

Compte-rendu

Concertation PSMO – 17 octobre 2016 – Achères
 HAROPA-Ports de Paris



Réunion / atelier N°4

Information AVP- impacts PSMO

Travail sur table sur le Cahier des Prescriptions Architecturales
 paysagères et environnementales (CPAPE)

→ **Objet du document** : synthèse de la réunion/ atelier N°4

→ Sommaire du document

- Cadre de la réunion : **page 2**
- Tableau élargement : **page 4**
- Information liminaire sur l'actualité du projet et l'Avant-Projet : **page 6**
- Échange N°1 : **page 13**
- Présentation des impacts du projet : **page 19**
- Échange N°2 : **page 24**
- Présentation de la concertation CPAPE : **page 32**
- Restitution orale du travail sur table : **page 35**
- Conclusion : **page 40**
- ANNEXE (restitutions écrites / table) : **page 41**

>> CADRE DE LA RÉUNION

→ Objet, lieu et date

- Présence sur inscription préalable
- Atelier N°4 : Avant-projet PSMO – Impacts – Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales (CPAPE) (Salle Boris Vian, Achères), 17 octobre 2016 – 18h00 /22h30

→ Descriptif de la réunion/ atelier

> Attendus génériques

Il s'agissait d'une réunion (première partie) doublée d'un atelier de travail :

- **1^{ère} partie** : cette réunion avait pour but de clore le 1^{er} semestre de concertation en montrant le travail réalisé traduit par l'Avant-Projet portuaire (AVP) et le travail sur les impacts. Il s'agissait aussi d'informer sur la méthode à l'œuvre sur les sujets connexes à PSMO.
- **2^{de} Partie** : l'atelier avait pour but de circonscrire les principales interrogations sur le Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales (CPAPE) : ces interrogations seront ensuite approfondies lors des ateliers N°5 et N°6.

> Attendus spécifiques à l'atelier de travail

Les thématiques de travail s'articulent autour de deux engagements pris par Port de Paris :

- Réaliser le projet d'une plateforme portuaire multimodale de la croissance verte dans le respect des enjeux environnementaux et énergétiques ;
- Créer un port-paysage avec de grandes qualités environnementales.

Chaque table a travaillé sur 2 thématiques avec une thématique commune (l'attractivité) :

- Table 1 : architecture puis attractivité
- Table 2 : architecture puis attractivité
- Table 3 : environnement puis attractivité
- Table 4 : paysage puis attractivité

> Déroulé de la soirée

- 18H00 → **Accueil + buffet**
- 18H30-19H00 → Actualité du projet, de la concertation (focus sur les décisions prises), des sujets connexes + **présentation de l'AVP**
- 19H00 - 19H30 → Questions/réponses > **AVP**
- 19H30-20H00 → **Impacts**
- 20H00 - 20H30 → Questions/réponses > **impacts**
- 20H30-20H50 → **Présentation sommaire CPAPE + observatoire qualité**
- 20H50 -21H00 → Questions/réponses de compréhension > **CPAPE**
- 21H00 - 21H40 → **Temps de travail sur table** / priorisations CPAPE
- 21H40-22H00 → **Restitution** + Conclusion

> Traitement des contributions du P4

- Les échanges sur l'AVP et sur les impacts ont fait l'objet de réponses en séance compilées dans le présent CR.
- Les contributions pour le CPAPE avaient pour l'objet d'orienter les pistes de réflexion pour le P5. Leur traitement se fera donc dans ce cadre-là.

>> TABLEAU D'ÉMARGEMENT

Civ.	Nom	Prénom	Fonction	Structure	Signature
M.	ARTRU	Jean-Baptiste	Responsable foncier	LAFARGE GRANULATS FRANCE	Présent
Mme	CHÂTEAU	Michèle		CEAS	Présent
Mme	CONTE	Karine	Conseiller municipal délégué	Ville de Poissy	Présent
M.	DE RUYCK	Michel	Conseiller municipal	Ville d'Andrésey	Présent
M.	DECKLERCK	Alain	Rédacteur	La Vie Batelière	Présent
M.	DESCARTES	Pierre	Association	CMA	Présent
M.	DESMAREST	Guillaume	Directeur de Région	GSM	Présent
Mme	DOUSSET	Elisabeth	Co présidente CEAS	Elisabeth Dousset	Présent
Mme	DROUILLY	Odile	Directrice	CAUE du Val-D'Oise	Présent
M.	DUPRAT	Bruno	Direction Commerciale	DEMATHIEU BARD	Présent
M.	FAIST	Denis	Adjoint au maire	Ville d'Andrésey	Présent
M.	FAVIER	Lionel	Membre associatif	AUT Ile-de-France	Présent
M.	GIBLET	Bernard	Retraité, habitant Achères		Présent
Mme	GIBLET	Danielle	Retraîtée, habitante Achères		Présent
Mme	GRAVAT	Véronique			Présent
Mme	GUILLEMIN	Claudine			Présent
M.	HONORE	Marc	Maire	Ville d'Achères	Présent
Mme	LAFORGUE	Anne			Présent
Mme	LEBARD	Martine	Présidente	Conflans Cadre de Vie & Environnement	Présent
M.	LEROY	Philippe	Vice-président	Réseau Vélo 78	Présent
Mme	LOUIS	Malika	Élue	Ville d'Achères	Présent
M	MALBRUNOT	Pascal	Administrateur	Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale	Présent
M.	MARTIN SAINT LEON	Georges	Vice-président Réseau Vélo 78	Réseau Vélo 78	Présent
M.	MAZAGOL	Alain	Adjoint au maire	Ville d'Andrésey	Présent
M.	MENON	Patrick	Vice-Président	Yvelines Environnement	Excusé
M.	MOUTENOT	Laurent	Adjoint au maire	Conflans-Ste-Honorine	Présent
Mme	NOEUEVGLISE	Madeleine	Architecte chef de projet	Madeleine Noeuevglise	Présent
M.	PARISOT	Jean-Claude		FNE IDF / Cadeb	Présent
M.	PERNOT	Olivier	Directeur de Cabinet	Ville d'Achères	Présent
M.	PERRONNET	Jérôme	DGS	Ville d'Achères	Présent
M.	PRES	Michel	Conseiller Municipal d'opposition à Andrésey	Andrésey Energies Renouvelées	Présent
M.	RENARD	Pierre Emile	Membre du CA	YVELINES ENVIRONNEMENT	Présent

M.	RIBAUT	Hugues	Maire	Ville d'Andrésy	Présent
M	RIOU	Jean-Claude		ADEVA	Présent
Mme	ROJAT-LEFEBRE	Elisabeth	Directrice	CAUE78	Présent
M.	ROULOT	Eric	Vice-Président Développement Durable	Communauté urbaine GPS&O	Présent
Mme	SORNAY	Elodie	1 ^{ère} adjointe au Maire et Conseillère départementale 78	Ville d'Achères	Présent
M.	TAUTOU	Philippe	Président	Communauté urbaine GPS&O	Présent
M.	TANGUY	Jacques	Conseiller municipal Achères	Ville d'Achères	Excusé
M.	VANDAMME	Marc Noel	Secrétaire	CEAS	Présent
M.	GAILLARD	Michel	Garant de la concertation	CNDP	Présent
M.	HENNICK	Éric	Directeur de l'Aménagement	HAROPA-Ports de Paris	Présent
M.	REIMBOLD	Marc	Directeur du Projet PSMO	HAROPA-Ports de Paris	Présent
Mme	BLATNIK	Pascale	Directrice Adjointe du projet PSMO	HAROPA-Ports de Paris	Présent
Mme	KLUBA	Bozena	Gestionnaire de projet PSMO	HAROPA-Ports de Paris	Présent
Mme	FOURTEAU	Véronique	Paysagiste MOE	Urbicus	Présent
M.	LE SAOUT	Marc	Expert environnement, MOE	Safege	Présent
M.	BEAUMARD	Pascal	Consultant concertation	Etat d'Esprit Stratis	Présent
M.	ROUSSEL	Luc	Consultant concertation	Etat d'Esprit Stratis	Présent
M.	MAZAJCZYK	Simon	Consultant concertation	Etat d'Esprit Stratis	Présent
Mlle	ROHDE	Juliette	Consultant concertation	Etat d'Esprit Stratis	Présent
Mlle	LAFOND	Lucie	Consultant concertation	Etat d'Esprit Stratis	Présent
M.	GUILLOU	Antoine	Consultant événementiel	Etat d'Esprit Stratis	Présent

>> INFORMATION LIMINAIRE

→ Accueil

Pascal BEAUMARD, Consultant concertation (Etat d'Esprit-Stratis)

Cet atelier N°4 est un peu particulier, à la fois réunion d'information et d'échanges, suivi d'un temps de travail sur le cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales.

> Les intervenants

Maitrise d'ouvrage :

Ports de Paris : Marc REIMBOLD, directeur du projet PSMO, Pascale BLATNIK, directrice adjointe PSMO

Maitrise d'œuvre :

Urbicus : Véronique FOURTEAU, paysagiste
Safege : Marc LE SAOUT, Expert environnement

Organisme indépendant :

Airparif : Anne KAUFFMANN

Sébastien HENNICK, directeur de l'Aménagement :

Nouvellement nommé à Ports de Paris, s'est présenté et s'est réjoui de cette première occasion de venir travailler en atelier, de suivre ces travaux et d'accompagner la concertation des projets.

> Le garant de la concertation : Michel GAILLARD

Cet atelier a été pensé comme une articulation entre tout le travail réalisé au cours du premier semestre 2016, aboutissant à l'Avant-Projet, et celui que l'on entamera au second semestre et qui va principalement porter sur le cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales.

Ports de Paris s'efforce de garder une mémoire de tout ce travail, de l'évolution du projet, par différents biais : une lettre d'information prochaine, un film en préparation, le site Internet et sa médiathèque (comptes rendus, tableaux de réponses, point d'étape mi-2016).

→ Actualité du projet et de son environnement

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

Je suis particulièrement heureux de saluer le Président de GPS&O et le Maire de Limay, Vice-Président, qui nous font l'honneur de leur présence ce soir et qui ne participaient pas habituellement à nos concertations aux côtés des maires dont la participation est régulière : le Maire d'Andrésy, les élus de Conflans et d'Achères.

> Actualité du projet

Nous avons souhaité nous accorder du temps supplémentaire à la finalisation de notre dossier d'enquête publique. À la fin de la concertation, il est apparu que quelques réflexions complémentaires devaient être menées, en particulier pour la recomposition urbaine entre l'esplanade de la darse et la Seine au niveau de l'île Peygrand à Andrésy.

Ces sujets nous ont conduits à prolonger notre réflexion pour l'Avant-Projet. Nous avons décidé de boucler le dossier d'enquête publique et le transmettre aux services de l'État avant fin 2016 et donc de reporter cet envoi au Préfet à mars 2017. Ce décalage de trois mois va se répercuter tout au long du projet, les premiers travaux que l'on envisageait fin 2018 commenceront plutôt début 2019, l'enquête publique prévue à l'automne 2017, se passera plutôt début 2018.

Ce délai supplémentaire nous permettra de bien stabiliser l'Avant-Projet auquel vous avez travaillé et pour lequel vous nous avez demandé des compléments d'études.

Au titre de l'intercommunalité, nous avons intégré la Communauté urbaine GPS&O au comité de suivi partenarial de la concertation PSMO. Il a déjà participé au dernier COPIL de PSMO qui s'est tenu en juillet 2016. Cet acteur est de plus en plus présent dans notre concertation.

Par ailleurs, nous avons relancé l'écoute des différents habitants concernés directement dans leur cadre de vie par le projet. Nous serons bientôt accompagnés d'un cabinet spécialisé pour étudier la problématique de relogement de ces habitants.

> Évolution du contexte :

Chemin des Basses Plaines

Les matériaux alluvionnaires qui se trouvent sous le chemin des Basses Plaines doivent être exploités dans le cadre de la carrière GSM. Il y aura donc une discontinuité de circulation routière par le chemin des Basses Plaines pendant l'exploitation de la carrière. À terme, seule la sortie par le chemin des Basses Plaines au-dessus de la voie ferrée restera réutilisée. C'est aussi par ce chemin depuis la RN 184 que l'accès hors crue à la plateforme portuaire et au quartier de l'île Peygrand pourra se faire. Cet accès améliorera la situation pour les habitants de l'île Peygrand. Vers l'ouest, au-delà du carrefour avec le chemin de la Mare aux Canes, le chemin des Basses Plaines ne sera plus accessible aux véhicules.

LNPN (Ligne Nouvelle Paris-Normandie)

La plaine d'Achères est potentiellement concernée par l'un des tracés du faisceau de réflexions pour le passage de la LNPN. Ce projet a été revu en 2013 avec un tronçon prioritaire entre Paris et Mantes-la-Jolie. SNCF Réseau a pour objectif actuel de retenir un faisceau de passage début 2017. Ils vont continuer les études pour mesurer les avantages et les inconvénients de chaque faisceau pour n'en retenir qu'un seul.

Début septembre, parmi les quatre faisceaux, le PM Nord (*PM = Paris Mantes*) a été abandonné. Il en reste donc trois, dont le PM centre A qui peut avoir des incidences sur la plaine d'Achères. Il pourrait permettre la réalisation de la gare Confluence soit dans la plaine d'Achères, soit au niveau de la gare d'Achères-Grand Cormier.

Nous nous sommes rapprochés de SNCF Réseau et nous participons au groupe de travail qui étudie la faisabilité pour l'implantation éventuelle de la gare Confluence dans la plaine d'Achères.

Pascale BLATNIK, Directrice-Adjointe de Projet de Port d'Achères :

> Le calendrier du projet :

Au regard du glissement de calendrier évoqué par Marc Reibold, le calendrier du projet est désormais ainsi séquencé :

- Mars 2017 : Conseil d'administration de Ports de Paris et saisine du préfet pour demander l'ouverture de l'enquête publique
- Septembre 2017 : avis de l'autorité environnementale et reprise éventuelle du dossier
- Début 2018 : enquête publique
- Automne 2018 : déclaration d'utilité publique
- Début 2019 : début des travaux
- Fin 2020 : livraison des premières infrastructures portuaires
- 2035 : fin d'exploitation de carrière
- 2040 : mise en service complète du port

> Le point sur les contributions

Ces contributions ont été très riches au cours du premier semestre 2016, plus de 250 contributions sur le projet, et 900 contributions sur les sujets connexes. Toutes ces contributions ont permis de mettre en évidence l'importance de l'attention à porter sur les interfaces ville-port, mais également de nourrir la co-construction du projet.

Chaque contribution sur le projet a obtenu une réponse de Ports de Paris, que l'on retrouve sur le site Internet de PSMO.

→ Présentation de l'Avant-Projet (AVP)

Plan AVP PSMO 2040

Véronique FOURTEAU, Paysagiste (Urbicus)

> Le port en 2020-2025

Ce plan, présenté au cours des différents ateliers, a évolué compte tenu des dernières contributions de l'atelier N°3 (9 juin 2016).

Deux changements importants sont à enregistrer :

1. L'exploitation GSM intervenant au droit du chemin des Basses Plaines, qui provoquera l'interruption de ce chemin dans sa partie ouest
2. L'évolution de l'esplanade de la darse, son lien entre les berges d'Andrézy, le port et la ville d'Achères.

Dans la première phase du projet, l'esplanade sera réalisée dans sa partie ouest sans contrainte par rapport à l'exploitation de la carrière. Elle permettra d'installer des activités en mixité d'usage entre le port, les rives de Seine et les promenades des berges : principalement un parking public et le centre de vie du port.

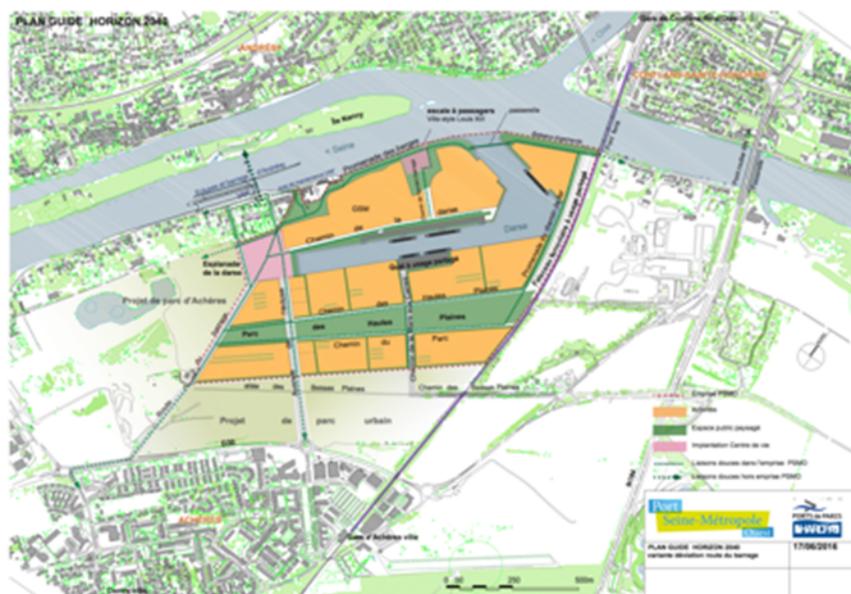
La route du Barrage sera maintenue à cette phase du projet dans son état existant, jusqu'au quai de l'Île Peygrand.

La première phase de travaux sera réalisée en deux étapes :

1. Toute la partie en berge en Seine et une première partie de darse
2. La deuxième partie de la darse avec les quais à usage partagé et une partie des embarcadères pour l'exploitation du port.

Pendant cette phase, on aura une voie provisoire d'accès pour la partie Le Foll (à l'est de la darse) qui longera la voie ferrée, pendant une quinzaine d'années, le temps de réaliser la trame viaire définitive du port.

> Le port en 2040



L'esplanade est totalement réalisée et on pourrait donc envisager la déviation de la route du Barrage vers le quai. L'allée des Basses Plaines sera restituée uniquement en circulation douce jusqu'au chemin de la Mare aux canes. Depuis la RD 30 à l'est, on aura une entrée vers le port par une partie du chemin des Basses Plaines, conservé pour la circulation : ce qui constituera le circuit hors crue pour l'exploitation du port et pour les riverains.

Ce circuit passera par l'avenue de l'Écluse, le chemin des Hautes Plaines, le chemin de la Mare aux Canes, le chemin des Basses Plaines et la RN 184 hors crue.

> Le plan de masse

On retrouve la structure végétale qui va accompagner la structure viaire du port. Systématiquement, les voies du port sont accompagnées de plantations qui vont créer un accompagnement le long des voies.

Chaque voie du port ou d'exploitation est également accompagnée de voie de circulation douce (piste cyclable et voie piétonne).

La structure végétale va ensuite se déployer le long des berges, puisqu'on maintient une continuité végétale hormis au droit de la darse, le long des berges en la confortant et en l'élargissant à une trentaine de mètres environ en moyenne avec des points particuliers au droit de la villa style Louis XIII. On conserve et régénère l'actuelle peupleraie, le parc de la villa et les boisements aux abords. On restitue également une végétation de berge le long du cheminement au droit des bateaux-logements (largeur végétale importante).

L'esplanade sera également végétalisée avec une prairie en connexion avec le futur parc d'Achères, tout comme le parc des Hautes Plaines ; ce qui favorisera le corridor de biodiversité parallèle à la Seine.

Le centre de vie sera installé sur la partie de l'esplanade.

> Le centre de vie portuaire et ses abords

- La solution de base PSMO

Dans la première solution présentée, on maintenait la route du Barrage dans son emprise actuelle dans sa connexion avec le quai de l'Île Peygrand. On pouvait améliorer la circulation douce le long de la route du Barrage en aménageant un cheminement parallèle à l'arrière des platanes existants. On proposait également d'améliorer l'accès aux berges par un nouvel accès piéton au travers du domaine VNF, aménagé pour les PMR.

On a alors la possibilité de créer :

- Une place publique au droit du barrage, qui permettra de profiter de la vue vers l'église Saint-Germain (au-delà du plan), de l'autre côté de l'Île Nancy.
- Un parking public pour le port et pour la promenade des berges aménagé au droit de l'esplanade.
- L'esplanade entre darse et futur parc se prolonge également par un espace public aménagé vers Andrésy, au nord.

Toutes les fonctionnalités de VNF sont conservées dans ce scénario, le centre de vie du port est installé à l'interface de la darse et de l'espace VNF.

- La variante à la solution de base PSMO retenue

Une autre solution permet de dévier la route du Barrage à l'ouest de la parcelle VNF. On maintient la traversée piétonne dans le prolongement de la future avenue de l'écluse et dans l'axe de l'église Saint-Germain d'Andrésey. La route du Barrage déviée est transformée en circulation douce dans sa partie nord. Cela a l'avantage de proposer des circulations séparées entre la circulation des riverains de l'île Peygrand et la circulation pour l'exploitation du port. Cela permet également de supprimer le virage un peu difficile qui se trouve au droit des quais. On améliore ainsi la relation ville-Seine et la porosité entre le domaine VNF, entre Achères et Andrésey. L'accès piéton au travers du domaine VNF, aménagé pour les PMR, de la solution de base est maintenu.

> Les étapes des travaux

- L'avancement des travaux en 2020/2025

Cette vue a été réalisée par drone en juin 2016.

On a inscrit sur cette vue la première phase des travaux et on voit donc l'état de la darse en 2020-2025 avec la douve qui sera créée par GSM pour permettre l'exploitation des terrains aux abords de cette zone.

À cette époque, on aura les parcelles Le Foll qui seront réaménagées de part et d'autre de la darse, la passerelle sera réalisée pour permettre la continuité de la promenade le long des berges, le pôle de vie de la villa Louis XIII sera aménagé avec son parking, une partie de l'esplanade sera disponible pour l'installation du centre de vie du port, la plate-forme ferrée et la voie d'accès qui va être créée pour permettre l'exploitation de cette plate-forme et l'accès Le Foll, la voie provisoire qui se poursuit jusqu'au chemin des Basses Plaines, une des entrées du site à cette époque.

- Le port en 2040

La darse est entièrement réalisée, l'exploitation GSM est terminée depuis quelques années. L'ensemble des parcelles est aménagé. Le parc des Hautes Plaines est réalisé avec son modelé final. L'ensemble des voies sont réalisées.

Les volumes de tous les bâtiments d'activité industrielle n'apparaissent pas encore. Nous travaillons sur la maquette 3D qui nous permettra de les visualiser.

→ **Avancée des sujets en connexion avec PSMO**

Marc REIMBOLD :

On a principalement avancé sur quatre volets, dont certains ont encore besoin d'être confortés, en particulier avec GPS&O :

> Les voiries de desserte du port

Trois points hors de l'emprise stricte de la ZAC portuaire nécessitent des aménagements pour la desserte du port :

1. la route du Barrage dans sa liaison entre la ferme du barrage et Achères ;
2. l'avenue de l'Écluse qui prolonge la rue Jean Moulin en venant de la direction de la gare d'Achères ville pour rejoindre l'écluse d'Andrézy ;
3. la reconnexion de la route de la Mare aux Canes vers le chemin des Basses Plaines avant le franchissement de la ligne de chemin de fer.

> La recomposition urbaine entre l'esplanade de la darse et la Seine

L'aménagement de base retenu pour présenter à l'enquête publique est compatible avec une évolution de ce site, en particulier pour lui permettre d'avoir une densification supérieure en logements.

En conservant les fonctionnalités de VNF (ateliers et installations techniques en quais), on peut en reconstruisant les logements de fonction et d'astreinte pour les agents VNF, développer un nouveau programme de logement sur ce secteur ; ce qui est proposé dans le dossier d'enquête publique reste compatible avec une évolution du site. Ces études sont en cours, on vérifiera la faisabilité technique et financière pour voir si un montage peut permettre dans le temps de réaliser ce nouvel aménagement.

> La passerelle du barrage

Elle pourrait permettre, si la structure du barrage le permet, de relier directement l'île Nancy à la rive gauche d'Andrézy. Les études vont être lancées avant fin 2016, dans le cadre de la réhabilitation du barrage par VNF.

> L'accès à la promenade des berges de PSMO depuis Conflans-Sainte-Honorine

Avec l'accès des circulations douces depuis la passerelle Saint-Nicolas jusqu'à la promenade des berges, faut-il favoriser l'amélioration des liaisons douces ou faut-il éventuellement prévoir un point de stationnement pour des gens qui viendraient depuis Conflans bénéficier de la promenade des berges ?

Ces réflexions sont amorcées avec les principaux interlocuteurs : GPS&O, le département des Yvelines en particulier pour le raccordement sur la RD30, les trois communes qui interviennent à différents niveaux pour ces projets en connexion (Andrézy, Achères, Conflans).

On souhaite présenter dans le dossier d'enquête publique le contexte dans lequel le port viendra s'inscrire dans le territoire, donc avoir un éclairage sur ces projets connexes.

> Le parc d'Achères

On parle beaucoup de ce concept, mais officiellement dans notre dossier d'étude d'impact, il est difficile de le mentionner. On souhaiterait a minima avoir un premier éclairage sur le devenir de ce site d'une quarantaine d'hectares. On a prévu de le mettre en connexion avec la darse, le cas échéant qu'on puisse venir s'y promener et avoir des capacités de stationnement en mixité d'usage pour faciliter son accès. Cela reste un concept à développer. *(Présentation du nouveau directeur de l'aménagement de Ports de Paris).*

>> 1^{ER} TEMPS D'ÉCHANGES

Pascal BEAUMARD :

Avez-vous des questions ou des remarques sur l'avant-projet qui vous a été présenté ?

Marc-Noël VANDAMME, secrétaire de l'Association Construisons ensemble un Andréy Solidaire :

Cette présentation a soulevé quelques points, sur lesquels je voudrais avoir des précisions.

D'une part, sur les sujets connexes, le franchissement de la RD 30, sujet lié au développement des nouvelles routes pour l'entrée du port. Il est important que ces franchissements soient facilités. En entendant que l'on va agrandir la RD 30, qui servira de séparation entre Achères et la Seine, on peut s'interroger.

D'autre part, je n'ai pas vu le concours sur la passerelle dans les plannings présentés. Il avait été dit lors des présentations précédentes qu'il y aurait un concours particulier pour le dessin de la passerelle. Qu'en est-il ?

Il y a aussi à côté du parc d'Achères un projet de parc urbain entre le port et la RD 30. Qu'en est-il ?

Anne LAFORGUE :

Sur les plans, je ne vois pas l'accès ferroviaire au port.

Pascal BEAUMARD :

On vous l'a montré et on le remontrera tout à l'heure.

Anne LAFORGUE :

Des riverains habitent le long du chemin des Basses Plaines. Ce chemin va être supprimé ou réduit, que deviendront ces riverains ainsi que ceux qui habitent sur la berge où il y aura la darse ?

Marc REIMBOLD :

Dans les projets connexes, le franchissement de la RD 30, en particulier l'accès depuis le centre d'Achères, avait déjà été présenté dans son principe. On doit revoir le Conseil départemental des Yvelines pour avoir un tracé précis. L'idée étant de ramener les circulations sur le giratoire déjà équipé avec des pistes cyclables pour la remontée vers le centre-ville d'Achères. Il nous faut revoir le Conseil départemental pour préciser cet équipement, il faut aussi regarder avec GPS&O les continuités cyclables, en particulier depuis la ferme du Barrage jusqu'à la RD 30. Ce sujet continue à nous préoccuper et nous souhaitons le faire avancer.

En même temps, nous devons rencontrer les différents acteurs (GPS&O et le Conseil départemental) avant de revenir vers vous sur un projet plus finalisé. Les principes présentés ne sont pas remis en cause à ce stade par nos partenaires.

La passerelle de la darse fera l'objet d'un concours, et nous nous y étions engagés. Nous mettrons en place un jury.

Dans le cadre du dossier d'étude d'impact, on a prévu de faire figurer simplement deux esquisses qui décriront les fonctionnalités de deux grandes familles de passerelles pour passer d'une berge à l'autre de l'entrée de darse.

Je vous confirme qu'on a bien prévu de lancer un concours spécifique, qui ne sera pas assuré par la maîtrise d'œuvre qui réalise aujourd'hui ce travail sur l'AVP, courant 2017. On va mettre en place le jury pour organiser ce concours.

Le parc urbain est a priori mieux fixé dans ses finalités que le parc d'Achères. C'est une mesure en relation avec le réaménagement de la carrière GSM, raison pour laquelle on s'en occupe moins. L'arrêté préfectoral de GSM donne déjà des orientations sur ce projet de parc urbain.

A ma connaissance, dans le PLU de la Ville d'Achères, la notion de parc d'Achères n'est pas vraiment définie. Est-ce du ressort de GSP&O et/ou de la commune d'Achères ?

On souhaite que quelques grandes intentions soient précisées sur cette grande emprise inconstructible d'une quarantaine d'hectares, qui se trouve dans le champ d'inondation.

Pascal BEAUMARD :

M. Perronnet voulait ajouter un petit mot sur ce projet qui concerne la Ville d'Achères.

Jérôme PERRONET, Directeur général des services, Mairie d'Achères :

Cette question de l'aménagement du parc n'est pas du tout repoussée. C'est un investissement extrêmement lourd pour la Ville, eu égard au contexte que connaissent les mairies actuellement, la Dotation Globale de Fonctionnement de l'État étant diminuée de 3 M€ par an. Des projets d'une telle ampleur exigent de faire des choix, de missionner des cabinets pour étudier leur faisabilité.

C'est inscrit dans nos projets ; en revanche, cela pose quelques soucis de mise en application. Monsieur le Maire d'Achères l'a véritablement en tête.

Marc REIMBOLD :

Pour revenir à l'accès ferroviaire, il existe déjà, puisque la société Le Foll a utilisé jusqu'en 2012 une voie ferrée se branchant sur le réseau du groupe 3 de la Gare Saint-Lazare, qui accepte à la fois le Transilien L, le RER A et un trafic de fret. Donc, il est bien prévu de réhabiliter dans un premier temps ce faisceau ferré pour qu'il puisse être utilisé et d'avoir des réserves foncières autour pour le développer à l'horizon 2040, lorsque le gisement de granulats n'existera plus dans la plaine d'Achères sur cette partie ouest. Pour continuer à approvisionner les entreprises du BTP qui se seront implantées sur ce site, il faudra approvisionner massivement des matériaux, soit par l'axe Seine depuis Le Havre ou Rouen mais aussi par le canal Seine Nord (calcaires du nord), soit par voie ferrée comme pour le Port de Limay.

Il est bien prévu deux phases pour le faisceau ferroviaire : une première phase de réhabilitation de l'existant avec le gisement alluvionnaire présent sur le site et une possibilité de développement important dans un deuxième temps après l'estimation du gisement.

Nous manifestons toujours autant de sensibilité envers les habitants qui résident sur l'emprise portuaire dans nos réflexions. Parmi les 7 dossiers d'habitation véritablement concernés par le site, un a fait l'objet d'une cession auprès de l'établissement public foncier d'Ile-de-France, un autre est en réflexion bien avancée. Pour le reste, nous prévoyons de rencontrer les habitants concernés, via un cabinet d'accompagnement pour étudier avec eux les possibilités de leur relogement. En effet, il n'entre pas les attributions d'un établissement public de connaître la situation personnelle des habitants du site, il nous faut passer par un cabinet intermédiaire permettant d'étudier ces possibilités de relogement.

Concernant les habitants du chemin des Basses Plaines, cette problématique intéresse à la fois la ville d'Achères et la société GSM pour la carrière. C'est en dehors de l'emprise portuaire et indépendant du projet portuaire, mais bien évidemment s'il doit y avoir exploitation de la carrière, hypothèse prise en compte, indiquée précédemment au niveau du chemin des Basses Plaines, cela sous-entend que les personnes habitant sur ce site aient trouvé des solutions pour leur relogement également.

Normalement, la finalisation du port sur ce secteur est à l'échéance 2035/2040. Préalablement, la carrière aura eu à traiter ou non du déplacement de ces personnes.

Je ne sais pas si un représentant de GSM ou de la mairie d'Achères veut apporter des précisions.

Thierry HAUCHARD, Responsable foncier environnement GSM :

Les discussions avec les habitants du chemin des Basses Plaines sont engagées depuis l'autorisation préfectorale de 2009. Le périmètre de la carrière comprend l'exploitation des terrains à proximité. Des travaux de relation foncière sont en cours, en relation avec la mairie d'Achères pour trouver des solutions à cette situation.

C'est déjà engagé avec deux familles et cela doit se dérouler dans les 5 à 10 ans à venir.

Martin SAINT-LEON : Vice-président Réseau Vélo 78,

Pour les liaisons douces, s'agit-il bien de pistes cyclables plus des voies piétonnes ? Ce n'est pas précisé et j'aimerais bien que ce soit écrit.

Véronique FOURTEAU : architecte-paysagiste, Urbicus, MOE

Toutes les voies du port sont systématiquement doublées avec un réseau piste cyclable et voie piétonne, pas forcément séparées. On a parfois une voie partagée, et c'est le cas le long des berges. La largeur de ce cheminement permet d'avoir une bande cyclable, une bande piétonne. Le secteur au droit de la zone des bateaux-logements permettra un accès des résidents avec leurs véhicules.

Danielle GIBELET : habitante d'Achères

Est-ce accessible aux personnes à mobilité réduite ?

Véronique FOURTEAU :

Oui, les berges sont accessibles aux personnes à mobilité réduite, y compris à travers le domaine VNF. On créera une rampe permettant de relier le quai à la plate-forme VNF surélevée par rapport au quai.

Anne LAFORGUE :

Je reviens sur le franchissement des piétons de la RD 30. En venant de la route du Barrage pour rejoindre Achères, il n'y a pas de passage piéton, cette traversée est très dangereuse.

Marc REIMBOLD :

Ce point a bien été regardé, une continuité piétonne sécurisée sera mise en place en relation avec le département pour lui trouver sa bonne place dans l'aménagement.

Elodie SORNAY, 1^{ère} adjointe à la ville d'Achères et conseillère départementale des Yvelines sur le canton de Poissy :

Je voulais apporter un complément à l'intervention du directeur général des services de la ville d'Achères sur les projets de parcs et aussi sur le déplacement des populations concernées par l'emprise du port

Les terrains appartenaient à la Ville de Paris et Achères a repris en rachetant ces terrains les problématiques inhérentes notamment aux maisons sur ces emprises. Une solution n'a pas forcément été apportée par la Ville de Paris, bien évidemment le maire d'Achères et son équipe sont concernés, mais cela prend du temps à cause de contraintes juridiques et d'un cadre à respecter. On n'a pas forcément la marge de manœuvre pour trouver une solution immédiate à cette population.

Sur le projet du parc d'Achères et du parc urbain, j'ai assisté aux premières concertations où vous avez présenté le port inclus dans la ville, communiquant avec le centre-ville. Vous aviez beaucoup insisté sur cette liaison nécessaire. Aujourd'hui, vous nous dites que la Ville d'Achères n'a pas forcément avancé sur le projet de parc. Je rappelle qu'à un moment donné, vous vouliez faire un parc inclus dans la ville. On doit avancer ensemble sur ces deux phases.

Le projet de parc d'Achères ou parc urbain doit se faire au fur et à mesure du développement de votre projet de port et en lien avec nous. À un moment donné, on n'a pas forcément les mêmes outils ou marges de manœuvre financières ou juridiques que les vôtres.

Je suis d'accord que c'est prévu dès l'origine du port, mais ce n'est pas forcément supportable par la seule Ville d'Achères aussi bien dans ses études que dans la mise en œuvre du parc.

Sur la voirie, on ne peut pas avoir un raisonnement uniquement sur son emprise portuaire et laisser la Ville et d'autres collectivités prendre en charge la totalité des aménagements, puisque vous avez besoin notamment de ces voiries qu'elles soient départementales ou communautaires pour pouvoir accéder à la zone.

Un travail est fait sur le département avec le SMSO (Syndicat mixte d'aménagement des bords de Seine) pour avoir une unité de passerelle (concernant celle de la darse). Avez-vous pensé à solliciter le SMSO pour qu'on ait une unité par rapport aux trois passerelles déjà actées sur le département ?

Pascal MALBRUNOT, administrateur à la Chambre nationale de la batellerie artisanale :

J'exploite un convoi de 1 800 T (120 m) avec lequel j'espère venir manutentionner dans ce port.

Ce projet est un bel espace vert, qui comprend plus de verdure et de pistes cyclables que d'activités industrielles, ce qui me gêne. J'espère que les camions pourront facilement traverser les pistes cyclables pour accéder aux quais.

Qu'avez-vous prévu comme tirant d'air de la passerelle ? Il faut pouvoir y passer au moins quatre hauteurs de containers, si l'on amène des containers sur ce port.

A-t-on pensé à mettre une rampe Ro-Ro sur l'esplanade en fond de darse ?

A-t-on prévu un quai « colis lourds » ? On n'en a pas dans le secteur.

Les bateaux-logements entre le pont et l'entrée de darse me gênent aussi. Des familles vivent sur les bateaux. S'il y a du trafic dans ce port, il y aura des bateaux en attente, la manutention d'un bateau peut prendre une demi-journée voire une journée. On a des temps d'attente, des temps de réparation. La ville de Conflans est saturée par le stationnement des bateaux de commerce.

À l'entrée et à la sortie de ce port, il est indispensable de prévoir des postes d'attente pour les bateaux pour viendront travailler sur le port.

Marc REIMBOLD :

Concernant la prise en compte des projets de territoire, Ports de Paris est bien conscient que des projets sont indispensables au bon fonctionnement du port. C'est ce qui concerne les dessertes. Créant un trafic supplémentaire, on prendra notre juste part de ces investissements qui par ailleurs permettent aussi aux collectivités locales d'améliorer les circulations voire les conditions de sécurité en période de crue. Nous sommes bien conscients que nous avons notre contribution à apporter.

Concernant les parcs, cette activité ne rentre pas directement dans les missions qui nous sont confiées par l'État. On semble plus concentré sur le besoin des riverains que sur celui de la profession batelière, comme le fait remarquer M. Malbrunot. Nos missions consistent bien à développer une plate-forme multimodale pour favoriser le report modal de la route vers la voie ferrée et le fluvial.

Nous sommes bien conscients que ces projets de parcs aussi doivent avancer parallèlement. Il faut qu'on contribue à leur montage et à trouver les solutions de financement pour qu'ils puissent émerger.

Concernant les deux passerelles (passerelle du barrage et passerelle de la darse) et le souhait de SMSO d'intégrer des prescriptions pour leur conception, c'est tout à fait possible, un concours va être lancé pour la passerelle de la darse et s'il y a, dans le cadre du cahier des charges du concours, des critères que le SMSO souhaite voir intégrer, ces éléments de programmation doivent nous être transmis.

Je suis très heureux de l'intervention de M. Malbrunot, car dans la concertation on n'a pas eu beaucoup d'interventions de navigants.

On avait apporté des éléments de reprise lors du débat public, que l'on peut redonner. Le tirant d'air de la passerelle sera équivalent à celui de la passerelle Saint-Nicolas à Conflans. Donc, les convois avec quatre hauteurs de containers qui passent sous la passerelle de Conflans, pourraient passer de la même manière en entrée du port. Mais je rappelle que PSMO n'est pas orienté vers le transport de containers, mais vers le BTP.

Il est bien prévu comme sur le port de Gennevilliers de renforcer les équipements portuaires afin d'accueillir des colis lourds et encombrants sur le quai à usage partagé. Le gabarit de la passerelle permettra d'accès avec le maximum de gabarit. Nous avons également constaté un manque d'outils pour les colis exceptionnels sur ce secteur dans la plaine d'Achères.

Pascal BEAUMARD :

Qu'est-ce qu'une rampe Ro-Ro ?

Marc REIMBOLD :

Comme sur le port de Limay, c'est ce qui permettait de charger par roulage la fusée Ariane 4 en provenance des Mureaux pour aller rejoindre le port du Havre. C'est ce qui permet d'accueillir des très gros convois arrivant par roulage.

Il existe très peu d'outils de ce type actuellement. Il y en a un à Limay, mais il n'est pas prévu d'en mettre un sur ce port, sachant qu'il n'y a pas de demande particulière en Ro-Ro d'identifiée. Si c'était le cas, on regarderait la possibilité de procéder à une transformation ultérieure du port. Ce n'est pas impossible, mais ce n'est pas dans l'investissement de base.

Concernant les bateaux de commerce et les postes d'attente, le stationnement de bateaux-logements n'empêche pas de satisfaire la demande de services portuaires avec d'autres aménagements prévus à l'intérieur de la darse, à l'abri du courant. Les équipements de la berge constitueront des postes d'attente potentiels rive nord de la darse pour la profession, ils seront équipés de desserte en réseau électrique, eau potable. D'autres fonctionnalités seront prévues sur le port, comme au port de Limay, pour la récupération des eaux grises, des eaux noires et des huiles usagées.

Les bateaux-logements sur la berge en Seine seront conservés à peu près à l'emplacement qu'ils occupent actuellement.

Pascal BEAUMARD :

Je crois que l'on a répondu à la question de M. Malbrunot. Cela intéresse beaucoup aussi M. Declerck qui nous avait interpellés sur le caractère « portuaire » du projet.

Lionel FAVIER, Association Usagers des Transports :

Je reviens sur ce faisceau ferroviaire à usage partagé. La darse va jusqu'au pied de ce faisceau ferroviaire, mais la promenade du chemin de fer est prévue. Serait-il possible d'envisager des échanges entre voie ferrée et voie d'eau ? Je pense par exemple au port situé sur le canal de l'Ourcq à Pantin, à un endroit où il y avait des magasins généraux qui ont été remarquablement restaurés. En face, il y a une centrale à béton qui a été entièrement redessinée architecturalement. Les cyclistes ne pouvaient pas passer sur la berge, une sorte de capotage en métal et verre a été réalisé pour permettre le passage des cyclistes en cas d'échanges entre la voie d'eau et les silos derrière.

Pourrait-il y avoir le long de ce faisceau ferroviaire des silos, comme à Tolbiac-Masséna à Paris ? Ce sont les ciments Calcia qui reçoivent des trains entiers. Cela est-il envisageable ?

Marc REIMBOLD :

On va considérer que c'est la dernière question, car nous devons enchaîner. S'il y a d'autres questions à poser sur le projet, vous avez toujours la possibilité de les poser sur le site et nous y répondrons bien évidemment.

La partie en relation avec le faisceau ferré de quai n'est pas destinée, comme on peut le faire sur le port de Limay, à faire un déchargement direct de train sur un bateau, qui nécessite un linéaire très important. A Limay, on fait par demi-train et il faut une longueur de quai très importante pour pouvoir faire ces déchargements. Par contre, si l'on observe une demande importante à terme d'approvisionnement de granulats, et éventuellement pour un passage direct entre la voie ferrée et le bateau, il est prévu d'équiper le système de déchargement des wagons d'une bande transporteuse qui permet par énergie électrique de venir recharger les bateaux.

Des dispositifs existent sur plusieurs plates-formes de déchargement semi-automatique de train via une bande transporteuse soit pour alimenter des centrales à béton, soit pour aller constituer des stockages. C'est le système qui serait employé. On pourrait recharger des bateaux, mais on passerait par l'intermédiaire d'une bande transporteuse.

>> PRÉSENTATION DES ÉTUDES D'IMPACTS DU PROJET**→ Étude de la qualité de l'air autour de la zone du port d'Achères****Anne KAUFFMANN, directrice adjointe d'Airparif****> Le contexte**

Airparif est une association indépendante, agréée par le Ministère en charge de l'environnement, existant depuis une petite quarantaine d'années. Sa gouvernance quadripartite garantit son indépendance, puisqu'on retrouve dans son conseil d'administration à la fois les services de l'État, les collectivités, les acteurs économiques et les associations de protection de l'environnement.

> Les missions d'Airparif :

- Surveiller la qualité de l'air ;
- Prévoir la qualité de l'air pour les jours à venir ;
- Informer les autorités, les citoyens et les médias ;
- Accompagner les décideurs et les territoires pour faire des diagnostics ou pour évaluer l'impact de scénarios prospectifs.

Dans ce cadre, nous avons proposé de faire une étude sur le secteur pour donner des informations et faciliter la concertation.

Ports de Paris a contribué financièrement à cette étude qui a comporté 11 points de mesures. Les mesures ont été faites en période estivale. On a aussi évalué les émissions dans la situation future pour voir l'évolution de la qualité de l'air sur le secteur.

Je vais vous donner des éléments assez rapides. Nous ferons un rapport qui sera sur notre site. De plus, vous avez des éléments dans les documents mentionnés précédemment.

> L'état actuel de la qualité de l'air au niveau du site PSMO

Sur le secteur, les niveaux de dioxydes d'azote décroissent entre le sud-est de la zone et le nord-ouest. Plus on s'éloigne de l'agglomération parisienne et plus les niveaux diminuent, avec des niveaux plus forts en proximité du trafic routier, avec un risque de dépassement aux proximités immédiates de la RN 184 au nord au niveau de Conflans.

Sur les particules PM10, la situation est plus homogène, à large échelle, il n'y a pas de risque de dépassement des valeurs limites réglementaires.

Pascal BEAUMARD :

Pouvez-vous préciser ce que sont les PM10 ?

Anne KAUFFMANN : directrice adjointe d'Airparif

Les particules PM10 sont les poussières qui sont inférieures à 10 microns, c'est-à-dire qui pénètrent dans l'appareil respiratoire.

Sur le quai de l'île du bac, on a des niveaux sur l'ensemble de la campagne estivale plus élevés que ce que l'on peut obtenir sur le site situé à Conflans. On a un risque vraiment peu probable de dépassement de la valeur limite réglementaire directement au niveau des installations industrielles, avec des niveaux qu'il faudra préciser puisque les émissions industrielles sont variables suivant l'année et qu'on a fait les mesures dans la période de la plus défavorable. Nos résultats sont plutôt majorants et nous conforte sur le fait que l'on a peu de risques.

Au niveau de Conflans-Sainte-Honorine, on n'a pas de risque de dépassement de cette valeur limite en situation actuelle.

> L'estimation des émissions futures

Les installations portuaires et industrielles dans cette zone vont se développer, on aura une petite augmentation des émissions de poussière sur la zone et une diminution des émissions d'oxyde d'azote grâce à une diminution du trafic routier.

> **En conclusion**

Actuellement, on respecte les valeurs limites réglementaires. En situation à 2040, que ce soit avec ou sans le port, on aura une légère augmentation des émissions de particules liée à l'extension des activités industrielles, un déplacement d'une partie des émissions du trafic routier vers le trafic fluvial et des limites réglementaires, qui resteront respectées dans la situation future malgré cette petite augmentation.

On a vérifié sur d'autres zones actuelles, ce qui nous conforte dans ces hypothèses.

Pascal BEAUMARD :

Cette présentation Airparif et la présentation générale seront en ligne dans les prochains jours. M. Marc Le Saout va nous apporter des éclairages sur les impacts du projet avant d'entamer un nouveau temps d'échange.

Marc LE SAOUT, Expert environnement chez SAFEGE :

Cette présentation fait suite à l'atelier N°3 du 9 juin 2016 où l'on avait évalué les effets potentiels du projet. Compte tenu de l'avancement des missions et études réalisées parallèlement au montage du dossier réglementaire, il est possible de vous présenter des résultats sur certaines thématiques.

La méthodologie suivie tout au long de l'étude d'impact consiste à réaliser une étude en essayant d'éviter ou de réduire les impacts et/ou de proposer de mesures de compensation.

La présentation de ce soir va porter sur les principaux résultats obtenus, les enjeux du territoire, les outils mis en œuvre, les principales conclusions.

→ **Trafic et report modal**

C'est un enjeu important correspondant au développement économique du territoire. Pour rappel, le port va induire la création de 750 emplois à terme.

Le port offre aussi la possibilité d'avoir un report modal important et de transférer du trafic routier vers la voie fluviale et ferrée.

Pour évaluer les impacts, il a été fait appel à des comptages, à des données existantes (DRIEA pour l'Île-de-France). Il est apparu que le projet va conduire à une réduction du trafic poids-lourds par le report modal.

Le projet va générer à peu près deux trains par jour en 2040, ce qui représentera 200 000 à 500 000 tonnes par an de matériaux transportés par la voie ferrée. Au niveau du trafic fluvial, le projet à terme générera 4 bateaux par jour de 2 790 tonnes en moyenne (2 entrées et 2 sorties par jour). C'est un report modal important.

Par contre, le projet va générer un trafic Véhicules Légers (VL) sensible dû à la création d'emplois, il représentera moins de 10% du trafic généré sur la RD 30. Pour donner quelques chiffres, les trafics VL sont estimés à l'horizon 2035, à peu près, à 280 véhicules par jour sur un axe qui en comptera 3 280 environ.

Dans le cadre du projet, on a bien conscience de ces implications sur la liaison avec la RD 30. Cela nécessite et c'est à l'étude des contacts notamment avec le Conseil départemental des Yvelines pour étudier l'ensemble des connexions de la RD 30 et le transfert piéton entre la ville d'Achères et la partie portuaire.

→ Environnement sonore

Il faut prendre en compte les contraintes liées à l'usage des habitants. La réglementation acoustique comprend les zones à émergences réglementées (zones d'urbanisation actuelles et futures). Les niveaux sonores ne doivent pas augmenter de plus de 5 dB de jour, et de 3 dB de nuit.

Les principales contributions sonores sont liées aux infrastructures industrielles et aux infrastructures de transport.

Il a été fait des mesures d'état initial, des mesures acoustiques sur une quinzaine de points stratégiques sur l'ensemble du territoire. D'après ces résultats de suivi, on peut caler un modèle acoustique permettant de reproduire les niveaux sonores le long des axes routiers, notamment des zones d'habitat, et prendre en compte l'évolution future du trafic et l'activité industrielle.

Les activités industrielles doivent respecter des niveaux sonores en limite des propriétés, elles ont été prises en compte dans la modélisation. Cela permet de définir des cartes de niveaux sonores futurs.

Dans le cadre du projet, les principales sources sonores sont les infrastructures industrielles et les infrastructures routières. Les activités sont essentiellement diurnes.

Les résultats de la modélisation montrent que les niveaux d'émergence sont respectés en tous lieux. Les niveaux les plus élevés sont enregistrés au niveau des bateaux-logements. Ils correspondent à des zones en émergence réglementée, situées en bordure de Seine, à l'amont de l'embouchure de la darse. Ces niveaux restent inférieurs à 3 dB (décibels).

→ Qualité des eaux

Le territoire est particulier, il présente une certaine sensibilité notamment du fait de la proximité de nappes (nappe alluviale et nappe du Lutétien à moins de 10 m de profondeur). Dans ces nappes, on a des usages d'alimentation en eau potable.

Le site est en zone inondable, ce qui présente aussi des risques de pollution de l'eau.

Les mesures retenues dans le cadre du projet : les eaux usées générées par l'activité industrielle seront collectées par des réseaux séparatifs et envoyées vers la station d'épuration du SIAAP.

Concernant la gestion des eaux pluviales, il est prévu de mettre en œuvre des noues (dépressions végétalisées) en bordure des voiries. Elles permettront de collecter les eaux

pluviales sur l'ensemble du secteur. Ces eaux seront régulées dans un bassin qui sera aménagé dans le parc des Hautes Plaines avant d'être rejetées vers la darse.

Chaque amodiatraire qui exploitera une parcelle portuaire aura à sa charge la régulation des eaux de pluie. Ensuite, Ports de Paris prendra en charge la gestion des eaux à l'exutoire de ces parcelles aménagées, et au niveau de l'ensemble des voiries.

→ Milieu naturel et biodiversité

Il faut resituer le projet dans son contexte général. Là, on bénéficie d'un aménagement sur une zone actuellement exploitée sur un site industriel par GSM, qui représente plus de 80% de la surface. C'est une opportunité par rapport à l'aménagement du site.

20% du site sont occupés par des milieux naturels plus ou moins anthropisés (impact humain), représentés par les berges de Seine qui assurent des continuités écologiques. Il y a également un certain nombre de boisements, qui sont plutôt des zones en friches, de mauvaise qualité et de zones humides répertoriées sur le secteur qui présentent un intérêt écologique relativement modeste.

Un certain nombre d'inventaires ont été complétés par rapport aux études précédentes, notamment tout ce qui concerne les amphibiens, l'avifaune, les chauves-souris, les insectes. Il est ressorti de ces inventaires que l'on aura un impact sur les zones boisées puisqu'on va défricher certains bois dans l'emprise de la darse future. Ce sont des bois d'assez modeste qualité.

Par contre, il y aura une préservation de l'ensemble des boisements des berges de Seine. Un inventaire a été fait de l'ensemble des arbres avec un contrôle de leur état sanitaire.

Quelques zones humides, de faible importance (moins d'un hectare), seront détruites. Elles seront compensées dans le cadre du projet au niveau du parc des Hautes Plaines.

Il y a quelques espèces protégées, relativement communes en Ile-de-France : le hérisson, le martin-pêcheur, l'écureuil roux. Il faudra obtenir une dérogation au titre du Conseil national de protection de la nature. Dans le cadre du projet, on aménagera des zones, des îlots pour pouvoir réintroduire ces espèces dans des milieux plus favorables.

Il a été répertorié sur le site des espèces invasives. Ce sont des espèces qui ont tendance à se développer et à envahir les milieux. Dans le cadre du projet, cela demandera un contrôle et une destruction sous des formes adaptées de ces espèces localisées sur le site.

>> 2^{ème} TEMPS D'ÉCHANGES

Alain DECKLERCK, rédacteur à « la Vie batelière » :

Mon propos concerne Airparif. Vous avez parlé des rejets de NOX (oxydes d'azote), CO2 par le trafic routier et l'industrie. En 2040, cette part va décroître côté industriel mais croître avec l'augmentation du trafic fluvial. Je suis surpris puisqu'un bateau de 5 000 tonnes représente environ 250 camions et qu'il est animé par environ deux moteurs de camion. Ce port sera dédié au transport fluvial, je ne comprends pas bien l'évolution de la pollution par le trafic fluvial.

Vous avez parlé d'un trafic de 4 bateaux de 2 700 tonnes ou 2 tonnes de 5 000 tonnes.

Un autre trafic n'a pas été abordé et qui touche principalement le confluent : le transport aérien. Lorsque les avions se succèdent toutes les minutes, les rejets de kérosène sont plus intenses que les rejets des moteurs de bateaux.

Anne KAUFFMANN : directrice adjointe d'Airparif

Les émissions de particules (poussières) pourraient augmenter en 2040. Nous avons pris des hypothèses avec les éléments technologiques existants ou connus, nous n'avons pas d'éléments détaillés sur 2040, des choses vont progresser et limiter les impacts.

Les émissions industrielles de poussières devraient augmenter avec ou sans port, car les activités industrielles devraient croître. Par contre, il y aura une diminution notable sur les oxydes d'azote (NOX), notamment grâce aux évolutions technologiques du trafic routier. Cette baisse sera légèrement compensée par une augmentation du trafic fluvial. Pour l'instant, dans nos hypothèses, on n'a pas d'éléments certains sur des améliorations technologiques fortes à l'horizon 2040, mais il y en aura forcément sur la motorisation.

Il faut retenir également qu'on ne prévoit pas une qualité de l'air particulièrement dégradée avec l'évolution des activités sur le secteur. On peut avoir une petite différence par rapport à maintenant, puisqu'on aura un peu plus d'émissions, mais rien de très notable.

Je n'ai pas évoqué le trafic aérien qui n'a pas de lien direct avec le projet. Par contre, les cartes que je vous ai montrées viennent de nos travaux généraux menés à Airparif systématiquement et quotidiennement, où l'on intègre toutes les sources et bien évidemment les sources aériennes. En revanche, au niveau du sol, les émissions des avions n'engendrent pas de forte augmentation des concentrations sous les couloirs aériens. On a des études systématiques et notamment des modalisations quotidiennes dans toute la zone autour des aéroports (Roissy, Le Bourget ou plus au sud).

On pourra peut-être y revenir.

Pascale BLATNIK

Un complément, sur 2040 avec et sans PSMO on constate une augmentation, car on a pris en compte l'augmentation du trafic sur la Seine avec l'arrivée du canal Seine Nord Europe. Actuellement, on a 35 bateaux et en 2040 on sera plutôt à 70 bateaux.

On ne parle pas des mêmes trafics, PSMO représente 2 à 4 bateaux.

Alain DECKLERCK :

Le canal Seine Nord Europe est un canal à grand gabarit, justement car on veut augmenter la massification du transport, donc par la même diminuer le nombre de bateaux et non le doubler comme vous l'annoncez.

De plus, en Hollande et en Allemagne, on commence à transformer les équipements moteurs des bateaux par des moteurs hybrides. Donc, en 2040, cela m'étonnerait qu'il y ait encore des moteurs diesel sur les bateaux.

Anne KAUFFMANN : directrice adjointe d'Airparif

On ne souhaitait pas faire preuve d'un optimisme trop important et on s'est mis à situation équivalente en termes de motorisation. Vis-à-vis des riverains, il est important de montrer des hypothèses péjorantes (pessimistes).

Par ailleurs, sur le canal Seine Nord Europe, je m'appuie sur l'étude d'impact de VNF prévoyant 70 bateaux en 2040.

Laurent MOUTENOT, Adjoint au Maire à Conflans-Sainte-Honorine :

D'après vos propos sur l'Île du Bac à Conflans, il n'y a pas de dépassement du seuil réglementaire de l'émission de PM10 (particules inférieures à 10 microns); par contre, vous avez parlé d'un dépassement de seuil de qualité. Quelle est l'augmentation précise par rapport à la situation actuelle ? Vos documents montrent un impact moyenné sur le port, mais aucun élément précis sur l'Île du Bac. Parle-t-on des habitations ou de la partie du port ? Quel sera l'impact précis sur l'Île du Bac ?

Anne KAUFFMANN : directrice adjointe d'Airparif

L'objectif de qualité est un objectif à atteindre à long terme, qui n'a pas de valeur réglementaire. Plus les valeurs qu'on respire sont faibles mieux c'est pour la santé.

On a fait des mesures en immédiate proximité industrielle sur le quai de l'Île du Bac. Au niveau de la rue Laroche, on n'a pas d'impact particulier lié aux activités de l'autre côté. On est au milieu du site industriel, en période estivale, compte tenu des activités, on a des envols de poussière liés notamment à la circulation des camions. On a donc plus de poussière et effectivement un risque de dépassement de cet objectif de qualité possible. Par contre, on n'a pas évalué de risque de dépassement de la valeur limite réglementaire.

Sur la situation future, on a évalué l'évolution des émissions des activités ou du trafic transport ; par contre, on n'a pas évalué directement la qualité de l'air. On a déterminé qu'il n'y avait pas de risque de dépassement des valeurs limites réglementaires, car on a des émissions similaires sur d'autres installations et il n'y a pas de dépassement. Comme les choses évolueront favorablement, on n'a pas de raison de craindre un risque de dépassement des valeurs limites.

Laurent MOUTENOT :

J'ai un doute sur la localisation, à quel endroit précisément voyez-vous cette augmentation de la valeur PM10 ?

Anne KAUFFMANN : directrice adjointe d'Airparif

L'augmentation des émissions ne se mesure pas à un endroit précis. Sur la zone du port, on va modifier les activités. On aura un trafic fluvial différent sur la Seine plus les activités portuaires en elles-mêmes et les accès routiers (RD 30, RN 184). A partir des éléments connus sur l'étude, on a évalué les émissions sur l'ensemble de cette zone.

Concernant la qualité de l'air, on a jugé que compte tenu du niveau d'incertitudes, il n'était pas nécessaire de faire une étude précise de modélisation de la qualité de l'air, car il nous fallait avoir des éléments plus précis notamment sur la nature des bateaux qui circulent. Comme on n'a pas évalué de risque de dépassement, on n'a pas jugé nécessaire de faire cette étude.

Laurent MOUTENOT :

Les seuils PM10 du quai de l'Île du Bac sont à 28 ou 29 microns.

Anne KAUFFMANN : directrice adjointe d'Airparif

C'est sur la moyenne de la campagne.

Laurent MOUTENOT :

De combien montez-vous dans vos simulations au même endroit ?

Anne KAUFFMANN :

On n'a pas fait de simulation de qualité de l'air ; en revanche, je vous garantis qu'on ne dépassera pas les 40 microns. Pour l'instant, on n'a pas d'étude sur la qualité de l'air.

Laurent MOUTENOT :

Il serait intéressant d'avoir une indication sur cette variation, entre 1 et 10 d'augmentation, c'est totalement différent.

Pascale BLATNIK :

Actuellement, la carrière est en exploitation, elle ne le sera plus en 2040. Les surfaces seront végétalisées ou imperméabilisées d'activités et il n'y aura pas cette remise en suspension. Les prévisions d'Airparif sont vraiment très péjorantes (pessimistes).

Jean-Claude PARISOT, FNE Ile-de-France, Collectif d'Associations de Défense de l'Environnement Boucle de Montesson.

Avez-vous envisagé des scénarios tenant compte d'un fonctionnement vertueux du port pour diminuer l'émission de NOX (oxydes d'azote) ou de particules fines : modes de chauffage des bâtiments, modes de déplacements, plans de déplacement des entreprises?

Anne KAUFFMANN : directrice adjointe d'Airparif

Les émissions ont été calculées avec des hypothèses extrêmement pénalisantes pour vérifier s'il y aurait un impact. On a considéré sur les véhicules routiers qu'on n'avait pas d'amélioration, mais on se doute bien qu'ils seront améliorés après 2020.

On n'est pas rentré dans le niveau de détails évoqués, qui ont forcément une influence. Si l'on prend des systèmes de chauffage ou de véhicules plus vertueux, les résultats seront meilleurs. Là, on voulait vraiment voir s'il y avait un risque de dégradation de la qualité de l'air.

On en a discuté avec Ports de Paris et on a estimé que l'on était « un peu dans la science-fiction » de faire des prévisions à 2040, compte tenu du changement des éléments climatiques. L'évaluation de la qualité de l'air dépend beaucoup de la météo. Les prévisions seront obsolètes à ce moment-là.

La mécanisation des véhicules, les systèmes de chauffage vont évoluer. Donc, on voulait vraiment s'assurer que l'on n'allait pas fortement dégrader la situation tout en restant dans une étude restreinte.

Tout est possible, mais à 2040, il nous manque des hypothèses pour faire quelque chose de précis et réaliste.

Jean-Claude RIOU, Association ADEVA :

La phase des travaux, qui va durer un certain temps, va sûrement engendrer un surplus de trafic routier. L'avez-vous prévu ? Comment comptez-vous pallier ces nuisances ?

Pascale BLATNIK :

Ces travaux vont durer une vingtaine d'années. Ce sont essentiellement les terrassements qui génèrent des poussières. C'est en fait dans le cadre des travaux réalisés par le carrier qu'il y a le terrassement de la plateforme. Il n'y aura pas de mouvements importants de poids-lourds pendant la phase travaux portuaires, ce seront surtout les véhicules légers des employés, puisqu'il y aura environ 140 emplois pendant toutes ces années de travaux. L'approvisionnement se fera par voie fluviale.

Marc-Noël VANDAMME :

> *Fiche 4 transports routiers, carte HPS 2035*) : Cette carte donne la situation de la circulation en heures de pointe le soir. Que peut-on en dire ?

> *Fiche 5, page 6* : Peut-on aussi commenter la carte de l'impact sonore ?

Marc LE SAOUT :

En examinant l'impact sur le trafic routier, on a deux situations, la situation de référence (situation avec l'évolution du flux routier compte tenu des évolutions démographiques) et

en comparaison le flux représenté par le projet lui-même. Ce sont ces deux chiffres que l'on compare.

La RD 30 supporterait 3 290 véhicules légers à l'horizon 2035 en heures de pointe du soir. L'activité liée au port représenterait 240 véhicules, soit moins de 10% du trafic routier futur.

Une participante :

Vous ne tenez pas compte des projets de l'A104, si elle passe par la RD 30 pour relier l'A15 et l'A13, que se passera-t-il ?

Véronique GRAVAT: Andrésy

On parle toujours de trafic routier et d'augmentation de véhicules légers liée aux activités économiques générées par le port. Qu'en est-il des projets de transports en commun qui vont desservir PSMO ?

Marc LE SAOUT :

Sur les prévisions de trafics, on se base sur les études de la DRIEA, qui a un modèle global du trafic à l'échelle de l'Île-de-France (Modus), on a juste intégré la liaison RD 30-RD 31.

Pascale BLATNIK :

Le Pont d'Achères est pris en compte à cet horizon 2035 ou 2040. Il a été déclaré d'utilité publique et il est pris en compte dans le schéma d'aménagement. L'A104, qui ne fait pas l'objet de projet actuellement car le rapport « mobilité 21 » de juin 2013 l'a reporté au-delà de 2030 n'est pas du tout pris en compte dans les hypothèses.

Si c'était le cas, les trafics d'ailleurs baisseraient sur le réseau viaire. Il y a d'autres sujets sur l'A104, mais en termes de trafics, elle ferait baisser les trafics de base sur le réseau local. Là encore, c'est péjorant.

La mise en service de la première infrastructure portuaire sera pour 2020. Pour l'instant, on travaille sur le plan d'aménagement, les prescriptions, la charte d'exploitation. Ensuite, le projet reconnu d'utilité publique, on aura encore deux ans pour sa mise en service et pour travailler avec les communes. Soit on pourra développer un transport privé au niveau des entreprises (et il faudra sans doute une mutualisation, ce qui nous amènera plutôt en 2025), soit un transport public, des antennes qui pourraient desservir le port. C'est un sujet à travailler et voir les solutions les plus adaptées en fonction de l'évolution du port. Ces solutions seront sans doute évolutives.

Marc-Noël VANDAMME :

Sur les trafics, même si l'on fait un pont à Achères à deux fois deux voies, il sera complètement saturé en 2035 en heures de pointe.

Sur le graphique de l'environnement sonore, on constate que tout près des habitations d'Achères, on est à plus 65 dB voire plus 70 dB (décibels). Il faudra bien sûr prendre en compte ce problème sur la RD 30 et les 10% supplémentaires de circulation dus à l'activité du port, cette situation est dramatique.

Pascale BLATNIK :

La RD 30 se charge du fait du développement économique, des zones d'activité vont se développer dans le secteur. Pour les apports de PSMO, il y a du développement économique, donc des emplois, donc de la mobilité et des véhicules particuliers. Tout ne se fera pas par transports en commun. L'hypothèse prise pour faire cette étude se base sur une hypothèse pessimiste, 80% de personnes venant en véhicules particuliers et 20% par les transports en commun.

Dans les travaux menés avec le Conseil départemental des Yvelines, on s'emploie à considérer le fonctionnement et l'optimisation des carrefours.

Martine LEBARD, Association Conflans Cadre de Vie Environnement :

La représentation LD2 montre les activités de GSM à 2040, alors que l'extraction sera terminée (*se référer sur le diaporama de la réunion en ligne sur <http://www.port-seine-metropole>*)

Marc LE SAOUT :

L'exploitation de la carrière sur les terrains périphériques ne sera plus en activité, mais la centrale de transformation sera toujours en place, ce qui explique sa localisation sur cette carte.

Martine LEBARD :

Sous la passerelle sur la darse, il est envisagé que quatre couches de containers puissent passer. Vous avez précisé que ce n'était pas le but de ce port, mais cela éveille toutefois des inquiétudes.

Marc REIMBOLD :

M. Malbrunot souhaitait que l'on prévoie un gabarit permettant de passer tous types de bateaux et en particulier s'il y avait quatre hauteurs de conteneurs. Ma réponse est qu'il n'est pas prévu qu'il y ait de trafics-conteneurs sur PSMO, en revanche pour les colis encombrants, il est prévu de garder le même gabarit que celui qui se trouve à la passerelle Saint-Nicolas. Ainsi, tous convois exceptionnels qui viendraient du Havre avec un colis très encombrant pourrait rentrer au port et être déchargé sur le poste à colis lourds du port.

Pascal MALBRUNOT :

J'ai posé la question avec quatre couches de containers car c'est le plus encombrant et ce qu'il y a de plus haut, dans la mesure où il n'y a pas de portiques à containers dans cette darse, il n'y aura pas de transport de containers.

Pour manutentionner un container, il faut un *reachstacker*, engin lourd qu'on n'installerait pas pour décharger quelques boites. S'il y avait un tel trafic en développement, ce serait forcément prévu.

Quelle est la longueur du quai ? Il y a le quai principal et ensuite ne s'agit-il que des postes d'attente ? En cas de développement de l'activité portuaire, peut-on prévoir d'agrandir les quais existants, d'en faire d'autres ou s'agira-t-il définitivement de zones vertes ?

Marc REIMBOLD :

On peut passer une vue générale du port, car on n'a pas développé les caractéristiques fluviales du port.

Un des points fondamentaux du projet consiste à supprimer la manutention en Seine, toutes les manutentions doivent se faire à l'intérieur du port, le long des berges de la darse. On voit deux postes de part et d'autre de l'entrée de la darse, destinés à desservir les terrains adjacents. Un quai droit de 650 m à peu près au sud de la darse sera mis à disposition des entreprises qui feront un trafic important par la voie d'eau. Dans ce linéaire de quai, il doit y avoir environ 200 m réservés au poste à colis lourds et au quai à usage partagé.

En face, de l'autre côté, il y a la possibilité d'avoir des déchargements ponctuels, en particulier certains seront connectés avec l'activité de GSM. Celui-ci évacue aujourd'hui ses matériaux côté Seine, demain il les enverra côté darse. Pour l'équilibre des compositions de matériaux, le gisement d'Achères n'a pas toutes les caractéristiques nécessaires pour fabriquer les matériaux. Donc, il peut y avoir des apports extérieurs qui seront aussi déchargés par ces postes sur la rive nord de la darse.

Cela fait 1,5 km de potentiel de quai, de manutention pour les bateaux.

On n'a pas prévu de faire une autre darse.

Marc LE SAOUT :

Les résultats de simulation prennent en compte l'ensemble du contexte environnemental et l'ensemble du trafic routier. Au point LD1 en longue durée de jour, on mesure 56 dB (décibels). Les simulations intègrent l'évolution du trafic à l'horizon 2040 sur la RD 30.

Lorsqu'on double le trafic, on augmente de 3 dB les niveaux sonores sur une voirie, l'augmentation de trafic VL de PSMO ne représente que 10% du trafic futur à l'horizon 2040.

Elisabeth DOUSSET, Coprésidente de l'Association « Construisons Ensemble un Andrésy Solidaire » :

Des mesures ont dû être faites en LD3, vers le cœur d'Andrésy et l'axe du port. Sur la branche partant de LD6 se dirigeant vers LD3, il y a un trafic assez important de poids-lourds qui franchissent l'Oise. Vous l'avez représenté comme s'il s'agissait d'un cul de sac. Des camions se perdent dans Andrésy et Maurecourt.

Il y a des nombreux projets autour de chez nous et à chaque fois on consulte les analyses faites par l'État ou le département. On constate juste en enquête publique qu'on est dans une situation critique.

Les commissaires enquêteurs ont émis des conclusions défavorables sur les impacts des polluants au Pont d'Achères. Il est étonnant que dans l'enquête publique concernant cet ouvrage un avis défavorable sur la qualité de l'air soit émis et que la situation du port ne présenterait plus de danger.

L'A104 ne risque pas de diminuer le trafic, les autoroutes sont un aspirateur à véhicules. Il y a plus de véhicules sur les autoroutes et toutes les voies annexes.

Pascale BLATNIK :

Quand un gros tuyau arrive, il libère les petits tuyaux. Par contre, il peut y avoir des concentrations aux échangeurs et de la génération spontanée de déplacements.

Anne KAUFFMANN : directrice adjointe d'Airparif

On a bien des niveaux plus élevés à proximité du trafic routier. Les éléments donnés pour 2040 étaient liés à deux aspects, d'une part on a une amélioration de la qualité de l'air au fur et à mesure des années, même si l'on est très loin d'une situation satisfaisante notamment en proximité routière.

Les éléments donnés sur l'absence de dégradation concernaient la zone du projet et non l'ensemble du secteur. Par contre, on se trouve dans une amélioration lente, mais néanmoins réelle, et meilleure au fil des années. Si l'on augmente fortement, on va limiter voire dégrader l'amélioration.

En 2040, on a de vraies diminutions des émissions unitaires des véhicules. Vous avez raison, plus on met de véhicules, plus la qualité de l'air devient problématique. En situation actuelle, on a des dépassements en proximité du trafic routier. Il faut bien sûr être vigilant.

Une participante :

On parle toujours de trafic routier, mais dans le projet Éole qui va vers Mantes, ne peut-on pas prévoir une gare le long de l'accès pour que les employés des entreprises du port utilisent les transports en commun plutôt que leurs voitures ?

Pascale BLATNIK :

Idéalement, ce serait bien. Il pourrait y avoir une gare confluence à Grand Cormier ou en gare d'Achères-ville. L'un des intérêts de cette gare confluence est de rendre nécessaire une interconnexion entre le RER E et le RER A. Il n'y a pas de projet spécifique pour avoir un accès de transport en commun ferré supplémentaire par rapport à PSMO.

>> PRÉSENTATION DE LA CONCERTATION DU 2D SEMESTRE 2016 SUR LE CAHIER DES PRESCRIPTIONS

→ Cadre de la concertation en cours et à venir

Pascal BEAUMARD :

Dans les six mois voire l'année à venir, on va travailler en deux temps, le premier temps concerne le cahier des prescriptions. Nous en sommes à l'atelier P4, qu'y aura-t-il après cet atelier ?

Pascale BLATNIK :

Une prise en compte par la maîtrise d'œuvre de l'ensemble de vos contributions va suivre cet atelier P4. La maîtrise d'œuvre établira une version de ce cahier de prescriptions qu'on vous donnera avant le 24 novembre 2016. Cela permettra en atelier P5 de faire un recadrage et des propositions sur la mouture faite par la maîtrise d'œuvre. Par ailleurs, il y aura un focus sur l'impact hydraulique, que l'on n'a pas traité ce soir.

A l'issue de l'atelier P5 et de vos contributions de novembre, la maîtrise d'œuvre préparera une nouvelle mouture afin de consolider mi-janvier 2017 ce cahier de prescriptions.

En 2017, on travaillera sur la charte d'exploitation (devoirs des occupants du port) et sur la définition de l'observatoire de la qualité.

Des comités de suivi partenariaux seront organisés pour proposer des bilans, un programme de concertation, un COPIL examinera les modalités proposées.

Début 2018 démarrera l'enquête publique (phase de consultation).

→ Explication du cahier de prescriptions architecturales, paysagères et environnementales

Pascale BLATNIK :

Ce document doit prendre en compte les préoccupations et les attentes du territoire, et faire en sorte que ce soit un outil économique attractif pour les entreprises. Ce document s'imposera aux entreprises qui viendront s'implanter sur le port (permis de construire, déclaration de travaux, dossier d'installation classée). Ce document doit jouer un rôle important notamment dans le cadre de la transition énergétique pour la diminution des effets de serre, des consommations, de l'utilisation des énergies fossiles et a contrario augmenter le recours aux énergies renouvelables.

Véronique FOURTEAU :

C'est un cahier qui s'imposera aux entreprises désireuses de s'implanter sur ce site. Il sert à définir précisément les objectifs de qualité de développement durable sur plusieurs plans : l'aspect architectural, l'aspect paysager et l'aspect environnemental, la valorisation et l'attractivité du port.

Ce document va servir à décrire très précisément ce que l'on attend des aménagements des entreprises qui seront installées sur les parcelles d'activités.

Pascal BEAUMARD :

Ce cahier de prescription s'inscrit dans un ensemble plus global...

Valérie FOURTEAU :

Le cahier de prescription s'inscrit dans un ensemble d'outils. Le plan guide a servi à définir l'aménagement global du port. Le CPAPE va servir à décrire plus précisément à l'intérieur des parcelles d'activité les aménagements. La charte d'exploitation, une fois les entreprises installées, servira à définir la manière de poursuivre ses objectifs.

Ces outils seront suivis par un ensemble de dispositifs.

Pascale BLATNIK :

Concernant les instances de concertation, on s'inscrit dans la durée au niveau du territoire. La prochaine étape sera une phase de consultation (enquête publique). Pendant les travaux et l'exploitation du port, on souhaite toujours échanger via une instance permanente de concertation qui se réunirait une fois par an permettant de parler du fonctionnement. Ce serait également un dispositif d'alerte vis-à-vis du port et de ses entreprises. Un comité de voisinage plutôt sur la période des travaux se réunirait autant que de besoin. Un registre de réclamations du chantier serait mis en place selon différentes modalités (écrit, internet) et aussi en phase d'exploitation. L'observatoire de la qualité permet un contrôle et un suivi des engagements pris par Ports de Paris.

>> TRAVAIL SUR TABLE

Pascal BEAUMARD :

Maintenant, on va travailler sur table, voici la répartition des thématiques de travail :

- Thème de travail des tables N°1 et N°2 : architecture et attractivité, animées respectivement par Juliette Rohde et Lucie Lafond.
- Thème de la table N°3 : environnement et attractivité, animée par Luc Roussel.
- Thème de la table N°4 : paysage et attractivité, animée par Simon Mazajczyk.

Le but de l'atelier N°4 est de dégager 1 priorité et/ou 1 proposition principale par sous-thématique. Ce travail sera poursuivi à l'atelier N°5 le 24 novembre 2016 et l'ensemble du document sera balayé à l'atelier N°6.

→ RESTITUTION ORALE TABLE N°1 → rapporteur : Michel De Ruyck

> Aspect visuel des constructions

Utilisation de matériaux naturels, tels que le bois recyclé notamment pour limiter la consommation d'énergie.

Contraintes techniques : bâtiments sur pilotis puisque ce sont des zones inondables avec des bâtiments hors sol (zones de repli en cas de crues).

Hauteur des bâtiments : entre 12 et 15 m (R+3) pour préserver la vue d'Andrésy. C'est inondable jusqu'à R+1.

Possibilité de recourir au cuvelage (création d'un sous-sol), d'un point de vue visuel avoir des terrasses de hauteur différente pour éviter une harmonie trop rigide de l'ensemble.

- Une cohérence des matériaux dans les couleurs.
- Des hauteurs variables pour créer des aérations dans les bâtiments.
- Des clôtures grillagées doublées de haies pour garder un aspect paysager verdoyant.

Les enseignes et logos : interdiction d'installer des enseignes trop hautes et trop lumineuses, pour qu'elles ne deviennent pas un marqueur publicitaire qui prenne le dessus sur l'identité du port.

Gestion de l'énergie : pour les murs, du bois isolant ; pour les toitures, des panneaux photovoltaïques côté sud et végétalisés côté nord (Andrésy).

- Mettre des réservoirs pour récupérer les eaux de pluie, des spots à led pour les éclairages variables avec la lumière du jour.

> Attractivité du port

- Valoriser l'exemplarité du bâti et des partis pris architecturaux à travers des panneaux d'exposition
- Valoriser le tourisme industriel, l'écluse, le parcours cycliste Paris-Londres
- Créer des journées portes ouvertes
- Avoir des navettes touristiques
- Communiquer sur les activités industrielles et économiques de PSMO par le biais des communes, des offices du tourisme, des écoles

> Arguments en faveur de l'implantation des entreprises

- Une bonne image de marque avec l'exemplarité du port
- Des économies d'énergie
- Une mutualisation de certains services, dont la récupération des déchets et le recyclage

→ RESTITUTION ORALE TABLE N°2 (rapporteur : Elisabeth Dousset)

> Aspect visuel des constructions

Le support des bâtiments nous a fait penser que le port allait fonctionner à partir de 2025 et surtout après 2040, et donc au port très moderne qui se rapproche des cités lacustres. En complément ou à la place des bâtiments vraiment fondés, ne peut-on pas imaginer des bâtiments flottants, des pontons flottants, des choses posées sur l'eau qui peuvent évoluer facilement ?

Concernant les volumes des bâtiments, il est important d'avoir un fil directeur qui relie les choses entre elles ou l'esprit des bâtiments entre eux. Il sera difficile d'imposer des gabarits, mais il faut cerner les gabarits en fonction des activités des entreprises. Il ne faut pas tomber dans une trop grande simplification architecturale. Cela fait partie de la richesse de l'architecture industrielle d'avoir une architecture assez complexe et très intéressante.

Le stockage des matériaux peut se faire soit en intérieur soit en extérieur. On ne les connaît pas encore très bien car on ne sait pas quels types d'activités vont être intégrées dans le port.

On a « zappé » *les barrières et les protections*.

Il est important qu'il y ait un *système de détection éclairage* afin de sécuriser ce lieu la nuit.

Les enseignes et les locaux : nous sommes pour l'interdiction de tous panneaux publicitaires, mais pour une bonne signalétique claire et non lumineuse.

Comment implanter et dimensionner les bâtiments ? Une variété tout en conservant une certaine harmonie, essayer de gérer une certaine uniformité avec un fil directeur.

Quel aspect visuel ? Quelque chose de doux et agréable. Il faudrait travailler sur une charte couleurs et matériaux.

Faut-il éclairer ? On a déjà abordé cette question avec le CAUE et les concepteurs lumière. L'idée était plutôt d'éclairer le moins possible, d'avoir un éclairage temporel qui fluctue en fonction des saisons et en fonction des choses qu'on veut mettre en valeur.

La gestion de l'énergie. On avait évoqué l'idée que chaque entreprise puisse être autonome énergétiquement, peut-être même pourrait-il y avoir un pôle énergétique pour les diverses entreprises qui viennent s'implanter sur le site. Peut-être peut-on envisager un stockage commun d'énergie, si possible d'ici 2040.

Les toitures végétalisées assurent une intégration dans le paysage, cela contribue aussi à une meilleure maîtrise de l'énergie.

> Rayonnement PSMO et attractivité du port

Concernant les accès au port et relier divers pôles d'animation (port et stations d'épuration), on trouvait judicieux de développer le système de bateau-bus ou d'un bus amphibie, comme à Amsterdam.

Comment faire du port un lieu pédagogique ? Cela peut passer notamment par le tourisme industriel, des portes ouvertes, des promenades en bateau-bus ou en bus amphibie, peut-être des accueils d'élèves ou des stages possibles dans ces entreprises.

Communiquer sur les activités industrielles et économiques de PSMO. On avait parlé de possibilité d'implanter un institut de recherche où il y aurait forcément des échanges entre PSMO et les entreprises, des ateliers de manipulation des matériaux, de recherche de mise en œuvre durable, des ateliers de recherche sur des matériaux nouveaux, des visites.

Communication sur l'emploi. On n'a pas beaucoup abordé ce thème. S'il y a des primes aux déplacements pour les gens venant en transports en commun, on peut aussi imaginer des primes de déplacement pour ceux qui viennent à vélo ou à pied. Ce serait bien de mettre cette suggestion dans la charte des recommandations.

Communiquer sur les activités environnementales au sein de PSMO, comment faire perdurer la qualité environnementale ? Peut-être encore par des lieux d'exposition et d'information, tels que la Villa Louis XIII qui pourrait servir de lieu d'échanges, de maison de l'information qui abriterait des archives. Ces lieux devraient être mis à disposition du public dès le commencement du chantier pour que les gens aient le réflexe de fréquenter ces lieux et puissent y trouver de la documentation et des animations.

Formation et recherche sur les techniques innovantes. On revient au paragraphe précédent. Au lieu de multiplier les équipements, il ne faut pas passer à côté du fondamental. Ce port est présenté comme un port urbain. Pour bien réussir ce port urbain, il faut intégrer toutes les recommandations nécessaires à sa réussite, sans trop faire d'ajouts extérieurs.

En conclusion, la liaison organique qui sera créée entre les différents équipements, les différentes entreprises sur place et les habitants est indispensable à l'attractivité et la dynamique du port.

On n'est qu'en 2017 et on devra réfléchir avec les moyens de 2040, ce port devra être extrêmement visionnaire.

Pascal BEAUMARD : Et si vous deviez donner trois points d'alerte ?

Elisabeth DOUSSET :

- Essayer de rendre le plus vivant possible les lieux de rencontres et d'expositions qu'il est possible d'implanter dans le port.
- Développer des accès de communication entre divers pôles.
- Être vigilants aux pollutions et performants sur les économies d'énergie.

→ RESTITUTION ORALE TABLE N°3 → rapporteur : Anne LAFORGUE

> Mobilité

Cette table s'est focalisée sur la mobilité et a réfléchi à des solutions alternatives à l'utilisation massive du véhicule individuel du personnel du port :

- Attractivité des transports en commun depuis la gare d'Achères (bus ou navettes d'entreprises selon le nombre d'entreprises et de salariés)
- Favoriser le covoiturage et prévoir des places de covoiturage réservées sur le parking
- Faciliter les liaisons piétonnes entre la gare et le port
- Favoriser le stationnement des vélos, proche du lieu de travail et sécurisé
- Inciter à limiter les déplacements en voiture sur le port
- Pas de stationnement sur les voies de circulation
- Demander aux entreprises de faire un plan de déplacement en commun

> Gestion des déchets

- Tri sélectif obligatoire
- Étendre la collecte sélective publique
- Mutualisation de la collecte des déchets spéciaux des entreprises
- Favoriser l'économie circulaire
- Valorisation des déchets et réutilisation comme matières premières
- Réplique de la « Fabrique 21 » de Carrières
- Faire du compost

> Valorisation de la biodiversité locale

- Zéro phyto (à mettre dans les prescriptions destinées aux entreprises)
- Prévoir une mutualisation de l'entretien et une gestion différente des parcelles (moins de tontes, moins d'entretien), choisir des essences végétales qui demandent moins d'entretien et qui favorisent la faune
- Mutualiser l'entretien des parcelles

> L'éclairage

- Un plan lumière permettant de réduire les points lumineux
- Éclairage d'une zone particulière la nuit
- Utilisation du led
- Programmation de l'éclairage public

On n'a pas abordé la gestion des eaux pluviales.

> Attractivité

- Participer au développement du tourisme industriel
- Favoriser l'ouverture des entreprises lors des journées du patrimoine
- Présentation des activités des entreprises et des démarches environnementales par la Maison du port
- Promenade en bateau sur la darse

> Activités environnementales au sein de PSMO

- Favoriser les accès vers le port et les échanges ville/port

→ **RESTITUTION ORALE TABLE N°4** → **apporteur : Michel PRES**

Sur les prescriptions paysagères, comment mettre en cohérence les limites de l'eau avec le paysage et l'architecture ?

Pour les limites de parcelles : distinguer les différents types d'entrées du projet (entrée fleuve, entrées routes et véhicules et entrées piétonnes).

L'entrée de la darse est très large, plus que sur l'Oise. En face de la darse se trouve Andrésy. Quelles sont les heures d'ouverture et de fermeture de la darse ? Cela peut poser problème en hiver.

Il faut veiller à ce que les lumières ne soient pas orientées vers Andrésy.

La luminosité de l'ensemble du projet doit s'adapter en fonction de la journée et au niveau d'activité.

On a relevé une notion de progressivité de hauteur d'immeubles en partant du parc pour arriver au fond de la darse, avec le plus possible de végétal, tout en prenant en compte les besoins des professionnels sur le site.

Concernant les voiries intérieures, on s'est arrêté sur une mutualisation des parkings, des parkings en fond de lot et éviter le tout béton.

Concernant le principe de végétalisation des lots : clôtures végétalisées, toits végétalisés ; le PLU interurbain qui s'ouvre sur toute la communauté urbaine permettra en particulier à Achères de positionner ses contraintes de végétalisation directement dans ce PLU. Il faut distinguer clairement les responsabilités entre Ports de Paris, les entreprises et les autres acteurs (VNF).

Concernant la pérennité des aménagements initiaux et la plantation initiale, il serait souhaitable que les sols soient analysés, que les arbres plantés soient adaptés à la nature des sols et éventuellement adapter les sols, si nécessaire. On voit dans d'autres villes des arbres plantés qui n'évoluent pas.

> Participer au développement du tourisme industriel

Il nous a semblé essentiel qu'une Maison du projet se mette en place au plus vite et qu'elle soit un lieu central. Elle accompagnerait dès à présent le projet et ce sur les 25 à 30 ans. Cela permettrait :

- De répondre aux différentes questions posées sur le rayonnement de PSMO et son attractivité
- De présenter les métiers développés au sein du port
- De présenter la construction du projet, son évolution
- D'en faire un lieu participatif, notamment avec les habitants

> Plus généralement en termes de tourisme :

- Étendre au-delà du périmètre du port et inclure l'écluse, les différents ponts autour
- Prévoir un port ouvert et accessible au quotidien : événements ponctuels transversaux sur différents thèmes

Il pourrait être souhaitable d'avoir un lieu de vie, éventuellement le soir également, permettant d'avoir un port ouvert.

> Sur les aspects industriels et économiques :

- Favoriser le recrutement des compétences nécessaires au port à proximité par le biais du tissu éducatif, d'organismes de placement de main-d'œuvre

Comment faire perdurer la qualité environnementale ? On n'a pas eu le temps de traiter ce point, hormis souligner qu'il fallait une forme de certification.

>> CONCLUSION

Marc REIMBOLD :

Encore une fois, je tiens à vous remercier pour la qualité de vos contributions. Nous analyserons toutes vos propositions, nous les hiérarchiserons et nous reviendrons vers vous pour le prochain atelier, en axant les réflexions sur les points qui vous intéressent et qui correspondent aux points d'actualité (énergie, végétalisation des façades et toitures). Ce sont des sujets nouveaux et émergents, qu'il est légitime d'intégrer dans un port de nouvelle génération.

Certains sujets que vous avez soulevés relèvent plus de la charte d'exploitation que du CPAPE, dont celui sur la mobilité.

Je retiens surtout comme point important de donner du sens à notre port quartier de ville et plutôt se repositionner dans le cahier des prescriptions par rapport à ce concept général.

Merci du temps que vous nous consacrez pour la qualité de ce projet, et rendez-vous pour le P5 sur les Clauses du CPAPE, avec par ailleurs la présentation de l'étude hydraulique.

Michel GAILLARD, garant de la concertation :

Quelques mots très rapides! J'ai pris note que l'avant-projet présenté ce soir présente une convergence assez bonne de toutes les remarques faites lors des ateliers et qui ont été souvent prises en compte. Je note avec intérêt que cet avant-projet n'a pas soulevé de questions fondamentales au cours de la réunion. Il reste sûrement des points à approfondir, mais globalement le processus de concertation à ce jour a, me semble-t-il, produit ses effets.

Je suis toujours admiratif sur les exercices de prospective que l'on vous a demandé de faire ce soir, prospective en parlant des impacts à l'horizon 2040, soit dans 24 ans. Si l'on revient 24 ans en arrière il n'y avait ni portable, ni Internet, ni aucune facilité apportée par l'informatique de réseau. Je vous laisse imaginer ce qu'il pourrait y avoir en 2040 comme innovations et changements dans notre environnement. Un seul exemple: le véhicule électrique. On a beaucoup parlé d'impact sonore, de poussières, mais quid du moteur électrique à l'horizon 2035-2040 ? Qui le sait ?

C'est toujours un exercice difficile même s'il faut le faire et c'est très bien que Ports de Paris vous ait proposé de le faire pour éclairer les possibilités, mais sachant que personne ne sait ce que sera le réel.

En tout cas, bravo pour votre travail et vos contributions. Merci à tous.

Pascal BEAUMARD :

Le prochain atelier P5, qui sera tiendra le 24 novembre 2016 à 18 heures dans cette salle, selon la même configuration, sera consacré au cahier des prescriptions architecturales. Merci beaucoup.

ANNEXE : RESTITUTIONS ÉCRITES DES TABLES

→ **TABLE N°1**

→ **RAPPORTEUR : M. DE RUYCK**

→ **ANIMATRICE : JULIETTE ROHDE**

→ **PARTICIPANTS**

Table 1					
M.	AULNETTE	CAMILLE			Présent
Mme	CHATEAU	MICHÈLE		CEAS	Présent
M.	DESCARTES	PIERRE	Association	CMA	Présent
M.	DE RUYCK	MICHEL	CONSEILLER MUNICIPAL	MAIRIE D ANDRESY	Présent
M.	DECKLERCK	ALAIN	RÉDACTEUR	LA VIE BATELIERE	Présent
Mme	GRAVAT	VERONIQUE			Présent
Mme	GUILLEMIN	CLAUDINE			Présent
M.	RIOU	JEAN-CLAUDE		ADEVA	Présent
M.	PARISOT	JEAN-CLAUDE		FNE IDF	Présent

→ RESTITUTION ÉCRITE TABLE 1

PRESCRIPTIONS ARCHITECTURALES / TABLE#1	
QUESTIONS / MOA	PRIORITÉS & BESOINS / PARTICIPANTS
<p>L'aspect visuel des constructions</p> <p>> Identité architecturale de PSMO : quelle cohérence entre les différents aménagements d'entreprises ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quelle évolutivité (modularité, flexibilité) des constructions ?... • Quels principes de composition, hauteur, volume, ? ... • Quels matériaux, couleurs ? ... 	<ul style="list-style-type: none"> • « Des matériaux naturels : bois recyclé (un bon isolant) qui évite de chauffer » • « Pour une cohérence entre matériaux et des couleurs » • « Limiter le béton au maximum » • « Pour des hauteurs variables pour créer des aérations visuelles » • « Des terrasses de hauteur différentes » • « Des contraintes techniques : construire les bâtiments sur pilotis et prévoir des zones de bâtiment hors sol (zone de repli) en cas de crue » • « Des bâtiments de 12/15 mètres environ (R+3)... sachant que le R+1 est potentiellement inondable, la zone R+3 constituera une zone de repli » • « Possibilité de recourir au cuvelage / création d'un sous-sol » • « Pour des clôtures grillagées doublées de haies : se différencier des clôtures pleines, interdites en zones inondables »
<p>Les installations annexes</p> <p>> Quelle maîtrise architecturale et paysagère ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quid du stockage des matériaux ? • Quid des locaux techniques et de gardiennage ? • Quid des dispositifs de protection ? 	<p>RAS</p>
<p>Les enseignes et logos</p> <p>La signalétique commerciale : quelle cohérence dans le paysage ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comment implanter et dimensionner les bâtiments ? Quid en entrée de chaque lot ? • Quel aspect visuel ? • Faut-il éclairer ? 	<ul style="list-style-type: none"> • « Interdiction d'installer les enseignes trop en hauteur : que cela ne devienne pas un marqueur publicitaire qui prenne le pas sur l'identité du port »

La gestion de l'énergie	
<p>> Quelle prise en compte d'une énergie plus économe et durable ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quelles performances énergétiques du bâti ? • Quid des énergies renouvelables sur site, etc. ? 	<ul style="list-style-type: none"> • « Du bois isolants + des panneaux photovoltaïques » • « Des toits mixtes panneaux, côté Achères et toits végétalisés côté Andrézy » • « Des réservoirs d'eau en dessous (comme en Grèce ou en Italie) » • « Des spots à leds qui jouent avec la lumière du jour »

RAYONNEMENT PSMO & ATTRACTIVITÉ / TABLE#1	
QUESTIONS / MOA	PRIORITÉS & BESOINS / PARTICIPANTS
<p>Participer au développement du tourisme industriel</p> <p>> Comment faire du port un lieu de pédagogie et de tourisme industriel ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comment faire visiter les infrastructures portuaires et l'activité BTP ? • Quel accueil du public ? 	<ul style="list-style-type: none"> • « Valoriser l'exemplarité du bâti et des partis pris architecturaux à travers des panneaux d'exposition » • « Valoriser l'écluse » • « Valoriser la piste cyclable Paris-Londres » • « Prévoir une journée annuelle portes ouvertes où les entreprises jouent le jeu » « Prévoir des navettes touristiques »
<p>Communiquer sur les activités industrielles et économiques de PSMO</p> <p>> Comment rendre le territoire « fier » de son activité ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quid d'une sensibilisation aux activités des entreprises de la ZAC portuaire ? • Quid d'une communication sur la logistique des transports ferrés et fluviaux ? • Quid d'une communication sur l'emploi ? 	<ul style="list-style-type: none"> • « Impliquer les communes et les offices de tourisme » • « Impliquer les écoles » • « Développer un argumentaire en faveur de l'implantation des entreprises, partagé par l'ensemble des prescripteurs reposant sur : > une image d'exemplarité > un parc économe en énergie > la mutualisation de certains services dont la récupération des déchets et le recyclage

<p>Communiquer sur les activités environnementales au sein de PSMO</p> <p>Comment faire perdurer la qualité environnementale ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qui des actions de sensibilisation et de pédagogie (ruches, observatoires, etc...) ? • Quid des actions de pédagogie sur les objectifs de développement durable ? 	<p>RAS</p>
---	-------------------

→ TABLE N°2

→ **RAPPORTEUR : ELISABETH DOUSSET**

→ **ANIMATRICE : LUCIE LAFOND**

→ **PARTICIPANTS**

Table 2					
Mme	DOUSSET	ELISABETH	CO PRÉSIDENTE CEAS	ELISABETH DOUSSET	Présent
Mme	DROUILLY	ODILE	DIRECTRICE	CAUE DU VAL-D'OISE	Présent
M.	FAVIER	LIONEL	MEMBRE ASSOCIATIF	AUT ILE DE FRANCE	Présent
Mme	GIBLET	DANIELLE	RETRAITÉE		Présent
M.	PERNOT	OLIVIER	DIRECTEUR DE CABINET	MAIRIE D'ACHERES	Présent
M.	MALBRUNOT	PASCAL	ADMINISTRATEUR	Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale	Présent
M.	LEROY	PHILIPPE	VICE PRÉSIDENT	RESEAU VÉLO 78	Présent
M.	MAZAGOL	Alain	ADJOINT AU MAIRE	Ville d'Andrésy	Présent

→ RESTITUTION ÉCRITE TABLE 2

PRESCRIPTIONS ARCHITECTURALES / TABLE#2	
QUESTIONS / MOA	PRIORITÉS & BESOINS / PARTICIPANTS
<p>L'aspect visuel des constructions > Identité architecturale de PSMO : quelle cohérence entre les différents aménagements d'entreprises?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quelle évolutivité (modularité, flexibilité) des constructions ?... • Quels principes de composition, hauteur, volume, ? ... • Quels matériaux, couleurs ? ... 	<ul style="list-style-type: none"> • « <i>Quelle inspiration : une cité lacustre ?</i> » • « <i>Des volumes fractionnés : de la diversité harmonieuse</i> » • « <i>Pas de cubes posées les uns à côtés des autres</i> » • « <i>Une conception qui permet la modularité</i> » • « <i>Des toitures et murs végétalisés avec intégration des abords</i> » • « <i>Il faut une charte sur les matériaux et les couleurs</i> »
<p>Les installations annexes > Quelle maîtrise architecturale et paysagère ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quid du stockage des matériaux ? • Quid des locaux techniques et de gardiennage ? • Quid des dispositifs de protection ? 	<ul style="list-style-type: none"> • « <i>Des lieux de stockages à définir : intérieur ou extérieur ?</i> » • « <i>Il faut définir des gabarits pour maîtriser les installations annexes et prendre en compte pour cela les besoins des entreprises</i> » • « <i>Il faut imaginer des éclairages de détection pour sécuriser et protéger la zone</i> »

<p>Les enseignes et logos La signalétique commerciale : quelle cohérence dans le paysage ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comment implanter et dimensionner les bâtiments ? Quid en entrée de chaque lot ? • Quel aspect visuel ? • Faut-il éclairer ? 	<ul style="list-style-type: none"> • « Interdire les panneaux publicitaires » • « Penser une signalétique non lumineuse » • « Penser la variété dans l'harmonie : il faut un fil directeur pour maîtriser et instaurer une cohérence » • « Un aspect visuel doux et agréable qui permet d'envoyer quelques signaux » • « Un éclairage parcimonieux – le moins possible : pour les promenades essentiellement' » • « un éclairage temporel et localisé : pour la mise en valeur de certains éléments »
<p>La gestion de l'énergie > Quelle prise en compte d'une énergie plus économe et durable ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quelles performances énergétiques du bâti ? • Quid des énergies renouvelables sur site, etc. ? 	<ul style="list-style-type: none"> • « Des toitures végétalisées » • « Pour une autonomie énergétique du parc » • « Pour un pôle énergétique récupérant les énergies de chacun » • « Peu d'énergie nécessaire pour les activités prévues (atelier, hangars) : cela permet d'exiger cette autonomie, facilement accessible pour les entreprises modernes de demain » • « On ne veut pas de 80% de déplacement en voiture »

RAYONNEMENT PSMO & ATTRACTIVITÉ / TABLE # 2

QUESTIONS / MOA	PRIORITÉS & BESOINS / PARTICIPANTS
<p>Participer au développement du tourisme industriel</p> <p>> Comment faire du port un lieu de pédagogie et de tourisme industriel ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comment faire visiter les infrastructures portuaires et l'activité BTP ? • Quel accueil du public ? 	<ul style="list-style-type: none"> • « Des accès en bateau-bus (Cf. Amsterdam) avec promenades amphibies » • « Un lieu de pédagogie fixe ou mobile » • « Un tourisme industriel (circuit) jusqu'aux stations d'épuration » • « Pour un accueil des plus jeunes »
<p>Communiquer sur les activités industrielles et économiques de PSMO</p> <p>> Comment rendre le territoire « fier » de son activité ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quid d'une sensibilisation aux activités des entreprises de la ZAC portuaire ? • Quid d'une communication sur la logistique des transports ferrés et fluviaux ? • Quid d'une communication sur l'emploi ? 	<ul style="list-style-type: none"> • « Pour un développement industriel et une recherche de modernité, de performance écologique, et une évolutivité vers des matériaux modernes » • « Formation et recherche sur les matériaux nouveaux et techniques innovantes » • « Des navettes vers les gares ou à vélo »
<p>Communiquer sur les activités environnementales au sein de PSMO</p> <p>Comment faire perdurer la qualité environnementale ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qui des actions de sensibilisation et de pédagogie (ruches, observatoires, etc...) ? • Quid des actions de pédagogie sur les objectifs de développement durable ? 	<ul style="list-style-type: none"> • « Faire de la maison Louis XIII un lieu d'exposition » • Rappeler le fondement de PSMO : un port urbain, un quartier portuaire »

Autres :

- « Des liaisons organiques entre les différents éléments et équipements »
- « Des liaisons organiques entre les différentes entreprises »
- « Ne pas se laisser dépasser : être visionnaire et laisser de la place (au possible) à 2025/2040 »

→ TABLE N°3

→ RAPPORTEUR : ANNE LAFORGUE

→ ANIMATEUR : LUC ROUSSEL

→ PARTICIPANTS

Table 3					
Mme	LAFORGUE	ANNE			Présent
Mme	LEBARD	MARTINE	PRÉSIDENTE	CONFLANS CADRE DE VIE & ENVIRONNEMENT	Présent
M.	GIBLET	BERNARD	RETRAITE		Présent
Mme	LOUIS	MALIKA	ÉLUE	MAIRIE D'ACHERES	Présent
M.	MARTIN SAINT LEON	GEORGES	VICE-PRÉSIDENT RESEAU VÉLO 78	RESEAU VÉLO 78	Présent
Mme	NOEUEGLISE	MADELEINE	ARCHITECTE CHEF DE PROJET	MADELEINE NOEUEGLISE	Présent

→RESTITUTION ÉCRITE TABLE 3

PRESCRIPTIONS ENVIRONNEMENTALES / TABLE#3	
QUESTIONS / MOA	PRIORITÉS & BESOINS / PARTICIPANTS
<p>La gestion des eaux pluviales</p> <p>> Comment prolonger les stratégies de bonne gestion dans l'espace amodié ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quid des eaux de pluie et de ruissellement ? • Quid du stockage et recyclage de l'eau ? • Quid de la prévention la pollution de l'eau ? <p>Quelle imperméabilisation des sols ?</p>	<p>RAS</p>
<p>La gestion des déchets</p> <p>> Comment mettre en place une gestion vertueuse des déchets dans les lots et pour les bateaux ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quid des aires de tri et de stockage ? • Comment anticiper et gérer la production de déchets ? • Quid du traitement des effluents et déchets toxiques ? • Quid du traitement des déchets organiques / compostage ? <p>Quid des déchets / bateaux ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • « <i>Tri sélectif obligatoire</i> » • « <i>Mutualisation de la collecte sur les déchets spéciaux</i> » • « <i>Étendre la collecte sélective publique</i> » • « <i>Favoriser l'économie circulaire, valoriser les déchets entre entreprises</i> » • « <i>Pour mieux gérer les déchets organiques, prévoir un container</i> » • « <i>Mutualiser la gestion des déchets entre entreprises via des dispositifs type « Fabrique 21 » et produire collectivement du compost</i> »

<p>La valorisation de la biodiversité locale</p> <p>> Quelles contributions des entreprises ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comment développer la biodiversité ? • Comment assurer les continuités écologiques ? • Comment lutter contre les espèces invasives ? 	<ul style="list-style-type: none"> • « <i>Prévoir une gestion différenciée des parcelles (moins de tonte)</i> » • « <i>Mutualiser l'entretien des parcelles</i> » • « <i>Zéro phyto en plantation et en entretien</i> » • « <i>Choisir des essences demandant moins d'entretien et/ ou favorisant la faune</i> »
<p>La mobilité</p> <p>> Quelles modalités d'accès alternatives ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quid des transports en commun géré par le privé ? le public ? • Quid des mesures en faveur des déplacements doux ? 	<ul style="list-style-type: none"> • « <i>Mettre en œuvre une ligne de bus depuis la Gare d'Achères pour réduire le nombre de voitures</i> » • « <i>Créer une liaison à pied depuis la Gare d'Achères</i> » • « <i>Favoriser le covoiturage : réserver des places de covoiturage sur les parkings</i> » • « <i>Penser au stationnement pour les vélos</i> » • « <i>Réduire les véhicules légers/ loisirs de 80%</i> » • « <i>Inciter les personnes à réduire leurs déplacements en voiture sur le port.</i> » • « <i>Développer des alternatives à la voiture avec des transports en commun pour desservir les entreprises</i> » • « <i>Demander aux entreprises de concevoir un plan de déplacement commun / inter entreprises (PDIE)</i> » • « <i>Pas de stationnement sur les voies de circulation</i> »

<p style="text-align: center;">L'éclairage</p> <p>> Comment gérer la lumière des espaces privés ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quelles ambiances nocturnes ? • Quelles temporalités de l'éclairage (horaires...) ? • Quid d'un plan lumière des espaces amodiés ? 	<ul style="list-style-type: none"> • « Un plan lumière permettant de réduire les points lumineux et éclairer les points méritant valorisation » • « Utilisation de leds » • « Programmation de l'éclairage public »
---	---

RAYONNEMENT PSMO ET ATTRACTIVITÉ / TABLE#3	
QUESTIONS / MOA	PRIORITÉS & BESOINS / PARTICIPANTS
<p>Participer au développement du tourisme industriel</p> <p>> Comment faire du port un lieu de pédagogie et de tourisme industriel ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comment faire visiter les infrastructures portuaires et l'activité BTP ? • Quel accueil du public ? 	<ul style="list-style-type: none"> • « Favoriser les journées du patrimoine » • « La maison du port présentant les activités des entreprises et les démarches environnementales » • « Insérer la darse dans un circuit de découverte locale en bateau »
<p style="text-align: center;">Communiquer sur les activités industrielles et économiques de PSMO</p> <p>> Comment rendre le territoire « fier » de son activité ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quid d'une sensibilisation aux activités des entreprises de la ZAC portuaire ? • Quid d'une communication sur la logistique des transports ferrés et fluviaux ? • Quid d'une communication sur l'emploi ? 	<p>RAS</p>
<p style="text-align: center;">Communiquer sur les activités environnementales au sein de PSMO</p> <p>Comment faire perdurer la qualité environnementale ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qui des actions de sensibilisation et de pédagogie (ruches, observatoires, etc...) ? • Quid des actions de pédagogie sur les objectifs de développement durable ? 	<ul style="list-style-type: none"> • « Favoriser les accès vers le port et les échanges ville /port »

→ **TABLE N°4**

→ **RAPPORTEUR : MICHEL PRES**

→ **ANIMATEUR : SIMON MAZAJCZYK**

→ **PARTICIPANTS**

Table 4					
M.	PERRONNET	JEROME	DGS	MAIRIE D'ACHERES	Présent
M.	PRES	MICHEL	CONSEILLER MUNICIPAL D'OPPOSITION A ANDRESY	ANDRESY ENERGIES RENOUVELEES	Présent
M.	HAUCHARD	THIERRY	RESPONSABLE FONCIER ET ENVIRONNEMENT	GSM	Présent
M.	VANDAMME	MARC NOEL	SECRÉTAIRE	CEAS	Présent
M.	ARTRU	JEAN-BAPTISTE	Responsable foncier	LAFARGE GRANULATS FRANCE	Présent

→ **RESTITUTION ÉCRITE TABLE 4**

PRESCRIPTIONS PAYSAGÈRES / TABLE#4

QUESTIONS / MOA	PRIORITÉS & BESOINS / PARTICIPANTS
<p>Les limites de parcelles amodiées</p> <p>> Comment mettre en cohérence les limites de lots avec le paysage et l'architecture ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quelle composition des entrées ? • Quel type et nature des clôtures ? • Quelle implantation et gestion des limites ? 	<ul style="list-style-type: none"> • « <i>Distinguer entrée fleuves/routes/piétons</i> » • « <i>Des immeubles progressifs, des ruptures limitées, une transition verte</i> » • « <i>Un juste équilibre entre besoin en hauteur par lot et transition des hauteurs</i> » • « <i>Distinguer le jour et la nuit : adapter la luminosité en fonction des moments de la journée... Par ailleurs, quelles activités la nuit ?</i> » • « <i>Prioriser les façades sur voirie (expérience utilisateur)</i> »
<p>Les voiries intérieures des lots</p> <p>> Comment prolonger la qualité de l'espace public à l'intérieur des lots ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quels types d'aménagement, sols, mobiliers, etc... ? • Quelle imperméabilisation des sols ? • Quelle limitation des espaces résiduels ? Quelle gestion des stationnements ? 	<ul style="list-style-type: none"> • « <i>Mutualisation des parkings</i> » • « <i>Des parkings en bord de route, en fond de lot</i> » • « <i>Pas tout béton</i> »
<p>Les principes de végétalisation des lots</p> <p>> Comment contribuer dans les lots à la continuité de qualité environnementale ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quelles capacités de végétalisation d'emprises d'activités ? • Quel type de végétation ? • Quelles modalités de plantations et d'entretien ? 	<ul style="list-style-type: none"> • « <i>Pour des clôtures végétalisées</i> » • « <i>Des toits végétalisés</i> » • « <i>Rapport PLUi/ GPS&O : contraintes de végétalisation</i> »

La gestion des espaces plantés privés	
<p>> Comment assurer la pérennité des aménagements initiaux ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quel niveau d'exigence de plantations initiales (degré de maturité, taille, essences...) ? • Quel type de gestion ? différenciée (tonte ?) ? classique ? • Quel type de suivi et d'entretien des espaces 	<ul style="list-style-type: none"> • « <i>Respect du règlement du port</i> » • « <i>Analyser les sols et adapter les sols pour permettre une croissance optimale des plantations</i> » • « <i>Distinguer clairement les responsabilités : Ports de Paris, Entreprise, Autres Acteurs</i> » « <i>ex : VNF</i> »

RAYONNEMENT PSMO& ATTRACTIVITÉ / TABLE#4

QUESTIONS / MOA	PRIORITÉS & BESOINS / PARTICIPANTS
<p>Participer au développement du tourisme industriel</p> <p>> Comment faire du port un lieu de pédagogie et de tourisme industriel ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comment faire visiter les infrastructures portuaires et l'activité BTP ? • Quel accueil du public ? 	<ul style="list-style-type: none"> • « <i>Disposer au plus vite d'une maison du projet : présentation du projet, de son évolution, des métiers</i> » • « <i>Développer un tourisme au-delà du périmètre PSMO : inclure des ports en amont et aval, des écluses</i> »
<p>Communiquer sur les activités industrielles et économiques de PSMO</p> <p>> Comment rendre le territoire « fier » de son activité ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quid d'une sensibilisation aux activités des entreprises de la ZAC portuaire ? • Quid d'une communication sur la logistique des transports ferrés et fluviaux ? • Quid d'une communication sur l'emploi ? 	<ul style="list-style-type: none"> • « <i>Recruter à proximité dans la mesure des compétences</i> » • « <i>Tisser dans le tissu éducatif local</i> »

**Communiquer sur les activités
environnementales au sein de PSMO**

**Comment faire perdurer la qualité
environnementale ?**

- Qui des actions de sensibilisation et de pédagogie (ruches, observatoires, etc...) ?
- Quid des actions de pédagogie sur les objectifs de développement durable ?

RAS