

Compte-rendu Atelier #8
Concertation PSMO – 22 mars 2018

Cycle de concertation :
les grands principes d'exploitation et de la vie du port
HAROPA - Ports de Paris

>> Préambule

→ **Objet du document** : compte-rendu de l'atelier N°8 de concertation PSMO, 22 mars, 17H00-21H00, Achères (salle Boris Vian)

→ Sommaire du document

- Préambule informatif : [page 7](#)
- Présentation par Airparif de l'étude menée sur la Confluence: [page 9](#)
- Échanges : [page 15](#)
- Présentation des grands principes d'exploitation et de vie du port : [page 18](#)
- Restitution des tables ressources en groupe : [page 20](#)
- Temps de partage en fin d'atelier : [page 41](#)
- Témoignages : [page 47](#)
- Conclusion : [page 50](#)

→ Objectifs du cycle de concertation P7/P8

- Expliquer le fonctionnement et la vie d'un port
- Apporter des réponses sur les effets sur le cadre de vie d'un port en exploitation
- Montrer les modalités de relations du port avec les riverains
- Poser les grands principes d'exploitation et de vie de PSMO
- Répondre aux interrogations des participants

→ **Objet de l'atelier : Échanges des acteurs du Memo « les grands principes d'exploitation et la vie d'un port »**

Le document concerté par les participants est structuré ainsi :

→ Le fonctionnement du port

- Le centre de vie et les services au sein de PSMO
- Les activités envisagées
- Les horaires et accès du port
- Le multimodal

- La sécurité et la sûreté
- Les modalités de développement et d'exploitation
- Les outils et moyens au service de la qualité d'exploitation (ISO 14001, Charte d'Amélioration des Ports)
- La perception du port au quotidien
- Les modalités d'intervention de Ports de Paris

→ **La gestion des nuisances potentielles**

- Les mesures d'atténuation
- La qualité environnementale et les outils de suivi

→ **La relation entre le port et le territoire**

- Échanges réguliers entre le port et le territoire
- Information / dialogue
- Emploi et formation

Le mémo constitue le socle des futurs principes d'exploitation. C'est la synthèse des réponses de Ports de Paris aux questions en lien avec les conditions d'exploitation du futur port PSMO. Il prend en considération les préoccupations des riverains et intègre les contraintes des entreprises. Il s'appuie sur l'expérience de Ports de Paris en matière d'exploitation. Il intègre enfin les exigences contenues dans la charte d'amélioration des ports (CAP) et ISO 14001.

→ **Principes et modalités de l'atelier**

→ **Un atelier « tournant »**

- Les 4 groupes « tournent » auprès des 4 tables thématiques « en mode guichet »
 - Table MOA exploitation : l'exploitation
 - Table des industriels : la vie d'un port
 - Table MOE : les travaux
 - Table MOA concertation : dialogue, information et relation du port avec le territoire
- 20 mn par table = 1H20 d'échanges
- Chaque groupe questionne les tables sur les points du MEMO
- 1 table = 1 consultant animateur / rapporteur

→ **Le document MEMO « les grands principes d'exploitation et de vie du port en concertation »**

- Débriefing collectif par table sur les grands principes d'exploitation et de vie d'un port
- Envoi du MEMO aux participants après l'atelier

→ Émargement

> Liste d'émargement (sauf ESSEC Business School) : acteurs et participants

ANDREWS	Hugh			
ANNE	Jean-Claude	Maire-Adjoint	Mairie d'Andrésy	Présent
ARTRU	Jean-Baptiste	Développeur Recyclage et Valorisation	LAFARGE HOLCIM	Présent
BEAUMARD	Pascal	Directeur conseil concertation	Etat d'Esprit Stratis	Présent
BELLAL	Malika	Élue	Mairie d'Achères	Excusée
BLATNIK	Pascale	Directrice adjointe PSMO	HAROPA - Ports de Paris	Présent
CANARD	Gilles-Charles	Secrétaire	CADEB	Présent
CHANG	Mireille			Présent
DE RUYCK	Michel	Conseiller municipal	Mairie d'Andrésy	Présent
DECKLERCK	Alain	Rédacteur	La Vie Batelière	
DESCARTES	Pierre	Archiviste du Club Historique Andrésy	Club Historique d'Andrésy	Présent
DESMAREST	Guillaume	Directeur Développement	GSM	Présent
DEVILLE CAVELLIN	Laure	Chargée de Projets Études	Airparif	Présent
FARZAMI	Kyvan	Consultant concertation	Etat d'Esprit Stratis	Présent
FAVIER	Lionel	Membre associatif	AUT Ile de France (FNAUT)	Présent
FRAISSE	Anne			Présent
GAILLARD	Michel	Garant	CNDP	Présent
GAULIER	Jean-Marc	Architecte	Urbicus	Présent
GIBLET	Bernard	Riverain		Présent
GIBLET	Danielle	Riverain		Présent
GIROUSSENS	Lucile	Journaliste		Présent
GRUMEL	Jérôme			Présent
GUILBERT	Frédérique	Directrice DRSE	HAROPA - Ports de Paris	Présent
GUILLEMIN	Michel	Retraité		
GUILLOU	Antoine	Consultant évènementiel	Etat d'Esprit Stratis	Présent
HAMDOUD-MEUNIER	Eléa	Consultante concertation	Etat d'Esprit Stratis	Présent
HAUCHARD	Thierry	Responsable Foncier & Environnement	GSM	Présent
HENNICK	Sébastien	Directeur aménagement	HAROPA - Ports de Paris	Présent
HONORE	Marc	Maire	Mairie d'Achères	Présent

HUGON	Guillaume	Chargé d'opération	HAROPA - Ports de Paris	Présent
HUVELIN	Bruno	Président	Unicem	Présent
JOSSET	Raphael	Étudiant en aménagement du territoire		Présent
JURION	Nadège	Conductrice de travaux	HAROPA - Ports de Paris	Présent
KAUFFMANN	Anne	Responsable Pôle Études	Airparif	Présent
KLUBA	Bozena	Chargée de gestion PSMO	HAROPA - Ports de Paris	Présent
LAIGNEL	Catherine	Guide touristique à Conflans Sainte Honorine	Office de tourisme	Présent
LALY	Julien	Observateur	GPS&O	Présent
LE SAOUT	Marc	Ingénieur environnement	Safège	Présent
LEBARD	Martine	Présidente	Conflans Cadre de Vie et Environnement	Présent
LOPEZ JOLLIVET	Marie-Hélène		En Marche Conflans	Présent
MADINIER	Marco	Consultant concertation	Etat d'Esprit Stratis	Présent
MAHFOUDHI	Moudhaffer	Chargé d'implantation et de promotion	Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise	Présent
MALBRUNOT	Pascal	Administrateur	Chambre nationale de la batellerie artisanale - CNBA	Présent
MARQUER	Catherine		AED Ateliers de l'Environnement & de la démocratie	Présent
MAZAGOL	Alain	Maire adjoint	Mairie d'Andrésy	
MELLAH	Elodie	Responsable du Département Urbanisme et Pilotage de Projets Directrice du projet PSMO	HAROPA - Ports de Paris	Présent
MONTERO-MENDEZ	Angélique	Maire adjointe	Mairie d'Andrésy	Présent
MOREL	Dorothee	Ingénieur travaux		Présent
MORHANGE	Françoise		Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie	Présent
NOEUV EGLISE	Madeleine	Chef projet	ARENE Ile-de-France	Présent
NOVE-JOSSERAND	Hubert	Membre	Ateliers pour l'Environnement et la Démocratie	Présent
PARISOT	J.C.	Administrateur	FNE Ile-de-France-Cadeb	Présent

PERNOT	Olivier	Directeur de Cabinet	Mairie d'Achères	Présent
PERRONNET	Jérôme	Directeur Général des Services	Mairie d'Achères	Présent
PRES	Michel	Conseiller Municipal d'opposition à Andrésy	Andrésy Energies Renouvelées	Présent
RENARD	Pierre Emile	Administrateur	Yvelines Environnement	Présent
RIBAUT	Hugues	Maire	Mairie d'Andrésy	Présent
RIOU	Jean-Claude	Membre	ADEVA	Présent
THUILLIER	Marc	Port de Bonneuil- sur-Marne	HAROPA - Ports de Paris	Présent
TISSOT	Serge			Excusé
TROUILLARD	Aline	Étudiante		Présent
VAESKEN	Fabienne	Guide-interprète	Office de Tourisme Conflans-Sainte-Honorine	Présente
VALLETTE	Caroline	Chargée de la politique RSE	HAROPA - Ports de Paris	Présent
VANDAMME	Marc-Noel	Secrétaire	CEAS	Présent
WIECEK	Mariusz	Directeur Agence Seine Aval	HAROPA - Ports de Paris	Présent
ZUNINO	Patrick	Chef de chantier		Présent

> Liste d'émargement de l'ESSEC Business School : **Observateurs**

AUVIGNE	Louis	Étudiant	ESSEC Business School	Présent
BENJELLOUN TOUIMI	Zineb	Étudiante	ESSEC Business School	Présent
BOCH	Sébastien	Étudiant	ESSEC Business School	Présent
CASSIGNOL	Sibylle	Étudiante	ESSEC Business School	Présent
CONFAIS	Emilie Sophie	Étudiante	ESSEC Business School	Présent
CREPIN	Jules	Étudiant	ESSEC Business School	Présent
DE BAUDINET DE COURCELLES	Etienne	Étudiant	ESSEC Business School	Présent
DE CARLO	Laurence	Professeur	ESSEC Business School	Présent
DE CRÉPY	Luc	Étudiant	ESSEC Business School	Présent
DE LASSUS	Marie	Étudiante	ESSEC Business School	Présent
DOUAT	Soraya	Étudiante	ESSEC Business School	Présent
DUCRUIX	Baptiste	Étudiant	ESSEC Business School	Présent
FORONI	Aubin	Étudiant	ESSEC Business School	Présent
FRASCHINI	Hugo	Étudiant	ESSEC Business School	Présent
GAL	Théo	Étudiant	ESSEC Business School	
GAÜZERE- MAZAURIC	François	Étudiant	ESSEC Business School	Présent
HEMERY	Maxime	Étudiant	ESSEC Business School	Présent
KULCSAR	Jeremy	Étudiant	ESSEC Business School	Présent
LAFORET	Cyprien	Étudiant	ESSEC Business School	Présent
LOISEAU	Maëlys	Étudiante	ESSEC Business School	Présent
MASSON	Agathe	Étudiante	ESSEC Business School	Présent
NOETINGER	Clara	Étudiante	ESSEC Business School	Présent
SALLÉ	Helga	Étudiante	ESSEC Business School	Présent
SANKARI	Clara	Étudiante	ESSEC Business School	Présent
SCHIBLER	Audrey	Étudiante	ESSEC Business School	Présent
VERGUET	Alexandra	Étudiante	ESSEC Business School	Présent
VINANT	Thibaud	Étudiant	ESSEC Business School	Présent
WEIL	Eric	Étudiant	ESSEC Business School	Présent
WIECEK	Nicolas	Étudiant	ESSEC Business School	Présent
WITKOWSKI	Kelly	Étudiante	ESSEC Business School	Présent
ZOUKAGHE	Hynda	Étudiante	ESSEC Business School	Présent

>> Préambule

Pascal BEAUMARD, Etat d'Esprit Stratis : Bonsoir et merci à toutes et à tous.

Juste un petit mot, à la fois personnel, et je pense au nom de Ports de Paris, c'est avec une certaine émotion ce soir que nous sommes là dans cette salle, puisqu'à l'automne 2014, nous avons commencé la réunion d'ouverture du débat public, ici-même, en lançant la première phase de concertation du projet PSMO.

Il va s'écouler encore beaucoup de temps et de travail entre 2018 et 2040, mais nous avons déjà parcouru beaucoup de chemin ces quatre dernières années pour arriver à cet avant-projet.

En quatre ans, depuis le débat public, nous avons beaucoup travaillé, nous avons passé de nombreuses soirées ensemble, vous avez été fidèles. Même si la concertation ne se termine pas ce soir, c'est le dernier atelier de travail sous ce format, même si nous avons modifié un peu la formule pour cette séance. C'est un format à la fois très convivial – nous avons plaisir à se retrouver ensemble – mais c'est aussi quelque chose de très studieux, très rigoureux où nous avons approfondi les sujets.

Il y a quatre ans, le débat public a porté sur l'opportunité du projet. Une fois que l'opportunité du port sur ce territoire a été démontrée, une large concertation a été engagée :

- En 2015 : cadrage de la charte de la concertation ;
- En 2016 : concertation sur le Plan guide et l'Avant-projet du port et sur les sujets en connexion avec le projet, pour que le port s'inscrive au mieux dans le territoire.
- En 2017 : cahier de prescriptions architecturales, paysagères et environnementales (CPAPE, disponible en ligne sur le site Internet PSMO) à l'attention des entreprises qui vont s'installer sur le port ;
- Fin 2017/début 2018, quatrième cycle consacré aux grands principes d'exploitation : projet de mémo des grands principes d'exploitation et de la vie du port.

C'est le thème de cet atelier, qui fait suite à la visite du port de Bonneuil-sur-Marne dans le Val-de-Marne, à vos points de vigilance et à toutes vos observations. Nous avons structuré ce mémo pour répondre à un certain nombre d'interrogations de votre part.

Présentation des équipes :

- Pascale Blatnik, Directrice adjointe du projet
- Frédérique Guilbert, Directrice du département RSE
- Sébastien Hennick, Directeur de l'aménagement de Ports de Paris
- Guillaume Hugon, Chef de service Aménagement et Urbanisme Agence Seine Aval de Ports de Paris
- Bozena Kluba, Gestionnaire du projet PSMO
- Elodie Mellah, Responsable du département d'urbanisme et pilotage de projets, directrice du projet PSMO

- Marc Thuillier, Responsable administratif et financier du Port de Bonneuil-sur-Marne
- Caroline Valette, Chargée de la politique RSE
- Mariusz Wiecek, Directeur de l'Agence Seine Aval

- Jean-Marc Gaulier, architecte, Urbicus, MOE
- Anne Kauffmann et Laure Deville Cavellin, Airparif
- Marc Le Saout, Safège, MOE

Ordre du jour :

- Présentation par Airparif de l'étude menée sur la Confluence
- Échanges avec la salle
- Présentation du mémo sur les grands principes d'exploitation et de vie du port
- Tour des tables ressources (groupes tournants)
- Débrief collectif sur les points d'attention du mémo
- Conclusion par le maître d'ouvrage et le garant.

Pour rappel, M. Gaillard était le Président de la commission particulière du débat public pendant le débat public PSMO. Ensuite, lorsque Ports de Paris a décidé de faire une concertation post débat public avec un garant, il a été désigné par la CNDP pour accompagner cette concertation. M. Gaillard suit toutes les actions de concertation, qu'il s'agisse de réunions publiques, d'ateliers ou de visites pour s'assurer que les informations transmises par Ports de Paris et les réponses apportées soient transparentes, rigoureuses et exactes.

Je me suis permis un peu de pédagogie, car nous avons beaucoup de personnes nouvelles ce soir. Nous sommes très heureux d'accueillir des étudiants, qui s'intéressent à la concertation et à la façon de construire, en 2018, les grands projets avec les habitants. C'est bien là tout l'enjeu de cette concertation.

Sébastien HENNICK, Directeur de l'aménagement, HAROPA - Ports de Paris : Bonsoir à tous, merci aux élus, à tous les participants, au garant, et aux étudiants qui nous accompagnent ce soir. Nous accueillons Élodie Mellah qui nous a rejoint depuis un mois, nouvelle Responsable du Département Urbanisme et Pilotage de Projets au sein de Ports de Paris. Elle pilotera la suite du projet. L'équipe projet sera renforcée par l'arrivée d'un nouveau chef de projet prochainement. Par contre, nous verrons avec regret le départ de Pascale Blatnik, que vous connaissez très bien et qui vous a accompagné pendant toute cette concertation depuis le départ. Elle sera prochainement appelée à d'autres fonctions et je lui passerai la parole à la fin de ce dernier atelier.

Nous sommes très nombreux ce soir et nous avons souhaité mobiliser plusieurs équipes de Ports de Paris, pas seulement l'équipe projet mais aussi des personnes de terrain, que ce soit Mariusz Wiecek ou Guillaume Hugon qui font partie de l'agence Seine Aval (ASAV) et qui auront vocation à gérer le port en travaux et en exploitation, mais aussi les équipes du port de Bonneuil qui ont une grande expérience de la concertation continue d'un port en exploitation. Nous avons souhaité élargir au maximum la représentation de Ports de Paris pour pouvoir répondre à vos questions.

Sébastien HENNICK rappelle le calendrier du projet :

- 2019 : enquête publique
- 2020 : déclaration d'utilité publique
- 2020/2022 : première phase de travaux
 - début du creusement de la darse
 - livraison des premières infrastructures portuaires
- 2025/2026 : deuxième phase de travaux
 - livraison emblématique du quai à usage partagé
 - phases successives
- 2040 : mise en service complète du port

Ainsi que l'agenda de la concertation :

- 22 mars 2018 : atelier P8
- Au cours des mois suivants :
 - participation à des événements locaux (Pardon de la batellerie)
 - actions de communication et d'information
- Avant la fin 2018 :
 - Comité de Suivi Partenarial pour tirer le bilan de la concertation
 - COPIL de la concertation
- 2019 : enquête publique

>> Présentation par Airparif de l'étude menée sur la Confluence

Pascal BEAUMARD : Cette présentation éclairera des sujets déjà abordés mais qui méritent d'être présentés à nouveau ce soir.

Anne KAUFFMANN, Airparif : (voir également le support de présentation)

Je vous ferai une brève présentation d'Airparif et vous donnerai des généralités sur la pollution atmosphérique, des éléments sur la qualité de l'air sur le secteur, l'évolution qu'on peut attendre des émissions sur le secteur avec ou sans le projet, plus l'incertitude de l'évolution technique des véhicules.

Airparif et ses missions

Airparif est une association loi 1901, agréée par le Ministère en charge de l'environnement. Elle assure la surveillance de la qualité de l'air et son information en Ile-de-France. La particularité de notre association est que nous avons une gouvernance quadripartite et équilibrée, puisque siège à notre Conseil d'administration tant les membres de l'État que les collectivités territoriales, les acteurs économiques et les associations de protection de l'environnement, les associations de consommateurs et des personnalités qualifiées. Chacun des collègues a le même nombre de voix, ce qui garantit notre indépendance. Le financement

provient généralement des trois premiers collèges. Ce multipartisme est essentiel pour que les informations données puissent être impartiales.

Nous travaillons à la fois à surveiller, mais aussi beaucoup, à accompagner les différents acteurs porteurs de projets. Nous accompagnons également les concertations en cas de questions relatives à la qualité de l'air.

Notre premier rôle, c'est de surveiller la qualité de l'air, de vous informer. Vous avez certainement entendu parler d'Airparif lors d'épisodes de pollution, et ce ne sont pas les périodes les plus sympathiques, mais nous travaillons toute l'année pour pouvoir aider à l'amélioration de la qualité de l'air. Notre objectif est que la qualité s'améliore.

Dispositif de surveillance

Airparif utilise trois outils complémentaires

- Les stations de mesures qui nous servent de point de référence et de calage pour notre modèle
- Un système de modélisation
- Des campagnes de mesures pour compléter et affiner les diagnostics, comme nous avons pu le faire sur le secteur ou pour mesurer des polluants que nous ne mesurons pas systématiquement ou que nous n'avons pas la capacité à modéliser, faute d'informations.

Notre modélisation fournit des points de mesures toutes les heures avec des mailles de 50 m de côté sur toute l'Ile-de-France. On détient ainsi une information très détaillée.

La modélisation

Nous utilisons différents outils, différents modèles en fonction des différents besoins, d'une modélisation inter-régionale pour la prévision à une modélisation fine comme précisé juste avant. Nous pouvons également réaliser des modélisations 3D plus précises (3 m de résolution) notamment pour étudier différentes solutions d'aménagement dans le cadre de projets d'urbanisme (échelle du bâtiment ou quartier).

Plus spécifiquement, nous assurons une surveillance autour du duplex A86 (bouclage de l'A86 ouest) avec une modélisation toutes les heures, et des campagnes de mesure régulières afin de s'assurer que notre modélisation est cohérente avec la réalité. Nous modélisons sur 12 km x 16 km, c'est un suivi large car au démarrage de la concertation, une question avait porté sur la modification notable du trafic avec ce duplex dans toute la zone.

Une information multiple

Pour vous tenir informés de la qualité de l'air, vous avez accès à des newsletters quotidiennes, à notre site Internet, à notre application et bien évidemment aussi à de nombreuses publications, car tous nos travaux menés sont publiés sur notre site.

L'application Itiner'AIR se base sur nos outils horaires. Elle permet de regarder toutes les heures ce qui se passe à l'endroit où l'on se trouve, éventuellement calculer un itinéraire et en tester plusieurs pour les piétons et les cyclistes afin qu'ils se préservent au mieux de la pollution. Cette application n'est pas destinée aux automobilistes.

La pollution atmosphérique et ses effets

Des sources de pollution multiples

La pollution atmosphérique est un sujet extrêmement complexe et difficile à appréhender. Il y a beaucoup de sources de pollutions, différents polluants et différents émetteurs, que ce soit les transports (trafic routier, trafic aérien, trafic fluvial), l'agriculture (pesticides, ammoniac servant d'engrais ayant le défaut de se transformer en particules dans l'atmosphère s'il se volatilise), l'industrie, les habitations (chauffage des locaux). A de très rares exceptions près, il y a toujours un impact sur la pollution atmosphérique.

Existente aussi toutes les pratiques individuelles, que ce soit l'utilisation de pesticides, de solvants, peinture, parfums d'ambiance ou des produits d'entretien qui peuvent générer des polluants atmosphériques (composés organiques volatiles).

Les effets de la pollution atmosphérique

Pourquoi Airparif existe et pourquoi surveille-t-on avec tellement d'attention la qualité de l'air ? C'est surtout parce que la pollution atmosphérique a des effets locaux et des effets notamment sur la santé avec des impacts sur les maladies respiratoires, cardiovasculaires et cardiorespiratoires. Les experts de la santé ont pu aussi montrer que des accidents vasculaires cérébraux pouvaient avoir une origine liée à la pollution atmosphérique et certains cancers du poumon.

La pollution atmosphérique a aussi des effets sur les végétaux, un peu moins connus, avec comme impacts des nécroses et une moindre capacité de résistance des plantes aux maladies. Nous avons beaucoup entendu parler des pluies acides, on n'en est heureusement plus là, mais l'ozone par exemple induit des baisses de rendement agricole jusqu'à 10 % sur le blé d'après l'INRA. Donc, ce n'est pas anecdotique.

Sur les bâtiments, et ce sont des choses que vous avez déjà dû voir ou expérimenter, les aspects de noircissement ou de bâtiments abîmés par la pollution.

La pollution – les phénomènes en jeu

Les concentrations que l'on respire dépendent des émissions (c'est ce qui est émis directement par les cheminées, le pot d'échappement ...) diluées dans l'atmosphère avec des conditions qui évoluent d'un jour à l'autre (vent, température). Je vous parlais tout à l'heure d'épisodes de pollution : en fait, d'un jour à l'autre, les émissions sont assez similaires. Il existe des différences, mais globalement on roule de la même façon d'un jour à l'autre, on se chauffe de la même façon en période hivernale, les installations industrielles travaillent de la même façon. La différence d'un jour à l'autre provient de la couche de mélange. Habituellement la température décroît avec l'altitude, que ce soit en montagne mais aussi en atmosphère libre. Au fur et à mesure de cette décroissance les polluants se dispersent. Parfois, on observe un phénomène d'inversion de température, à une altitude plus ou moins élevée, suivant la période, venant du fait que le soleil va plus chauffer les hautes couches de l'atmosphère. L'air qui se refroidissait petit à petit est bloqué par l'air chaud et ainsi les polluants sont bloqués dans une boîte.

La hauteur de la boîte varie au cours de la journée : le matin nous avons une couche plus basse, une couche plus haute en journée et de nouveau plus basse le soir. Elle

évolue aussi en fonction de la période, on va être de quelques centaines de mètres en hiver à plusieurs milliers de mètres en été (3 à 5000 m). La concentration respirée sera très différente en fonction des différentes situations.

La quantité de polluants que l'on respire, les concentrations vont dépendre également de ce que l'on émet, d'où toutes les actions qui sont faites pour limiter les émissions.

Les particules

Les poussières sont des polluants assez complexes, pouvant être très différents d'un endroit à l'autre, et d'un moment à l'autre. Les particules PM₁₀ sont réglementées, parce qu'elles font moins de 10 microns et pénètrent dans l'appareil respiratoire. Les particules PM_{2,5} faisant moins de 2,5 microns vont jusque dans les bronchioles et donc pénètrent plus profondément ; elles sont également réglementées dans l'air ambiant.

Les particules peuvent être émises directement (à l'échappement, cheminées d'habitation ou activités industrielles, chantiers du BTP, agriculture) ou sont issues de transformations chimiques (ammoniac de l'agriculture, composés organiques volatiles du trafic routier ou de l'industrie qui se transforment en particules) et remises en suspension soit par le vent, soit par le trafic routier.

Les transports à longue distance : les particules PM₁₀ peuvent voyager sur 500-100 km. On peut avoir de l'import de pollution (sable du Sahara, lors de certains épisodes de pollution importants provenant du nord-est de l'Europe).

La qualité de l'air sur le secteur

5 polluants toujours critiques

En Ile-de-France, 5 polluants dépassent les valeurs limites réglementaires :

- Les poussières (particules) PM₁₀ et PM_{2,5},
- Le dioxyde d'azote, irritant des voies respiratoires, et qui a aussi des impacts cardiovasculaires. Les seuils sont sévèrement dépassés à proximité du trafic routier sur les grands axes majeurs.
- L'ozone : ce polluant secondaire apparait en période estivale et provient d'une combinaison du dioxyde d'azote et des composés organiques volatiles.
- Le benzène : cancérigène, moins problématique car des baisses assez notables sont enregistrées, mais qui dépasse encore les objectifs de qualité.

En 2016, 1,4 million de Franciliens sont exposés à un air qui ne respecte pas la réglementation européenne.

Particules PM₁₀

200 000 personnes sont concernées par un dépassement de la valeur limite journalière des particules PM₁₀.

On note une décroissance des niveaux entre le cœur de l'agglomération parisienne et la périphérie de la région ainsi qu'en fonction de l'éloignement des axes routiers.

Si la pollution reste problématique, on note une vraie décroissance des niveaux sur l'Ile-de-France depuis quelques années, et donc une amélioration. Cette amélioration est cependant très lente. Sur les particules, on observe des variations interannuelles,

car ce polluant est très dépendant des conditions météorologiques mais la tendance à la baisse est réelle.

Dioxyde d'azote : un problème persistant

Au cœur des grands axes majeurs, les autoroutes au plus près de Paris ou du boulevard périphérique, on note des niveaux excédant plus de deux fois la valeur limite réglementaire. Toutefois les niveaux baissent.

Les mesures sur les stations permanentes du réseau Airparif montrent :

- Une amélioration à proximité du trafic routier les dernières années (limitation de la diésélisation du parc et amélioration du traitement par filtres à particules catalysés) (courbe bleu foncée, diapo 23)
- Une décroissance régulière des concentrations en situation de fond (éloignement des sources de pollution) en zones urbaines (courbe bleue).
- Des niveaux nettement plus satisfaisants en zones rurales (très en dessous des seuils réglementaires et des valeurs guides de l'OMS pour le respect de la santé)

État général du secteur d'Achères : cartographie à l'échelle annuelle

L'air du secteur n'est pas de bonne qualité, mais nous notons néanmoins des niveaux de dioxyde d'azote beaucoup moins élevés que ceux du cœur de l'agglomération : entre 20 et 25 microgrammes par mètre cube alors que la valeur limite se trouve à 40 microgrammes par mètre cube. Sont notés également des niveaux un peu plus élevés sur les axes routiers principaux avec des risques de dépassement.

Pour les particules PM₁₀, du fait de la multiplicité des sources et des origines, les niveaux sur le secteur sont moins contrastés ; ils sont plus satisfaisants.

Campagne de mesure été 2016 : synthèse

Une campagne de mesure a été faite en été 2016 dans le cadre de vos travaux de concertation pour apporter des éléments complémentaires. Ces mesures ont été faites sur la future emprise du port, à proximité des installations actuelles d'extraction (carrière) et d'activités industrielles.

Nous avons pu montrer qu'il n'y avait pas de risque de dépassement des valeurs limites réglementaires, et c'est plutôt positif, avec probablement un dépassement de l'objectif de qualité pour les PM₁₀ au niveau de l'extraction de la carrière (les activités générant des poussières) qu'on ne retrouve pas à proximité des habitations.

Les poussières les plus importantes qui se déposent (poussières sédimentables) et qui ont aussi un impact sur la qualité de vie des riverains ont été observées. Nous pouvons trouver des niveaux plus élevés liés à de la remise en suspension par les camions utilisés pour l'exploitation des activités sur les axes « sales » et à la manutention des produits travaillés.

Evolution des émissions des polluants atmosphériques : à l'horizon 2040

Sur le secteur résidentiel, grâce aux lois sur la transition énergétique, la situation va s'améliorer, car on consomme moins et les appareils sont de plus en plus performants. Cependant, Il faut rester attentif.

Nous sommes partis du principe que les pratiques allaient s'améliorer. Dans nos hypothèses de travail, la référence est l'année 2015. Nous avons regardé les évolutions attendues sur l'aspect industriel, portuaire et fluvial. L'étude a tenu compte des éléments d'évolutions du trafic sur le secteur. Pour toutes les activités industrielles sur le port, nous avons pris comme élément majorant l'exemple du port de Bonneuil afin d'avoir des références réelles et pas seulement des hypothèses.

Sur le trafic routier, l'étude part du principe que les voitures vont s'améliorer, mais il n'est pas aisé de définir comment sera constitué le parc automobile en 2040 (part des véhicules électriques ou autres).

Il a été pris en compte le fait que le port va changer à la fois le trafic fluvial, le trafic routier et le trafic de véhicules légers en remplaçant certains camions par du transport fluvial, ainsi qu'en augmentant les activités sur cette zone, avec un accroissement des véhicules particuliers des personnes se rendant sur leur lieu de travail.

D'après ces données (baisse des émissions unitaires, diminution du trafic routier, évolution du trafic fluvial), on s'attend à des baisses des émissions d'oxyde d'azote, conformément à la tendance.

Concernant les poussières (TSP ou PM₁₀), des augmentations assez importantes du fait de l'accroissement des activités industrielles sont attendues mais les améliorations technologiques n'ont pas du tout été prises en compte, car il n'y a pas d'éléments prospectifs disponibles. Nous ne doutons pas qu'il y aura des améliorations sous la pression de la réglementation et de la demande sociétale ou encore des améliorations technologiques en général.

L'impact du port est de fait mesuré. Il est estimé à 10% d'émissions supplémentaires par rapport à une situation futures sans port pour le dioxyde d'azote. Il existe beaucoup de sources différentes pour les particules, aussi l'impact de l'activité du port est de l'ordre de 1% sur l'émission de particules, le reste étant lié à l'évolution des activités industrielles notamment des installations actuelles qui évolueront.

La même tendance est observée pour les PM_{2,5}.

Conclusion

Même si le port génère une augmentation des émissions du fait des activités, les concentrations des polluants sur la zone seront en baisse par rapport à la situation actuelle. Même s'il n'existe aucune certitude sur la poursuite de cette tendance, l'évolution de technologies de plus en plus performantes ne peut laisser penser qu'elle s'inverse.

Une étude sur la qualité de l'air autour du port de Bonneuil a été réalisée et peut servir de référence, même si le contexte est différent. Les niveaux de base sur cette zone sont plus élevés que ceux observés sur le site du projet PSMO et sont malgré tout deux fois inférieurs aux seuils. L'ensemble de ces éléments nous permettent d'attendre des baisses à l'horizon 2040.

Pascal BEUMARD : Merci pour cette présentation complète que vous pourrez retrouver sur le site internet de PSMO (www.port-seine-metropole-ouest.fr)

Je salue M. Honoré, Maire d'Achères qui nous a rejoint, M. Ribault Maire d'Andrézy et les élus de Conflans-Sainte-Honorine.

>> Échanges

Lionel FAVIER, AUT Ile-de-France : L'association Airparif peut-elle déployer librement ses installations de mesures pour avoir un résultat fiable ? Y a-t-il des collectivités locales qui s'y opposeraient ?

Anne KAUFFMANN, Airparif : Il n'est pas indispensable d'installer des capteurs partout pour pouvoir obtenir une information sur la qualité de l'air. Par contre, pour installer les stations de mesure (une bonne cinquantaine sur l'ensemble de l'Ile-de-France), l'obtention d'une autorisation administrative est nécessaire. Certaines zones sont plus complexes à surveiller. Dans la très grande majorité des cas, les collectivités délivrent les autorisations ; dans le cas contraire, la station est installée sur la commune voisine. Honnêtement, il est assez rare que l'on n'obtienne pas l'autorisation.

Pascal BEUMARD : Les élus présents ne réagissant pas, manifestement il n'y aura pas d'obstruction pour les futures mesures sur le site.

Danielle GIBLET, riveraine du projet : Avez-vous réalisé une étude sur la ville d'Achères avant l'installation du port ? À quel niveau se situe la commune d'Achères en termes de pollution ?

Anne KAUFFMANN : La modélisation et les cartographies montrent que l'on se situe dans des niveaux en dioxyde d'azote (polluant le plus problématique) entre 20 et 25 microgrammes par mètre cube, soit deux fois en dessous la valeur limite, mais deux fois au-dessus des niveaux dans les zones les plus rurales.

En particules, on atteint 20 microgrammes par mètre cube, soit la valeur référence de l'OMS.

Une étude complémentaire a été réalisée avec 2 sites de mesures (un sur Conflans, un sur Achères).

Laure DEVILLE CAVELLIN, Airparif : Lors de l'été 2016, des mesures de dioxydes d'azote et de particules PM₁₀ et PM_{2.5} ont été réalisées dans la commune de Conflans et à Achères en plein centre des activités industrielles existantes. Ces deux sites de mesures nous permettaient de voir très précisément les niveaux horaires de dioxyde d'azote et de particules dans cette zone.

La campagne de mesure a confirmé que les niveaux de dioxyde d'azote et de particules relevés étaient en dessous des seuils réglementaires, avec une légère probabilité de dépassement en particules au centre des activités industrielles à Achères. Cet impact était très localisé.

Pascale BLATNIK, Directrice adjointe du projet PSMO, HAROPA - Ports de Paris : Le centre des activités industrielles mentionné était installé à proximité des entreprises GSM et Le Foll.

Laure DEVILLE CAVELLIN : C'est un endroit très poussiéreux, avec beaucoup de remise en suspension des particules par le passage des camions sur le site industriel. Les quantités de poussières sédimentables (des poussières de beaucoup plus grande taille) ont également été mesurées plus largement dans la zone. Ces poussières étaient très localisées sur la zone industrielle, et ne se retrouvaient pas dans le reste de la ville d'Achères.

Anne KAUFFMANN : Des mesures par tubes passifs ont également été réalisées, les niveaux les plus élevés en dioxyde d'azote se retrouvaient au niveau des axes routiers sur le secteur.

Pascal BEAUMARD : Y a-t-il encore une question sur ce sujet ?

Jean-Claude PARISOT, FNE : Il a été compris que le port allait apporter une dégradation de la qualité de l'air, et c'est logique puisque c'est une activité industrielle, même si tout est fait pour la limiter. Plus on s'éloigne du port, moins les effets sont importants, mais avez-vous regardé jusqu'à quelle distance on peut mesurer les effets du port ? Arrive-t-on à le modéliser ?

Anne KAUFFMANN : Nous n'avons pas fait la simulation car cela nécessite aussi de savoir quelle sera la qualité de l'air, indépendamment du port, à l'horizon 2040.

Par contre, autour du port de Bonneuil, nous avons pu montrer qu'il avait des distances d'influence allant jusqu'à 700 m concernant les particules.

Le fait qu'il y ait une activité et un peu de trafic routier de camions, influence un peu les niveaux sur les axes empruntés, mais les distances d'influence sont relativement limitées (200 m au maximum). Par contre, modéliser les concentrations à 2040, cela aurait été vraiment trop théorique et hasardeux. Trop de choses vont évoluer pour savoir quel serait le niveau général sur la zone après construction et fonctionnement du port.

Marc-Noël VANDAMME, Construisons Ensemble un Andrésy Solidaire : Avez-vous fait des études prospectives sur la RD30, et notamment sur les effets à proximité des habitations qui longent sur cette RD30 ?

Anne KAUFFMANN : Non, pas directement.

Marc-Noël VANDAMME : Il faudrait le faire.

Anne KAUFFMANN : Des mesures ont été faites le long de la RD30 qui montraient des niveaux conformes à ce que l'on peut s'attendre au niveau d'un axe routier important. De mémoire, on est entre 40 et 45 (dépassant les valeurs limites réglementaires actuelles).

Il est compliqué de répondre à votre question, car des évolutions de développement sont attendues autres que le port sur cette zone

Marc-Noël VANDAMME : Des études sont-elles été faites ?

Anne KAUFFMANN : Bien sûr. Nous avons travaillé en émission et avons intégré les éléments prospectifs des études mais pas sur des éléments de concentration, car les horizons sont trop lointains. Je ne sais pas par exemple vous dire si à l'horizon 2040 les véhicules thermiques existeront encore. Si les annonces étaient respectées on n'aurait plus de véhicules thermiques, ce qui change notablement la donne en termes

d'émissions, puisque que seule l'abrasion des roues et des routes serait la cause d'émissions. Cela réduirait notablement les émissions.

Autant à échéance 2020/2025, ces éléments peuvent être pris en compte puisque ces informations sont disponibles en Ile-de-France, on peut faire des calculs de conditions limites et évaluer les impacts sur place ; mais à horizon 2040, c'est un exercice peu réaliste. Vous avez raison, il faut prendre en compte le doublement de la RD30 et les évolutions de trafic sur cette zone, cela peut modifier les choses.

Marc HONORE, maire d'Achères : Airparif est bienvenu sur le territoire d'Achères pour déposer ses stations permanentes ou ponctuelles. C'est bien évidemment toujours intéressant. Des questions sont régulières sur le sujet, notamment avec l'usine PSA à proximité. Nous sommes à votre disposition, il n'y a jamais eu de refus sur ce sujet, et je vous le confirme encore ce soir.

Hubert NOVE-JOSSERAND, Atelier Démocratie et Environnement : Vous avez mis deux stations, l'une à Achères et l'autre à Conflans, n'est-ce pas insuffisant pour mesurer correctement la situation actuelle et la suivre dans le futur ?

Anne KAUFFMANN : Les stations installées étaient un dispositif de surveillance temporaire. Deux sites de mesures automatiques ont été installés et complétés par un certain nombre de points de mesures passives auxquels s'ajoutent 50 stations de mesures permanentes sur l'ensemble de l'Ile-de-France. Il n'est pas nécessaire d'avoir beaucoup de points de mesures sur un secteur donné pour pouvoir modéliser correctement et produire une information horaire avec des mailles de 50 m de côté.

Il était également nécessaire d'obtenir des informations sur les impacts actuels des installations de GSM et de Le Foll.

Pourquoi sur Achères et Conflans ? Car ces deux stations se trouvaient dans le sens des vents dominants (sud-ouest de manière naturelle et parfois nord-est dans des situations particulières).

En tout, nous avons installé 10 points de mesures.

Martine LEBARD, Conflans Cadre de Vie et Environnement : J'ai une question suite à la visite du port de Bonneuil-sur-Marne, le 27 novembre, qui a réveillé une inquiétude sur le nombre et la hauteur des tours. Combien font-elles mètres de hauteur : 20 m ou 40 m ?

Sébastien HENNICK : Comme cela a été expliqué lors de la visite à Bonneuil, la hauteur des bâtiments est limitée à 20 m sur le futur port.

Les activités BTP peuvent nécessiter l'installation de silos à ciment ou autres. Il peut être nécessaire de construire des émergences un peu plus hautes pouvant aller jusqu'à 30 voire 40 m.

Sur le port de Bonneuil, il y a quelques émergences de ce type. C'est un port qui représente à peu près le double du projet PSMO en termes de surface au sol. Sur le port de Gennevilliers, nous comptons 6 émergences sur une surface portuaire de 400 ha, soit quatre fois la taille de PSMO.

Sur PSMO, il pourrait être nécessaire que les entreprises aient besoin de construire entre 1 à 3 émergences maximum.

Nous travaillons actuellement sur la stabilisation des hauteurs maximales autorisées. La méthode employée consiste à faire une simulation 3D pour vérifier l'impact de l'insertion d'émergences dans le paysage. Le travail est en cours et sera présenté prochainement aux collectivités.

J'y reviendrai en conclusion, il y a nécessairement un équilibre à trouver entre vos souhaits, la préservation de votre environnement auquel nous sommes attentifs, et nos exigences et nos contraintes en tant qu'opérateur pour les futures entreprises qui s'installeront sur le port. Nous devons pouvoir leur garantir aussi une exploitation réelle, concrète, utile pour elles. Les industriels ont leurs propres contraintes, les process évolueront probablement également. Des émergences plus faibles suffiront peut-être dans quelques années. Il faut bien tenir compte de cet équilibre à trouver ensemble, et nous reviendrons vers les collectivités pour en parler.

Pascal BEAUMARD : S'il n'y a plus de questions sur cette présentation, je remercie Anne Kauffmann et Laure Deville Cavellin pour leur travail. Cette étude, en toute transparence et en toute indépendance, vous montre les effets du futur port. Par le passé, nous avons concerté sur l'aménagement, le paysage, l'environnement. Aujourd'hui, nous travaillons sur le fonctionnement du futur port. Depuis le 27 novembre, nous sommes au cœur du sujet, de ce qu'est un port industriel, de son exploitation, ses relations avec son territoire.

>> Présentation des grands principes d'exploitation et de vie du port

Pascal BEAUMARD : Voici le déroulé de notre atelier suite à la visite du port de Bonneuil-sur-Marne le 27 novembre 2017.

Rappel des objectifs de notre cycle de concertation

- Expliquer le fonctionnement de la vie d'un port
- Apporter des réponses concernant les effets sur le cadre de vie (cf. la présentation d'Airparif)
- Montrer les modalités de relation du port avec les riverains
- Poser les grands principes d'exploitation et de vie de PSMO
- Répondre à toutes vos interrogations et vos inquiétudes.

Lors de la visite du port de Bonneuil, vous nous avez interpellés sur un certain nombre d'inquiétudes, de questions et vous nous avez fait part d'un besoin de clarification.

Avec ce travail préparatoire, certaines clarifications ont été apportées, notamment à travers ce document évolutif : Mémo sur les grands principes d'exploitation et de vie d'un port. Depuis 2016, à travers tous les ateliers, vous avez apporté près de 300 contributions auxquelles Ports de Paris a répondu sur tous les sujets liés au projet et au futur fonctionnement du port.

Ce mémo s'appuie sur trois grands sujets ressortis à la suite de de la visite de Bonneuil. Ils figuraient à la fin du compte-rendu de l'atelier N°7 (voir le site Internet du projet) : le fonctionnement d'un port, les effets les mesures d'atténuation, l'échange

entre Ports de Paris et le territoire (information, dialogue, relations avec les élus, relations avec les riverains) que ce soit au quotidien et en situation exceptionnelle (pollution accidentelle par exemple).

Pour structurer ce mémo, nous nous sommes appuyés sur l'ensemble de ces interrogations et sur les réponses apportées depuis deux ans et tout au long de la concertation. Dans un temps futur, ces grands principes seront repris par Ports de Paris en phase d'exploitation.

Ce soir, votre rôle consistera à poser des questions, émettre des critiques le cas échéant, demander des clarifications ou des garanties au besoin, et faire des propositions.

>> Restitution des tables ressources (18H00→19H20) en groupe

Table N°1 – ENJEUX D'EXPLOITATION

> Personnes ressources de la table :

- Ports de Paris : Pascale Blatnik, directrice adjointe projet PSMO
- AirParif : Anne Kauffmann, responsable Pôle Études
- Etat d'Esprit Stratis : Kyvan Farzami, animateur

> Thèmes :

- Le centre de vie
- Les horaires et accès du port
- Le multimodal
- La sécurité et la sûreté
- Les modalités de développement et d'exploitation
- Les outils et moyens au service de la qualité d'exploitation
- La perception du port au quotidien
- Les modalités d'intervention de Ports de Paris
- Les mesures d'atténuation des nuisances potentielles
- La qualité environnementale et les outils de suivi

> Les préoccupations saillantes de la table N°1

- Le fonctionnement du centre de vie
- La question du raccordement ferroviaire
- Les horaires et modalités d'exploitation
- Les futurs amodiataires
- L'évolution du trafic routier
- La présence d'un interlocuteur de Ports de Paris en cas de nuisances / incident
- L'utilisation et la production d'énergies renouvelables

Thématiques	Questions posées par les groupes	Réponses des personnes ressources à la table
Centre de vie	<p>1) Qu'est-il prévu au centre de vie?</p> <p>2) Le port comprendra-t-il un lieu dédié aux Achérois?</p> <p>3) Les amodiataires et bateaux résidences auront besoin d'espaces afin de jeter leurs déchets, de transports de fluides et plus généralement d'une offre globale de services. Le centre de vie permettra-t-il de répondre à l'ensemble de ces besoins?</p>	<p>1) <i>Le centre de vie pour lequel une étude sur le programme et la faisabilité a été réalisée par Ports de Paris accueillera, dans sa 1^{ère} phase, les bureaux de l'agence Seine-Aval, un poste de gardiennage, une salle polyvalente, un kiosque vente de journaux/snack, un parking et des espaces verts d'agrément. À terme, il recevra un service de restauration et un programme de bureaux commercialisables.</i></p> <p>2) <i>Il est effectivement prévu qu'un lieu soit ouvert aux Achérois, sous la forme d'une salle polyvalente.</i></p> <p>3) <i>Le centre de vie n'a pas cette vocation. Les réflexions sont en cours sur l'installation d'une zone de services (récupération des déchets, aire d'avitaillement et de transbordement de véhicules, fourniture des fluides) aux marinières sur l'emprise du port. Cette hypothèse, à l'étude, s'inscrit dans une réflexion à l'échelle du territoire de Seine Aval.</i></p>
Thématiques	Questions posées par les groupes	Réponses des personnes ressources à la table

<p>Horaires et accès</p>	<p>1) Quid des horaires d'ouverture 24 heures sur 24 : s'agira-t-il d'une surveillance du port sur ces plages horaires ou des heures travaillées sur le site?</p> <p>2) Quelles seront les personnes présentes sur le site?</p> <p>Comment bien concilier les différents usages et les divers modes de déplacements?</p>	<p>1) Le terme « 24 heures sur 24 » comprend effectivement le service de surveillance / gardiennage du port. Il ne comprend pas les horaires d'activité du port, qui s'échelonnent de 7 heures à 20 heures. Ports de Paris a choisi de définir des plages horaires larges de fonctionnement afin de prendre en compte les besoins des entreprises du BTP, bien que leurs activités se concentrent le plus souvent de 7h à 17h.</p> <p>2) L'agence Seine Aval s'installera dans les bureaux du centre de vie dès la première phase du projet. Le gardiennage du site est également prévu. PSMO pourra être le lieu d'accueil d'activités urbaines, de détente et de loisirs compatibles avec les activités portuaires. La desserte du port se fera par des axes structurants et secondaires : dans tous les cas, pour des raisons de sécurité, il y aura une distinction entre les circulations liées aux activités du port et autres types de déplacements. Enfin, le trafic ferroviaire sera également dissocié des autres modes de circulation : il n'est pas prévu de passages à niveau sur le site.</p>
<p>Multimodal</p>	<p>1) Le raccordement de fret de SNCF Réseau sera-t-il rénové? À quelle fréquence les trains passeront-ils?</p> <p>2) Quelle sera l'ampleur du trafic de camions sur la RD30 une fois le futur port en service? Quelle(s) route(s) les camions utiliseront-ils pour accéder au port?</p> <p>3) Est-il prévu une passerelle vers Andrésey?</p>	<p>1) Il existe actuellement un embranchement qui dessert l'entreprise Le Foll. Il sera modernisé et mutualisé pour l'ensemble des sociétés du port. Mais a priori, le réseau ferré sera davantage utilisé à long terme. À noter que les trains ne pourront pas excéder une longueur de 350m et aucun passage à niveau ne sera prévu. Les trains de marchandises circuleront principalement en heures creuses en raison de l'intensité du trafic RER.</p> <p>2) Les poids lourds circuleront sur la future route du Barrage jusqu'en 2035 pour accéder au port. À partir de 2035, ils utiliseront l'avenue de l'Écluse qui deviendra à cette date le principal accès au port. Actuellement, environ 10 000 véhicules par jour et par sens circulent sur la RD30, dont environ 10% de poids lourds. L'entrée en service du port permettra un report modal du trafic poids lourds vers le fleuve.</p> <p>3) Ports de Paris a financé une étude de faisabilité relative à la passerelle sur le</p>

		<p><i>barrage dans le cadre des réflexions sur les projets en connexion avec PSMO mais n'a pas vocation à en être le maître d'ouvrage. Ce projet de passerelle doit trouver un maître d'ouvrage et son financement.</i></p>
Sécurité/sûreté	<p>1) En matière de contrôles d'accès, l'entrée dans le port des véhicules pourrait-elle se faire à l'aide d'une carte magnétique?</p> <p>2) En cas d'incident, quelle entité sera en charge de la gestion de l'évènement? S'agira-t-il des entreprises ou de Ports de Paris?</p> <p>3) Un poste de pompiers sera-t-il prévu au sein du port?</p>	<p>1) <i>Les espaces publics seront libres d'accès aux piétons et circulations douces. L'accès aux parcelles amodiées se fera via des barrières automatiques, portiques ou portails (voir le CPAPE).</i></p> <p>2) <i>En cas d'incident sur le site d'une entreprise, ce sera à cette dernière de gérer l'incident de manière interne. La gestion de certains cas d'incidents se déroulant sur les espaces publics du port sera prise en charge et coordonnée par Ports de Paris.</i></p> <p>3) <i>Aucun poste de pompiers ne sera prévu in situ. Toutefois, le personnel en charge du gardiennage sera titulaire d'une formation aux premiers secours et sera en liaison avec les pompiers et autres services de secours.</i></p>
Développement et exploitation	<p>1) Quel marketing commercial est prévu pour « remplir » ce port? Des partenariats ont-ils été formalisés avec de futures entreprises ?</p>	<p>1) <i>L'idée n'est pas de « remplir » le port mais de sélectionner des entreprises qui s'installeront à terme sur le port en fonction notamment de leur usage effectif de la voie d'eau. Le port se construira progressivement. Les premières parcelles commercialisées seront celles situées autour de la future darse. Il est également prévu que le quai à usage partagé soit accessible aux colis exceptionnels dès sa mise en service.</i></p> <p><i>Un des critères principaux pour Ports de Paris pour l'implantation des entreprises est la valorisation optimale du report modal. Les parcelles seront attribuées aux entreprises en lien avec le BTP. Le port accompagnera l'instruction du PC des entreprises avec son architecte conseil avant le dépôt en mairie ; la participation de l'ABF sur les secteurs situés en périmètre Monuments Historiques sera sollicitée ; le Port pourra également lancer des Appels à projets pour attirer des entreprises innovantes.</i></p>

<p>Perception du port au quotidien</p>	<p>1) Pourquoi le projet a évolué pour ne se focaliser que sur la filière BTP?</p>	<p>1) En 2012, le projet prévoyait une plateforme portuaire de 420 ha avec des activités BTP et logistiques. La partie dédiée à la logistique était conditionnée par la réalisation d'infrastructures routières adaptées. PSMO, dédié dès l'origine au secteur de BTP est réalisable à court terme avec le réseau routier existant. De plus, il se situe sur l'emprise d'une carrière déjà en exploitation.</p>
<p>Nuisances potentielles</p>	<p>1) Comment minimiser les impacts? Quels seront les moyens préventifs concernant les nuisances sonores et visuelles générées par les activités BTP?</p> <p>2) Est-il prévu un suivi des nuisances en phase travaux?</p> <p>3) Comment éviter les dépôts sauvages?</p> <p>4) Il existe un îlot de chaleur urbain au sein de l'axe Seine de Mantes à Poissy. Est-il pris en compte dans le cadre du projet?</p>	<p>1) Il est prévu, dans le cadre de la Charte d'Amélioration des Ports (CAP) et du Cahier des Prescriptions Architecturales, Paysagères et Environnementales (CPAPE de PSMO) des mesures obligatoires à destination des futurs amodiataires visant à réduire les nuisances liées aux activités. Elles consistent par exemple en la mise en place de capotages, la définition de plages horaires d'activités ou de mesures ponctuelles coordonnées par Ports de Paris visant à la mesure et au contrôle des nuisances.</p> <p>2) La phase travaux sera suivie avec attention par Ports de Paris et les entreprises en charge des travaux devront convenir d'engagements auprès de Ports de Paris afin de réduire au maximum les nuisances.</p> <p>3) Le port sera gardienné et une surveillance vidéo présente 24h/24h. Le projet PSMO prévoit également un système de clôtures sur les parcelles amodiées. Ces mesures limiteront les dépôts sauvages.</p> <p>4) Réponse développée par Ports de Paris à l'issue de l'atelier : PSMO présente deux avantages qui permettent d'atténuer les îlots de chaleur urbains : La présence de points d'eau et d'une végétalisation sont les deux principales préconisations pour lutter contre les effets d'îlots de chaleur urbain. Le futur port bénéficie de la proximité immédiate de la Seine et prévoit environ 19 ha d'espaces végétalisés. La problématique des îlots de chaleur a été anticipée via les aménagements prévus.</p>
<p>Qualité environnementale</p>	<p>1) Quid de la préservation de la trame noire et de l'éclairage mettant en valeur le port ?</p>	<p>1) L'Avant-Projet et le CPAPE prévoient des mesures portant sur l'éclairage (Plan lumière). Ce dernier limitera l'éclairage aux axes routiers.</p>

	<p>2) Quels outils de suivi sont prévus pour la qualité de l'air?</p> <p>3) Les entreprises devront-elles adhérer à la charte Sable en Seine?</p> <p>4) Quid de la production et l'utilisation d'énergies renouvelables au sein du port?</p>	<p><i>La mise en place du plan lumière permettra de valoriser le site dans le paysage local et veiller également à respecter la trame noire pour l'avifaune (les espaces verts ne seront pas éclairés).</i></p> <p><i>2) Il n'existe pas d'outil ponctuel pour le moment. Toutefois, il est prévu à terme de créer un observatoire. Ports de Paris sollicitera AirParif pour faire de nouvelles campagnes de suivi, mais il paraît nécessaire que le projet du port soit plus avancé dans sa réalisation afin de réaliser ces mesures.</i></p> <p><i>3) La Charte Sable en Seine a été remplacée par la Charte d'amélioration des ports. Les entreprises devront y adhérer obligatoirement.</i></p> <p><i>4) Ports de Paris souhaite développer le recours aux énergies renouvelables. Ces énergies renouvelables constituent un complément à la production et à la consommation d'énergie classique, relativement importante au sein d'un port. De nouvelles sources d'énergie sont à l'étude. Quant à l'énergie solaire, elle pourrait être utilisée mais un équilibre reste à trouver avec les toitures végétalisées. Une étude sur les potentialités des énergies renouvelables est en cours et ses conclusions seront intégrées à l'étude d'impact.</i></p>
--	--	--

Table N°2 - VIE D'UN PORT

> Personnes ressources de la table :

- Unicem : Bruno Huvelin, Président
- Ports de Paris : Frédérique Guilbert, Directrice RSE et Bozena Kluba, chargée de gestion PSMO
- AirParif : Laure Deville Cavellin, chargée de Projets Études
- Etat d'Esprit Stratis : Marco Madinier, animateur

> Thèmes :

- Le multimodal
- La sécurité et la sûreté
- Les modalités de développement et d'exploitation (gestions des conventions, CAP)
- La perception du port au quotidien
- Les mesures d'atténuation des nuisances potentielles
- La qualité environnementale et les outils de suivi

> Les préoccupations saillantes de la table N°2

- Les mesures prévues contre la pollution (bruit, poussières, luminosité...)
- Les outils existants pour améliorer l'environnement portuaire : Charte d'Amélioration des Ports (CAP), norme ISO 14001, etc.
- L'organisation de la vie du port : centre de vie, voies d'accès etc.
- L'intermodalité : développer le fluvial
- La surveillance avec le souhait d'un gardien présent et une vidéo surveillance active 24h/24
- Les hauteurs des émergences
- Questions sur les bateaux-logements

Thématiques	Questions posées par les groupes	Réponses des personnes ressources à la table
Le multimodal	<p>1) Comment développer le transport fluvial pour le transport des granulats et du béton au sens large?</p> <p>2) Quelles sont les perspectives de développement du trafic avec le Grand Paris?</p>	<p>1) <i>Un port a pour vocation de générer un trafic fluvial important. Les entreprises se mobilisent pour développer le transport fluvial (Unicem indique que la profession s'y intéresse et cite l'exemple de Cemex dont 70% des granulats sont transportés par voie d'eau). Ports de Paris lance des appels à projet et des conventions pour développer le transport fluvial. Les entreprises choisies le sont aussi en fonction de leurs besoins en matière de transport fluvial.</i></p> <p>2) <i>Les perspectives de développement sont intéressantes malgré un changement des échéances calendaires suite aux annonces du gouvernement. Le port devrait à terme devenir une plateforme de transition importante dans le développement du Grand Paris.</i></p>
Sécurité/sûreté	<p>1) Comment s'organise la surveillance du port?</p> <p>2) Que se passe-t-il en cas de chute (notamment dans la darse)?</p> <p>3) Un poste de sécurité incendie est-il prévu?</p> <p>4) Y aura-t-il un contrôle d'accès aux voies sur le port?</p>	<p>1) <i>Un système de gardiennage sera mis en place et s'ajoutera à la vidéosurveillance active 24h/24.</i></p> <p>2) <i>Les secours seront alertés et l'intervention de la brigade fluviale sera déclenchée.</i></p> <p>3) <i>En cas d'incendie, il sera possible d'alerter un responsable de la sécurité. Ports de Paris entretient également un lien privilégié avec les pompiers. À noter que l'Agence Seine Aval (ASAV) aura son siège sur le site (astreinte 7/7).</i></p> <p>4) <i>Concernant l'accès au port, les espaces publics seront libres d'accès aux piétons et circulations douces. La circulation véhicule sera libre pendant les horaires de fonctionnement du port et au-delà autorisée via contrôle d'accès.</i></p>

Thématiques	Questions posées par les groupes	Réponses des personnes ressources à la table
Modalités de développement et exploitation	<p>1) Quid des PMR (Personnes à Mobilité Réduite)?</p> <p>2) Quels équipements comprendra le centre de vie?</p> <p>3) Quel avenir pour les bateaux-logements? Il en existe actuellement et il est prévu d'en avoir également dans le futur port. Néanmoins, il faut limiter leur implantation pour ne pas gêner les manœuvres des bateaux rentrant dans la darse.</p> <p>4) Peut-il y avoir une dérogation si une entreprise veut travailler le week-end?</p>	<p>1) <i>Les aménagements pour les PMR sont prévus conformément à la réglementation en vigueur (normes spécifiques).</i></p> <p>2) <i>Le centre de vie accueillera, dans sa 1^{ère} phase, les bureaux de l'agence Seine-Aval, un poste de gardiennage, une salle polyvalente, un kiosque de vente de journaux/snack, un parking et des espaces verts d'agrément. À terme, il pourra recevoir un service de restauration et un programme de bureaux commercialisables.</i></p> <p>3) <i>Une étude de trajectographie est en cours. Les bateaux-logements seront maintenus sur place ou déplacés en fonction des résultats de cette étude pour garantir la sécurité. Ports de Paris prend note de ce point d'attention.</i></p> <p>4) <i>Pour travailler le week-end, les industriels devront formuler deux demandes d'autorisation : une adressée au Port et une autre aux services de l'État. Le travail du week-end doit être envisagé même s'il reste exceptionnel (lors de crue par exemple).</i></p>
Perception du port au quotidien	<p>1) Comment éviter la pollution lumineuse (notamment perçue depuis la rive droite d'Andrésy) ?</p> <p>2) Quid de l'activité touristique?</p>	<p>1) <i>La pollution lumineuse est un sujet déjà traité dans les précédentes étapes de concertation, notamment dans l'Avant-Projet et le Cahier des Prescriptions Architecturales Paysagères et Environnementales (CPAPE), qui fixent des règles précises afin d'en limiter les nuisances (plan lumière).</i></p> <p>2) <i>Il s'agit d'un port BTP mais des touristes pourront le fréquenter ; une escale à passagers est prévue en Seine pour les accueillir.</i></p>

Thématiques	Questions posées par les groupes	Réponses des personnes ressources à la table
Mesures d'atténuation des nuisances potentielles	<p>1) Quels outils permettent de surveiller et de limiter la pollution et les nuisances (bruits, poussières)?</p> <p>2) Combien pourrait-il y avoir de silos de grande hauteur (allant jusqu'à 40 mètres) et est-il possible de s'en passer?</p> <p>3) En lien avec l'usine d'assainissement du SIAAP, ce port pourrait-il être un port d'évacuation des rejets du SIAAP?</p>	<p>1) <i>La Charte d'Amélioration des Ports (CAP), mise en place il y a 18 ans (initialement Charte Sable en Seine) avec la filière du BTP, s'appuie sur un audit indépendant de 80 à 100 critères (tels que la propreté, l'entretien, le stationnement...) pour noter et contrôler les entreprises, qui doivent s'améliorer. Les habitants sont informés des résultats. Toutes les entreprises relevant de la réglementation ICPE ont l'obligation de surveiller les niveaux de pollution sur leur site.</i></p> <p>2) <i>Des silos de 40 mètres de hauteur resteront exceptionnels mais le port doit permettre leur installation; généralement, selon Unicem, pour le béton, ils ne dépassent pas les 15 m. Une étude d'insertion paysagère est en cours et sera présentée par Ports de Paris aux collectivités afin de trouver un équilibre entre contraintes de fonctionnement des futures entreprises et intégration paysagère du port.</i></p> <p>3) <i>Ce sujet a été évoqué par Ports de Paris avec le SIAAP (Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne) au démarrage du projet. De plus le SIAAP possède déjà un poste provisoire d'évacuation qu'il utilise actuellement. Aujourd'hui, cette solution n'est pas envisagée.</i></p>
La qualité environnementale et outils de suivi	<p>1) Peut-on végétaliser le port? Plus largement comment assurer la qualité environnementale?</p>	<p>1) <i>Ports de Paris a obtenu la certification ISO 14001 dès 2013 pour la création du nouveau port PSMO, qui impose des contraintes environnementales importantes. Près de 19% des espaces du port seront végétalisés, dont le parc des Hautes Plaines, une situation inédite. Ces espaces publics seront</i></p>

	<p>2) Qu'est-il prévu pour compenser la destruction des espèces protégées?</p>	<p>entretenus par Ports de Paris. À noter également que toute entreprise relevant de l'ICPE (Installation Classée pour la Protection de l'Environnement) fera l'objet d'une surveillance réglementaire et que les industriels devront respecter leur arrêté préfectoral. Le CPAPE de PSMO fixe les exigences de Ports de Paris sur le sujet architectural et environnemental et accompagnera la convention signée avec les entreprises s'installant sur le site, pour offrir une garantie complémentaire. De plus, des concours/trophées récompensant les entreprises les plus vertueuses en matière environnementale pourraient être organisés.</p> <p>2) Des mesures d'évitement et de réduction des impacts sur les espèces protégés sont explicitées dans le dossier de demande de dérogation à la protection des espèces protégées au titre du 4° de l'article L. 411 – 2 du code de l'environnement. Les conclusions de ce dossier seront reprises dans l'étude d'impact rendue publique pendant l'enquête publique. Un exemple de mesure de compensation : la création d'une zone humide, prévue sur la partie ouest du parc des Hautes Plaines.</p>
--	--	---

Table N°3 – TRAVAUX

> Personnes ressources de la table

- Urbicus (MOE - agence d'urbanisme, de paysage et architecture) : Jean-Marc Gaulier, architecte paysagiste
- Safège (MOE) : Marc le Saout, ingénieur environnement
- Ports de Paris : Guillaume Hugon, chargé d'opération
- Etat d'Esprit Stratis : Eléa Hamdoud-Meunier, animateur

> Thèmes

- Organisation des travaux
- Effets des travaux et mesures d'atténuation
- Sécurité
- La qualité environnementale et les outils de suivi

→ Les préoccupations saillantes de la table N°3

- Les phases des travaux
- Le suivi communication pendant les travaux
- Le contrôle de la Charte chantier vert
- Les nuisances attendues (camions, bruit interne, palplanches...)
- L'utilisation de la voie d'eau pour le transport des déblais
- Les horaires de chantier
- La création d'emplois locaux et d'insertion pendant les travaux
- Le lien durable avec les collectivités

Thématiques	Questions posées par les groupes	Réponses des personnes ressources à la table
Organisation des travaux	<p>1) Comment vont s'organiser les travaux ?</p> <p>2) Quelle quantité de terre et de déblais est prévue lors du creusement de la darse ? Comment s'organisera l'acheminement?</p> <p>3) Est-il envisageable de faire des fascines (définition : utilisation de branches de saule inertes ou vivantes derrière des pieux afin de lutter contre l'érosion du pied de berge)?</p> <p>4) Quel lien peut être établi avec les collectivités et les entreprises?</p> <p>5) Les conditions météorologiques peuvent-elles entraîner des complications?</p>	<p>1) <i>Les travaux seront organisés en 5 phases au fur et à mesure de la libération des terrains par le carrier. Quand il aura fini son exploitation, des travaux auront lieu pendant 2 ans, tous les 5 ans (alternance de deux ans de travaux puis de trois ans sans travaux) :</i> <i>> Phase 1 et Phase 2 : darse / berge / chemin piéton / passerelle / esplanade / QUP</i> <i>> Phases 3, 4 et 5 : Aménagements portuaires et voiries et espaces verts (parc des Hautes Plaines, etc.)</i></p> <p>2) <i>La darse sera creusée à 90% par l'entreprise GSM. Il ne restera que 10% de déblais sur l'embouchure (450 000 m³) correspondant à des matériaux valorisés sur site à 70% (déblais utilisés pour relever les plateformes), sauf ceux contaminés qui seront renvoyés dans les centres de traitement par voie fluviale.</i></p> <p>3) <i>Il est effectivement prévu en amont du débouché de la darse d'avoir recours à des techniques par fascine pour réaménager les berges (phase 1).</i></p> <p>4) <i>Des installations d'entreprises pourront avoir lieu sur des parcelles situées sur les communes d'Achères et Andrézy. L'obtention du permis de construire de ces entreprises auprès des communes, se fera après la validation de Ports de Paris qui accompagne l'installation des entreprises en amont.</i></p> <p>5) <i>Il existe des aléas météo dans tout chantier, ils seront gérés le moment venu par l'entreprise concernée.</i></p>
Effets des travaux et mesures d'atténuation	<p>1) Quelles sont les principales inquiétudes que nous riverains, devons avoir en matière d'exploitation et de travaux ?</p>	<p>1) <i>Les principales sources de nuisances pour les riverains que le projet tend à circonscrire, maîtriser ou limiter seront suivantes:</i> <i>> le trafic des poids lourds en phase chantier tant que la darse ne sera pas</i></p>

	<p>2) Quelles études ont été menées sur le bruit ? (temps, type, propagation) ?</p> <p>3) Combien de temps prendra la construction du quai ?</p> <p>4) Les travaux vont-ils entraîner des pollutions ?</p>	<p><i>encore en fonctionnement</i></p> <ul style="list-style-type: none"> > l'acheminement et la gestion des ressources (sécurité, bruit local) > le bruit lié au battage des palplanches (construction de la darse) qui sera limité à quelques semaines pendant les premières phases de travaux. > la poussière mais elle sera maîtrisée par arrosage > le bruit sur le chantier dû aux manipulations des déblais <p>2) <i>Une étude bruit a été effectuée dans le cadre de l'Étude d'impact. Elle compare la situation actuelle à une situation projetée simulée via des logiciels spécialisés. L'étude d'impact propose un suivi acoustique, repris dans l'arrêté de loi sur l'eau, durant le chantier (obligations du maître d'ouvrage). L'étude d'impact sera rendue publique pendant l'enquête publique.</i></p> <p>3) <i>La construction du quai sera achevée en fin de la phase 2 où seront construits les 200 mètres de darse.</i></p> <p><i>Les pollutions potentielles en phase travaux sont détaillées dans l'étude d'impact du projet (de l'air, des eaux superficielles, du milieu physique...).</i></p>
<p>Sécurité</p>	<p>1) Quelles seront les règles de sécurité notamment en phase chantier ?</p> <p>2) Y-a-t-il un dépôt de gravats possible ?</p>	<p>1) <i>La réglementation liée au chantier portera notamment sur :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> > l'entrée et la sortie des camions, un plan de gestion de chantier sera établi pour organiser les carrefours et les déviations (Plan général de chantier). > les déchets des sols pollués seront évacués dans des centres de traitements adaptés. <p>2) <i>Les entrées et sorties seront contrôlées pour éviter le dépôt sauvage de gravats.</i></p>
<p>La qualité environnementale</p>	<p>1) Comment a été pris en compte l'impact environnemental ?</p>	<p>1) <i>L'impact environnemental a été anticipé dès la conception de PSMO, puis au travers des</i></p>

<p>et les outils de suivi</p>	<p>2) Le chantier est-il certifié ISO 14001?</p> <p>3) Pourquoi ne pas mettre en place un organisme de contrôle indépendant ?</p>	<p>études qui feront partie de l'Étude d'impact rendue publique pendant l'enquête publique, et notamment via l'étude ENR, acoustique, de l'air, pollution des sols, etc.</p> <p>Exemple, concernant les espaces protégés, une étude montré que parmi les espèces qui fréquentent le site, pour la plupart communes, certaines espèces protégées sont potentiellement impactés par le projet. Un dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées a été établi. Des mesures d'évitement et de réduction d'impact ont été intégrées.</p> <p>Concernant la destruction des zones humides, elle sera compensée par le renforcement de la ripisylve, la création des noues et des prairies humides ailleurs dans le port. Des espaces boisés seront supprimés mais d'autres seront créés le long des voiries et des cheminements doux, au niveau du Parc des Hautes Plaines.</p> <p>L'impact environnemental sera également maîtrisé via les documents suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La Charte chantier vert existe (comme par exemple pour le port de Gennevilliers) a pour objectifs de limiter les nuisances, réduire les émissions dans l'air, communiquer, éviter le gaspillage, la gestion des déchets et assurer la protection du milieu naturel. - Le CPAPE garantira la qualité urbaine, architecturale, paysagère et environnementale dans les espaces publics et au sein des parcelles d'activités. <p>2) Le chantier est certifié ISO 14001 pour la conception et les travaux du port.</p> <p>3) Ports de Paris prend note de cette proposition et rappelle qu'il a pris des engagements qui doivent être suivis pendant les travaux. Étant certifié ISO 14001 pour la création de port et les travaux, un audit annuel est effectué par un organisme indépendant.</p>
-------------------------------	---	--

Table N°4 – RELATION AU TERRITOIRE

> Personnes ressources de la table

- Ports de Paris : Sébastien Hennick, directeur aménagement
- Caroline Vallette, chargée de la politique RSE
- Marc Thuillier, port de Bonneuil-sur-Marne

> Thèmes

- Outils et actions d'information sur la vie du port et les travaux
- Instances de dialogue
- Emploi et formation

→ Les préoccupations saillantes de la table N°4

- La communication en cas de crise
- La communication en phase travaux
- Le suivi des plaintes et les mesures de contrôle des nuisances
- La concertation et les instances de dialogue
- L'activité de Ports de Paris en matière d'emploi et de formation

Thématiques	Questions posées par les groupes	Réponses des personnes ressources à la table
<p>Outils et actions d'information sur la vie du port et les travaux</p>	<p>1) Quid de l'information en cas de crise? Concernant la pollution, il est nécessaire d'avoir de la transparence et de la réactivité. Il faudrait que le Port délivre l'information de manière pro active.</p> <p>2) Comment s'effectue le suivi des plaintes ?</p> <p>3) Dans quel cadre les emergences seront-elles autorisées ?</p> <p>4) Quelles activités de tourisme industriel et quels liens entre le port et le territoire ?</p>	<p>1) <i>Ports de Paris souligne que les communes seront associées dans le cadre de relations institutionnelles permanentes avec les équipes de l'Agence Seine Aval installée à terme sur place. En cas de crise, les informations seront transmises en premier lieu aux communes.</i></p> <p>2) <i>En cas de plainte d'un riverain, Ports de Paris réagira rapidement en vérifiant l'objet de la plainte et en menant une investigation pour résoudre le problème. De plus, grâce à son système d'astreinte, un correspondant de Ports de Paris sera toujours disponible pour intervenir si nécessaire.</i></p> <p>3) <i>Un permis de construire conçu par l'entreprise et instruit avec Ports de Paris et son architecte conseil sera transmis aux communes. L'avis de l'ABF (Architecte des Bâtiments de France) sera sollicité quand le site sera concerné par un périmètre de monument historique.</i></p> <p>4) <i>Ports de Paris organise déjà des croisières portuaires sur ses plateformes. À titre d'exemple, 5 croisières par an sont organisées à Bonneuil. Sur PSMO, une escale à passagers est prévue en Seine pouvant accueillir des bateaux de croisières et permettre le développement du tourisme local.</i></p>

	<p>5) Comment seront nous informés durant les travaux? Les bulletins municipaux risquent de ne pas être un relais suffisant, il paraît donc nécessaire d'avoir des outils propres et d'utiliser le site internet. Peut-on mettre en place une communication par phase, qui soit relayée sur le site et sur des bâches travaux sur la berge?</p> <p>7) Outre une communication régulière, est-il possible de visiter le site en phase travaux ?</p> <p>8) Pourrait-on donner un nouveau nom à PSMO: Port de la confluence ?</p> <p>9) Y aura-t-il une poursuite de la concertation durant les travaux ?</p>	<p>5) <i>Outre les bulletins municipaux et autres canaux de communication des collectivités, une communication sera déployée avec des panneaux ou des bâches informatives in situ. Le site internet du projet sera toujours actif et des newsletters continueront d'être envoyées à chaque étape importante du projet</i></p> <p>7) <i>Sous réserve du respect des conditions de sécurité, une visite pourra être organisée lors des phases travaux.</i></p> <p>8) <i>Ports de Paris note cette idée, même si pour le moment aucun changement de nom n'est prévu.</i></p> <p>9) <i>Un maintien du dialogue dans la durée sera assuré avec le territoire.</i></p>
--	--	--

Thématiques	Questions posées par les groupes	Réponses des personnes ressources à la table
<p>Instances de dialogue</p>	<p>1) Comment se passe l'instance permanente de concertation (IPC) du port de Bonneuil ?</p> <p>2) Qu'est ce qu'une IPC ?</p> <p>3) Ports de Paris va-t-il organiser des réunions en début et fin de phase de travaux ?</p> <p>4) Y aura-t-il une Maison Permanente du projet ouverte à tous ?</p>	<p>1) <i>Sur le port de Bonneuil, l'IPC aborde les sujets d'aménagement (mail planté, maison du port - idée venant pleinement des riverains), d'exploitation et de développement local. Ports de Paris organise lorsque cela est nécessaire des ateliers de travail intermédiaires avec les différentes parties prenantes. Une maison du port sera inaugurée en juin 2018 à Bonneuil. Elle a pour vocation d'accueillir des associations en lien avec le port.</i></p> <p>2) <i>Les IPC se réunissent en général deux fois par an sur les plateformes de Ports de Paris avec l'ensemble des parties prenantes "constituées" : élus, associations, acteurs économiques et acteurs institutionnels.</i></p> <p>3) <i>Des temps forts d'information pourront être organisés en lien avec les grandes phases de travaux, accompagnés d'une communication régulière en lien avec le chantier.</i></p> <p>4) <i>Le sujet est encore à l'étude.</i></p>

Thématiques	Questions posées par les groupes	Réponses des personnes ressources à la table
<p>Emploi et formation</p>	<p>1) Quelles sont les mesures prises par Port de Paris à Bonneuil concernant les personnes éloignées de l'emploi ?</p> <p>2) Des formations peuvent-elles être proposées ? Quid de l'institut de formation BTP et de matériaux au sein de PSMO évoqué lors du débat public?</p> <p>3) Combien d'emplois sont-ils prévus sur PSMO ? Quelles clauses sociales d'insertion sont prévues dans le cadre de la politique de Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE) ?</p>	<p>1) <i>Le port de Bonneuil est un port proactif : il entretient des relations avec Pôle Emploi Créteil, accueille des lycéens professionnels et des demandeurs d'emploi pour leur présenter des métiers à fort recrutement dans le milieu portuaire (ex : logistique, transport). Il organise même des job datings.</i></p> <p><i>Haropa-Ports de Paris joue un rôle de facilitateur, organise des rencontres en lien avec le service public de l'emploi.</i></p> <p>2) <i>Ports de Paris pourra jouer un rôle de facilitateur, comme sur le port de Bonneuil. Ports de Paris, a précisé lors de la concertation, qu'il souhaitait encourager les activités d'appui et de services aux entreprises tournées vers la ville et le port, (ex : implantation de laboratoires liés au BTP, du négoce de matériaux, etc...).</i></p> <p>3) <i>Pour mémoire Ports de Paris compte 15 600 emplois sur les 70 ports franciliens... PSMO permettra la création de 500 à 1000 emplois directs à l'horizon 2040.</i></p> <p><i>Des clauses sociales d'insertion pourront être prévues dans les marchés de prestations et de travaux. Par exemple le marché d'entretien des espaces verts de Ports de Paris comprend des clauses sociales pour favoriser le retour à l'emploi.</i></p>

Divers	1) Afin d'assurer un suivi des travaux et des nuisances il est nécessaire d'avoir un cadre coercitif. Quelles mesures coercitives sont prévues?	1) <i>Des contraintes environnementales seront imposées dans les cahiers des charges des marchés de travaux.</i>
---------------	---	--

>> Temps de partage en fin d'atelier

À l'issu du tour des tables thématiques, une restitution immédiate et non exhaustive des échanges par table a été proposée par les animateurs de chaque table. Pour plus de clarté, la totalité des échanges et des réponses sont présentées dans la partie « Restitution des tables ressources » de ce compte rendu. »

>> Témoignages

Pascal BEAUMARD : Je vous propose d'ouvrir une séquence finale consacrée à quelques témoignages avant de conclure. Comment avez-vous ressenti cet atelier ?

Un étudiant de l'ESSEC : Je suis étudiant dans la chaire économie urbaine de l'ESSEC. En cours, on étudie souvent des cas assez conflictuels d'aménagement du territoire. Notre prof nous explique bien qu'il faut des processus longs de concertation pour que cela fonctionne bien et qu'il n'y ait pas de blocage. Historiquement, il y a eu beaucoup de blocages.

J'ai trouvé très intéressant le professionnalisme de la démarche et cela semble très bien se passer, d'après le regard extérieur que j'en ai eu. Il était intéressant de voir le rôle à la fois d'apaisement auprès de toutes les parties prenantes, mais aussi de co-construction dans ce qui est proposé pour ce projet.

En tant qu'étudiant avec un regard extérieur, j'ai trouvé cela très intéressant et cela faisait écho à nos cours. C'était un peu le pendant positif des cas qu'on étudie qui sont souvent très conflictuels.

Pascal BEAUMARD : Merci pour ce témoignage. Tout ce que nous avons noté comme points d'alerte, questions, demandes de clarifications figurera dans le compte rendu mais fera aussi évoluer le mémo que vous avez reçu. Vous aurez une nouvelle version dans les prochaines semaines le cas échéant.

M. Ribault a dû partir mais il a laissé un témoignage vidéo qui figurera dans la vidéo finale de la concertation.

Michel DE RUYCK : J'ai participé à presque tous les ateliers. J'ai trouvé remarquable la diversité des participants, de tous bords politiques, des associations et cela s'est très bien passé. Il n'y a pas eu de conflits, chacun a pu apporter ses idées, dans le respect des uns et des autres. J'ai trouvé cela franchement formidable. Il est vrai que certaines concertations se passent différemment, mais là il n'y avait rien à dire.

Pascal BEAUMARD : Mme Bellal s'est excusée et n'a pu pas venir. Y a-t-il un élu d'Achères qui voudrait témoigner à sa place ? (*Non*).

Danielle GIBLET : C'est un projet extrêmement important. C'est un pan entier de la ville d'Achères qui est concerné. Effectivement, nous nous sentons concernés mais surtout pour les générations futures qui verront le port, et il faut penser aux jeunes. C'est le point de vue sur lequel nous nous sommes placés.

Nous avons trouvé cette concertation intéressante, et nous avons été très bien accueillis. Tout le monde a fait un effort important et je pense à M. Gaulier qui a repris son travail à plusieurs reprises pour essayer de satisfaire les riverains. Nous espérons avoir quelque chose qui apporte des emplois à la ville d'Achères.

Nous espérons avoir un beau projet. Nous nous sommes battus pour avoir beaucoup de verdure, pour que les riverains n'aient pas de nuisances.

Il faudrait envisager d'éviter cette quatre-voies, essayer de faire le tram dessus qui pourrait desservir les futurs salariés de Ports de Paris. Ce serait une excellente chose.

Merci à M. Beaumard qui nous a très bien accueillis et tous les représentants de Ports de Paris.

Nous souhaitons bonne chance à Mme Blatnik qui est présente depuis le début. Ce fut une concertation extrêmement agréable et instructive. Aujourd'hui, cet atelier était bien.

Bernard GIBLET : Toutes les demandes ont été prises en considération, elles n'ont pas été rejetées ou mises à l'écart, mais retranscrites. Je pense que nous devrions avoir un beau projet qui devrait bien s'intégrer aux communes d'Achères, Andrézy et Conflans.

Catherine MARQUER : Je ne pensais pas avoir à intervenir ce soir. Nous sommes trois présentes des Ateliers de l'environnement et de la démocratie. Nous venons de St-Germain-en-Laye. Nous intervenons sur le plan environnemental.

J'ai trouvé cette concertation très intéressante. À St-Germain, on n'est pas concerné au premier chef par les nuisances, mais pouvoir participer à ce genre de concertation et essayer d'apporter au débat était très intéressant. Entre autre, la visite du port de Bonneuil nous a aidé à formuler certaines de nos idées.

J'ai trouvé intéressante la méthode de concertation de ce soir.

Pascal BEAUMARD : Nous allons essayer de poursuivre et de perfectionner le système. M. Parisot représente FNE Ile-de-France, FNE Yvelines, il participe au comité de suivi partenarial de la concertation et nous accompagne depuis le débat public dans nos actions de concertation.

Comment avez-vous perçu cette concertation et quelles sont vos attentes pour demain ?

Jean-Claude PARISOT : Effectivement, Ports de Paris a souhaité qu'il y ait une représentation régionale de la FNE à cette concertation. J'ai été un peu désigné volontaire, n'étant pas spécialement partant, car je n'ai pas du tout l'esprit marin, que ce soit marin de mer ou marin d'eau douce, je ne connais pas les ports. Honnêtement, j'ai pris beaucoup de plaisir à l'ensemble de la concertation, mais je ne suis pas attiré par le fait de vivre sur un bateau-logement. Ma relation avec l'eau reste compliquée.

Sinon, j'ai pris beaucoup de plaisir à connaître notamment les élus et le territoire (habitant à Sartrouville, je ne connaissais pas du tout Andrézy, un peu Achères par la forêt), avec toutes les associations, les Ateliers de l'environnement et de la

démocratie, les associations de Conflans, celles d'Achères, le COPRA également membre de la FNE.

Sur la concertation, sans vouloir être lénifiant, car on peut comparer, comme l'a dit tout l'heure l'étudiant, avec d'autres projets qui sont conflictuels (Europa City notamment), c'est plutôt une concertation exemplaire qui peut être un modèle. Et ceci pour trois raisons, la première étant que nous avons un projet d'intérêt général dans son principe. Tout le monde a compris l'intérêt de faire ce port. L'intérêt général du projet est ressorti du débat public et il n'est pas contesté. C'est un avantage dans une concertation.

La deuxième raison pour laquelle cette concertation a fonctionné provient du fait que l'ensemble des acteurs étaient vraiment à l'écoute. Ports de Paris ne nous a pas fait une concertation bidon, comme on le voit trop souvent. Il a écouté et modifié son projet en fonction des attentes. Les élus des trois communes ont également bien participé. Souvent, les élus ne veulent pas participer avec les associations et là ils l'ont fait. L'ensemble des associations ont aussi joué le jeu.

La troisième raison porte sur la méthode. Il était très important que Ports de Paris s'appuie sur un cabinet spécialisé dans la concertation. La concertation est un vrai métier et vous l'avez fait de manière professionnelle, à la fois en apportant des éléments techniques, en organisant et en animant. Votre apport a été très important.

Il y avait aussi l'œil vigilant d'un garant, très habitué aux concertations. Il n'est pas beaucoup intervenu, car il n'y avait pas beaucoup matière, mais s'il avait relevé des dysfonctionnements, il les aurait pointés. La présence d'un garant pour une bonne concertation est importante.

Sur l'avenir, nous avons toujours l'inquiétude sur PSME (Port Seine Métropole Est). Pour le moment, ce projet est abandonné, le port logistique lié au bouclage de l'A104. De toute manière, c'est un point de vigilance. Ce qui est vrai aujourd'hui peut changer demain.

Là, nous avons un beau projet et nous serons vigilants dans son suivi.

Nous pouvons remercier l'architecte. J'ai relu le cahier des prescriptions architecturales et environnementales, qui est vraiment bien fait et qui est exigeant. Nous souhaitons que le projet soit réalisé comme vous le souhaitez. Les associations et les élus seront vigilants.

>> Conclusion

Sébastien HENNICK : Avant de laisser M. Gaillard conclure, quelques mots, et surtout un grand merci à tous pour votre participation approfondie depuis juin 2015, soit trois ans où l'on vous a compté toujours nombreux dans les ateliers, une vraie implication de votre part. Merci aux élus, aux associations, aux riverains, aux institutions, aux entreprises et aux universitaires, aux membres du COPIL, du CSP qui ont pu aussi donner un cadre à cette concertation. Merci au garant qui nous a suivi et qui a garanti des échanges sereins entre nous.

Toute cette implication dans la durée montre un intérêt partagé entre nous et a permis notamment de mieux comprendre les enjeux que nous avons tous, vous riverains et nous porteurs d'un projet portuaire et de futurs intérêts pour les entreprises.

Nous avons voulu une concertation transparente, ouverte et opérationnelle :

- Transparente, notamment en faisant intervenir un garant, en diffusant en amont de chacune des réunions des documents, en ayant des échanges directs et francs avec vous. Il y a un peu plus de 300 contributions de votre part et nos réponses ont été mises en ligne sur le site du projet. Il s'agit d'un travail très enrichissant.
- Ouverte à tous, de fait nous avons accueilli tout le monde dans les ateliers pour pouvoir travailler sur les sujets.
- Opérationnelle, car nous souhaitons vraiment toucher au concret.

Donc quatre temps, le premier qui était sur les modalités de la concertation, le deuxième sur Plan guide et l'Avant-Projet que nous avons retravaillés aussi avec vous, puis sur le CPAPE, et enfin ces deux derniers ateliers sur l'exploitation.

Nous avons pris en compte vos remarques dans la mesure du possible, dont la route du Barrage qui a été un peu déviée du côté ouest de VNF, la redéfinition, le remodelage de l'esplanade en bout de darse.

Vous avez de nombreux exemples sur lesquels nous avons su être à l'écoute pour amender notre projet.

Nous avons défini avec vous un CPAPE, qui est un document socle et qui est pour vous une garantie que l'on imposera à nos futurs amodiataires des contraintes architecturales et paysagères.

Nous venons de définir avec vous également les grands principes d'exploitation et de vie d'un port qui permettront de conjuguer à la fois vos attentes mais aussi nos contraintes sur le fonctionnement du port.

C'est cet équilibre qu'il est précieux de souligner. Je pense que nous y sommes parvenus grâce à une écoute et une compréhension mutuelle de nos enjeux, de nos contraintes, de nos attentes et de vos attentes en particulier.

En résumé, ce travail a permis de définir un beau projet, un beau projet d'aménagement et de développement pour le territoire avec un port durable qui viendra s'insérer dans le territoire et qui respectera son environnement.

Pour finir, le dialogue entre nous va se poursuivre. Ce fut une attente importante au sein de la table à laquelle j'ai participé. Pour vous redonner les perspectives, la prochaine et dernière réunion publique avant l'enquête publique sera organisée à Conflans en septembre.

Ensuite, un CSP et un COPIL seront organisés avant la fin de l'année.

L'organisation de l'enquête publique est prévue au deuxième semestre 2019 et l'obtention des premières autorisations à partir de 2020.

Nous avons pris l'habitude de travailler ensemble et de nous voir régulièrement. Nous allons continuer à vous informer. Nous n'en avons pas encore défini exactement les modalités, mais nous vous indiquerons où nous en sommes dans les procédures et

nous vous tiendrons informés. Nous réactiverons le dispositif qui vous a été présenté, en particulier l'instance permanente de concertation en vue du lancement des travaux. Nous définirons plus précisément les modalités d'information qui ont déjà été évoquées à la table N°4 (Newsletter par exemple) afin que vous ayez des informations sur le démarrage, la durée et la nature des travaux.

C'est surtout ce lien entre Ports de Paris et le territoire qui sera le meilleur garant de la réussite, à la fois du projet qui en est à peu près à la phase de conception que nous venons de terminer. Suivront la phase de travaux et la phase d'exploitation.

Je vous remercie encore tous pour votre implication.

Je vais passer la parole à Pascale Blatnik et au garant pour conclure.

Pascale BLATNIK : Je voulais vous dire deux mots avant de partir. Je voulais vraiment saluer votre engagement qui a été très fort, aussi bien votre implication en temps que par la qualité de votre contribution.

Je voulais aussi saluer l'état d'esprit dans lequel nous avons travaillé ensemble. Vous êtes vigilants, exigeants, mais vous n'avez jamais perdu la vision globale du projet. C'est vraiment un état d'esprit avec lequel on peut faire une véritable co-construction. C'est quelque chose que j'ai trouvé très fort.

Je voulais témoigner mon profond respect à chacun d'entre vous, également à Michel Gaillard qui a aussi beaucoup contribué à la belle réussite de cette concertation.

Je vous souhaite d'arriver à bon port marin ou pas, M. Parisot !

J'ai toujours eu foi dans l'intelligence collective. Après ces quatre ans passés avec vous, ma conviction est renforcée et cela me fait très plaisir.

Pascal BEAUMARD : Merci beaucoup Pascale, c'était un plaisir pour nous tous de travailler avec vous. Monsieur Gaillard, le mot de la fin.

Michel GAILLARD, garant de la concertation CNDP : Ce n'est pas le mot de la fin du projet !

Je vais être très court, car les témoignages m'ont coupé l'herbe sous les pieds !

Cette concertation était tout à fait remarquable et exemplaire. Vous l'avez, les uns et les autres, souligné.

J'ai présidé le débat public il y a maintenant quatre ans. Donc, depuis quatre ans, j'accompagne ce processus. Il est vrai que je n'ai pas eu beaucoup à m'investir pour remettre Ports de Paris dans le droit chemin. Franchement, et je tiens à le souligner de nouveau, Ports de Paris a été assez exemplaire dans sa démarche en associant vraiment le public, en organisant ce type d'ateliers qui est pour moi quelque part un modèle de participation du public. C'est vraiment constructif.

Je n'aime pas le mot « co-construction », car pour moi il reste quelqu'un à la barre, c'est le maître d'ouvrage. C'est quand même lui qui a un projet, c'est lui qui le finance, c'est lui qui va par la suite en être responsable. Donc, le mot « co-construction » me fait un peu peur.

Disons que ce projet est construit sur la base de toutes les remarques, toutes les craintes qui se sont exprimées. Et je crois qu'elles ont été écoutées, entendues, et je pense que la suite du projet le démontrera.

Encore une fois, félicitations à tous ceux qui ont participé. Il est vrai qu'il y a eu beaucoup d'assiduité et de contributions fortes dans ce projet.

Bon vent à Ports de Paris dans son œuvre, sachant qu'il y a encore la réunion publique de bouclage à la rentrée septembre. Ma mission s'arrêtera après cette réunion publique.

En tout cas, félicitations à tous.