiltration de la pollution	Rappel de la réponse 188 > Oui , Les demandes d'autorisation d'exploiter une installation classée pour la protection de l'environnement et les permis de construire prévoient une étude de vulnérabilité des biens et des personnes pour les risques identifiés dont celui de crue. Dans ce cadre, les parties sensibles des installations sont placées hors crue, cela concerne notamment les moteurs et les stockage de produits potentiellement polluants pour lesquels des bacs de rétention sont prévus.
Fiche #2 : qualité des eaux	Questions	Table N°1	194	Quel est le process en cas de pollutions ?	> Information : les cas de pollution ne pourraient être qu'accidentels compte-tenu des prescriptions qui seront prévues au au Cahier des prescriptions architecturales paysagères et environnementales (CPAPE) et, le cas échéant, dans les arrêtés d'exploitation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE). Les effets de ces pollutions seront de la responsabilité des entreprises de la ZAC portuaire. Les risques accidentels seront examinés dans une étude de dangers si une instruction d'autorisation ICPE est nécessaire à l'implantation de l'activité. Dans tous les cas, la charte d'exploitation du port demandera l'établissement pour chaque entreprise d'une procédure d'alerte et d'intervention en cas de pollution accidentelle. Celle-ci sera spécifique pour chaque activité mais répondra à des critères communs à la ZAC portuaire afin de gagner en efficacité. La pollution éventuelle par les bateaux sera également traitée. Du matériel de lesté contre la pollution sera disponible sur site, en particulier barrage flottant, pour le plan d'eau.
Fiche #2 : qualité des eaux	Contributions	Table N°1	195	La table N°1 propose, qu'en matière de maîtrise de la pollution de l'activité humaine et la pollution accidentelle, il y puisse y avoir une possibilité de suivi par les citoyens	> Oui, mais ce genre de comité de suivi est mis en place pour des installations industrielles de type SEVESO à haut risque. Soulignons que l'Observatoire de la Qualité dont la mise en place est prévue pour PSMO pourra permettre de rendre compte du traitement des pollutions éventuelles.
Fiche #2 : qualité des eaux	Contributions	Table N°2	196	La table N°2 propose de prévoir, dans le port, des zones où les bateaux pourraient déverser leurs rejets	> Oui , une station de rejet des eaux noires / eaux grises / eau de fond de cale des péniches sera prévue auprès des stationnements d'attente dans la darse.
Fiche #2 : qualité des eaux	Contributions	Table N°2	197	comment est traité l'assainissement de bateaux-logements	> Information : le propriétaire de bateau-logement doit respecter l'interdiction de rejeter toute matières usées (article du règlement sanitaire départemental, section III, mesures de salubrité générale). Pour faire face à cette interdiction, il est demandé que le bateau soit équipé d'un dispositif de collecte et de stockage (présence d'un carnet de vidange à bord) ou de traitement des eaux usées ou d'un raccordement au réseau d'eaux usées de la commune lorsqu'il existe.
Fiche #2 : qualité des eaux	Questions	Table N°2	198	Quels moyens sont prévus en cas de pollutions accidentelles dans la darse ?	> Information : pour les risques de pollution en darse, la première procédure porte sur les mesures préventives pour éviter les déversements, en particulier par un système de vannes permettant de confiner les pollutions dans les réseaux, et systématiquement par des ouvrages de traitement avant rejet en darse. En cas de déversement, les ports à darse de Ports de Paris sont équipés de barrages flottants anti-pollution, lesquels sont mis en place pour contenir la pollution avant récupération par pompage.

PSMO ATELIER P3 DU 9 JUIN 2016 • TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

TYPOLOGIE	SOUS-THEMATIQUE	TABLE	Nelle Numérotation	Synthèse : contributions journée du 9 juin 2016 (atelier N°3)	DECISION DE PORTS DE PARIS
Fiche #2 : qualité des eaux	Questions	Table N°2	199	Comment les réseaux des eaux pluviales sont-ils collectés ? Vont-ils vers un bassin de décantation et de traitement avant d'être rejetés à la nature ?	<p>> Information : les ouvrages de collecte du port seront dimensionnés selon la réglementation pour une pluviométrie de période de retour de 10 ans et un débit de fuite global (rejet dans les rivières) de la plateforme de 2l/s/ha, conformément à la réglementation du Ségma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF) en particulier.</p> <p>Une gestion qualitative (dépollution) et quantitative (débit de fuite limité) des eaux pluviales des entreprises de la ZAC portuaire sera imposée à la parcelle avant rejet dans le milieu naturel ou dans le réseau du port (parcelles enclavées).</p> <p>Le réseau d'eau pluviale du port sera couplé autant que possible à une gestion alternative (noues ou tranchées drainantes) récupérant les eaux des espaces publics du port et de la plateforme ferrée.</p> <p>Au final, le rejet des eaux pluviales de la ZAC se fera dans la darse.</p> <p>A noter également qu'une zone en dépression est prévue sur la partie ouest du parc des Hautes Plaines (en dehors du champ d'expansion des crues du Plan de Prévention Risque Inondation - PPRI). Elle pourra être raccordée au réseau de noues pour constituer une zone tampon pour la gestion des eaux pluviales. Par ailleurs, les noues créées pour l'assainissement des espaces publics du port pourront constituer des milieux humides favorables au développement d'une biodiversité spécifique.</p>
Fiche #2 : qualité des eaux	Contributions	Table N°2	200	La table N°2 propose, dans la période de chantier, de vérifier que toutes les eaux, y compris les eaux pluviales sur les zones de chantier soient collectées vers un bassin de décantation avant rejet.	<p>> Oui, sur l'emprise des chantiers, la collecte des eaux pluviales sur les parties imperméabilisées (base vie, voiries) est de la responsabilité des entreprises de travaux qui doivent prévoir un traitement avant rejet.</p>
Fiche #3 : milieu naturel et biodiversité	Contributions	Table N°1	201	La table N°1 propose que la compensation renforce la biodiversité à égal niveau voire supérieur à l'état initial.	<p>> Oui, un principal objectif du projet de "Port-Paysage" PSMO est de créer et préserver des milieux favorables à la biodiversité dans les espaces publics du port :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plantation d'essences indigènes ; - Structures végétales diversifiées ; - Noues de collecte des eaux pluviales ; - Renaturation de berges ; <p>Plusieurs problématiques sont d'ores-et-déjà intégrées au projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Préverdissement, contrats de mise en culture ; - Gestion différenciée des espaces plantés ; - Lutte contre les espèces invasives ; - Conservation du patrimoine végétal existant ; - Conservation et pérennisation des lieux de refuge de la biodiversité (y compris des zones de compensation au titre des espèces protégées) ; - Gestion « zéro phyto » de tous les espaces, y compris des espaces minéraux. <p>Par ailleurs, l'aménagement du port autour d'un bassin intérieur (darse) permettra de libérer les berges de Seine. Renaturées, elles seront aménagées en promenade douce avec des zones favorables à la biodiversité en particulier sur le linéaire taluté des berges de la darse.</p> <p>La trame plantée du port constituera des rideaux végétaux limitant l'impact paysager du port.</p> <p>Le parc des Hautes Plaines, au centre du port, sera un espace naturel majeur du projet aux fonctions multiples (stockage de terres de surfaces de la carrière, infiltration des eaux pluviales dans le milieu naturel).</p> <p>L'aménagement d'une zone humide est également prévue sur la partie du parc des Hautes Plaines, en transition avec le futur parc d'Achères.</p> <p>Ces aménagements préserveront la richesse des espèces indigènes et patrimoniales et renforceront la biodiversité par le maillage de ces corridors avec les espaces naturels existants périphériques.</p> <p>Enfin, un plan de gestion des espaces naturels et urbains du port, inspiré des parcs naturels, sera mis en place pour assurer la pérennité du projet.</p>
Fiche #3 : milieu naturel et biodiversité	Contributions	Table N°1	202	La table N°1 propose de trouver un équilibre dans la renaturation afin que la renaturation des berges et que la compensation des boisements soit bien effectuée sur place (et non dans un autre lieu) et d'une manière acceptable.	<p>> Oui, la renaturation des berges participera au développement des boisements en place. Un boisement complémentaire sera également réalisé au sein du projet de ZAC (long des voiries, cheminement doux et parc des Hautes Plaines) et pourra répondre à un besoin de compensation de boisement sur place.</p>

PSMO ATELIER P3 DU 9 JUIN 2016 • TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

TYPOLOGIE	SOUS-THEMATIQUE	TABLE	Nelle Numérotation	Synthèse : contributions journée du 9 juin 2016 (atelier N°3)	DECISION DE PORTS DE PARIS
Fiche #3 : milieu naturel et biodiversité	Contributions	Table N°1	203	La table N°1 propose d'intégrer au projet les demandes des habitants en matière de biodiversité et le suivi de celles-ci.	> Oui , le but de la concertation est justement de prendre en compte en amont du projet les demandes des habitants. L'Observatoire de la qualité est l'outil de suivi des engagements.
Fiche #3 : milieu naturel et biodiversité	Contributions	Table N°1	204	La table N°1 propose d'intégrer clairement dans le projet le diagnostic écologique, avec un comité de suivi de la biodiversité .	> Oui , le diagnostic écologique du site réalisé par EGIS sera intégralement pris en compte dans le projet : - Restitution dans l'étude d'impact lors de l'enquête publique ; - Prise en compte des espèces protégées avec dépôt d'un dossier spécifique au Conseil National de la Protection de la Nature (CNP) présentant les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues à cet effet ; - Prise en compte des boisements existants (diagnostic phytosanitaire des arbres en place par l'Agence de Protection de l'Environnement - société APE) et le cas échéant réalisation d'un dossier de demande d'autorisation de défrichement incluant les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues à ce titre ; Réglementairement, les mesures "Eviter Réduire Compenser" (ERC) prévues doivent faire l'objet d'un suivi environnemental. Ce dernier sera proposé au sein de l'étude d'impact du projet PSMO et l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) intégrera les prescriptions réglementaires à ce sujet. En parallèle, un plan de gestion des espaces naturels et urbains du port, inspiré des parcs naturels, sera mis en place pour assurer la pérennité du projet. Son suivi pourra faire l'objet d'une concertation le cas échéant dans le cadre de l'observatoire de la qualité.
Fiche #3 : milieu naturel et biodiversité	Contributions	Table N°1	205	La table N°1 propose d'intégrer clairement dans le projet la qualité des bâtiments et leur écoconception.	> Oui , les prescriptions pour la conception des bâtiments des entreprises de la ZAC portuaire seront développées dans le Cahier des Prescriptions Architecturales, Paysagères et Environnementales (CPAPE) soumis à la concertation. Dans ce cadre, l'écoconception sera traitée.
Fiche #3 : milieu naturel et biodiversité	Contributions	Table N°2	206	La table N°2 propose de traiter, en priorité, l'aménagement des berges afin de préserver ce milieu naturel dès le départ.	> Oui , l'aménagement des berges sera réalisé en phase 1 des travaux de PSMO.
Fiche #3 : milieu naturel et biodiversité	Contributions	Table N°2	207	La table N°2 propose de travailler sur le parc d'Achères en termes de compensation afin de permettre d'améliorer la biodiversité.	> Information sujet en connexion : le futur parc d'Achères est un projet en connexion avec PSMO. Il pourra permettre l'amélioration de la biodiversité dans la plaine. Une zone humide est étudiée dans le parc des Hautes Plaines, en transition avec le futur parc d'Achères.
Fiche #3 : milieu naturel et biodiversité	Contributions	Table N°2	208	La table N°2 propose de prendre des mesures sur la gestion zéro pesticide et fauchage tardif, afin de préserver la biodiversité	> Oui , les mesures sur la gestion "zéro pesticide" et le fauchage tardif sont d'ores-et-déjà intégrées au projet, pour les espaces publics, et seront incluses dans les prescriptions du Cahier des Prescriptions Architecturales, Paysagères et Environnementales (CPAPE) pour les occupants de la ZAC portuaire.
Fiche #3 : milieu naturel et biodiversité	Questions	Table N°4	209	Est-ce que le centre équestre est concerné par le projet ? quel impact ?	> Information : le centre équestre "Les Ecuries de la croix d'Achères" est situé à l'ouest de l'emprise PSMO. Son emprise n'est pas modifiée par le projet, son activité n'est pas impactée par PSMO.

PSMO ATELIER P3 DU 9 JUIN 2016 • TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

TYPOLOGIE	SOUS-THEMATIQUE	TABLE	Nelle Numérotation	Synthèse : contributions journée du 9 juin 2016 (atelier N°3)	DECISION DE PORTS DE PARIS
Fiche #3 : milieu naturel et biodiversité	Questions	Table N°4	210	Sur 20% du périmètre, des espèces sont protégées, comment on les gère ? Vont-elles être maintenues ou déplacées, dans quelles conditions ?	<p>> Oui, le diagnostic écologique du site réalisé par EGIS sera intégralement pris en compte dans le projet et porte sur les 20 % du périmètre qui ne sont pas concernés par le diagnostic déjà effectué pour GSM :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Restitution dans l'étude d'impact lors de l'enquête publique ; - Prise en compte des espèces protégées avec dépôt d'un dossier spécifique au Conseil National de la Protection de la Nature (CNP) présentant les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues à cet effet ; <p>Réglementairement, les mesures "Eviter Réduire Compenser" (ERC) prévues doivent faire l'objet d'un suivi environnemental. Ce dernier sera proposé au sein de l'étude d'impact du projet PSMO et l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) intégrera les prescriptions réglementaires à ce sujet.</p> <p>En parallèle, un plan de gestion des espaces naturels et urbains du port, inspiré des parcs naturels, sera mis en place pour assurer la pérennité du projet. Son suivi pourra faire l'objet d'une concertation le cas échéant dans le cadre de l'observatoire de la qualité.</p>
Fiche #3 : milieu naturel et biodiversité	Questions	Table N°4	211	Les berges vont-elles être impactées par l'augmentation du trafic bateau? Quelle protection des berges ?	<p>> Information : au-dessous de la cote de 21,50 m NGF (Nivellement Général de la France) correspondant à la cote de retenue normale pratiquée augmentée de 1 m, les berges portuaires seront constituées par une carapace en enrochements pour se prémunir du battillage (vagues) et des manœuvres des bateaux.</p>
Fiche #3 : milieu naturel et biodiversité	Questions	Table N°4	212	Quel impact les entreprises du BTP ont-elles sur l'environnement ?	<p>> Information : les activités des entreprises de BTP sont de différentes natures, et doivent répondre à des prescriptions adaptées suivant la classification de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) dont elles relèvent. Les thématiques sensibles et communes aux différentes activités du BTP concernent en particulier le bruit, la qualité de l'air, les transports.</p>
Fiche #3 : milieu naturel et biodiversité	Questions	Table N°4	213	Est-ce que les entreprises vont devoir respecter une charte de l'environnement ?	<p>> Oui, au-delà de la réglementation dont le respect s'impose à tous, les entreprises de la ZAC portuaire devront souscrire à une charte de qualité qui est destinée en particulier à la préservation de l'environnement et qui concerne également l'insertion architecturale et paysagère et l'exploitation de la plateforme multimodale. La charte "Sable en Seine" fait partie de ce dispositif et s'applique notamment aux entreprises du BTP et est conçue dans un objectif d'amélioration continue des installations.</p>
Fiche #4 : activités économiques	Contributions	Table N°3	214	La table N°3 propose de réfléchir à des itinéraires routiers de substitutions et d'étudier le double sens de la route des Basses plaines pour éviter la remontée massive des camions sur la RD30, et par conséquent le report des véhicules légers vers le centre-ville	<p>> Oui, Le trafic des Poids Lourds, grâce au projet portuaire, sera légèrement diminué. Le plan de circulation concerne davantage en heures de pointe les véhicules légers des employés et usagers du port. La sortie du port par le pont au-dessus de la voie ferrée de la route des basses plaines restera une alternative efficace vers l'est pour le trafic portuaire comme actuellement.</p> <p>Le plan des circulations du projet a été établi aux horizons 2025, 2035 et 2040. Pour rappel, la voie principale du port sera à terme l'avenue de l'écluse. Dans l'attente de sa réalisation, l'accès principal au port se fera par la route du barrage.</p> <p>Ce plan de circulation phasé a été pris en compte dans une Etude de trafic spécifique. Ceci a permis de réaliser des estimations prospectives de trafic en heures de pointe aux différents carrefours et ronds-points de desserte du projet.</p> <p>Ce plan de circulation fait actuellement l'objet d'échanges avec les services du CD78, notamment sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le carrefour Route du barrage / RD30 pour s'assurer que cela fonctionne sans difficulté en 2025 (lorsque la route du barrage sera l'accès principal du projet) et sans engorgement ; - le carrefour RD30 / avenue de l'Ecluse en 2035 (accès principal au port qui sera créé). <p>Les aménagements routiers seront davantage des adaptations de carrefours adaptées aux phases de travaux et de développement du port.</p>

PSMO ATELIER P3 DU 9 JUIN 2016 • TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

TYPOLOGIE	SOUS-THEMATIQUE	TABLE	Nelle Numérotation	Synthèse : contributions journée du 9 juin 2016 (atelier N°3)	DECISION DE PORTS DE PARIS
Fiche #4 : activités économiques	Contributions	Table N°3	215	La table N°3 propose d'étudier l'installation d'un centre de formation sur l'étude des métiers du BTP pour avoir toute la chaîne du BTP présente sur le port	> Oui , l'organisation de l'aménagement de PSMO prévoit de pouvoir accueillir l'ensemble des activités de la filière BTP, y compris formation et recherche et développement.
Fiche #4 : activités économiques	Questions	Table N°3	216	Qu'entend-on par le management environnemental ? Quel est son impact sur l'activité économique ?	<p>> Information : la conception du projet PSMO a été réalisée selon la certification ISO 14001 et implique la mise en place d'un système de management environnemental (SME). Celui-ci a été élargi en 2015, pour l'ensemble des activités de Ports de Paris, à la responsabilité sociale et environnementale (RSE).</p> <p>Le management environnemental, aussi appelé gestion environnementale, ou éco-management, désigne les méthodes de gestion d'une entité (entreprise, service...) visant à prendre en compte l'impact environnemental de ses activités, à évaluer cet impact et à le réduire. Le management environnemental s'inscrit dans une perspective de développement durable.</p> <p>Les actions entreprises dans le cadre d'un SME peuvent être entre autres :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un écobilan des activités de l'entreprise ; - l'écoconception des produits ; - la prévention de la pollution ; - la diminution de la consommation des ressources naturelles ; - la diminution de la consommation d'énergie ; - la réduction des déchets ; - la certification suivant les normes environnementales ; - la mise en place de systèmes de production d'énergies renouvelables (photovoltaïque, solaire thermique...); - l'implication des fournisseurs et sous-traitants en les encourageant à adopter un système de management environnemental, démarche liée à la problématique des achats durables, etc. <p>On comprend dès lors que le SME dans le cadre de PSMO permet d'établir une chaîne logistique durable et de contribuer au développement économique du territoire, tout en limitant ses impacts environnementaux et en réalisant des économies sur certains postes.</p>
Fiche #4 : activités économiques	Questions	Table N°4	217	Comment le Foll va travailler entre ses sites de part et d'autres de la darse – est-ce bien 2 sites distincts ? Sans liens d'activités entre eux ou au contraire avec passage entre les 2 sites générant des nuisances supplémentaires ?	<p>> Information : le réaménagement des activités de la société Le Foll dans le cadre du projet PSMO prévoit leur réimplantation de part et d'autre de la darse.</p> <p>Chaque activité (BPE, enrobés, graves, recyclage) est utilisatrice de matériaux spécifiques avec constitution de stocks temporaires attachés à la production.</p> <p>Il n'y aura donc pas de reprise de matériaux d'un site à l'autre, et donc pas besoin de bande transporteuse spécifique. L'activité de Béton prêt à l'emploi (BPE) utilise très majoritairement des granulats alluvionnaires. Son positionnement proche de GSM facilitera une alimentation en site propre pour les approvisionnements par GSM.</p> <p>Les deux implantations de part et d'autre de la darse seront équipées pour la manutention fluviale en diminuant ainsi la part du routier par rapport à la situation actuelle. L'approvisionnement potentiel par voie ferrée concerne l'activité de production massive d'enrobés avec une utilisation mitoyenne du futur faisceau ferré.</p>
Fiche #4 : activités économiques	Questions	Table N°4	218	Est-ce que l'on aura des barges avec pousseurs ou des plus petits bateaux type péniches ?	> Information : PSMO est prévu pour accueillir des convois poussés de 180 m et de plus petits bateaux type automoteurs à partir de 38,50 m (type Freycinet) jusqu'à 135 m. Une zone de découplage des convois poussés sera aménagée à l'extérieur du port pour faciliter l'accès.
Fiche #4 : activités économiques	Contributions	Table N°4	219	Favoriser les liaisons douces pour diminuer l'utilisation des véhicules dans les liaisons domicile-travail	<p>> Oui, les espaces publics du port offriront des lieux de promenade pour les piétons et les cycles.</p> <p>La route du barrage existante sera requalifiée et intégrera une promenade jusqu'aux berges. Un nouvel axe, l'avenue de l'écluse, reliera la gare d'Achères-Ville au barrage d'Andrézy.</p> <p>Ces aménagements ont pour but en période d'activités du port de favoriser l'utilisation des cheminements doux et de réduire l'utilisation des véhicules dans les liaisons domicile-travail sur le secteur d'étude.</p>

PSMO ATELIER P3 DU 9 JUIN 2016 • TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

TYPOLOGIE	SOUS-THEMATIQUE	TABLE	Nelle Numérotation	Synthèse : contributions journée du 9 juin 2016 (atelier N°3)	DECISION DE PORTS DE PARIS
Fiche #4 : activités économiques	Contributions	Table N°4	220	Ouvrir la promenade des berges au démarrage du projet	> Oui , le traitement des berges de Seine est prévu en phase 1 des travaux, au démarrage du projet.
Fiche #4 : activités économiques	Contributions	Table N°4	221	Donner à voir les activités portuaires de la darse	> Oui , les activités portuaires implantées autour de la darse bénéficieront de quatre points de vue privilégiés à terme : - la passerelle de la darse ; - l'esplanade de la darse ; - le belvédère du parc des Hautes Plaines ; - la voie ferrée à l'est du site (trains du RER A en particulier).
Fiche #4 : activités économiques	Contributions	Table N°4	222	Mettre en scène des bâtiments portuaires de qualité	> Oui , les bâtiments portuaires concernent à la fois ceux réalisés par Ports de Paris en particulier pour le centre de vie et ceux des entreprises pour les installations liées aux activités sur la ZAC portuaire. Les qualités environnementales et d'insertion seront cadrées pour la conception des bâtiments par le Cahier des Prescriptions Architecturales, paysagères et Environnementales (CPAPE) présenté en concertation. L'objectif est de créer des outils pour l'activité économique qui soient perçus comme une valorisation du paysage portuaire.
Fiche #4 : activités économiques	Contributions	Table N°4	223	Etre sélectif dans le choix des entreprises	> Oui , la sélection de nouvelles entreprises pour venir s'implanter sur les emprises de Ports de Paris se fait par une analyse multicritère après un appel à projets. Pour PSMO, un des critères principaux pour l'implantation dans la ZAC portuaire est la valorisation optimale du report modal.
Fiche #4 : activités économiques	Contributions	Table N°4	224	Etre attentif à la rentabilité de l'investissement public	> Oui , l'évaluation socio-économique du projet permet de valoriser les impacts sociétaux. La rentabilité de PSMO provient principalement du report modal de la route vers la voie d'eau et dans une moindre mesure le fer, qui sont des modes plus respectueux de l'environnement.
Fiche #5 : environnement sonore	Contributions	Table N°3	225	La table N°3 propose d'arrêter les travaux au maximum à 18h pour limiter les nuisances vis-à-vis des riverains	> Oui , la fin des chantiers de construction portuaire à 18h correspond aux horaires habituellement constatés. Les marchés des entreprises préciseront les conditions d'exécution des travaux.
Fiche #5 : environnement sonore	Questions	Table N°3	226	Peut-on préciser le début de l'activité travaux ? S'agit-il de l'arrivée des camions qui apportent du matériel la nuit parfois ou des premiers ouvriers qui travaillent ?	> Information : l'organisation et les horaires des approvisionnements de chantier font partie des conditions d'exécution des travaux qui sont précisés dans les marchés des entreprises, pour en maîtriser l'impact vis-à-vis des riverains.
Fiche #5 : environnement sonore	Contributions	Table N°3	227	La table N°3 propose la création d'un point d'échange pour prendre en compte les réclamations, assurer le circuit de traitement et apporter des réponses dans des délais raisonnables	> Oui , parmi les dispositifs de suivi portuaire, il est prévu un registre via internet des réclamations pour jouer un rôle d'alerte et de prévention des dysfonctionnements. Dès à présent, dans le cadre de la certification ISO14001 pour la création de PSMO, ce dispositif existe et son fonctionnement est analysé régulièrement en particulier pour l'audit annuel de certification.

PSMO ATELIER P3 DU 9 JUIN 2016 • TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

TYPOLOGIE	SOUS-THEMATIQUE	TABLE	Nelle Numérotation	Synthèse : contributions journée du 9 juin 2016 (atelier N°3)	DECISION DE PORTS DE PARIS
Fiche #5 : environnement sonore	Questions	Table N°4	228	Qu'est-ce-qu'un écran de protection contre le bruit, qui constate sa mise en place	<p>> Information : un écran de protection contre le bruit est un dispositif dont l'objectif est de réduire les nuisances sonores attendues auprès des riverains. Il peut s'agir d'écran végétalisé naturel, de type merlons plantés qui font alors également office d'écran visuel, ou de panneaux préfabriqués de divers matériaux permettant de guider les ondes sonores hors du champ d'audition des riverains ou de les en éloigner.</p> <p>Généralement, les écrans de protections sonores sont dimensionnés par des sociétés spécialisées dans le domaine acoustique, sur la base d'une modélisation des niveaux sonores le cas échéant.</p> <p>L'efficacité des écrans sonores mis en place peut également être vérifiée à l'aide d'une modélisation des niveaux acoustiques résiduels ou par la réalisation d'une campagne de mesures acoustiques ultérieure en comparaison avec un état initial sans écran.</p> <p>Il faut rappeler que dans le cas de PSMO qui se situe pour partie dans le champ d'expansion des crues de la Seine, la mise en place de merlons ne sera pas envisageable partout sur le site car ils ne doivent pas constituer des obstacles à l'écoulement des crues en zone (Plan de Prévention Risque Inondation - PPRI).</p>
Fiche #5 : environnement sonore	Questions	Table N°4	229	Est-ce que les mesures d'évitements proposées seront bien appliquées ?	<p>> Oui, la prise en compte des contraintes environnementales est un élément déterminant dans la définition des projets d'aménagement, notamment par la mise en œuvre d'une méthodologie développée suite au Grenelle de l'Environnement et à la réforme des études d'impact visant à mettre en œuvre des solutions d'évitement, de réduction et de compensation des impacts.</p> <p>Elles sont reprises dans l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique et font l'objet d'un suivi réglementaire.</p>
Fiche #5 : environnement sonore	Questions	Table N°4	230	Est-ce qu'il est prévu des murs antibruit notamment autour de la voie ferrée ?	<p>> Non, le trafic ferré induit par le port sera très faible en regard de celui déjà en cours avec le RER A. Des murs anti-bruits pour l'embranchement ferré ne sont pas prévus dans le projet.</p>
Fiche #5 : environnement sonore	Questions	Table N°4	231	Comment on gère le bruit global en exploitation ?	<p>> Information : le bruit global en exploitation fait l'objet de mesures acoustiques sur les Zones à émergences réglementées (ZER) qui concernent en particulier les lieux d'habitation.</p>
Fiche #5 : environnement sonore	Questions	Table N°4	232	Est-ce qu'il y a des limites sonores sur les bateaux ?	<p>> Oui, selon l'Article 8.10 de l'Arrêté du 30 décembre 2008 relatif aux prescriptions techniques de sécurité applicables aux bateaux de marchandises, aux bateaux à passagers et aux engins flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures, le bruit produit par le bateau à une distance latérale de 25 m du bordé ne doit pas dépasser 75 dB(A). Le bruit produit par le bateau en stationnement, à l'exclusion des opérations de transbordement, à une distance latérale de 25 m du bordé, ne doit pas dépasser 65 dB(A).</p>
Fiche #5 : environnement sonore	Questions	Table N°4	233	Quel est le bruit de la bande transporteuse ? Quelle est la surface prise par la bande transporteuse ? Est-ce que la bande transporteuse sera couverte ? Quelle sera la durée d'utilisation des bandes transporteuses ?	<p>> Information : le bruit de la bande transporteuse pourra être atténué par capotage si nécessaire. Le réseau de bande transporteuse est prévu le long des voiries du port avec une emprise de 4 m de largeur. La durée d'utilisation des bandes transporteuses sera équivalente à la durée de travail des entreprises.</p>
Fiche #6: qualité de l'air	Contributions	Table N°2	234	La table N°2 propose de prévoir la livraison et la fourniture de fluide aux bateaux, afin d'éviter qu'ils utilisent des groupes électrogènes, qui peuvent amener des pollutions d'hydrocarbures mais aussi des pollutions sonores	<p>> Information : Ports de Paris travaille sur la problématique des fluides à quai en collaboration avec les Ports de Rouen et du Havre. Les ports de nouvelle génération doivent proposer des fluides à quai, des bornes électriques et des bornes d'alimentation en eau. Nous intégrerons ces équipements dans le projet PSMO. Ce type de bornes existe déjà au port de Gennevilliers et au port de Bonneuil. Leur utilisation évite d'utiliser les générateurs lorsque les bateaux sont à quai, c'est donc une source de nuisance en moins.</p>

PSMO ATELIER P3 DU 9 JUIN 2016 • TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

TYPOLOGIE	SOUS-THEMATIQUE	TABLE	Nelle Numérotation	Synthèse : contributions journée du 9 juin 2016 (atelier N°3)	DECISION DE PORTS DE PARIS
Fiche #6: qualité de l'air	Questions	Table N°3	235	Qu'est-ce qu'un écran à la source ? (qualité de l'air)	> Information : dans le cas présent, les écrans à la source pour la qualité de l'air en phase chantier regroupent l'ensemble des dispositifs permettant de réduire voire de supprimer les émissions atmosphériques dès leur formation. Ils portent principalement sur les émissions de poussières (particules en suspension) et consistent généralement en des dispositifs de confinement des équipements et installations : capotage, filmage, humidification des surfaces, etc.).
Fiche #6: qualité de l'air	Contributions	Table N°3	236	La table N°3 propose d'imposer une faible vitesse des véhicules sur la zone de chantier afin de limiter l'envol de poussières	> Oui , la limitation de la vitesse des véhicules est en effet une des mesures généralement imposées sur un chantier afin de réduire les émissions atmosphériques. Outre la limitation des envols de poussières, cette mesure permet également de réduire les émissions de gaz d'échappement associés aux freinages et accélérations rapides et répétées. Une telle mesure sera inscrite au Cahier des charges chantier et dans le Cahier des charges environnemental pour les usagers du futur port également.
Fiche #6: qualité de l'air	Contributions	Table N°3	237	La table N°3 propose d'éloigner les entreprises les plus polluantes (air et bruit) des zones d'habitation	> Information : la réalisation de PSMO se fera sur une vingtaine d'année avec la mise à disposition des terrains qui suivra l'exploitation des granulats. Le choix du terrain d'implantation d'une activité se fera donc pour une phase spécifique. Le positionnement précis par rapport aux impacts sur les riverains sera étudié dans ce cadre.
Fiche #6: qualité de l'air	Questions	Table N°4	238	Pendant les travaux et après, est-ce que les camions vont soulever de la poussière ?	> Information : c'est principalement la phase de terrassement qui occasionne des émissions de poussières, de par les mouvements de terrains - pelletage, chargement de camions, transport par les camions - et parfois aussi en raison de voiries souillées par de la terre. A terme, les voiries de la zone portuaire seront régulièrement entretenue et recouvertes d'enrobé. Elles se seront pas souillées par la terre venant des roues des camions puisque les plateformes seront aménagées. Dans ces conditions, les émissions de poussières liées à des remises en suspension par le trafic de camions seront négligeables en phase d'exploitation du port. Des prescriptions en phase chantier seront précisées dans le Cahier des charges environnemental du chantier et pourront traiter du bâchage des camions selon la nature des matériaux. Certaines de ces prescriptions pourront également être conservées en phase d'exploitation et inscrites à la charte d'exploitation (vitesse de circulation réduite par exemple).

PSMO ATELIER P3 DU 9 JUIN 2016 • TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

TYPOLOGIE	SOUS-THEMATIQUE	TABLE	Nelle Numérotation	Synthèse : contributions journée du 9 juin 2016 (atelier N°3)	DECISION DE PORTS DE PARIS																				
Fiche #6: qualité de l'air	Questions	Table N°4	239	Est-ce qu'aujourd'hui l'air est pollué ?	<p>> Information : AIRPARIF qui suit la qualité de l'air dans la région francilienne depuis 1998 indique qu'aujourd'hui la qualité de l'air est satisfaisante dans le secteur d'étude, avec des valeurs moyennes inférieures aux objectifs définis pour la qualité de l'air.</p> <p>Les cartographies réalisées autour de la commune d'Achères, pour les champs de pollution des deux principaux polluants que sont les oxydes d'azote (NOx) et les particules (PM10), illustrent la situation de fond (loin du trafic routier) et la situation en proximité du trafic routier tout en prenant en compte l'influence spatiale des émissions issues du trafic routier. Ainsi :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Concernant le dioxyde d'azote (NO2) : les teneurs de NO2 diminuant au fur et à mesure que l'on s'éloigne du cœur dense de l'agglomération parisienne, le secteur de la commune d'Achères présente des concentrations plus faibles par rapport à celles observées dans le centre de l'agglomération parisienne mais supérieures aux concentrations mesurées en zones rurales. Les niveaux de fond, c'est-à-dire dans les zones éloignées des axes routiers, respectent la valeur limite réglementaire définie en moyenne annuelle (40 µg/m³ - microgramme par m³), avec cependant des niveaux plus forts à proximité immédiate des axes routiers sans toutefois dépasser la valeur limite réglementaire sur la commune d'Achères. - Les niveaux de particules PM10 : les niveaux de particules PM10 sont plus homogènes sur le domaine avec, comme pour le dioxyde d'azote, des niveaux plus forts à proximité immédiate des axes routiers. Les niveaux en situation de fond respectent largement la valeur limite réglementaire en moyenne annuelle (40 µg/m³) avec des niveaux de l'ordre de 20 µg/m³. A proximité du trafic routier, malgré des teneurs annuelles plus élevées sur les axes du domaine de la commune d'Achères, les niveaux de PM10 ne dépassent pas la valeur limite réglementaire. 																				
Fiche #6: qualité de l'air	Questions	Table N°4	240	Combien de camions circulent sur le port aujourd'hui ? Combien circuleraient pendant la phase de chantier puis pendant l'exploitation, notamment avec les nouvelles activités ?	<p>> Information : une étude spécifique relative au trafic routier initial et en situation future a été réalisée. Les éléments suivants sont pris en compte concernant l'évolution du trafic des Poids Lourds (PL) de la zone d'étude. Pour ce faire, 3 horizons ont été considérés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Horizon 2025 : démarrage du port BTP à l'Ouest du site (darse opérationnelle) au droit des terrains viabilisés ; - Horizon 2035 : port quasiment finalisé avec apports finaux de remblais de carrière par GSM ; - Horizon 2040 : port finalisé et remblaiement de carrière achevé par GSM. <p>Le trafic PL pour chaque horizon a été estimé sur la base des évolutions attendues du trafic des sociétés présentes sur la future zone portuaire (GSM, Le Foll, et autres entreprises de la ZAC portuaires) pour une situation de projet (aménagement de PSMO) et une situation de référence (évolution du trafic de la zone d'étude attendue si le projet PSMO n'est pas mis en place).</p> <p>Le graphique suivant illustre les évolutions de trafic Poids Lourds (PL) attendues à chaque horizon et pour chaque situation en comparaison de la situation actuelle (2015). On constate qu'avec le port, il y a entre 30 et 85 PL en moins qui entrent et qui sortent du port, soit entre 60 et 190 mouvements de PL en moins.</p> <p style="text-align: center;">Volumes de poids-lourds journaliers liés au port d'Achères par horizon (les retours à vide ne sont pas considérés)</p> <table border="1"> <caption>Volumes de poids-lourds journaliers liés au port d'Achères par horizon</caption> <thead> <tr> <th>Horizon</th> <th>Référence (PL)</th> <th>Projet (PL)</th> <th>Différence (PL)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Actuel (2015)</td> <td>~400</td> <td>~400</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>2025</td> <td>~550</td> <td>~465</td> <td>-85</td> </tr> <tr> <td>2035</td> <td>~550</td> <td>~470</td> <td>-80</td> </tr> <tr> <td>2040</td> <td>~420</td> <td>~390</td> <td>-30</td> </tr> </tbody> </table>	Horizon	Référence (PL)	Projet (PL)	Différence (PL)	Actuel (2015)	~400	~400	0	2025	~550	~465	-85	2035	~550	~470	-80	2040	~420	~390	-30
Horizon	Référence (PL)	Projet (PL)	Différence (PL)																						
Actuel (2015)	~400	~400	0																						
2025	~550	~465	-85																						
2035	~550	~470	-80																						
2040	~420	~390	-30																						

PSMO ATELIER P3 DU 9 JUIN 2016 • TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

TYPOLOGIE	SOUS-THEMATIQUE	TABLE	Nelle Numérotation	Synthèse : contributions journée du 9 juin 2016 (atelier N°3)	DECISION DE PORTS DE PARIS
Fiche #6: qualité de l'air	Questions	Table N°4	241	Est-il possible d'avoir des informations sur d'autres ports équivalents en surface ou activité, la table aimerait bénéficier de retour d'expérience sur la qualité de l'air : Port de Bonneuil, Limay...	<p>> Information : le port de Bonneuil (186 ha) accueille des activités de BTP, métallurgie, produits valorisables, logistique et conteneurs. Celui-ci fait actuellement l'objet d'une étude d'évaluation de la qualité de l'air par Airparif. Les résultats seront connus en 2017. Néanmoins, les activités implantées sur le port de Bonneuil étant différentes de celles qui sont accueillies sur PSMO, les résultats ne sont pas transposables.</p> <p>C'est pourquoi, Ports de Paris réalise actuellement une étude spécifique sur le secteur de la future zone portuaire pour établir un diagnostic de la qualité de l'air actuelle et évaluer son évolution lorsque le port sera en exploitation</p>
Fiche #6: qualité de l'air	Points d'inquiétudes	Table N°4	242	La table N°3 fait part de ses inquiétudes concernant les entreprises qui arriveraient et qui pourraient polluer	<p>Rappel de la réponse 213</p> <p>> Oui, au-delà de la réglementation dont le respect s'impose à tous, les entreprises de la ZAC portuaire devront souscrire à une charte de qualité qui est destinée en particulier à la préservation de l'environnement, et qui concerne également l'insertion architecturale et paysagère et l'exploitation de la plateforme multimodale. La charte "Sable en Seine" fait partie de ce dispositif et s'applique notamment aux entreprises du BTP et est conçue dans un objectif d'amélioration continue des installations.</p>
Fiche #6: qualité de l'air	Points d'inquiétudes	Table N°4	243	La table N°3 fait part de ses inquiétudes sur les enrobés de le Foll et les produits chimiques et autres goudrons présents sur la zone	<p>> Information : les activités Le Foll demeurent globalement inchangées par rapport à la situation actuelle. Il s'agit d'un réaménagement des installations de part et d'autre de la darse, sans mise en œuvre de nouveaux produits chimiques de fabrication.</p> <p>Les aspects relevant des impacts des activités de Le Foll sur l'environnement, les risques environnementaux ou sanitaires des matériaux utilisés ou produits sur le site, relèvent de la responsabilité de l'industriel et sont suivis par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie - DRIEE, dans le cadre de la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).</p>
Fiche #6: qualité de l'air	Points d'inquiétudes	Table N°4	244	La table N°3 fait part de ses inquiétudes sur le fait que Le Foll soit présent sur deux sites qui pourraient avoir besoin de communiquer et sur la création éventuelle d'une bande transporteuse au-dessus de la darse	<p>Rappel de la réponse 217</p> <p>> Information : le réaménagement des activités de la société Le Foll dans le cadre du projet PSMO prévoit leur réimplantation de part et d'autre de la darse. Chaque activité (BPE, enrobés, graves, recyclage) est utilisatrice de matériaux spécifiques avec constitution de stocks temporaires attachés à la production. Il n'y aura donc pas de reprise de matériaux d'un site à l'autre, et donc pas besoin de bande transporteuse spécifique. L'activité de Béton prêt à l'emploi (BPE) utilise très majoritairement des granulats alluvionnaires. Son positionnement proche de GSM facilitera une alimentation en site propre pour les approvisionnements par GSM. Les deux implantations de part et d'autre de la darse seront équipées pour la manutention fluviale en diminuant ainsi la part du routier par rapport à la situation actuelle. L'approvisionnement potentiel par voie ferrée concerne l'activité de production massive d'enrobés avec une utilisation mitoyenne du futur faisceau ferré.</p>

PSMO ATELIER P3 DU 9 JUIN 2016 • TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

TYPOLOGIE	SOUS-THEMATIQUE	TABLE	Nelle Numérotation	Synthèse : contributions journée du 9 juin 2016 (atelier N°3)	DECISION DE PORTS DE PARIS
Fiche #6: qualité de l'air	Contributions	Table N°4	245	La table N°3 propose que des analyses de la qualité de l'air soient effectuée régulièrement par une entreprise agréée et indépendante	<p>> Oui, afin de caractériser la qualité de l'air dans le secteur de la future zone portuaire et d'évaluer la situation future lorsque le port sera en exploitation, Ports de Paris a confié la réalisation d'une étude à Airparif, acteur public reconnu comme l'expert des problématiques de la qualité de l'air en Ile-de-France.</p> <p>Cette étude comprend deux phases d'études complémentaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un état initial de la qualité de l'air à partir de cartographies existantes réalisées dans le cadre de la surveillance de la qualité de l'air par Airparif, couplées à une campagne de mesure menée pendant l'été 2016 ; - une évaluation de l'évolution attendue des émissions dans la situation future en prenant en compte les activités qui seront implantées sur la future zone portuaire. <p>Pour cette deuxième phase, les émissions attendues seront calculées de la manière suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pour les activités industrielles attendues (Secteur du BTP) : à partir d'émissions d'installations existantes similaires sur d'autres zones géographiques. - pour les émissions du trafic fluvial : à partir de données sur le trafic estimé dans le cadre du projet et des performances attendues des motorisations des bateaux ; - pour le trafic routier : à partir du trafic estimé de 2025 à 2040 pour le scénario fil de l'eau (sans le port et une estimation du nombre de véhicules engendré par les activités futures de la zone portuaire (nombre de camions, de véhicules de chantier...)). <p>Le rendu final de cette étude sera intégré à l'étude d'impact du projet et présenté lors des ateliers sur la charte d'exploitation.</p> <p>Un suivi des poussières sera mis en place pendant la phase travaux. La nécessité d'analyses régulières sera appréciée au vu de la nature des activités implantées.</p>
Fiche #6: qualité de l'air	Contributions	Table N°4	246	La table N°3 propose d'intégrer, durant la phase de travaux, la question des horaires de circulation des engins de chantier	> Oui , les horaires de circulation des engins de chantier sont traités dans les cahiers des charges travaux.
Fiche #6: qualité de l'air	Contributions	Table N°4	247	La table N°3 propose de bâcher les camions de chantier pendant la phase de chantier afin de limiter les dispersions de poussières	<p>Rappel de la réponse 238</p> <p>> Information : c'est principalement la phase de terrassement qui occasionne des émissions de poussières, de par les mouvements de terrains - pelletage, chargement de camions, transport par les camions - et parfois aussi en raison de voiries souillées par de la terre. A terme, les voiries de la zone portuaire seront régulièrement entretenue et recouvertes d'enrobé. Elles se seront pas souillées par la terre venant des roues des camions puisque les plateformes seront aménagées. Dans ces conditions, les émissions de poussières liées à des remises en suspension par le trafic de camions seront négligeables en phase d'exploitation du port.</p> <p>Des prescriptions en phase chantier seront précisées dans le cahier des charges environnemental du chantier, et pourront traiter du bâchage des camions selon la nature des matériaux.</p> <p>Certaines de ces prescriptions pourront également être conservées en phase d'exploitation et inscrites à la charte d'exploitation (vitesse de circulation réduite par exemple).</p>
Fiche #6: qualité de l'air	Contributions	Table N°4	248	La table N°3 propose pour les matériaux peu polluants de les humidifier pour diminuer les poussières	> Oui , l'humidification des matériaux est une technique permettant de réduire les envois de poussières qui figurera aux Cahiers des charges des travaux.

PSMO ATELIER P3 DU 9 JUIN 2016 • TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

TYPOLOGIE	SOUS-THEMATIQUE	TABLE	Nelle Numérotation	Synthèse : contributions journée du 9 juin 2016 (atelier N°3)	DECISION DE PORTS DE PARIS
Fiche #6: qualité de l'air	Contributions	Table N°4	249	La table N°3 propose que les camions circulent uniquement sur des routes goudronnées pour limiter les dispersions de poussières	Rappel de la réponse 238 > Information : c'est principalement la phase de terrassement qui occasionne des émissions de poussières, de par les mouvements de terrains - pelletage, chargement de camions, transport par les camions - et parfois aussi en raison de voiries souillées par de la terre. A terme, les voiries de la zone portuaire seront régulièrement entretenue et recouvertes d'enrobé. Elles se seront pas souillées par la terre venant des roues des camions puisque les plateformes seront aménagées. Dans ces conditions, les émissions de poussières liées à des remises en suspension par le trafic de camions seront négligeables en phase d'exploitation du port. Des prescriptions en phase chantier seront précisées dans le cahier des charges environnemental du chantier, et pourront traiter du bâchage des camions selon la nature des matériaux. Certaines de ces prescriptions pourront également être conservées en phase d'exploitation et inscrites à la charte d'exploitation (vitesse de circulation réduite par exemple).
Fiche #6: qualité de l'air	Contributions	Table N°4	250	La table N°3 propose de réhabiliter la voie ferrée pour favoriser le transport ferroviaire des marchandises	> Oui , PSMO est une plateforme trimodale (eau, fer, route). La réhabilitation de l'embranchement ferré existant est prévu dès la première phase de travaux.
Non thématisé	Questions	Table N°4	251	Quel est le tracé de l'A104 qui desservirait éventuellement le port, ajouterait de la pollution sonore ?	> Information : à l'issue du débat public relatif au prolongement de l'A104, la décision de l'État, maître d'ouvrage de ce projet, indique en son article 2 que les études seront poursuivies sur la référence du tracé vert du dossier du débat public. Ce tracé vert passe au sud du projet Port Seine-Métropole Ouest. Il n'est pas connu en nivellement et il n'est donc pas possible d'évaluer son impact sonore. Suite au rapport de Commission Mobilité 21 du 27 juin 2013, commission chargée de définir les priorités sur les grands projets d'infrastructure sur le territoire national, il apparaît que ce prolongement ne pourrait être réalisé avant 2030. Orienté vers la construction et les travaux publics (secteur déjà fortement utilisateur du transport fluvial), le projet Port Seine Métropole Ouest ne surchargera pas le réseau routier existant, et reste donc indépendant du devenir du projet de prolongement de l'A104.
Non thématisé	Questions	Table N°4	252	Y aurait-il un lien dans les années à venir avec le canal Seine Nord Europe ?	> Information : le projet PSMO se justifie en dehors de la réalisation du canal Seine-Nord Europe. Ainsi, pour le Conseil économique, social et environnemental régional d'Ile-de-France (Ceser IDF), PSMO est un projet utile à la filière du BTP, porteur de croissance et d'amélioration du territoire. Il favorise des retombées économiques locales tout en s'inscrivant dans la dynamique du Grand Paris, pour renforcer la compétitivité de l'Ile-de-France. Le canal Seine-Nord Europe ne ferait que renforcer, d'une façon générale, l'utilisation de la voie d'eau et par conséquent des infrastructures portuaires. Le projet de canal Seine-Nord Europe prévoit la réalisation d'un canal à grand gabarit, long d'environ 100 km, entre l'Oise (Compiègne) et le canal Dunkerque-Escaut (Cambrai). Ce projet, qui a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 2008, permet de lier le bassin de la Seine aux 20 000 kilomètres de voies navigables du nord de l'Europe au gabarit européen.
Non thématisé	Questions	Table N°4	253	Verrait-on des bateaux venant du Havre ou de Rouen amener des matériaux pour être transformés sur le site ?	> Oui , PSMO est un port orienté vers les activités du BTP et de la construction. L'axe Seine est une des solutions pour son approvisionnement par mode massifié, en particulier, après l'extinction du gisement local de granulats alluvionnaires. L'utilisation de matériaux transitant par les ports du Havre ou de Rouen est tout à fait envisageable.
Non thématisé	Questions	Table N°4	254	Comment les inondations ont eu un effet sur le site ? Est-ce que les inondations 2016 seront prises en compte dans la conception du port ?	> Information : les inondations de début juin 2016 n'ont pas eu d'effet significatif sur le site. Les entreprises implantées sur l'emprise portuaire sont restées en exploitation. La conception de PSMO tient compte du niveau des Plus Hautes Eaux Connues (PHEC) qui correspond à la crue centennale de 1910, supérieure à celui de 2016.