

Compte-rendu

Concertation PSMO – 9 juin 2016 – Achères

Atelier N°3

Les solutions d'aménagement et leurs effets



>> PREAMBULE

→ **Objet du document** : synthèse de l'atelier N°3

→ **Lieu et date de réunion**

- Présence sur inscription préalable
- Atelier N°3 : *les solutions d'aménagements et leurs effets* (Salle Boris Vian, Achères), 9 juin – 19h30 /23h00

→ **Sommaire**

- **Tableau élargement** : page 4
- **Présentation liminaire** : page 7
- **Echange** : page 12
- **Synthèse de chacune des tables** : page 14
- **Conclusion** : page 26

→ **Documentation distribuée :**

- **En amont (pour les inscrits) :**
Le programme de la journée
Le dossier participant + 7 fiches pédagogiques
Les éléments de restitution
- **En soirée (pour les présents)**
2 plans du projet, à 2025 et 2040
Une grille d'analyse (fond)
Une grille d'évaluation (forme)

→ **Les modalités de l'atelier du 9 juin**

1. Les attendus de l'atelier

Le 12 mars les participants ont découvert et questionné le pré-plan guide et ses grands principes d'aménagements, le 12 mai dernier ils ont marqué des préférences quant aux hypothèses d'aménagements du plan guide.

Pour le 9 juin, il a été demandé aux participants de franchir une étape en se prononçant sur les solutions mises en avant par les ateliers précédents pour l'avant-projet (AVP) et d'en questionner les effets.

2. Le déroulé de l'atelier

19H30-19H45 → Présentation du plan d'aménagement et des solutions mises en avant par les ateliers précédents (Maître d'œuvre Urbicus).

19H45 - 20H00 → Présentation de la méthodologie - évitement, réduction, compensation (Maître d'œuvre Safège).

20H00-20H30 → Questions/réponses en mode collectif pour des précisions relatives aux fiches pédagogiques ci-présentes et à l'exposé liminaire.

20H30-21H45 → **Temps de réflexion et de travail sur les tables sur la base des fiches pédagogiques :**

- Fiche N°1 : Gestion des crues
- Fiche N°2 : Qualité des eaux
- Fiche N°3 : Milieu naturel et biodiversité
- Fiche N°4 : Activités économiques
- Fiche N°5 : Environnement sonore
- Fiche N°6 : Qualité de l'air

Il s'agissait de travailler sur les effets produits par le projet PSMO sur chacun de ces six items avec comme attendus, de :

→ s'exprimer sur les effets et les mesures d'atténuation

→ raisonner à l'horizon 2025 et à l'horizon 2040

→ raisonner en phase travaux et phase exploitation (lesquelles vont cohabiter)

Les tables N°1 et N°2 ont travaillé prioritairement dans l'ordre des fiches de 1 à 6 et les tables N°3 et N°4 ont travaillé dans l'ordre des fiches 6 à 1 avec comme objectif de traiter au moins 3 fiches par table.

21H45-22H30 → Restitutions, questions et propositions des tables.

22H30-23H00 → Premiers éléments de réponses par le maître d'ouvrage et les experts (Ports de Paris et SAFEGE)

Rappel du calendrier de concertation à l'automne.

→ En complément du présent compte-rendu, un tableau récapitulatif des productions des ateliers du 12 mai et 9 juin - avec pour chaque point une réponse motivée du maître d'ouvrage - sera mis à disposition du public avant le 14 juillet.

>> EMARGEMENT

Civ.	Nom	Prénom	Fonction	Structure	Signature
Mme	NOEUVEGLISE	Madeleine	Chef projet architecte	ARENE IDF	Présente
M.	FAVIER	Lionel	Membre associatif	AUT IDF	Présent
M.	PERDEREAU	Jacques	Membre associatif	FNE IDF / Cadeb	Excusé
Mme	MARQUER	Catherine	Retraitée		Présent
M.	MARTIN SAINT LEON	Georges		Réseau Vélo 78	Présent
M.	DECKLERCK	Alain	Secrétaire et rédacteur	La Vie Batelière	Présent
M.	NOVE-JOSSERAND	Hubert	Membre actif	Ateliers de l'environnement et de la démocratie	Présent
M.	DESMAREST	Guillaume	Directeur GSM Région Grand Bassin Parisien	GSM	Présent
M.	HODARA	Quentin	Chargé de mission concertation Seine-Nord Europe	VNF	Présent
M.	MEYER	Jérôme	Chef de l'unité territoriale Boucles de la Seine	VNF	Excusé
M.	HAUCHARD	Thierry	Responsable Foncier et Environnement	GSM	Présent
Mme	LOUIS	Malika	Élue	Ville d'Achères	Présente

M.	VANDAMME	Marc-noël	Secrétaire	CEAS : Construisons Ensemble Un Andrésy Solidaire	Présent
M.	PARISOT	Jean-Claude		FNE IDF / Cadeb	Présent
M.	GIBLET	Bernard	Retraité		Présent
Mme	GIBLET	Danielle	Retraîtée		Présente
Mme	MORHANGE	Françoise	Membre associatif	Ateliers de l'environnement et de la démocratie	Présente
Mme	LEBARD	Martine	Présidente	Conflans Cadre De Vie Et Environnement	Présente
M.	RIBAUT	Hugues	Maire	Ville d'Andrésy	Présent (départ avant le début de l'atelier)
M.	FAIST	Denis	Élu	Ville d'Andrésy	Présent (départ avant le début de l'atelier)
M.	MAZAGOL	Alain	Élu	Ville d'Andrésy	Présent (départ avant le début de l'atelier)
M.	ANNE	Jean-Claude	Élu	Ville d'Andrésy	Présent (départ avant le début de l'atelier)
Mme	LE BIHAN	Florence	Élue	Ville d'Andrésy	Présente
Mme	GENDRON	Nicolle	Élue	Ville d'Andrésy	Présente (départ avant le début de l'atelier)
M.	PERNOT	Olivier	Directeur de cabinet	Ville d'Andrésy	Présent
Mme	BEILLARD	Marie-France			Présente
M.	BEILLARD	Pierre			Présent
M.	GAILLARD	Michel	Garant de la concertation		Présent

M.	DANARADJOU	Kris	Directeur adjoint de l'aménagement de Ports de Paris	Ports de Paris	Présent
M.	REIMBOLD	Marc	Directeur du projet PSMO	Ports de Paris	Présent
Mme	BLATNIK	Pascale	Directrice adjointe du projet PSMO	Ports de Paris	Présente
M.	WIECEK	Mariusz	Directeur agence Seine Aval	Ports de Paris	Présent
Mme	KLUBA	Bozena	Chargée de gestion	Ports de Paris	Présente
Mme	CELUCCI	Sophie		Ports de Paris	Présente
M.	GAULIER	Jean-Marc	Architecte	Urbicus	Présent
M.	LESAOULT	Marc	Expert environnement	Safège	Présent
M.	BEAUMARD	Pascal	Consultant concertation	Etat d'Esprit Stratis	Présent
M.	ROUSSEL	Luc	Consultant concertation	Etat d'Esprit Stratis	Présent
M.	MAZAJCZYK	Simon	Consultant concertation	Etat d'Esprit Stratis	Présent
Mme	ROHDE	Juliette	Consultant concertation	Etat d'Esprit Stratis	Présente
M.	CUNIN	Clément	Consultant concertation	Etat d'Esprit Stratis	Présent
M.	GUILLOU	Antoine	Consultant événementiel	Etat d'Esprit Stratis	Présent

>> PRESENTATION LIMINAIRE

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

L'atelier N°2 du 12 mai 2016 a été très productif.

Principaux points de contributions au projet :

- La variante au tracé actuel de la route du Barrage à l'ouest de l'emprise VNF et de PSMO ;
- Les voies de desserte du port et des berges : différenciation des liaisons douces quotidiennes avec des pistes cyclables des autres liaisons de loisirs ;
- Le Parc des Hautes Plaines : proposition d'en faire un parc ouvert aux loisirs et à la fréquentation du public, si possible, avec un peu de vallonnement et un belvédère, tout en préservant à l'ouest une zone humide en liaison avec le futur Parc d'Achères ;
- L'esplanade de la darse : large consensus pour qu'elle reste dégagée et que les bâtiments soient regroupés au nord près de la zone déjà urbanisée du Quai de l'Île Peygrand ;
- La composition lumière du port : large consensus pour que ce soit une lumière douce et discrète, présente dans le paysage ;
- La maison style Louis XIII en bords de Seine et passerelle de la darse : large consensus pour qu'elles soient les signaux forts du port ;
- Un port à vocation industrielle à rendre attractif par un développement concomitant de services et de loisirs ;
- Un port sécurisé gardienné et en partie fermé la nuit pour garantir la sûreté du site.

Principaux points sensibles identifiés :

Pour le Projet

- Le stockage des terres impactées (en partie résolue par la volumétrie du parc des Hautes Plaines) ;
- Une meilleure compréhension du phasage du port et de son aménagement progressif ;
- Le positionnement du centre de vie au plus proche de la Seine ;

Pour les sujets / projets en connexion avec PSMO :

- La demande d'un franchissement par une passerelle entre la Rive gauche et l'île Nancy avec des liaisons douces, et le prolongement par le bac existant vers le centre-ville d'Andrésy ;
- La préservation de la ferme du Barrage et sa vocation future.

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

> Le plan d'aménagement et des solutions retenues



Plan d'aménagement et solutions mises en avant par les ateliers précédents :

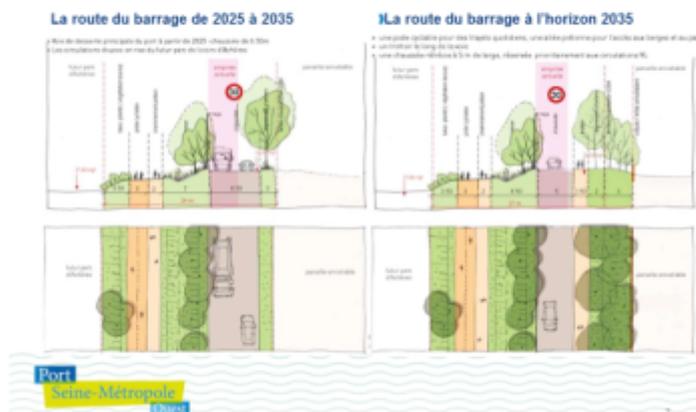
- Le dégagement de l'esplanade de la darse pour sauvegarder les points de vue et organiser des manifestations en relation avec l'eau en interface avec le futur parc d'Achères ;
- Le cheminement doux le long de la route du barrage (piste cyclable dédiée côté futur parc d'Achères avec vue sur les coteaux d'Andrésy) ;
- La variante au tracé actuel de la route du Barrage pour éviter la circulation automobile au milieu de l'emprise VNF, réserver un quai dédié à l'activité navigation et aux circulations douces y compris pour l'hypothèse de leur liaison avec la passerelle sur le barrage.



Organisation de l'esplanade de la darse :

- Une emprise constructible comportant les bureaux du port ;
- La préservation de la route du Barrage dans un premier temps puis adaptation de cette route, tout en gardant les perspectives vers Andrésey et la trace de l'ancienne route notamment pour les cheminements piétons qui rejoindront les cheminements piétons le long de la Seine ;
- La confirmation de l'accord VNF pour un cheminement piétons traversant leur emprise et la nécessité de clore l'activité de chargement / déchargement de bois et de stockage ;
- L'adoption d'une organisation continue entre la partie habitée du front de Seine (quartier de l'île Peygrand d'Andrésey et VNF) et le port, pouvant progressivement être restructurée sur le long terme ;
- L'organisation du stationnement plutôt derrière les bureaux pour dégager le paysage entre le futur parc et la darse, et permettre au public d'emprunter le chemin piéton pour rejoindre les promenades à l'arrière entre le parc et Andrésey et tout le dispositif de cheminements, y compris, le franchissement du barrage par passerelle.

> La route du barrage



- En première phase (2025-2035), on élargit la voirie côté parc d'Achères à 6,50 m pour faciliter la circulation des camions, les noues permettent de récupérer les eaux pluviales et de gérer les différences de niveaux entre la voirie compatible avec la crue et les zones inondables.

La piste cyclable a été regroupée en une piste bidirectionnelle de 3 m séparée, avec un cheminement piétons continu en parallèle et toutes les plantations générant un paysage ouvert vers la colline de l'Hautil.

- En deuxième phase, on réduit les emprises de la route du Barrage à 5 m avec la création d'un trottoir côté port permettant ainsi d'avoir une route pacifiée, dont la vocation est plutôt destinée à des accès grand public au port et à Andrézy.

> La ferme du barrage



Une inflexion est faite dans la route du Barrage pour éviter la ferme du barrage. Ainsi, la ferme du Barrage pourrait devenir un équipement qui concourt à la vie future des parcs et qui reste une trace de l'histoire d'Achères.

> La connexion RD30 / route du barrage



- **Comment se raccorder sur Achères ?** Des discussions avec le maire d'Achères et le département sont en cours.

Il est proposé de continuer les pistes cyclables et cheminements piétons et de les ramener vers l'entrée principale d'Achères au niveau du giratoire.

Marc LE SAOUT, Expert environnement SAFEGE

La prise en compte des contraintes environnementales est un élément déterminant dans la définition des projets d'aménagement, notamment par la mise en œuvre d'une méthodologie développée suite au Grenelle de l'environnement et à la réforme des études d'impact visant à mettre en œuvre des solutions d'évitement, de réduction et de compensation des impacts.

- Cette méthode intégrée dès le démarrage des dossiers permet de prendre en considération les contraintes du milieu dans la définition des projets et de les intégrer au mieux dans l'aménagement.
- Lorsqu'une étude d'impact débute, on procède à un état initial, avec l'examen de toutes les composantes du milieu (faune, flore, hydraulique, les écoulements d'eau, le paysage, le bruit, la qualité de l'air...). Sur la base de ces éléments, un certain nombre d'enjeux sont définis avec la prise en compte de paramètres déterminants par rapport au territoire étudié. L'incidence de l'aménagement sera examinée par rapport à ces enjeux environnementaux identifiés sur le territoire concerné.
- Dans un premier temps, on examine les effets du projet sur l'environnement, à savoir les incidences de l'aménagement sur tel ou tel compartiment de l'environnement. Et si ces effets sont estimés

importants, on veillera à trouver des solutions d'évitement. S'ils ne peuvent être évités, on essaiera de les réduire, en diminuant les emprises par exemple.

- On a une approche itérative, tout au long de la définition du projet en commençant par les études d'avant-projet. A ce stade d'avancement, on va étudier ces effets. S'ils sont importants et qu'on peut les réduire, cela aura une implication sur le projet lui-même, on réévaluera l'effet suite à cette mesure de corrections mise en place dans le projet d'aménagement.
- **Quelle est la différence entre un effet et un impact ?** L'effet est la traduction de l'incidence d'un aménagement sur le site. L'impact sera l'incidence de cet effet sur une espèce animale ou un usage du milieu, sur la santé par exemple. L'impact, c'est l'expression d'un effet sur quelque chose. C'est donc la conséquence de l'effet !

Dans les ateliers précédents, un certain nombre de thématiques ont été abordées : la topographie, le sol et sous-sol, l'occupation du sol, le foncier, les espaces agricoles, le cadre de vie et les loisirs, le patrimoine culturel et archéologique, le paysage, la sécurité publique, les émissions lumineuses. **Cet atelier sera essentiellement consacré à l'analyse des effets, sur la base de certaines thématiques déjà ciblées :**

- **Le milieu physique** : les eaux souterraines, les eaux superficielles, les risques naturels
- **Le milieu naturel** : la flore, la faune, les habitats naturels et les zones humides
- **Le milieu humain** : les activités économiques
- **Le cadre de vie/énergie** : la qualité de l'air, les niveaux sonores, la santé publique

Après la mise en place des mesures d'évitement et de réduction, s'il reste encore un impact, on va le compenser.

La mesure de compensation est clairement définie dans la réglementation. On cherchera une certaine équivalence notamment écologique dans cette compensation. On la suivra dans le temps, on veillera à sa pérennité, qu'elle soit à proximité du site et qu'elle amène également un gain écologique par rapport au milieu (l'additionnalité). Ce point sera restitué dans l'atelier P4 en septembre.

>> TEMPS D'ÉCHANGE

Hugues RIBAUT, Maire d'Andrésey : De nouveau, j'ai entendu parler dans le cadre des circulations douces du passage vers l'Île Nancy, mais je suis une fois de plus très étonné que ce ne soit pas formalisé par un trait sur vos schémas. Avec les élus d'Andrésey, nous l'avons demandé à de nombreuses reprises. Bien que nous ayons eus des réunions à ce sujet avec VNF et Ports de Paris, ce marquage n'existe toujours pas sur les plans, même si des partenaires doivent contribuer à cette liaison (Région, Département...). Dans la restitution, ce n'est pas fidèle et ce n'est absolument pas normal.

Par contre, des circulations douces allant vers Achères sont formalisées. J'ai entendu parler de partenariat avec le Département en l'occurrence pour la voirie départementale.

Donc, je suis très content pour Achères et très mécontent pour Andrésey.

Dans la restitution également, même si M. GAULIER nous a parlé du rapprochement de la zone de vie de la Seine, je ne l'ai pas vu sur le plan. Peut-on nous redonner l'évolution ou les évolutions potentielles, souhait de tous et pas uniquement Andrésey dans les différentes réunions de travail, permettant de ramener la zone de vie vers la Seine ? La fameuse voie détournée pour aller sur le quai de l'Île Peygrand, plus que sur le quai de l'Île du Bac, sur le barrage est un peu contestable ; c'est l'une des solutions mais pas forcément la seule.

Puisque l'on se projette à horizon 2025-2040 et que VNF a actuellement des installations d'habitat et de bureaux très vétustes, n'est-ce pas le moment de revoir l'implantation de ces bâtiments pour permettre une zone de vie vraiment rapprochée de la Seine et libérer du foncier ? Ces réaménagements ouvriraient vraiment sur le barrage et pas seulement par la dérivation de la route.

Ce sont des questions que nous avons soulevées et dont nous avons discuté. Un consensus démontrait que cette zone de vie serait mieux entre la Seine et la darse, mais on ne le voit pas restitué. Je ne sais pas comment il faut le dire.

Marc REIMBOLD :

- Sur la passerelle, Jean-Marc GAULIER a indiqué assez clairement que l'on serait facilitateur du projet de territoire, ce que nous faisons en particulier en participant aux réunions avec VNF.
- Le choix de proposer une déviation de la route du Barrage permet de favoriser l'insertion et l'intégration de l'éventuelle passerelle au projet portuaire. Celui-ci dégage toute la circulation routière qui se passe aujourd'hui sur le bajoyer de l'écluse.
- Je suis d'accord avec vous, Monsieur le Maire, nous devons ajouter une petite flèche pour bien montrer et éventuellement identifier le site du terre-plein libéré pour l'arrivée des rampes potentielles de cette

passerelle. Effectivement, ce projet de passerelle est bien pris en compte et nous voulons être facilitateur de son intégration dans le projet PSMO. Il s'agit du plan en cours de mise au point et d'autres éléments ne ressortent pas non plus comme la ferme du Barrage ou le secteur humide du parc des Hautes Plaines. Nous rajouterons et nous expliciterons mieux le fait de laisser de la place pour la passerelle quand elle arrivera aux portes du port.

Quant au positionnement d'activité en bord de barrage, les représentants de VNF s'excusent d'être absents ce soir, mais ils ont été fortement sollicités ces derniers temps en raison des grandes crues, Jérôme MEYER ayant dû décliner l'invitation à cette réunion.

- L'ensemble barrage et exploitation forme un tout, il est susceptible d'évoluer. En tout cas, à court terme et dans le but de déposer un dossier d'étude d'impact pour une enquête publique, il n'y a pas de solution qui puisse être présentée avec un engagement à court terme de VNF à revoir l'ensemble de ses installations sur le site.
- On a recherché des solutions pragmatiques permettant à court terme, et sans prendre position pour l'avenir, de développer notre projet et de réaliser tout de suite des équipements publics et de loisirs de qualité correspondant à la demande du territoire.
- Le positionnement du centre de vie qui certes n'est pas directement en vue de l'écluse et du barrage est assez clairement positionné avec une ouverture sur le futur parc d'Achères. Il permet d'avoir des possibilités de stationnement. C'est certainement une étape par rapport au parc d'Achères qui serait aménagé plus tôt.
- Il n'est pas inenvisageable que dans 10 ou 15 ans, la situation vienne à évoluer, peut-être que les écluses seront automatisées, et qu'il ne sera plus utile d'avoir des logements pour nécessité de service sur le site. Pour l'instant, ce sont des hypothèses qui ne sont pas avérées.

Jean-Marc GAULIER :

- Pour compléter ce sujet, on mettra une flèche sur la passerelle pour appuyer le trait déjà indiqué. En tant qu'urbaniste, même si l'on se projette dans le temps, on ne peut décréter et obliger à démolir ces logements, supprimer le parking hors crue servant à VNF et aux habitants de l'Île Peygrand. On prépare l'espace potentiellement à terme avec une grande emprise unique, l'ancienne route du barrage qui pourrait avoir une autre destination. SAFEGE va étudier l'hypothèse de remblayer ce terrain, le mettre à niveau des terrains VNF et en vérifier les contraintes hydrauliques, ce qui permettrait d'imaginer une mutation progressive des choses.
- Aujourd'hui, il est difficile de l'écrire et le dessiner puisque ce terrain appartient à VNF. D'un point de vue urbain, on le prépare.
- On met en place les promenades qui permettront d'amener une continuité d'activités. Sur le terrain où l'on prévoit l'escale passagers, on prévoit de réinvestir la villa style Louis XIII pour avoir une activité sur le bord de Seine. En première phase, il est prévu d'avoir une première implantation de bords du port avec vue sur la darse. On essaie de préparer les choses, car on se trouve avec un aménagement sur une période assez longue.

>> RESTITUTION ORALE ET ECRITE DES TABLES

> Table N°1, rapporteur : M FAVIER

Animateur : Simon Mazajczyk – État d'Esprit Stratis

N°	Nom	Prénom	Fonction	Structure	Présence
1	NOEUVEGLISE	Madeleine	Chef projet architecte aménagement construction	ARENE IDF	Présent
2	FAVIER	Lionel	Membre associatif	AUT ILE DE FRANCE	Présent
3	MARQUER	Catherine	Retraitée		Présent
4	MARTIN SAINT LEON	Georges		RESEAU VELO 78	Présent
5	RIBAUT	Hugues	Maire	VILLE D'ANDRESY	Départ avant le début de l'atelier
6	MAZAGOL	Alain	Élu	VILLE D'ANDRESY	Départ avant le début de l'atelier

M. FAVIER :

Fiche 1 : Gestion des crues

- Avoir des informations sur les fonctionnements et les cheminements en mode dégradé, par type de public et par type d'usage.
- **Pour les cheminements :** avoir une signalétique claire sur les cheminements qui restent accessibles et intégrer ces éléments au projet. Pour les circulations, notamment les circulations douces, il faut savoir où passer et avoir une information sur ces cheminements.
- Il n'y a pas que des inondations, mais aussi des périodes de sécheresse, quels sont les impacts sur la biodiversité et la qualité des eaux ?
- Quel est l'impact des crues sur les bâtiments ? Ont-ils été conçus pour qu'ils soient le moins possible un obstacle aux crues ?

- Les bâtiments doivent être d'une conception architecturale agréable permettant de prendre en considération la crue. La convivialité des espaces, et notamment de l'espace central, doit garder sa qualité propre. On n'est pas obligé de construire des bâtiments sur pilotis, mais d'autres types de bâtiments qui prennent en considération les crues, le milieu naturel et la biodiversité

Fiche 2 : Qualité des eaux

- Concernant la qualité des eaux, que soient clairement intégrées au cahier des prescriptions les mesures en matière de confinement pour empêcher l'infiltration de la pollution, mais surtout que l'on puisse ensuite en assurer le suivi et la traçabilité sur le long terme. Nos enfants et petits-enfants ne doivent pas en assumer les conséquences.
- Quel est le process en cas de pollutions ? Comment maîtriser la pollution de l'activité humaine et la pollution accidentelle aussi bien au niveau de l'eau que des sols : identification, alerte, traitement et surtout qu'il y ait une possibilité de suivi par les citoyens.

Fiche 3 : Milieu naturel et biodiversité

- **Trouver un équilibre dans la renaturation :** Cet équipement va provoquer un déséquilibre, il faut donc retrouver un équilibre dans la renaturation des berges et que la compensation des boisements soit bien effectuée sur place et d'une manière acceptable. Ce n'est pas toujours le cas, lorsqu'on touche une parcelle forestière et que la compensation par l'ONF se fait à des centaines de kilomètres ou ne se fait pas sur le lieu. Donc, cet équipement doit donner lieu à une compensation autant par la renaturation des berges que par la qualité des boisements (choix des arbres, lieu de plantation des arbres).

La compensation doit renforcer la biodiversité à égal niveau voire supérieur à l'état initial.

- Intégrer au projet les demandes des habitants et le suivi de celles-ci.
- Intégrer clairement le diagnostic écologique dans le projet et la qualité des bâtiments.
 - Comité de suivi de la biodiversité.
 - Gestion différenciée des espaces
 - Sensibilisation du public

- Eco-conception (qualité et choix des matériaux utilisés de génie civil ou d'architecture)

Conclusion

La préoccupation majeure de la table portait sur l'information du public : qu'il y ait une Maison du projet dès le départ pour sensibiliser et informer le public, et l'intégrer pleinement au projet pour qu'il contribue également à la qualité de l'environnement

> Table N°2, rapporteur : Marc-Noël VANDAMME

Animateur : Clément Cunin – État d'Esprit Stratis

N°	Nom	Prénom	Fonction	Structure	Présence
1	NOVE-JOSSERAND	Hubert	Membre actif	ATELIERS DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA DEMOCRATIE	Présent
2	HAUCHARD	Thierry	Responsable Foncier et Environnement	GSM	Présent
3	HODARA	Quentin	Chargé de mission concertation Seine-Nord Europe	VOIES NAVIGABLES DE FRANCE	Présent
4	DECKLERCK	Alain	Secrétaire et rédacteur	LA VIE BATELIERE	Présent
5	FAIST	Denis	Élu	VILLE D'ANDRESY	Départ avant le début de l'atelier
6	VANDAMME	Marc-Noël	Secrétaire	CEAS "CONSTRUISONS ENSEMBLE UN ANDRESY SOLIDAIRE "	Présent

Marc-Noël VANDAMME, Collectif Construisons Ensemble un Andrésy Solidaire :

Introduction

Un préalable important concernait la nécessité d'implanter la Maison de projet afin de remonter et gérer les problèmes au fur et à mesure de leur arrivée.

Fiche N°1 : Gestion des crues

- Le remplacement des terres alluvionnaires très perméables par des remblais qui le sont moins aura un impact hydraulique sur les nappes phréatiques, notamment une montée de ces nappes. En période normale, les nappes phréatiques alimentent la Seine et en période de crue, la Seine se déverse dans les nappes phréatiques. Si ces nappes augmentent de niveau, la situation risque d'être plus difficile en période de crue. Ce n'est pas l'emprise du port qui nous préoccupe, mais l'étude sur l'ensemble du bassin pour savoir si des caves situées à Andrésy ou ailleurs ne vont pas subir des problèmes particuliers de ce fait hydraulique.
- Tous les éléments polluants, et pas seulement des stockages mais aussi des moteurs, doivent être situés en zone hors PHEC (crue 1910) afin qu'en cas de crue ces éléments polluants ne se déversent pas dans l'environnement.
- Le port va imperméabiliser un certain nombre de terrains pour construire des bâtiments, des quais. Il est important de mettre en œuvre une gestion des eaux par parcelle et comme pour les bâtiments de construction demander aux locataires ou aux propriétaires de ces parcelles de faire en sorte que ces parcelles soient les plus perméables possibles, en verdissant leurs terrains et en utilisant des matériaux permettant la perméabilité de ces terrains.
- En période de crue identique à celle de 1910, nous avons bien noté que 50% du port seraient sous l'eau. **Il est important de travailler la qualité des bâtiments pour limiter les risques sur ce domaine.**
- Il faut veiller à ce que les terres polluées mises sur le parc des Hautes plaines, au-dessus de la crue de 1910, ne soient pas emportées par ces crues. L'arrêt de classement de GSM, qui a par ailleurs une autre contrainte, sera modifié.
- **Que devient la digue historique sur le port ?** Cette digue historique a été créée au 19^{ème} siècle justement pour endiguer les crues qui gênaient fortement les Achérois. Aujourd'hui, cette digue est percée à différents endroits. Qu'advient-il de cette digue, d'autant qu'elle est complètement percée par l'entrée de la darse.

Fiche 2 : Qualité des eaux

- Il s'agit de prévoir dans le port des zones où les bateaux pourraient déverser leurs rejets, vider leurs cuves d'eaux usées, afin de contrôler et maîtriser ces déchets, et permettre à ces bateaux de s'assainir. On s'est aussi interrogé sur l'assainissement des bateaux-logements.
- Quels moyens sont prévus en cas de pollutions accidentelles dans la darse, afin d'empêcher toute propagation sur le secteur ?
- Comment les réseaux des eaux pluviales sont-ils collectés ? Vont-ils vers un bassin de décantation et de traitement avant d'être rejetés à la nature ?
- Concernant le traitement des eaux pluviales et le bassin de décantation, le problème se pose autant pendant la période de chantier que pendant la période d'exploitation. Dans la période d'exploitation, on conçoit que tout sera bien fait, mais dans la période de chantier, il faut vérifier que toutes les eaux, y compris les eaux pluviales sur les zones de chantier soient collectées vers un bassin de décantation avant rejet.

Fiche 3 : Milieu naturel biodiversité

- La période de chantier est toujours délicate, celle-ci va durer une vingtaine d'années et ce sera difficile pendant cette période pour le milieu naturel. Donc, il faut être vigilant à ce que l'on fait, et notamment envers les entreprises. **En priorité, il faut traiter l'aménagement des berges afin de préserver ce milieu naturel dès le départ.**
- Il faut aussi travailler sur le parc d'Achères en termes de compensation afin de permettre et d'améliorer la biodiversité.
- Il faut également se préoccuper de la manière dont on gère l'ensemble des espaces, dont les espaces verts, en particulier il serait intéressant de prendre des mesures sur la gestion zéro pesticide et fauchage tardif, permettant de développer la vie dans ces espaces.

Fiche N°6 : Qualité de l'air

La livraison et la fourniture de fluide aux bateaux, afin d'éviter qu'ils utilisent des groupes électrogènes, qui peuvent amener des pollutions d'hydrocarbures mais aussi des pollutions sonores. Si le port pouvait fournir en électricité et en fluide les bateaux, ce serait parfait.

> **Table N°3, rapporteur : Olivier PERNOT**

Animateur : Juliette Rohde – État d'Esprit Stratis

N°	Nom	Prénom	Fonction	Structure	Présence
1	LOUIS	Malika	Élue	VILLE D'ACHERES	Présent
2	DESMAREST	Guillaume	Directeur GSM Région Grand Bassin Parisien	GSM	Présent
3	GIBLET	Danielle	Retraitée		Présent
4	PARISOT	Jean-Claude		FNE ISDF / CADEB	Présent
5	PERNOT	Olivier	Directeur de cabinet	VILLE D'ACHERES	Présent
6	GENDRON	Nicolle	Élu	VILLE D'ANDRESY	Départ avant le début de l'atelier
7	ANNE	Jean-Claude	Élu	VILLE D'ANDRESY	Départ avant le début de l'atelier

Olivier PERNOT, Directeur de cabinet du maire d'Achères :

Introduction

En introduction, nous avons recensé trois points qui nous ont servi de fil conducteur :

1. Inscrire dès la phase des cahiers des charges les obligations et d'en faire un critère fort dans le choix des prestataires, que ce soit sur la qualité de l'air, l'environnement sonore ou l'activité économique.
2. Les moyens de contrôle : quels moyens de contrôle et qui évalue dans le temps les différentes pollutions ou nuisances engendrées ?
3. Les activités récréatives et de loisirs qui vont s'installer sur le port devront s'adapter aux objectifs du port industriel. Ce n'est pas le port qui doit s'adapter.

Fiche N°6 : Qualité de l'air

- **Qu'est-ce qu'un écran à la source ?**
- Sur la réduction de la vitesse de circulation : **faut-il imposer une limitation à 20 ou 30 km/h ?** Sur la zone du chantier, adopter une faible vitesse éviterait d'avoir un envol de poussière.
- **Par rapport à l'air et au bruit : éloigner les entreprises les plus polluantes des zones d'habitation**, même si elles se situent au-delà de la RD30, ce serait mieux vécu par la population.

Fiche N°5 : Environnement sonore

- **Les travaux de nuit et du week-end :** à Achères, nous sommes habitués aux constructions d'immeubles et nous sommes sensibles au respect des horaires de début et de fin de travaux pour qu'il y ait le moins de gêne possible. **Arrêter les travaux au maximum à 18 heures serait une bonne idée.**
- **Peut-on préciser le début de l'activité travaux ?** S'agit-il de l'arrivée des camions qui apportent du matériel la nuit parfois ou des premiers ouvriers qui travaillent ?
- **L'information :** idée centrale pour faire adhérer la population au projet. La création d'un point d'échange pour prendre en compte les réclamations, assurer le circuit de traitement et apporter des réponses dans des délais raisonnables.
- **Besoin de mise en place d'un écran de protection :** précision sur la définition de cet équipement, qui constate la mise en place de ces écrans de protection ?

Fiche 4 : Activités économiques

- **Impact sur le trafic routier, sujet très important :** réfléchir à des itinéraires de substitution, peut-être étudier le double sens de la route des Basses plaines pour éviter la remontée massive des camions sur la RD30. La crainte majeure serait de voir un report des véhicules légers de la RD30 vers le centre-ville.
- **Activité de services en soutien :** étudier l'installation d'un centre de formation sur l'étude des métiers du BTP pour avoir toute la chaîne du BTP sur le port, ce dont le Maire d'Achères parle depuis 2014.

- Qu'entend-on par le management environnemental ? Quel est son impact sur l'activité économique ?

Conclusion

- Une de nos solutions principales pour lutter contre la pollution de l'air ou environnementale, c'est d'inscrire dans les cahiers des charges les contraintes et les obligations, et pas seulement émettre des chartes. Cela montrerait la volonté d'améliorer ces sujets dès le début et non au fil de l'eau.
- Les craintes concernent la circulation : les axes de substitution, trouver des solutions au trafic routier notamment poids lourds.

> Table N°4, rapporteur : M. GIBLET

Animateur : Luc Roussel – État d'Esprit Stratis

N°	Nom	Prénom	Fonction	Structure	Présence
1	GIBLET	Bernard	Retraité		Présent
2	MORHANGE	Françoise	Administrateur	ATELIERS DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA DEMOCRATIE	Présent
3	LEBARD	Martine	Présidente	CONFLANS CADRE DE VIE ET ENVIRONNEMENT	Présent
4	LE BIHAN	Florence	Élue	VILLE D'ANDRESY	Présent
5	BEILLARD	Marie-France	Particulier		Présent
6	BEILLARD	Pierre	Particulier		Présent

M. GIBLET :

Introduction

De manière générale, sur tous les sujets : dans les autres ports, y-a-t-il des comités/commissions de suivis qui vérifient que les préconisations faites sont mises en œuvre. Quelle garantie que les mesures d'évitement, compensation seront suivies ?

Fiche N°6 : Qualité de l'air

Questions :

- **Connaître l'état actuel :**
 - Est-ce qu'aujourd'hui l'air est pollué ?
 - Combien de camions circulent sur le port aujourd'hui, combien circuleraient pendant la phase de chantier puis pendant l'exploitation, notamment avec les nouvelles activités.
- **Pendant les travaux et après, est-ce que les camions vont soulever de la poussière ?**

Demandes :

Sur d'autres ports équivalents en surface ou activité, la table aimerait bénéficier de retour d'expérience sur la qualité de l'air : Port de Bonneuil, Limay...

Préoccupations :

- **Inquiétudes sur les entreprises qui arriveraient et qui pourraient polluer**
- Inquiétudes sur les enrobés de le Foll et les produits chimiques et autres goudrons.
- Inquiétudes sur le fait que Le Foll soit sur 2 sites qui pourraient avoir besoin de communiquer : **quid d'une bande transporteuse au-dessus de la darse ?**

Préconisations

- **Demande d'analyse régulière :** nommer une entreprise agréée et indépendante pour vérifier régulièrement la qualité de l'air.
- Pendant la phase de travaux, penser aux horaires de circulation. Idem pour le bruit.
- **Pour les matériaux de BTP peu polluants :** possibilité d'humidifier les matériaux ?

- Bâcher les camions pour éviter que les matériaux transportés dispersent de la poussière.
- S'assurer que les camions vont rouler sur des routes goudronnées et pas trop poussiéreuses.
- Prioriser pour le chantier le transport ferroviaire et donc réhabiliter la voie ferrée ou la voie fluviale dès le début avec aménagement de quais fluviaux pour le chantier. **Tout ce qui passera par là dès le début limitera le nombre de camions.**

Fiche N°5 : Environnement sonore

Questions :

- Quel est le bruit de la bande transporteuse ?
 - Quelle est la surface prise par la bande transporteuse ?
 - Est-ce que la bande transporteuse sera couverte ?
 - Quelle sera la durée d'utilisation des bandes transporteuses (1h/jour 1 jour/mois ou 8h/jour 20 jours/mois ?).
- Est-ce qu'il est prévu des murs antibruit notamment autour de la voie ferrée ?
- Comment on gère le bruit global en exploitation ?
- Est-ce qu'il y a des limites sonores sur les bateaux ?

Préconisations :

- Il est important de respecter des horaires de jours et de nuits pour les travaux et pour l'exploitation.
- Est-ce que les mesures d'évitements proposées seront bien appliquées ?

Fiche N°4 : Activités économiques

Questions :

- Comment le Foll va travailler entre ses sites de part et d'autres de la darse – est-ce bien 2 sites distincts ? Sans liens d'activités entre eux ou au contraire avec passage entre les 2 sites générant des nuisances supplémentaires ?
- Est-ce que l'on aura des barges avec pousseurs ou des plus petits bateaux type péniches ?

Préconisations :

- Il convient d'être très vigilant aux liaisons douces pour éviter, à terme d'avoir 500 voitures le matin pour 500 salariés.
- Il a été demandé de rendre la promenade accessible aux gens le long du fleuve et du projet, dès le début.
- Un port peut être attractif. Ça peut être un spectacle. Il faut permettre de voir les activités en action autour de la darse.
- Il faut maîtriser le côté architectural des bâtiments et pas uniquement des « carrés » en tôle, pour que ça participe du « spectacle » du port.
- Cela veut aussi dire : pas d'accueil de n'importe quelle entreprise – ne pas remplir pour remplir.
- Il faut que le port serve : un investissement public, ça doit être rentable.

Fiche N°3 : Milieu naturel et biodiversité

Questions:

- Est-ce que le centre équestre est concerné par le projet ? quel impact ?
- Sur 20% du périmètre, des espèces sont protégées. Comment on les gère ? Vont-elles être maintenues ou déplacés, dans quelles conditions ?
- Berges vont-elles être impactées par l'augmentation du trafic bateau. Quelle protection des berges ?
- Quel impact les entreprises du BTP ont-elles sur l'environnement ?
- Est-ce que les entreprises vont devoir respecter une charte de l'environnement ?

Sujets contingents :

- Quel est le tracé de l'A104 qui desservirait éventuellement le port, ajouterait de la pollution sonore ?
- Raccordement avec le canal Seine Nord Europe : y aura-t-il un lien dans les années à venir ?
- Verrait-on des bateaux venant du Havre ou de Rouen amener des matériaux pour être transformés sur le site ?
- Comment les inondations ont eu un effet sur le site ? Est-ce que les inondations 2016 seront prises en compte dans la conception du port ?

>> PREMIERS ELEMENTS DE REPONSES PAR LA MAITRISE D'OUVRAGE ET LA MAITRISE D'ŒUVRE

Marc REIMBOLD :

- Vos remarques sont pleines de bon sens, les sujets sur lesquels vous attirez notre attention vont nous servir à mieux appréhender certains points.
- La sensibilité aux crues est aggravée par l'épisode que l'on vient de vivre la semaine dernière. Cette crue de fréquence décennale a eu plus d'incidence sur la rive droite d'Andrézy que sur la rive gauche, la plaine d'Achères n'a pas été touchée.
- Etant en zone inondable, on a bien noté que la gestion du mode dégradé et l'anticipation par une signalétique adaptée peuvent être intégrées dans le projet dès l'origine.
- Gestion de la sécheresse ? Il existe une obligation par les barrages réservoirs en haut du bassin de maintenir un courant minimum dans la rivière (50 m³/s). En cas de très forte sécheresse, les nappes phréatiques en bordure de fleuve sont maintenues plus hautes que celles au milieu des terres. C'est plus favorable, y compris pour la végétation, d'être en bord de fleuve et sur un port. C'est un point que l'on traitera dans notre étude d'impact.

Pendant les grandes sécheresses de 2003 et de 1976, la navigation n'a pas été interrompue, les niveaux de la Seine ont toujours été maintenus. A priori, les nappes phréatiques ne souffrent pas trop.

- Impact des crues sur les bâtiments : des clauses sont imposées dans les permis de construire. Les bâtiments de bureaux de GSM se trouvent sur un

terre-plein remblayé, hors crue. On a aussi la possibilité d'avoir des bâtiments sur pilotis.

Les pollutions accidentelles sont prises en compte dans les études d'impact des dossiers pour les installations classées pour la protection de l'environnement, en particulier la vulnérabilité des biens. L'installation des équipements sensibles doit respecter les cotes PHEC.

- Concernant les services aux bateaux, en période de crue, les ouvrages portuaires sont prévus suffisamment hauts pour accueillir le stationnement des bateaux dans des conditions acceptables, ce qui minimise aussi le risque de pollution. Dans un port de nouvelle génération il est prévu de traiter les services aux bateaux : énergie, eau potable et récupération des eaux usées.

Marc LE SAOUT :

- Pour la gestion des eaux pluviales, on recherchera au maximum des solutions par infiltration, selon les exigences de la réglementation, à limiter les débits de fluide dans le milieu naturel, et en même temps à traiter ces eaux le plus possible à la source. Chaque amodiatraire traitera les eaux générées sur sa parcelle. En matière de contrôle de la pollution de l'eau, dès le début du chantier, on prendra en compte la récupération des eaux pluviales pour éviter toute pollution.
- Les risques de pollutions accidentelles seront un point abordé dans l'étude d'impact. Des barrages flottants pourraient être mis en place pour retenir les pollutions aux hydrocarbures ; selon le type de pollutions, des solutions seront proposées.
- Concernant les effluents des bateaux, il y aurait des équipements pour le pompage des eaux de cale.

Jean-Marc GAULIER :

- Des questions concernaient la qualité architecturale et environnementale : va-t-elle se limiter à la compensation ou va-t-elle aller au-delà ? Sans préjuger de la fin des études, l'idée étant d'aller au-delà de la simple compensation environnementale et d'améliorer la biodiversité et le paysage globalement : les 15% d'espaces verts prévus font partie de cet objectif.
- Dans le cadre des études, il est prévu de mettre au point un plan de gestion qui comportera la gestion différenciée : mode de gestion des espaces verts permettant de favoriser la biodiversité (fauches tardives, zéro phytosanitaire). Ce plan de gestion devrait être concomitant à l'AVP. Il se mettra en place au fur et à mesure des aménagements et s'imposera aux futures entreprises, l'idée étant de gérer les espaces publics et les espaces privés.

- Le cahier de prescription du port, qui viendra s'ajouter aux autres réglementations, sera soumis à discussion.
- Il y aura différentes chartes architecturales, paysagères et environnementales qui s'imposeront aux entreprises s'implantant dans le port. Une charte comprenant plusieurs niveaux de définition : ce qui est obligatoire, ce qui est recommandé et ce qui est souhaitable. Les ajustements de ces chartes tiendront compte des impératifs économiques des entreprises : toitures végétalisées, imperméabilisation des sols, zones de stationnement perméables et lutte contre les pollutions aux hydrocarbures...
- Concernant l'information pendant les travaux et pendant le fonctionnement du port, il y a un plan de communication. Régulièrement, il y a des réunions d'information sur la vie et la gestion du port.
- Beaucoup de questions ont été posées sur la phase chantier. Un dispositif de chantier à impact maîtrisé ou chantier vert sera mis en place. Cela se fait dans tous les chantiers importants. L'idée étant d'avoir un système qui minimise les impacts du chantier sur la vie du quartier ou de la ville, mais aussi sur la biodiversité, sur la poussière, sur le bruit, etc.
- Il faut peut-être préciser dans le plan guide l'idée de la Maison du projet et trouver son positionnement.
- Des documents clarifieront une bonne partie des questions posées.

Marc REIMBOLD :

- Deux sociétés du groupe Le Foll sont implantées sur le site de façon non contiguë, l'une fabricant des matériaux routiers, dont des enrobés et l'autre fabricant du béton prêt à l'emploi. La nouvelle distribution du site sera l'occasion pour le groupe Le Foll de rationaliser son exploitation. GSM fournit des granulats pour les bétons prêts à l'emploi. Il est prévu de regrouper cette activité du béton prêt à l'emploi sur le côté ouest de la darse, proche de GSM. L'activité relative aux enrobés utilise des matériaux éruptifs qui sont plutôt acheminés par voie ferrée, cette installation se trouvera sur le côté est de la darse. Les discussions entre le port et la société Le Foll ne montrent pas d'incompatibilité à ces deux exploitations séparées correspondant à deux activités différentes.
- Les activités seront ouvertes à tous types de bateaux. Les activités massifiées importantes qui peuvent accepter des convois poussés de 5 000 t seront transportées par des grandes barges. Pour d'autres dessertes de sites et de centrales à béton n'acceptant pas de grands bateaux, ce seront plus des bateaux automoteurs. C'est le cas de la centrale GSM à Issy les Moulineaux qui exporte ses matériaux plutôt par des automoteurs que des grandes barges.

- Il est souhaité que l'ensemble de la filière soit représenté sur le port, dont la formation. Le Port partage l'objectif de la ville d'Achères d'accueillir de telles activités de services sur le port.

Kris DANARADJOU, Directeur adjoint de l'aménagement de Ports de Paris :

- Des remarques très pertinentes ont été faites sur la force des engagements contractuels à prendre sur le respect des normes environnementales. Des engagements contractuels sont pris avec les entreprises pendant la phase chantier du projet. Les cahiers des charges sont très complets, les contraintes sont définies avec la maîtrise d'œuvre.
- Il y a aussi des réglementations de consultation qui comportent un certain nombre de clauses permettant de sélectionner les entreprises qui prennent des engagements en matière de respect de l'environnement.
- En cas de non-respect de ces engagements, des pénalités sont appliquées aux entreprises.
- Vis-à-vis des amodiataires, les cahiers de prescription architecturale, les chartes d'exploitation sont des instruments contractuels. Lors de la signature des conventions d'occupation temporaire avec les amodiataires, ces documents sont bien inclus, ils font partie des engagements pris.
- Le Port a l'habitude de concilier les engagements contractuels, les engagements plus volontaires d'entreprises dans le cadre de charte d'exemplarité environnementale (charte Sable en Seine), le respect de la réglementation envers les amodiataires.
- Port de Paris travaille sur la problématique des fluides à quai en collaboration avec les ports de Rouen et du Havre. Les ports de 3^{ème} génération doivent proposer des fluides à quai, des bornes électriques et des bornes d'alimentation en eau. Nous intégrerons ces équipements dans nos futurs projets, et notamment dans le projet PSMO.
- Ce type de bornes existe au port de Gennevilliers et au port de Bonneuil. Leur utilisation évite d'utiliser les générateurs lorsque les bateaux sont à quai, c'est donc une source de nuisance en moins.
- Le projet plus ambitieux avec le port de Rouen et le port du Havre est de développer un système compatible sur tout l'axe Seine. C'est pour l'instant un projet expérimental avec le déploiement d'une dizaine bornes sur l'axe Seine. Selon les résultats de cette expérimentation, nous multiplierons ce dispositif sur l'ensemble de nos ports.

Pascale BLATNIK, Directrice adjointe du projet PSMO :

- Concernant le suivi des engagements, nous nous sommes engagés à échanger avec vous sur les observatoires de la qualité.
- On fait un diagnostic actuel du trafic, de l'air et du bruit, et on se projette avec les futures activités : émergence en termes de bruit, d'air et de trafic. Le trafic de camions sera réduit puisqu'il y a un report de l'activité sur le bateau. On avait annoncé -65 camions par jour en 2025. Nous reviendrons vers vous lorsque les études seront plus avancées. Les principaux facteurs étudiés en matière d'air concernent les dioxydes d'azote, le benzène et les particules fines (inférieures à 10 microns).

>> CONCLUSION

Marc REIMBOLD :

- Un comité de suivi partenarial nous aide à programmer la concertation. Il s'est réuni le 2 février, ce qui nous avait permis de mener cette concertation qui va se terminer par une réunion publique le 28 juin 2016.
- On aura aussi une prochaine réunion de ce comité de suivi partenarial pour envisager la concertation à partir de la rentrée 2016 jusqu'au début de l'année 2017. Cette concertation commencera par une restitution sur les impacts du projet. Le dossier présenté sera soumis à l'autorité environnementale.
- Le cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales devrait être réalisé début 2017. Ensuite, on abordera la charte d'exploitation.
- L'ensemble de ces éléments serait élaboré avant l'enquête publique de la rentrée 2017.

Nous vous invitons à participer à la réunion publique du 28 juin 2016. Nous vous remercions du temps que vous consacrez à notre projet.