

12 MAI 2016 – Achères

Concertation Port Seine-Métropole Ouest / Atelier N°2
Compte-rendu



Le projet Port Seine-Métropole Ouest

→ **Objet du document** : synthèse de l'atelier N°2

→ **Sommaire**

- **Tableau éménagement 12 mai 2016** : page 4
- **Présentation liminaire** : page 6
- **Synthèse de chacune des tables** : page 18
- **Conclusion** : page 40

→ **Lieu et date de la réunion** :

- Présence sur inscription préalable
- Atelier N°2 : *du plan guide aux solutions d'aménagement* (Salle Boris Vian, Achères), 12 mai – 19h45 /23h30

→ **Documentation distribuée** :

- **En amont (pour les inscrits)** :
Le programme de la journée
Le dossier participant (hypothèses d'aménagement)
La synthèse du plan guide (les grands principes d'aménagements), version N°2
- **En soirée**
Un fond de plan guide PSMO
Les coupes « grands paysages »
Une grille d'analyse (fond)
Une grille d'évaluation (forme)

En résumé : du plan guide aux solutions d'aménagements

L'atelier du 12 mai (atelier N°2) a permis de travailler sur le plan guide V2 du projet et sur les hypothèses d'aménagement, présentés en introduction par le maître d'œuvre Safège-Urbicus-Systra-On. Le maître d'ouvrage, Ports de Paris était présent dans la salle et a répondu sur demande à des questions techniques.

> **Les participants ont eu deux heures pour ... :**

1- Donner leur avis sur la thématique spécifique de la table (3 tables activité/ sécurité + 1 table intermodalité / sécurité)

Thématique/ Activités & sécurité

Comment faire coexister les différentes activités du port : industrielles, services ; loisirs... ?

- Activités existantes : carrière et centre de production de granulats GSM, entreprise Le Foll (BTP)
- Activités projetées : construction et TP, services aux entreprises (location de matériels, ateliers, bureaux, etc.), service de transbordement de matériaux et marchandises
- Emplois et formations
- Services aux usagers de la voie d'eau / bateaux logements
- Usages mixtes (liaisons douces, loisirs, etc.)

Comment faire cohabiter activités et usages mixtes en toute sécurité ? Comment penser les aménagements du port en conséquence ?

- Espaces ouverts/fermés au public
- Éclairage des différents types d'espaces : activités, espaces publics, espaces naturels (trame noire)
- Cohabitation des différents modes de transport (Poids Lourds, Véhicules Légers, liaisons douces...)

Thématique / Intermodalité & sécurité

Comment articuler au mieux les différents modes de transport ?

- Connexion des différents modes à l'intérieur et à l'extérieur du port : Trafic routier (Véhicules Légers et Poids Lourds) / Ferré / Fluvial
- Quai à usage partagé : accès et fonctionnement
- Profils des voies
Liaisons douces

Comment faire cohabiter activités et usages mixtes en toute sécurité ? Comment penser les aménagements du port en conséquence ?

- Espaces ouverts/fermés au public
- Éclairage des différents types d'espaces : activités, espaces publics, espaces naturels (trame noire)
- Cohabitation des différents modes de transport (Poids Lourds, Véhicules Légers, liaisons douces)
-

2- **Se positionner sur les scénarios (identiques à toutes les tables) :** les voies de desserte du port et les berges, le parc des hautes plaines, l'esplanade de la darse, les abords de l'ancienne maison de villégiature, la composition lumière.

> ... puis une heure pour restituer leur travail en s'adressant directement à Ports de Paris avec trois niveaux d'expression : leurs contributions, leurs questions, leurs points de vigilance.

→ Prochains rendez-vous pour ce premier semestre 2016 :

- **Jeudi 9 juin, 19h30 - 23h00 (salle Boris Vian à Achères) :** atelier N°3 sur les propositions d'aménagements et leurs effets
- **Mardi 28 juin, 19h30 - 21h30 (Espace Julien Green à Andrésy) :** 2^{ème} réunion publique

→ En complément du présent compte-rendu, un tableau récapitulatif des productions des ateliers du 12 mai et 9 juin - avec pour chaque point une réponse motivée du maître d'ouvrage - sera mis à disposition du public courant juin.

>> Tableau d'émargement du 12 mai 2016

Civ	Nom	Prénom	Fonction	Structure	
M.	Bovis	Pierre-Henri	Maire adjoint	VILLE D'ACHERES	Présent
Mme	Cottet	Fanny	Etudiante		Excusée
M.	Desmarest	Guillaume	Directeur GSM Région Grand Bassin Parisien	GSM	Présent
Mme	Dousset	Elisabeth	Coprésidente	CEAS	Présente
Mme	Drouilly	Odile	Directrice	CAUE DU VAL-D'OISE	Présente
M.	Favier	Lionel	Membre associatif	AUT ILE DE FRANCE	Présent
Mme	Giblet	Danielle	Retraitée		Présente
M.	Giblet	Bernard	Retraité		Présent
Mme	Guervil	Leslie	Chargée de mission transports	CONSEIL DEPARTEMENTAL DU VAL D'OISE	Présente
M.	Guillemin	Michel	Retraité		Présent
M.	Hauchard	Thierry	Responsable Foncier et Environnement	GSM	Présent
M.	Hodara	Quentin	Chargé de mission concertation Seine-Nord Europe	VNF	Présent
Mme	Lebard	Martine	Présidente	CONFLANS CADRE DE VIE ET ENVIRONNEMENT	Présente
Mme	Louis	Malika	Conseillère municipale	VILLE D'ACHERES	Présente
M.	Meyer	Jérôme	Chef de l'unité territoriale Boucles de la Seine	VNF	Présent
Mme	Morhange	Françoise	Administrateur	ATELIERS DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA DEMOCRATIE	Présente
M.	Moutenot	Laurent	Adjoint au maire	COMMUNE DE CONFLANS SAINTE HONORINE	Présent
Mme	Oudry	Pascale			Excusée
M.	Parisot	Jean-Claude		FNE ISDF / CADEB	Présent
Mme	Prod'Homme	Sylvie			Présente
M.	Tanguy	Jacques	Conseiller municipal	VILLE D'ACHERES	Présent
M.	Vandamme	Marc-Noël	secrétaire	CEAS "CONSTRUISONS ENSEMBLE UN ANDRESY SOLIDAIRE	Présent
Mme	Waltregny	Anne-Marie	Bureau d'études techniques	OPTIMENERGI	Excusée
M	Declerck	Alain	Secrétaire et rédacteur	LA VIE BATELIERE	Présent
M.	Mazagol	Alain	Adjoint au Maire	VILLE D'ANDRESY	Présent
Mme	Henriet	Valérie	Adjointe au Maire	VILLE D'ANDRESY	Présent

M.	De Ruick	Michel	Conseiller municipal	VILLE D'ANDRESY	Présent
M.	Anne	Jean-Claude	Conseiller municipal délégué	VILLE D'ANDRESY	Présent
Mme	Florence	Le Bihan	Conseillère municipale	VILLE D'ANDRESY	Présent
M.	Perronet	Jérôme	Directeur général des services	VILLE D'ACHERES	Présent
M.	Martin	Georges	Vice-Président	RESEAU VELO 78	Présente
Mme	Rojat-Lefeb	Elisabeth	Directrice	CAUE YVELINES	Présente
Mme	Marignan	Delphine	Présidente association	VIVHAS	Excusée
M.	Artru	Jean-Baptiste	Chef de projet foncier environnement	LAFARGE HOLCIM	Excusé
M.	Gaillard	Michel	Garant de la concertation		Présent
M.	Reibold	Marc	Directeur du Projet de Port d'Achères	PORT DE PARIS	Présent
Mme	Blatnik	Pascale	Directrice-Adjointe de Projet de Port d'Achères	PORT DE PARIS	Présente
M.	Wiecek	Marius	Directeur de l'Agence Seine-Aval	PORT DE PARIS	Présent
Mme	Kluba	Bozena	Gestionnaire du Projet de Port d'Achères	PORT DE PARIS	Présente
Mme	Jurion	Nadège	Conductrice de travaux	PORT DE PARIS	Présente
M.	Gaulier	Jean-Marc	MOE Architecte-Paysagiste	URBICUS	Présent
M.	Palacios	Jean-Claude	MOE Directeur de Projet	SAFEGE	Présent
M.	Thiesson	Vincent	MOE Concepteur Lumière	ON	Présent
M.	Beumard	Pascal	AMO Consultant Concertation	ETAT D'ESPRIT STRATIS	Présent
M.	Roussel	Luc	AMO Chargé de Concertation	ETAT D'ESPRIT STRATIS	Présent
Mme	Lafond	Lucie	AMO Chargée de Concertation	ETAT D'ESPRIT STRATIS	Présente
Mme	Rohde	Juliette	AMO Chargée de Concertation	ETAT D'ESPRIT STRATIS	Présente
M.	Cunin	Clément	AMO Chargé de Concertation	ETAT D'ESPRIT STRATIS	Présent
M.	Guillou	Antoine	AMO Consultant événementiel	ETAT D'ESPRIT STRATIS	Présent

>> Présentation liminaire

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

« Merci encore d'être venus nombreux ce soir, et pour certains d'entre vous d'être toujours aussi fidèles.

Les échanges de l'atelier N°1 du 12 mars 2016 ont été fructueux et globalement très constructifs. Nous avons incorporé vos réflexions : elles sont venues enrichir le projet dans la version N°2 du plan guide remis à disposition du public avec le compte rendu de la réunion de l'atelier N°1.

Les échanges de l'atelier N°2 de ce soir seront peut-être encore à l'origine de nouvelles modifications de ce plan guide.

Ce plan guide sera le document de référence du projet.

Résumé de l'atelier N°1 sur le projet

Les points les plus consensuels ont concerné l'aménagement des berges et le parc des Hautes Plaines. En revanche, le positionnement des éléments du centre de vie a fait l'objet de discussions.

Des propositions contradictoires aux acquis du débat public n'ont pas été retenues, telles que l'affectation du terrain nord-est de PSMO en amphithéâtre, face à la Confluence Seine Oise, au détriment de la desserte ferrée de la plateforme.

Le travail de restitution de l'atelier N°1 a permis d'identifier 97 contributions qui ont fait chacune l'objet d'un avis motivé du maître d'ouvrage. Vous pouvez d'ailleurs formuler vos remarques ou commentaires sur ces avis.

Résumé des actions de concertation sur les sujets en connexion avec le projet

Les études détaillées sur le territoire des CAUE des Yvelines et du Val-d'Oise et de SMSO serviront de support aux travaux de cet atelier, il s'agit de 7 événements (croisières, promenades, tables rondes, réunion avec des étudiants) et de leur restitution le 2 avril 2016 qui ont réuni 200 participants et abouti à 900 contributions. Les conclusions de ces restitutions ont été présentées autour de cinq thématiques :

- **Un territoire confluent** concernant le déplacement, les accès et la circulation ;
- **Un territoire vivant et attractif** concernant les loisirs et le tourisme ;
- **Un port signal ou un port caché** concernant l'environnement paysager ;
- **Le rôle interculturel des arts** sur le territoire élargi ;
- **Une confluence des personnes et du quotidien** abordant les enjeux sociaux.

Les contributions marquantes de la restitution du 2 avril concernant le territoire dans sa composante intégration du port se résument ainsi :

- Une forte attente du territoire pour que l'emprise du port participe à relier davantage les communes de la confluence entre elles via le développement d'itinéraires notamment par liaisons douces ou bateaux en notant que sur ce dernier point le financement d'exploitation semble plus difficile à mobiliser : il s'agit de l'ouverture de la plaine d'Achères vers la Seine et la rive droite ;
- Une plus grande animation du fleuve et de la plaine d'Achères en développant une offre de détente, de loisirs et de tourisme ;
- La création d'un lieu sur le suivi du projet dès le début des travaux : une Maison du Projet qui permettrait aux riverains notamment de s'approprier ce port ;
- La création de circuits de visite et d'expositions sur le patrimoine, les activités industrielles ou portuaires et développement de manifestations artistiques à l'échelle de la confluence et de l'axe Seine ;
- Le souhait d'un projet de port pensé avec les projets des villes environnantes (parc d'Achères, meilleur accès avec la route du barrage, activités à développer sur l'île Nancy, création d'une liaison directe entre l'île Nancy et la rive gauche, animation des anciennes îles rive gauche face à Conflans, projets en relation avec la communauté d'agglomération Grand Paris Seine et Oise :).

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

Paysage et environnement

Un « port-paysage »

Exigences

environnementales

> Un « parc naturel portuaire » qui contribue durablement au territoire

> Une valorisation sur site des remblais de carrière

> Des milieux favorables au développement de la biodiversité

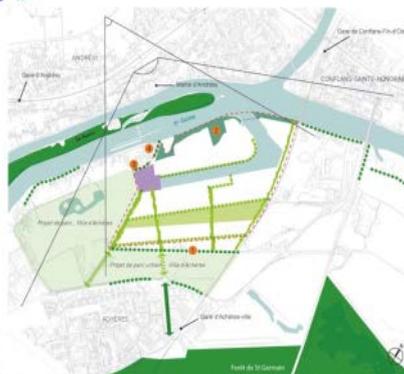
Insertion dans le territoire

> Un port « nouvelle génération », générateur de paysage positif

> La mise en valeur du patrimoine historique et paysager du site

> Un élément architectural signal du port

Hors emprise PSMO :
 - Espaces boisés existants
 - Alignements existants
 - Projets de parcs



Projet PSMO :
 - Limite du projet
 - Tracé paysagère parallèle à la Seine
 - Tracé paysagère perpendiculaire à la Seine
 - Degrés plantés
 - Parc des Hautes Plaines
 - Esplanade de la Seine - espace public portuaire construit et planté

Alignement de platanes, charnié des basses plaines
 Placiers au nord de l'ancien barrage
 Alignement de peupliers d'Italie au sud de l'emprise VNF
 Alignement de platanes au nord de la rive du barrage

« En préliminaire, un rappel rapide du plan guide, document enrichi au fur et à mesure du temps, servant de programme durant toute la vie du port.

Les deux grands principes de ce plan guide portent sur les exigences environnementales et l'insertion de ce port dans le territoire.

L'enjeu étant de faire un véritable quartier portuaire, un morceau de ville qui s'intègre dans le territoire Achères, Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine comprenant des rues, des trottoirs, le maximum de fonctions urbaines pour les gens qui travaillent dans le port ou les riverains.

Le port est un parc naturel portuaire qui prolonge les deux projets de parcs d'Achères à l'Ouest et de parc urbain au Sud à venir. L'enjeu étant d'amener à l'intérieur du port transversalement ou longitudinalement les corridors écologiques, les promenades, la biodiversité, la gestion de l'eau... afin que le port soit un morceau de ville en continuité depuis la gare d'Achères-ville jusqu'au port et à la Seine. Ce système doit s'intégrer dans un dispositif de parcs, de promenades et de biodiversité.

Cadre de vie Un quartier portuaire

1 Espaces publics du port

> Une ambiance naturelle des espaces publics du port

> Une attention particulière pour créer des lieux attractifs : esplanade de la darse, parc des hautes plaines, abords de l'ancienne maison de villégiature, voies de desserte

> Des points de vue et des belvédères vers la Seine et le grand paysage (passerelle et parc des hautes plaines)

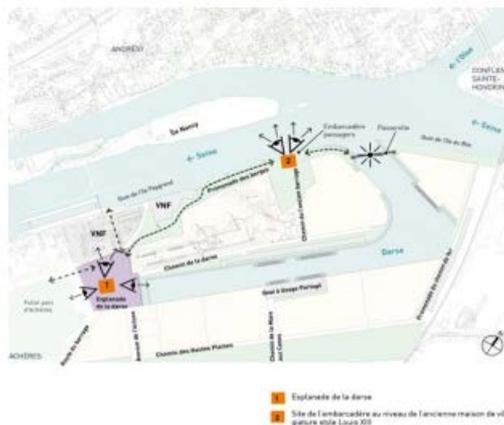
2 Activités urbaines et de loisirs

> Un centre de vie implanté sur deux pôles :
- l'esplanade de la darse
- l'ancienne maison de villégiature, en berge de Seine

> Des espaces de détente et de loisirs : bouclodrome, arboretum, lieux de pique-nique, parcours sportifs

> L'art dans le port

> Une salle polyvalente sur l'esplanade de la darse



Lors de l'atelier N°1 les enjeux des vues depuis Andrésy et Achères avaient été abordés. Ils seront évoqués de nouveau lors de l'élaboration des cahiers de prescription.

Il serait peut-être intéressant d'avoir sur la passerelle de franchissement de la darse un effet de belvédère qui donne à voir et à découvrir la confluence. Depuis l'embarcadère, des vues sur le patrimoine sont intéressantes et des valorisations peuvent être envisagées. L'esplanade doit être un lien visuel, fonctionnel, hydraulique et paysager entre le futur parc d'Achères et la darse.

L'enjeu de ce quartier portuaire consiste à avoir des espaces publics qualitatifs avec une mixité d'usages la plus importante possible (piéton, vélo, voiture, camion, biodiversité), des ambiances agréables et des activités urbaines et de loisirs à l'intérieur du port. Il a été proposé à l'instar de l'Île Nancy et ses expositions artistiques d'avoir de l'art à l'intérieur du port, façon aussi de faire rentrer un peu de vie dans celui-ci.

Aménagements portuaires Un quartier d'activités

1 Parcelaire et activités
> Une répartition des activités favorisant la transition avec la ville et l'usage de modes de transports alternatifs à la route

1 Aménagements hydrauliques
> Une gestion alternative des eaux pluviales du port

> Une zone humide en partie ouest du parc des Hautes Plaines

> Des voies de desserte permettant l'accès des secours en cas de crue

1 Modes de transports et intermodalité

> Une darse équipée d'un Quai à Usage Partagé

> Un faisceau ferré à usage partagé

> Un réseau routier optimisé et en continuité du réseau existant

> Des réservations pour un réseau de bandes transporteuses pour réduire le brouettage par camion



Les trames de circulation à travers le port doivent représenter toutes les fonctions :

- des rues où circulent voitures et camions, certaines étant plus orientées vers les camions, la rue du barrage étant à terme préférentiellement réservée aux loisirs en interface avec le parc d'Achères ;
- des trottoirs, des arbres, de la biodiversité,
- la récupération alternative des eaux pluviales et une hydraulique satisfaisante ;
- les fonctions urbaines liées aux secours, aux usages.
-

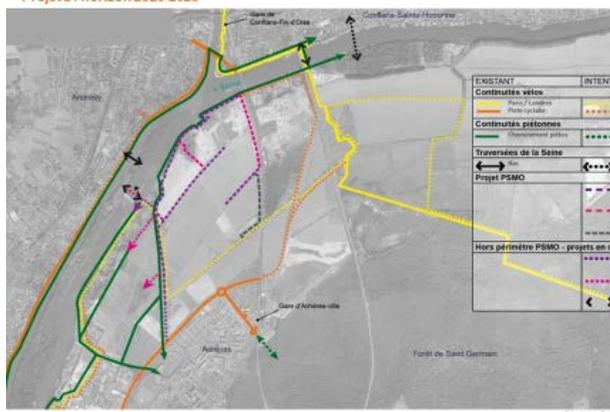
Rappel des enjeux de l'intermodalité :

La darse permet de desservir les quais, dont un quai à usage partagé (QUP), ouvert à toutes les entreprises, les autres quais étant réservés aux entreprises amodiataires implantées sur le port.

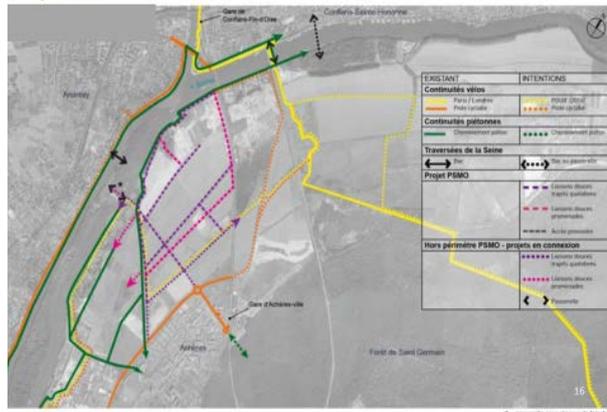
Le faisceau de voies ferrées dessert le port parallèlement à la voie SNCF-Réseau afin d'amener notamment des qualités de granulats non disponibles sur le site (roches éruptives par exemple).

Des études techniques sont réalisées sur la faisabilité d'un réseau de bandes transporteuses afin de procéder au déchargement de ces trains de granulats et de les amener sur les zones de traitement, sans repasser par du trafic poids lourds (ou « brouettage ») si l'importance du trafic le justifie. Ces bandes transporteuses devront être convenablement intégrées, sans impact paysager, sonore ou de poussière.

Hypothèses d'aménagement
Les voies de desserte du port et les berges
Projet à l'horizon 2020-2025



Hypothèses d'aménagement
Les voies de desserte du port et les berges
Projet à terme



Dès les premières phases du port, on devrait commencer à assurer les fonctionnalités urbaines, des promenades.

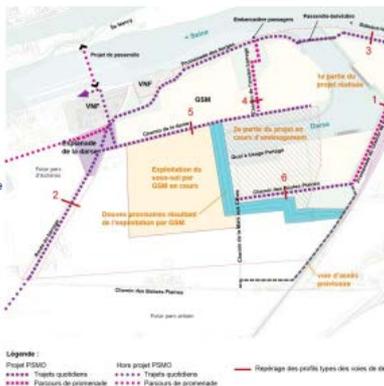
Hypothèses d'aménagement
Les voies de desserte du port et les berges
Projet à l'horizon 2020-2025

Typologies de cheminements mode doux

- Trajets quotidiens
- > pistes cyclables en itinéraires ou voies vertes en desserte du port
- Parcours de promenade
- > voies vertes ou zones de rencontre

Principes généraux

- Vitesse limitée à 30km/h
- Gestion alternative des eaux pluviales
- Rideaux végétaux
- Espaces de circulation modes doux
- Limites des activités plantées



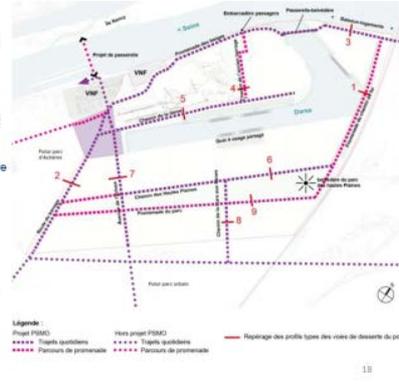
Hypothèses d'aménagement
Les voies de desserte du port et les berges
Projet à terme

Typologies de cheminements mode doux

- Trajets quotidiens
- > pistes cyclables en itinéraires ou voies vertes en desserte du port
- Parcours de promenade
- > voies vertes ou zones de rencontre

Principes généraux

- Vitesse limitée à 30km/h
- Gestion alternative des eaux pluviales
- Rideaux végétaux
- Espaces de circulation modes doux
- Limites des activités plantées



La première phase consiste à aménager le périmètre comprenant la route du barrage, une partie de l'esplanade du port, l'accès aux promenades et aux berges ainsi que la passerelle sur l'entrée de darse, soit créer l'ouverture de la plaine vers le fleuve.

La flèche sur le graphique au niveau du barrage d'Andrésy est une référence à une étude à mener sur la faisabilité d'une passerelle qui franchirait la Seine en s'accrochant au barrage pour rejoindre l'île Nancy. Des études techniques détaillées sont à conduire. Il faudra aussi trouver des capacités de financement pour le faire. Cet ouvrage potentiel est un élément à prendre en compte pour les possibilités de son raccordement sur la berge rive gauche dans les études à mener.

Le port doit commencer à fonctionner dans cette première phase, dans ses autres fonctions portuaires, mais aussi environnementales. Cette phase porte notamment sur le creusement d'une première partie de la darse, permettant de desservir les premiers terrains.

Des scénarios d'aménagement de plusieurs secteurs vous sont proposés pour cet atelier :

Route du Barrage :

Hypothèses d'aménagement

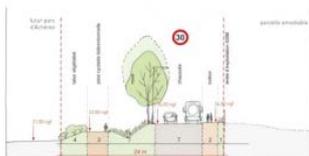
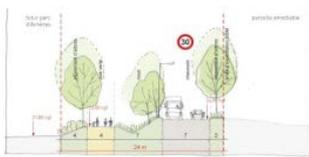
Les voies de desserte du port et les berges

Exemple de la route du barrage

> Un statut particulier en attente de la création de l'avenue de l'Ecluse (aménagement court terme et long terme)

COURT TERME

- Hypothèse de base (2-1) :
- > Une voie verte en interface avec le futur Parc d'Achères
- Hypothèse alternative (2-2) :
- > Une piste cyclable, le long du futur parc d'Achères
- > Les piétons le long de la voie



Hypothèses d'aménagement

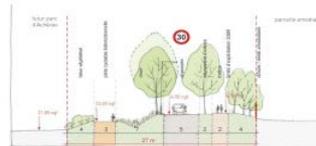
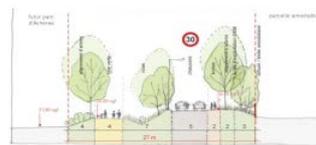
Les voies de desserte du port et les berges

Exemple de la route du barrage

> Un statut particulier en attente de la création de l'avenue de l'Ecluse (aménagement court terme et long terme)

LONG TERME

- Hypothèse de base (2-1) :
- > Elargissement des plantations
- > Aménagement d'un trottoir le long des parcelles amodiables
- Hypothèse alternative (2-2) :
- > Un alignement d'arbres supplémentaire pour améliorer le confort des piétons et renforcer le rideau végétal



La route du barrage sera l'une des premières routes qui sera aménagée. Dans une première phase, elle supportera du trafic camions pour desservir notamment les emprises GSM et Le FOLL et dans une deuxième phase, celui-ci sera reporté sur l'avenue de l'Ecluse.

L'enjeu de la première phase consiste à avoir une coupe où l'on organise les circulations. Cette route du barrage étant très étroite, on l'élargit et on la complète d'un dispositif de noues plantées et entretenues qui récupèrent les eaux pluviales. On a également une voie verte le long du futur parc d'Achères.

La concertation et les discussions menées jusqu'à présent ont ouvert un débat sur la façon d'organiser les pistes cyclables et l'insertion des vélos dans ce dispositif.

A court terme

Le système voie verte proposée consiste en une voie de 4 m (d'un côté les piétons et de l'autre les cyclistes) séparée de la chaussée.

Si l'on veut une piste cyclable séparée, elle serait dimensionnée à 3 m avec un trottoir le long de la voie.

D'autres alternatives à ces scénarios peuvent être envisagées.

A long terme (sans circulation de camions)

Le scénario de la voie verte à 4 m : la chaussée passe de 7 à 5 m, un trottoir et des bandes plantées qui font le lien avec les terrains amodiés par le port.

La promenade des berges :

Hypothèses d'aménagement

Les voies de desserte du port et les berges

Exemple de la promenade des berges au droit des bateaux logements

- Hypothèse de base (3-1) : une piste cyclable bidirectionnelle du côté opposé à la Seine. Emprise imperméabilisée 12,5 m



Hypothèses d'aménagement

Les voies de desserte du port et les berges

Exemple de la promenade des berges au droit des bateaux logements

- Hypothèse alternative (3-2) : une zone de rencontre compatible avec un faible trafic et laissant une place généreuse à la végétation



Toujours en première phase, la promenade sur les berges : sont prévues l'installation d'un certain nombre de bateaux logements, la renaturation de berge.

La première hypothèse consiste à faire une petite voie partagée de 5 m, un peu de stationnement pour les bateaux logements, une piste cyclable séparée du reste du dispositif ; ce qui représente des emprises de 12,5 m en imperméabilisé.

La deuxième hypothèse toujours dans le cadre de la gestion des pistes cyclables sur les berges consiste à mélanger les vélos et les piétons sur la même voie, ce qui permet de diminuer l'emprise imperméabilisée et d'augmenter l'emprise végétalisée. Le stationnement se ferait en épi pour les bateaux logements.

Toute la promenade est classée en zone à 20 km/h.

→ L'idée est de discuter de la meilleure façon à trouver pour organiser sur les paramètres importants de ce quartier portuaire les camions, les voitures, les vélos, les piétons et la biodiversité.

Le parc des hautes plaines :

Le parc des Hautes Plaines est constitué de remblais issus des terres impactées du site devenues inertes et recouverts de terre végétale.

Hypothèses d'aménagement

Le parc des Hautes Plaines

» Hypothèse de base : une pente douce vers un belvédère

- Les terres impactées stockées sur les parties centrale et Est du parc
- La partie Ouest, une transition vers le futur parc d'Achères (zone humide, activités de loisirs)
- Un point d'attractivité singulier : un belvédère vers les coteaux de la Seine et la forêt de Saint Germain



23

Hypothèses d'aménagement

Le parc des Hautes Plaines

» Hypothèse alternative : un merlon de hauteur régulière

- Les terres impactées stockées sur les parties centrale et Est du parc
- La partie Ouest, une transition vers le futur parc d'Achères (zone humide, activités de loisirs)
- Un rideau végétal de hauteur régulière



24

Une première hypothèse consiste à creuser pour obtenir une zone humide (récupération d'eau pluviale) en liaison avec le parc d'Achères lui-même conçu sur le thème des zones humides, de monter en pente douce et de faire un belvédère. Ainsi, on a des points de vue sur Conflans-Sainte-Honorine, les coteaux d'Andrésy, Achères et la forêt de Saint Germain-en-Laye. Ce lieu a vocation à devenir attractif dans le port et agréable à emprunter de par ses plantations et ses cheminements.

La deuxième hypothèse consiste à gérer un remblai beaucoup moins haut et de façon plus homogène, toujours avec cette idée de creuser et d'organiser ce parc sur un autre dispositif.

→ Le débat est ouvert sur cette façon d'envisager le parc des Hautes Plaines.

L'esplanade de la darse :

**Hypothèses d'aménagement
L'esplanade de la darse**

Hypothèse de base : (A) la route du barrage est conservée dans sa configuration actuelle

(B) Un espace dégagé en prolongement de la darse, pour accueillir des activités événementielles

(C) Des gradins face à la darse et un parvis d'environ 2300 m²



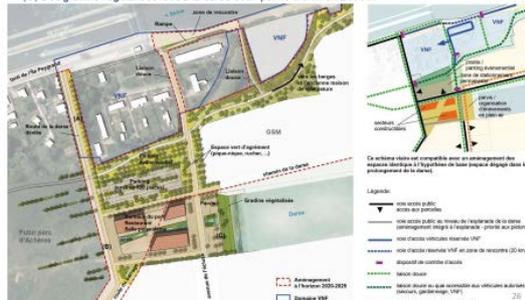
**Hypothèses d'aménagement
L'esplanade de la darse**

Hypothèse alternative : (A) la route du barrage est reconfigurée en limite ouest du domaine VNF

Les emprises de VNF désenclavées et mieux intégrées au port tout en préservant leurs fonctionnalités

(B) Les équipements construits du centre de vie à l'interface entre la darse et le futur parc d'Andrésy

(C) Des gradins végétalisés face à la darse et un parvis d'environ 2000 m²



> Scénario 1 :

La première vocation de cette esplanade consiste à créer un espace en articulation entre la darse et le parc d'Andrésy. Elle a aussi une vocation d'écoulement de l'eau en cas de crues. On organise cette esplanade végétalisée avec des gradins permettant de s'installer au bord de l'eau, une noue et pour créer un lien vers les îlots habités d'Andrésy avec les installations du port : (Maison du port, salle polyvalente).

Suite aux différentes discussions, il a été envisagé un secteur de stationnement public au bout de la route du barrage.

Les accès à Andrésy continuent de se faire par la route du barrage en passant devant les emprises VNF et le barrage.

> Scénario 2 :

On a réfléchi à un autre scénario (et on pourrait mixer les deux scénarios sur certains aspects). C'est une proposition sur la façon d'accéder à Andrésy et aux habitations en bord de Seine du quai Peygrand. On pourrait dévier la route du barrage en passant sur les emprises VNF..

L'avantage de cette solution est d'avoir un accès aux quartiers d'Andrésy sans passer devant les installations VNF, d'inclure VNF dans le port et de mieux gérer la répartition parcellaire.

Les discussions portent aussi sur les continuités piétonnes. VNF a besoin pour son fonctionnement aussi bien sur la gestion de la maintenance de barrages que de ses activités d'exploitation de la voie d'eau de fermer l'accès aux piétons au niveau du quai de manutention. L'enjeu est d'avoir des parcours alternatifs, raison pour laquelle l'allée dans l'axe de la future avenue de l'Ecluse, et actuellement voie privée VNF, pourrait être ouverte au public et un cheminement alternatif pourrait être créé en contournement des 150m du quai de manutention.

Les abords de l'ancienne maison de villégiature

Hypothèses d'aménagement

Les abords de l'ancienne maison de villégiature

- Un jardin des berges accueillant l'escale passagers et des équipements du centre de vie

- Des équipements du centre de vie liés aux activités de loisirs et de tourisme
- Un jardin pensé comme une surépaisseur de l'espace des berges
- La peupleraie existante en fin de vie : un boisement à renouveler pour maintenir la continuité boisée des berges
- Un bouclage avec la liaison douce du chemin de l'ancien barrage
- Une escale passagers accessible aux PMR



Hypothèses d'aménagement

Les abords de l'ancienne maison de villégiature

- Une passerelle comme belvédère sur la confluence et élément architectural signal du port

- Une passerelle accessible aux PMR, vélos et piétons uniquement
- Un point haut environ 11 m au-dessus du niveau normal de la Seine



Le pavillon de chasse (maison 1850) est conservé sur le site. Il pourrait devenir un autre pôle de loisirs, d'activité ou de services. Une estacade accueillerait des bateaux de promenade. L'activité loisirs (pavillon de chasse et embarcadère) serait desservie par un parking public (voitures et autocars).

La passerelle au-dessus de la darse est accessible aux piétons, aux vélos et aux personnes à mobilité réduite. Il faut une rampe assez longue pour accéder à cette passerelle. Elle peut faire belvédère sur l'eau, en tant qu'objet assez remarquable, elle peut faire aussi signal. Cette passerelle fera l'objet d'un concours d'architectes. »

→ Vincent THIESSON, agence ON, lumière de l'usage

« La lumière est un sujet transversal. La promenade nocturne a mis en évidence les éclairages publics et collectifs, voire les lumières privées composant un paysage nocturne et définissant l'ensemble des ambiances lumineuses des différents espaces. Toutes les thématiques qui viennent d'être abordées seront réétudiées pour chaque lieu afin de connaître son devenir nocturne : faut-il l'éclairer ? À quel moment et dans quelles conditions ? Qu'est-ce que cela produit dans le grand paysage ? Et autres exemples de questions : Faut-il éclairer les liaisons douces ? Avec quelle intensité et à quel moment ? Doit-on rendre visible ou non la passerelle de nuit, la mettre en scène ?

Le système lumineux a évolué au cours des années, on est passé de la lumière purement sécuritaire à une mise en scène lumineuse mettant en valeur les objets ou les ouvrages. Et là on découvre que la lumière a un impact, qu'elle peut être nuisible, qu'elle peut gêner la biodiversité, elle devient plus délicate et doit être un peu plus précieuse. On essaie de la positionner au bon endroit, au bon moment avec la bonne intensité. On retrouve des dimensions environnementales.

Le noir caractérise le site actuellement, mises à part quelques lumières fonctionnelles des activités. On va essayer de le conserver et lui donner une certaine valeur pour qu'il continue à préserver la biodiversité nocturne de ce territoire.

Valorise-t-on l'ensemble des espaces, les éclaire-t-on, à quel moment ? Et au-delà, comment cette lumière fonctionnelle permettant aux amodiataires de travailler tôt le matin ou en début de soirée peut-elle valoriser le site, l'outil industriel et donc le port ?

On sera confronté au respect des normes et des réglementations en matière d'éclairage d'espaces publics. On essaiera de mettre en place cette temporalité sur l'utilisation de l'éclairage par les amodiataires et Ports de Paris.»

→ **Jérôme MEYER, Chef de l'unité territoriale d'itinéraire Boucles de la Seine, VNF :**

« L'unité territoriale d'itinéraire Boucles de la Seine gère l'ensemble du réseau de voies navigables de Paris à Rouen.

Le site d'Andrésey est l'un des sites les plus importants de l'unité territoriale des boucles de la Seine, en aval de Paris, de par son nombre d'agents et de maisons éclésières.

Les installations VNF comprennent un certain nombre d'activités : écluses, barrages, passes à poissons...

Activités de VNF à Andrésey

- Exploitation des écluses 24/24, 360 jours par an ;
- Atelier de maintenance ;
- Logements de service ;
- Aire de stockage et de manutention des batardeaux (dispositif de mise à sec pour entretien des barrages et écluses) ;
- Aire de stockage et de broyage du bois.

Quelques chiffres

- 25 agents présents sur site : 7 éclusiers, une dizaine d'agents de maintenance et 7 salariés personnel administratif et d'encadrement ;
- 10 logements de service.

Maintenance des écluses d'Andrésey

L'activité consiste à travailler sur une porte d'écluse en bord à voie d'eau, transportée sur camion spécial, manutentionnée avec une grue.

Aire de stockage et de manutention des batardeaux

Les batardeaux permettent lorsqu'on travaille sur une porte d'écluse de mettre à sec la chambre de porte. Les batardeaux stockés sur le site d'Andrésey servent à plusieurs écluses de l'Oise, de Pontoise, de l'Île-Adam et de la Seine, Méricourt.

Valorisation du bois

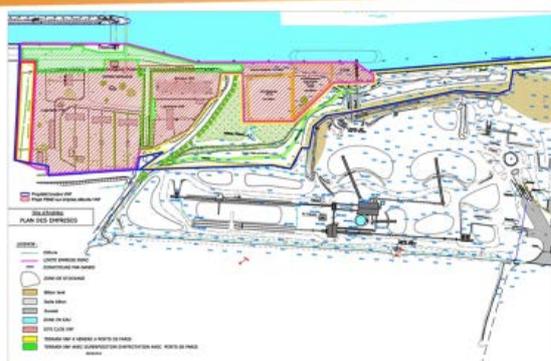
VNF en régie par petits bateaux ou par un prestataire mandaté assure un entretien de sécurité sur les berges de la Seine par rapport aux arbres. Il y en a eu un récemment à la Frette-sur-Seine, près de Conflans-Sainte-Honorine.

Des bateaux sillonnent la Seine, coupent les arbres qui menacent de s'écrouler ou la tenue de la berge. Ces arbres sont acheminés sur ce site, un stockage bord à quai est nécessaire pour le déchargement du bois.

VNF a une mission de valorisation du bois. Des entreprises récupèrent ce bois pour le valoriser essentiellement en énergie renouvelable (biomasse pour le chauffage).

Plan de l'emprise VNF

5 – Exploitation de la voie navigable et ses incidences sur le site d'Andrézy



Ce plan permet de visualiser les différentes zones (en rouge sur la carte) : les logements de service, les ateliers, l'aire de stockage des batardeaux avec la zone de manutention, l'aire de broyage et de stockage pour la valorisation du bois.

Dans le cadre du projet, VNF souhaite par mesure de sécurité que certaines zones soient clôturées (ateliers, zones de stockage).»

>> Synthèse des tables de travail

On dénombre 28 participants en tout, répartis en 4 tables.

→ Table N°1: activités et sécurité (4 participants)

- **Animateur** : Clément Cunin – État d'Esprit Stratis
- **Rapporteur** : Michel De Ruyck

	Nom	Prénom	Fonction	Structure
1	Prod'Homme	Sylvie		
2	Tanguy	Jacques	Conseiller municipal	VILLE D'ACHERES
3	Perronet	Jérôme	Directeur général des services	VILLE D'ACHERES
4	De Ruyck	Michel	Conseiller municipal	VILLE D'ANDRÉSY

> Les contributions à la thématique

- **L'intégration du projet dans le territoire** (expression de Madame Prod'Homme)
 - « On parle d'intégration du projet dans le territoire, ça ressemble plutôt au parachutage d'un projet à la place de l'existant »
 - « On fait table rase de ce qui existe sur place : bateaux logements, les gens qui habitent sur place, les entreprises »
 - « On ne peut pas déplacer tous les bateaux logements »
-
- **La mixité des déplacements sur le site**
 - « La mixité d'usage sur la globalité des voies est compliquée. On ne peut pas avoir tous les modes de déplacement - camions, cars, piétons, voitures, vélos - sur les mêmes axes. »
 - « La spécialisation de certains axes routiers pour les camions est nécessaire »
 - **La mixité des activités**
 - « Des parcs urbains pour faire écran concernant les bandes transporteuses »
 - « Nous voyons les activités mixtes suivantes dans le port :
 - De la maintenance fluviale
 - Un centre de formation BTP
 - Un restaurant d'entreprise

- *Un bureau du port (accueil et présentation du port)*
- *Une station-service pour les bateaux (entretien, approvisionnement en carburant) »*

- **Les liens entre le port, Andrésey et Conflans**
 - « *Il est nécessaire de prendre en compte le lien avec Andrésey (passerelle vers l'île Nancy)»*
 - « *Les plans n'indiquent pas la continuité de la promenade vers Conflans »*
 - « *Il faudrait un parking à l'entrée de la promenade des berges côté Conflans »*
 - « *Il n'existe pas suffisamment de liens avec Conflans »*
 - « *Il faut souligner l'importance de la continuité de la promenade avec Conflans »*

- **La sécurité**
 - « *Il convient de trouver le bon équilibre entre le respect de l'environnement, les économies d'énergie et la nécessité de garantir la sécurité sur le site la nuit »*
 - « *Il faut une vidéosurveillance à des endroits stratégiques du port : entrées, darse, proximité des entreprises »*
 - « *Il faut se protéger de l'implantation des gens du voyage »*
 - « *La question des gens du voyage ? Cela concerne plus le projet de parc urbain voisin que le parc des hautes plaines » (selon Jérôme Perronet, DGS de la Ville d'Achères.)*

- **L'information des habitants à la concertation**
 - « *Il est demandé des éléments de benchmarking (études sur des ports existants) pour des comparaisons avec d'autres aménagements portuaires existants »*

> Les réponses aux scénarios

Préambule → un souhait fort de franchissement rive droite/ rive gauche

Les participants de manière générale se sont accordés sur les points suivants :

- **Le souhait d'une passerelle vers l'île Nancy ;**
- **Une demande quant à la continuité piétonne le long de la voie ferrée au-dessus de la Seine.** Elle n'est pas indiquée sur la carte. « *Si la passerelle actuelle, qui longe la voie ferrée ne peut pas être accessible, il serait souhaitable d'en créer une »*

L'esplanade de la darse

Hypothèses d'aménagement

L'esplanade de la darse

- Hypothèse alternative : (A) la route du barrage est reconfigurée en limite ouest du domaine VNF
- Les emprises de VNF désenclavées et mieux intégrées au port tout en préservant leurs fonctionnalités
- (B) Les équipements construits du centre de vie à l'interface entre la darse et le futur parc d'Achères
- (C) Des gradins végétalisés face à la darse et un parvis d'environ 2000 m²



Deux propositions énoncées :

- **Esplanade de la darse : Hypothèse alternative (une arrivée face à l'écluse, une arrivée vers la berge et une voie arrivant face à l'église) ;**
- **Passerelle le long de la voie ferrée (venant de la gare de Conflans Fin d'Oise vers le port).**

→ Marc REIMBOLD précise qu'il s'agit d'une passerelle de service SNCF Réseau, qui ne peut être utilisée en l'état pour le cheminement des piétons].

Les voies de desserte du port et des berges

Hypothèses d'aménagement

Les voies de desserte du port et les berges

Exemple de la route du barrage

> Un statut particulier en attente de la création de l'avenue de l'Ecluse (aménagement court terme et long terme)

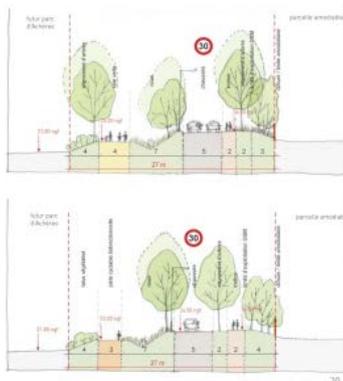
LONG TERME

•Hypothèse de base (2-1) :

> Elargissement des plantations
> Aménagement d'un trottoir le long des parcelles amodiables

•Hypothèse alternative (2-2) :

> Un alignement d'arbres supplémentaire pour améliorer le confort des piétons et renforcer le rideau végétal



Voies de desserte du port et des berges : hypothèse de base long terme (2-1) avec une séparation entre les piétons et les cyclistes :

- « On préfère une voie réservée pour les piétons et les cyclistes, séparée de la voie de bus. »
- « C'est plus sécurisant d'avoir une séparation nette entre la piste cyclable et le trottoir, plutôt que la voie verte »

> Des questions au maître d'œuvre et maître d'ouvrage

- Berges : « Est-il possible de mettre le stationnement côté Seine ? »
- « Des places de stationnement pour les cars - scolaires et passagers bateaux de croisière - sont elles prévues sur l'Esplanade ? »
- « Comment va s'effectuer le ravitaillement des bateaux en carburant ? Une station service est-elle prévue ? »
- « Que fait-on des petites entreprises actuellement situées en bord de Seine »
- « La place est-elle suffisante pour le stationnement des bateaux logements »
- « Il aurait été intéressant de montrer le port réalisé »

> Une conclusion en quelques mots

- **Volonté affirmée des élus d'Andrézy :**
 - Emplacement du bureau du port dans la maison de villégiature
 - Création d'une passerelle vers l'Île Nancy
- **Volonté affirmée des élus d'Achères:**
 - Création d'un pôle de formation BTP sur le site

→ Table N°2 : activités et sécurité (7 participants)

- **Animateur** : Luc Roussel – État d'Esprit Stratis
- **Rapporteur** : Elisabeth Dousset

	Nom	Prénom	Fonction	Structure
1	Dousset	Elisabeth	Coprésidente	CONSTRUISONS ENSEMBLE UN ANDRÉSY SOLIDAIRE
2	Hauchard	Thierry	Responsable Foncier Environnement	GSM
3	Hodara	Quentin	Chargé de mission concerta Seine-Nord Europe	VNF
4	Louis	Malika	Conseillère Municipale	VILLE D'ACHERES
5	Morhange	Françoise	Administrateur	ATELIERS DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA DEMOCRATIE
6	Drouilly	Odile	Directrice	CAUE 95
7	Mazagol	Alain	Adjoint au Maire	VILLE D'ANDRÉSY

> Tour de table (présentation, attentes par rapport au projet et à la concertation)

- **Odile Drouilly** – CAUE du Val d'Oise : accompagne Ports de Paris quant à la concertation PSMO sur les sujets en connexion avec le port.
- **Elisabeth Dousset** – association « Construisons Ensemble un Andrésy Solidaire » : elle a participé activement à la concertation. Elle remercie le CAUE pour ses travaux, elle estime que cela a permis aux gens de se rencontrer. « *C'est intéressant pour les habitants de s'impliquer car ils ont des craintes. Ils ont pu apprendre des choses sur le projet. Elle trouve que tout a été plutôt riche jusque-là, mais attend de voir ce qui va être retenu.* »

Elisabeth Dousset n'a pas de crainte sur le thème de la sécurité et ne voit pas de quoi on peut parler sur la sécurité. Elle fait confiance à PSMO sur ce point.

- **Quentin Hodara** – ancien directeur de cabinet du maire de Conflans-Sainte-Honorine Philippe Esnol, travaille désormais à VNF sur la concertation du Canal Seine Nord Europe et vient voir concrètement « *comment cela se déroule pour PSMO* ».
- **Françoise Morange** – est membre d'une association des Yvelines « ateliers de l'environnement et de la démocratie » : ce projet l'intéresse particulièrement car elle a travaillé sur des projets de ports. PSMO est un atout pour le territoire sur le plan économique, et pour l'environnement. Se demande néanmoins « *comment intégrer ce port et en faire un outil économique pour tous les habitants* ».
- **Malika Louis** – Conseillère municipale d'Achères : « Curieuse » sur le projet, elle se demande comment rajouter quelque chose dans l'existant sans dénaturer tout le reste (!). Et comment créer la liaison entre Achères et le port. « *On s'interroge, mais si c'est faisable c'est une vraie chance* ». Elle constate une « *harmonie du port sur le plan économique et environnemental.* »
- **Thierry Hauchard** - GSM : « *Ce qui est apporté par la concertation peut se heurter aux contraintes de GSM, qui a des obligations de rendu au terme de son exploitation. Vu les évolutions présentées ce soir, il va falloir - selon lui - corriger des choses à court ou moyen terme, mais il y a des points positifs* »
- **Alain Mazagol** – maire adjoint Andrézy chargé des travaux et des espaces verts, Vice-Président de SMSO. Il représente le maire d'Andrézy. Il vient participer et comprendre pourquoi « *certain points proposés le 12 mars ont été pris en compte et d'autres non* ».
- « *Est-ce que les engagements pris par Ports de Paris seront validés par les payeurs ? Quel sera l'avenir de l'emprise VNF sur un avenir à 20 ans avec des bâtiments vétustes* ». Il souhaite une continuité de passage le long de la Seine alors que, présentement, « *on contourne VNF dans les documents qui ont été remis* ».

> Les contributions à la thématique

Préambule

Il a été difficile pour les participants de se prononcer sur la sécurité. A leurs yeux, les questions de sécurité impactent deux domaines :

- L'accès aux installations : si elles sont de type industriel, leur accès doit être interdit. Si les installations sont de type tertiaire, il convient de réfléchir à un système de clôture moins marqué ;
- La circulation.

Les participants de manière générale se sont accordés sur les points suivants :

- L'implication à la concertation et l'association de VNF dans le projet de port ;
- La volonté de ramener le centre de vie vers la Seine et d'inclure VNF dans le centre de vie ;
- L'ouverture du quai VNF, voire le déménagement du stock de bois à inclure dans le port ;
- Le souhait d'une passerelle Rive Droite-Rive Gauche sur le barrage d'Andrésy ;
- Un stationnement pour les vélos dans le port ;
- La satisfaction de voir dans le projet une zone humide sur le Parc des Hautes Plaines ;
- Le refus d'un système d'ascenseur pour la passerelle au-dessus de la darse ;
- Le souhait d'un gardiennage et la fermeture nocturne à la circulation des voitures ;
- Le souhait d'un statut à définir pour le faisceau ferroviaire partagé.

Ils ont abordé également en détails les questions suivantes :

• **La circulation en général**

« Avant il n'existait pas de problématique de circulation car on n'allait pas se promener dans les zones industrielles. Maintenant, elles sont plus accessibles. Par exemple les centrales à béton le long de la Seine à Paris. Le port de Limay était traité naguère comme une zone d'activité fermée, avant d'être ouverte. Le rapport à la ville a changé ».

• **L'emprise VNF**

« Est-ce que les personnels de VNF trouvent plaisir à rester vivre là ? »

« Pourquoi il n'y a pas de servitude pour les marcheurs à pied ? Il faut trouver une solution avec VNF »

« VNF doit mieux aménager son aire de stockage bois, qui bloque l'accès aux berges ».

« Il faut mettre en équilibre les responsabilités civile et pénale des exploitants et la volonté de continuité de passage »

→ **Un passage au milieu de VNF est proposé. Rapprocher les maisons de VNF de celles existantes et rapprocher les bureaux du port semble une idée partagée par la table.**

→ Réponse de Jérôme Meyer, représentant de VNF :

- **« Quelles perspectives à 20 ans ? »** *« Les bâtiments VNF sont certes âgés. Le site sera pérennisé. Les maisons sont entretenues pour perdurer : il n'est donc pas question de destruction/ reconstruction. Aux changements d'occupants, un entretien intérieur et extérieur est assuré ».*
- **Déplacer VNF près de la darse ?** Jérôme Meyer estime que ça aurait un impact sur la rentabilité du port immobilisant sur le port un espace qui pourrait être utilement amodié. *« VNF a par ailleurs besoin d'aires de chantier pour l'entretien des écluses et des portes ».*

• **Les activités sur le port**

« Pour un port avec des activités les plus diversifiées possible avec d'autres filières de construction, notamment autour du bois :

- La fabrication d'ouvrages béton : voussoirs, éléments de construction
- Une grande filière éco-construction (réflexion globale à mener avec Carrières-sous-Poissy) ;
- Un laboratoire BTP :
- Un centre de formation autour des métiers du BTP ;
- La fabrication des liants pour stabiliser des polluants ;
- Des activités avec les isolants thermiques : l'arbre à éléphant (*Miscanthus*)
- Des activités de recherche. »

« Des activités plus diversifiées cela permet d'avoir des reconversions/diversifications plus aisées. »

« Pour un port vitrine en matière de recherche et de développement durable »

« Le port pourrait proposer des activités en lien avec le traitement des terres polluées sur un site concerné (recherche, traitement...) »

« Développer des activités sur la gestion des matériaux en vrac et pourquoi pas des stations de conditionnements type bigbag. Il serait intéressant de reconditionner le vrac sur le site en type bigbag pour ensuite desservir l'Île de France avec des volumes plus réduits »

« L'économie circulaire pourquoi pas, mais il y a des risques : le recyclage béton peut être intéressant, mais il peut générer des nuisances en terme de bruits. Il faut le savoir avant d'implanter une telle filière ».

« N'oublions pas les activités liées à la batellerie à implanter sur le port (maintenance, fournitures pour les bateaux, une capitainerie) »

« Nous voyons ainsi l'aménagement économique du port :

- Pas d'entreprises qui n'ont pas de liens avec la Seine ;
- Au niveau du quai de chargement disposer les activités industrielles et logistiques ;
- Entre le Parc des Hautes Plaines et Achères plutôt mettre des activités tertiaires.»

« Construire une chaudière bois sur le site »

> Réponses aux scénarios

L'aménagement du parc des Hautes Plaines

- La solution émanant de Ports de Paris de créer des élévations au droit du Parc dans une zone non inondable est jugée très positive :
 - 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.

→ Préférence 1 a priori préférable : pente douce vers un belvédère.

- En revanche : la zone « humide » n'apparaît pas des plus judicieuses, selon GSM. L'espace est relativement étroit pour créer une dépression avec un raccordement topographique serré entre le pourtour (26m NGF) et le fond au contact de la nappe (20/21 m NGF) qui « donnera un aspect de fosse de gestion des eaux pluviales d'autoroute pas très heureux au plan esthétique ni pour la biodiversité (pentes raides) ni facile à entretenir. »

Proposition alternative à étudier, par GSM : utiliser hors périmètre PSMO la zone du parc urbain de la ville pour créer une zone humide intégrée au parc : plus facile à aménager, car la topographie finale à rendre par GSM est de 22,50 m NGF. Cette zone recueille les décantations GSM et pourrait avec l'accord de la mairie bénéficier d'une modification de la topographie finale pour la création d'une zone humide.



- Relief général : le belvédère donne un point de vue assez ample et est apprécié.

L'esplanade de la darse

- **Parmi les 2 solutions proposées :**
 - La préférence est donnée à l'aménagement avec l'aménagement de la route du barrage à l'ouest de l'emprise VNF (meilleure gestion des trafics) page 36 du document « matière à discussion »;
 - ...avec l'intégration dans cette solution de la voie proposée (page 38 – document « matière à discussion ») qui relie la route du barrage au quai de l'île Peygrand au sud-ouest du centre de Vie à sa limite, avec la zone dite du « futur parc d'Achères ».
- **Remarque de Mme Douset :** « *L'Emplacement de la Maison du projet du côté Seine serait intéressant, diversifiant ainsi les emplacements de lieux de vie et d'activité. Il faut optimiser la fréquentation et l'attrait de ce lieu.* »

Les abords de l'ancienne maison de villégiature

Remarque de Mme Douset : « *les industriels qui seront présents à l'entrée de darse devront faire des efforts architecturaux dans cette « vitrine fluviale du Port.* »

La composition lumière

- La table a exprimé le souhait d'une «*lumière douce* » et avec un objet prioritaire « *le barrage* ».

> Des questions au maître d'œuvre et maître d'ouvrage

- « *Est-il possible de visiter GSM en pleine activité ?* »
- « *Qui gère les bateaux-logements, quid du relogement des autres et l'aménagement des terrains en face ?* »
- « *Quid du gisement à l'Est de la RN184?* »
- « *Comment va se faire l'arbitrage sur les propositions faites en concertation? Par qui ?* »

> Une conclusion en quelques mots

La table s'accorde sur les points suivants :

- Satisfaction de la présence et de l'implication réelle de VNF sur un projet pour les 40 ans à venir ;
- Répartition des circulations proposées et rapprochement de l'habitat des activités intéressants ;
- Ouverture remarquable de l'entreprise déjà présente sur le site au BTP vertueux (GSM).

→ Table N°3 : activités et sécurité (7 participants)

- **Animateur** : Juliette Rohde – État d'Esprit Stratis
- **Rapporteur** : Alain Declerck

	Nom	Prénom	Fonction	Structure
1	Giblet	Danielle	Retraitée	
2	Guillemin	Michel	Retraité	
3	Moutenot	Laurent	Adjoint au Maire	VILLE DE CONFLANS SAINTE HONORINE
4	Declerck	Alain		
5	Le Bihan	Florence	Conseillère Municipale	VILLE D'ANDRÉSY
6	Anne	Jean-Claude	Conseiller Municipal délégué	VILLE D'ANDRÉSY
7	Rojat-Lefebvre	Elisabeth	Directrice	CAUE DES YVELINES

Préambule : des interrogations liminaires collectives structurantes

En préliminaire, les participants de la table n°3 ont souhaité avoir un éclairage sur leurs questions par Marc Reibold, directeur du projet PSMO. Les questions ont principalement porté sur le phasage du projet, le fret, l'emplacement des activités et la pollution des sols.

MM. Moutenot et Declerck ont estimé qu'il était important que la maîtrise d'ouvrage puisse fournir un plan détaillé du phasage de la première phase (2020-25) pour que la population sache à quoi s'attendre exactement dans les années à venir. Ils ont noté que le parc des Hautes Plaines et les aménagements en lien avec le loisir ne seraient effectivement réalisés qu'en 2040.

D'autres demandes et interrogations ont marqué le début de la discussion : « *Il faut protéger les vues d'Andrézy et de Conflans pendant les travaux* » et « *le budget est-il calibré pour réaliser la passerelle au-dessus de la darse à ce jour ?* »

> Questions / réponses entre la table et Ports de Paris

- **Laurent Moutenot** s'est inquiété de savoir « *en quoi le mode ferré était important dans une infrastructure à vocation fluviale* ». Il a mis en garde contre les vibrations et les nuisances sonores induites par le fret (différent des trains voyageurs).
- **Elisabeth Rojat Lefebvre** a demandé s'il s'agissait bien « *d'un cul de sac ferroviaire* ».
→ **Marc Reibold, directeur du projet PSMO** a précisé que la trimodalité était indispensable pour le port, que pour être compétitif, il fallait pouvoir traiter tout type de matériaux en provenance de régions non accessibles par la voie d'eau. Effectivement, les trains rentrent et sortent du port par le même embranchement.
- **Jean-Claude Anne** a demandé ce que « *devenait GSM une fois que le port avait fini d'être creusé/remblayé/aménagé* » (selon les tranches de 5 ans expliquées par Marc Reibold).
→ **Marc Reibold** a confirmé que GSM pourrait rester pour exploiter et transformer des matériaux venant d'ailleurs. Les activités sur la face nord de la darse nécessiteront dans ce cas la venue d'environ deux bateaux par semaine et un tous les 15 jours au sud avec des activités de grossiste BTP (type Point P) et qui profiteront du quai à usage partagé. Le reste des activités seront tertiaires.
- **Florence Le Bihan** a demandé, au sujet de la bande transporteuse, « *s'il y aurait des nuisances sonores ou des poussières associées ?* »
→ **Marc Reibold** a répondu que les bandes transporteuses pourraient être capotées. Il a également précisé qu'avant chaque implantation d'activité, la réglementation des installations classées impose une enquête publique avec étude d'impact. Ces éléments d'appréciations des installations seront étudiés en concertation à la rentrée *via* le projet de cahier de prescriptions architecturales, paysagères et environnementales.
- **Danielle Giblet** et les autres participants ont demandé des précisions sur les terres impactées, sur la qualification de terres « inertes » et sur les modalités de test appliquées notamment aux terres polluées enfouies sous le parc des Hautes plaines.
- **Michel Guillemain**, ancien géologue a précisé que la pollution ne se trouvait pas seulement autour des drains mais qu'il y avait aussi eu des canaux secondaires et que la pollution avait été répartie assez uniformément. Il s'est fait confirmer qu'il pourrait accéder librement à un document à ce sujet à la DRIEE.
→ **Marc Reibold a expliqué, in fine, que :**
 - > GSM avait dans le cadre de l'arrêté préfectoral l'obligation de dépolluer si nécessaire les terres pour assurer leur caractère inerte ;
 - > Ports de Paris réalisera pour s'en assurer des tests aléatoires avant achat des terrains ;
 - > L'État avait interdit que les terres polluées ne sortent du site et demande à ce qu'elles ne soient pas au contact des nappes phréatiques ;
 - > Dans le projet initial, le parc des Hautes Plaines était conçu comme une réserve de biodiversité inaccessible au public compte tenu de tous les autres espaces verts prévus au alentours mais que la concertation avait révélé que le public souhaitait pouvoir y accéder.

Les participants ont également évoqué à plusieurs reprises « la verrue VNF » sans sembler prendre en compte que VNF envisageait de rénover ses installations.

→ **Marc Reimbold** a rappelé l'importance pour VNF, pour des raisons fonctionnelles et opérationnelles, d'avoir une base de travail à proximité du barrage d'Andrésy dont ils ont la charge.

> Les contributions à la thématique

Expression collective

Dans un premier temps, les participants ont constaté que le port resterait avant tout une infrastructure industrielle jusqu'en 2025 et que le paysage serait principalement caractérisé par des monticules de sable, des palissades de chantier... Une participante pensait qu'il y aurait aussi des conteneurs, les autres participants l'ont détrompée.

Les participants se sont accordés sur les points suivants :

- Ne pas oublier la vocation 1ère du port qui est industrielle ;
- Pour une bonne articulation des volets industriels et loisirs il convient de développer simultanément les deux pour une meilleure attractivité ;
- Un centre d'information sur le port / maison du projet (à installer dans la ferme du barrage) ;
- Un musée de la Confluence (à installer sur l'esplanade) ;
- La création rapide de cheminements piétons (y compris passerelle sur la darse) ;
- Une vraie visibilité permanente sur le phasage des travaux, à travers la maison du projet : où on va ? A quelle échéance ? ;
- La création de liens attractifs avec l'existant : Andrésy et Conflans via la passerelle ;
- Le développement d'un tourisme industriel et historique.

Attention à ne pas engendrer de déception en imaginant des équipements dont le financement n'est pas sécurisé.

Expressions individuelles

- **Michel Guillemain** : « Attention à l'inondabilité du site. Les terres choisies pour le remblayage du port seront sans doute moins poreuses que les terres actuelles, ce qui risque d'accentuer les inondations en cas de crue car l'eau ne pourra plus s'infiltrer dans les sols en profondeur... Il faut donc absolument se pencher sur la perméabilité des futurs sols. »
- **Alain Declerck** : « Attention à respecter la vocation première du site : un port industriel, avec création d'activités et d'emplois. Les activités envisagés sont « propres » par rapport à ce qui a pu exister auparavant notamment à Conflans, il n'y a pas à s'inquiéter de les développer et donc à solliciter la curiosité du public autour de ces activités industrielles en mettant en place un tourisme industriel ».
- **Laurent Moutenot** : « Attention à concevoir cette mixité des usages en cohérence avec le phasage du projet. Il faut prévoir les accès au plus vite pour que la population puisse s'approprier cet espace, en suivre l'évolution... il faut faire de la pédagogie. La réussite du projet tient à la réussite des toutes premières étapes. La ferme est un bon emplacement pour la future maison du projet. Attention également à ne pas communiquer sur des actions dont le financement n'est pas sécurisé pour ne pas créer d'effet déceptif. »

- **Jean-Claude Anne** : « *il faut repenser l'emprise gauche de VNF à horizon 2040. D'accord pour ouvrir un axe de passage à gauche.* »
- **Florence Le Bihan** : « *Compte tenu du phasage, de la vocation industrielle du port, et de la volonté de l'ouvrir au grand public, il faut absolument relier PSMO à ce qui existe de plus attractif : le futur parc d'Achères, l'île Nancy via la passerelle... Les deux passerelles du projet doivent être pensées en cohérence architecturale* »
- **Danielle Giblet** : « *il faut préserver la vie des Achérois, en particulier ceux qui vivent de l'autre côté du CD30 et faire attention à la zone de nuit. Il faut la sécuriser pour que des personnes ne viennent pas faire du désordre* ».

Sur la question de la sécurité les autres participants sont tombés d'accord pour clôturer les différentes activités tout en les rendant visibles par un éclairage adapté. Alain Declerck a donné l'exemple du Parc de la Villette pour montrer que les abords d'un plan d'eau peuvent être animés et attractifs.

Le reste de l'atelier a servi à recaler ces différentes remarques autour de la problématique principale de l'atelier : la cohabitation des différentes activités en toute sécurité. Les participants ont donc travaillé à réarticuler leurs arguments sur la grille de restitution pour répondre au sujet.

> Les réponses aux scénarios

La table n'a pas évoqué les plans de coupe de la route du barrage. Cette table s'est concentrée sur la vocation initiale du port : un port BTP.

Sur les scénarios d'aménagement à proprement parler, les participants ont surtout évoqué la création de l'axe à gauche de l'emprise VNF qui leur semble une bonne idée. Ils n'avaient pas de préférence sur l'emplacement du centre de vie / esplanade de la darse.

De manière collective, il a été souligné :

- Une cohabitation des usages avec comme seule condition : la sécurité ;
- Des activités industrielles visibles et éclairées mais non accessibles via une clôture ;
- Une mise en garde : attention à la nature des matériaux de remblayage (porosité/perméabilité) susceptible d'accentuer les phénomènes de crue.
- Un accent a été mis sur l'information de la population et l'adhésion des riverains au projet. Pour ce faire, il faut expliquer le projet et apporter des réponses aux questions et inquiétudes soulevées

En termes d'attractivité du port, il a été souligné :

- Un aménagement du port réalisé simultanément et progressivement (activités économiques et de loisirs) ;
- Une amélioration de l'accès au port : la route du barrage et la route qui va longer le port, y compris la passerelle de la darse pour prolonger la circulation douce le long de la berge doivent être réalisées en priorité ;
- La rénovation de la Ferme de la route du barrage à l'architecture remarquable en une Maison du port, point d'information du public sur l'évolution du projet ;
- L'organisation d'un tourisme industriel en respectant les normes de sécurité pendant les travaux pour que le public puisse venir constater l'évolution du projet (2025-2040) ;
- La question des éclairages a été évoquée : « *plutôt attractifs et agréables pour le grand public* ».

> Des questions au maître d'œuvre et maître d'ouvrage

Les participants s'accordent sur les questions suivantes :

- « *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 ?* »
- « *Ports de Paris peut-il présenter des modèles en exploitation de ports ouverts dans le monde ?* »
- « *Quelle réorganisation de l'emprise gauche de VNF est envisageable à l'horizon 2040 ?* »
- « *Le projet est-il financé dans sa totalité ?* »
- « *Quel est le phasage du projet et quelle en sera la communication dans le futur ?* »

> Une conclusion en quelques mots

La table est favorable à la création du port, à sa rentabilité économique et sociale, au développement d'espaces verts et boisés, à des accès faciles et sécurisés. La réussite de ce projet d'envergure à long terme sera conditionnée au bon déroulement des premières phases.

L'esplanade est le premier lieu à aménager pour amorcer l'attractivité du port. L'éclairage devra mettre en valeur un site industriel en lui donnant un aspect artistique (à l'image du Bassin de la Villette à Paris)

→ Table N°4 : intermodalité et sécurité (10 participants)

- **Animateur** : Lucie Lafond – État d'Esprit Stratis
- **Rapporteur** : Marc-Noël Vandamme

	Nom	Prénom	Fonction	Structure
1	Bovis	Pierre-Henri	Adjoint au Maire	VILLE D'ACHERES
2	Desmarest	Guillaume	Directeur GSM Région Grand Bassin Parisien	GSM
3	Favier	Lionel	Membre associatif	AUT ILE DE FRANCE
4	Giblet	Bernard	Retraité	
5	Guervil	Leslie	Chargée de mission transports	CONSEIL DEPARTEMENTAL DU VAL D'OISE
6	Lebard	Martine	Présidente	CONFLANS CADRE DE VIE ET ENVIRONNEMENT
7	Parisot	Jean-Claude		FNE ISDF / CADEB
8	Vandamme	Marc-Noël	Secrétaire	CEAS
9	Martin	Georges		RÉSEAU VÉLO 78
10	Henriet	Valérie	Adjointe au Maire	VILLE D'ANDRÉSY

> Les contributions à la thématique

- **Intermodalité**
 - **Préciser le cheminement des bandes transporteuses et leur insertion sur le site** : 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 ?
 - **Prévoir des parkings vélos**, notamment des couverts et des parkings ouverts pour accéder aux différents espaces du port.

• **Sécurité**

- « Certaines voies routières pourraient être fermées la nuit, les voies piétonnes et cyclistes restées accessibles. »
- « Il faut limiter la vitesse de circulation sur le site pour les véhicules motorisés. »
- « Pendant les travaux, la circulation automobile devrait être interdite sur les routes du port, hormis pour les personnes habilitées. Un gardiennage doit être prévu. »

• **Autres remarques**

- **La zone VNF devrait être déplacée :** « Il faudrait pouvoir assurer la continuité des itinéraires le long des berges. Il faut étudier la possibilité de « rationaliser le stockage » des batardeaux pour assurer le passage sur leur site : stockage derrière un mur, ainsi séparés des cheminements de long des berges par exemple. »
- « Si des déboisements sont entrepris, des reboisements doivent être faits dans les mêmes quantités. »
- « Il faudra bien signaler les différents espaces du port : parc, berges, passerelles... »

> **Les réponses aux scénarios**

L'esplanade et la darse

Hypothèses d'aménagement

L'esplanade de la darse

► **Hypothèse de base : (A) la route du barrage est conservée dans sa configuration actuelle**

- (B) Un espace dégagé en prolongement de la darse, pour accueillir des activités événementielles
- (C) Des gradins face à la darse et un parvis d'environ 2300 m²



Hypothèses d'aménagement

L'esplanade de la darse

► **Hypothèse alternative : (A) la route du barrage est reconfigurée en limite ouest du domaine VNF**

- Les emprises de VNF désenclavées et mieux intégrées au port tout en préservant leurs fonctionnalités
- (B) Les équipements construits du centre de vie à l'interface entre la darse et le futur parc d'Achères
- (C) Des gradins végétalisés face à la darse et un parvis d'environ 2000 m²



- **La solution de la Route du Barrage qui inclut l'enclave VNF dans le port a recueilli l'assentiment de la table.** Elle facilite le transport des Andrésiens et la circulation notamment des camions de GSM. De plus, elle inclut VNF dans le port. Il est proposé qu'un mixte des deux versions du plan de la Route du Barrage proposées soit fait.
« Pour le tracé de la route, il faudrait combiner les deux hypothèses d'aménagement pour conserver la configuration actuelle et reconfigurer la route en limite du domaine Ouest de VNF (intègre mieux VNF et Andrésy dans le port). »

Il est préférable d'ouvrir le quai, l'ensemble des utilisateurs de la Seine doivent se servir du port. Il est suggéré que le bois soit stocké à l'intérieur du port.

Pour ce qui concerne la présence des modes actifs sur la route du barrage : *« Les cycles et piétons ne doivent pas être mélangés, c'est dangereux et cela engendre des crispations. Les cheminements doivent être séparés, autant que possible : si par exemple les itinéraires cycles et piétons sont côte à côte, on peut les séparer par des haies et un aménagement végétal. Les piétons ne doivent pas être au bord de la voie routière. »*

- **Pour ce qui concerne le centre de vie du port :** *« il ne doit pas être trop excentré pour que l'accès soit facile pour les achérois - suite à échange sur le déplacement du centre de vie du port sur les berges, suite à un éventuel déplacement de la zone VNF. »*
- **Pour ce qui concerne le franchissement rive droite/ rive gauche :** Il est important de réaliser la passerelle rive droite/rive gauche sur le barrage VNF, *« condition sine qua non de l'ouverture du port ».*

Les voies de desserte du port et les berges

Hypothèses d'aménagement

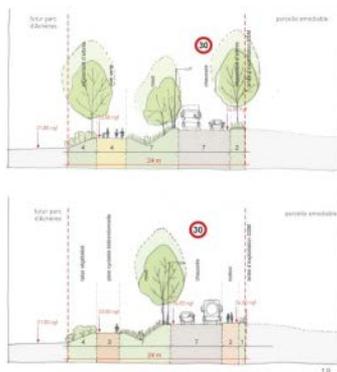
Les voies de desserte du port et les berges

Exemple de la route du barrage

- > Un statut particulier en attente de la création de l'avenue de l'Ecluse (aménagement court terme et long terme)

COURT TERME

- Hypothèse de base (2-1) :
- > Une voie verte en interface avec le futur Parc d'Achères
- Hypothèse alternative (2-2) :
- > Une piste cyclable, le long du futur parc d'Achères
- > Les piétons le long de la voie



Hypothèses d'aménagement

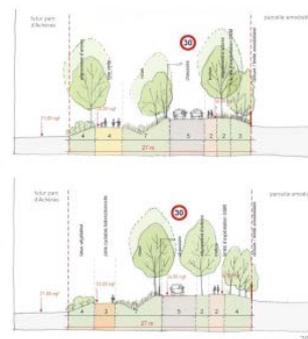
Les voies de desserte du port et les berges

Exemple de la route du barrage

- > Un statut particulier en attente de la création de l'avenue de l'Ecluse (aménagement court terme et long terme)

LONG TERME

- Hypothèse de base (2-1) :
- > Elargissement des plantations
- > Aménagement d'un trottoir le long des parcelles amodiables
- Hypothèse alternative (2-2) :
- > Un alignement d'arbres supplémentaire pour améliorer le confort des piétons et renforcer le rideau végétal



L'hypothèse 1 à court terme de chaussée partagée n'est pas été retenue, l'hypothèse 2 ne convenant pas non plus à cause de la circulation piétonne le long d'une route où circulent des camions.

Le schéma final adopté est l'hypothèse 2 à long terme. Il faut gagner quelques mètres dans ce circuit pour mettre une petite bordure.

Hypothèses d'aménagement

Les voies de desserte du port et les berges

Exemple de la promenade des berges au droit des bateaux logements

- Hypothèse alternative (3-2) : une zone de rencontre compatible avec un faible trafic et laissant une place généreuse à la végétation



22

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.

Les abords des bateaux logements ne doivent pas devenir des jardins privatifs de leurs habitants). « Les berges doivent rester à tout le monde. **Il faut privilégier l'hypothèse avec un faible trafic** ».

De plus concernant l'accès aux berges : « *il faut les interdire aux voitures, sauf aux riverains / pompiers et urgences* »

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, pour assurer l'accès au futur parc d'Achères et au parc des Hautes Plaines. A noter que sur les pistes cyclables à proximité des routes sur lesquelles passeront des camions doivent être sécurisées.* »

Le parc des Hautes Plaines

« *L'option avec le belvédère est à privilégier. Cela permet de stocker les terres polluées sur moins d'espace et le belvédère donne une raison de venir au Parc des Hautes Plaines.* »

Les bandes transporteuses

Enfin, « L'option retenue pour la bande transporteuse est qu'elle longe le Parc des Hautes Plaines, qu'elle traverse la darse pour desservir GSM et qu'elle soit couverte.»

Les abords de l'ancienne maison de villégiature

Hypothèses d'aménagement

Les abords de l'ancienne maison de villégiature

Un jardin des berges accueillant l'escalade passagers et des équipements du centre de vie

- Des équipements du centre de vie liés aux activités de loisirs et de tourisme
- Un jardin pensé comme une surépaisseur de l'espace des berges
- La peupleraie existante en fin de vie : un boisement à renouveler pour maintenir la continuité boisée des berges
- Un bouclage avec la liaison douce du chemin de l'ancien barrage
- Une escale passagers accessible aux PMR



Hypothèses d'aménagement

Les abords de l'ancienne maison de villégiature

Une passerelle comme belvédère sur la confluence et élément architectural signal du port

- Une passerelle accessible aux PMR, vélos et piétons uniquement
- Un point haut environ 11 m au-dessus du niveau normal de la Seine



Entre la passerelle et l'écluse, il existe une voie à circulation douce (piétons et cyclistes) avec un accès pompiers. Ce passage doit avoisiner 4 à 5 m.

La conception de la passerelle fera l'objet d'un concours d'architecte : « On est opposé aux aménagements tels que des ascenseurs, qui sont souvent en panne et qui ne sont pas propres. »

Enfin, « Aux abords de l'ancienne maison de villégiature, on a bien noté l'implantation de parkings pour autocars. Il est important sur cette zone de reconstituer un aspect boisé. »

La composition lumière

- 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. »
- Plusieurs grands principes ont été émis :
 - « 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. »
- Passerelle qui traverse l'entrée de la darse : « il faut un jeu de lumières pour signaler l'entrée de la darse »

> Des questions au maître d'œuvre et maître d'ouvrage

- «Est-il possible de visiter GSM lorsque les bandes transporteuses sont en activités ? »
- «Comment se passe l'attribution des emplacements pour les bateaux logements ? »
- «La passerelle VNF : c'est une bonne idée. Toutefois qui va la financer ? »
- Des interrogations sur la mixité des flux sur l'esplanade : « Comment cela va-t-il se passer durant la période où les camions emprunteront la route du barrage ? Ne va-t-il pas être difficile d'assurer la mixité des flux en toute sécurité ? »
- Qui s'occupe de gérer les bateaux logements ? Qu'est-il prévu pour le relogement de ces habitants ?
- « Quid de la fermeture du port la nuit ? Un gardiennage est-il prévu pour assurer la sécurité des installations privées et publiques ? »

> Une conclusion en quelques mots

Les points forts dégagés par cette table sont ;

- L'emplacement du centre de vie et l'intégration de VNF dans ce centre de vie ;
- Le quai VNF et son accès afin de permettre la promenade sur les berges de l'écluse à la voie ferrée.

Inclure VNF dans le port et sur le quai est un point important à régler.

>> Conclusion

→ **Marc REIMBOLD** remercie les participants à cette réunion de consacrer du temps à ce projet et les représentants du maître d'œuvre venus avec des idées nouvelles. Il souligne :

« Les nouvelles propositions faites sur la déviation de la route du barrage semblent globalement structurantes. Le plan guide sera revu en conséquence.

Le rapprochement des installations du centre de vie de PSMO et celles de VNF semble bien perçu.

Même en ayant travaillé sur la même thématique, les tables ont vu différemment les questions posées.

Ces réflexions alimenteront la présentation du 9 juin 2016 qui abordera les effets du port à partir de propositions d'aménagement plus détaillées. Une synthèse globale de clôture sera faite après la séance du 9 juin 2016. »

→ **Michel GAILLARD (garant)** se félicite du déroulement de cette concertation : « Les travaux de cette soirée le démontrent une fois de plus par l'implication des participants, la qualité des documents apportés à la réflexion ». Il rappelle que « *La mission du garant de la concertation est de s'assurer de l'information et de l'intervention du public, elle est différente de celle d'un médiateur entre le public et le maître d'ouvrage ou d'un conciliateur.*

Merci à tous et félicitations pour votre implication dans ce projet.