

PORT SEINE-MÉTROPOLE OUEST

Réunion d'information travaux phase 1 (2025-2028)

Mercredi 24 septembre 2025 (19H30-22H00)

Espace Boris Vian – ACHÈRES

COMPTE-RENDU



➤ CADRE DE LA RÉUNION

➔ OBJECTIFS DE LA RÉUNION :

- Rappel du projet PSMO et des étapes franchies (2024–2025) ;
- Présenter la phase 1 des travaux (2025–2028) : le périmètre, le détail des travaux, les entreprises retenues, le calendrier, l'organisation du chantier, les circulations et les accès ;
- Exposer les engagements en matière de maîtrise des impacts (cadre de vie, environnementaux, sociaux, sécurité) ;
- Détailler le système d'information chantier ;
- Répondre aux questions des habitants et acteurs locaux.

→ ÉQUIPE DE HAROPA PORT

- **Éliette de Lamartinie**, directrice de l'aménagement
- **Jean-Yves Hardy**, directeur du projet PSMO
- **Erwan Le Priol**, responsable d'opérations
- **Rita Azar**, chargée d'opérations
- **Mariusz Wiecek**, directeur de l'agence Seine-Aval
- **Caroline Vallette**, chargée de politique RSE- responsable concertation

→ INTERVENANTS

- **Mot d'accueil et de conclusion** : Marc Honoré, Maire d'Achères.

→ ANIMATION

- **Pascal Beaumard & Yousra Sadallah**, AMO concertation (État d'Esprit).

→ PARTICIPANTS : près de 100 personnes

→ DEROULÉ DE LA RÉUNION :

01 – Rappel du projet PSMO et de la démarche

- Le projet PSMO
- Les étapes déjà franchies
- Le dispositif de dialogue avec les habitants et acteurs du territoire

02 – Les travaux à venir

- Le périmètre des travaux
- Le calendrier des travaux
- L'organisation du chantier, circulations et accès
- La présentation des acteurs du chantier

03 – La maîtrise des impacts

- Le cadrage réglementaire et les mesures environnementales
- Les dispositifs de suivi et de contrôle
- Les dispositifs de remontée

04 – Échanges

Le diaporama présenté en séance est en annexe de ce compte-rendu.

→ RÉCAPITULATIF DES THÈMES ABORDÉS

- Hauteurs et émergences
- Horaires et nuisances sonores
- Suivi du bruit
- Empoussièrement
- Report modal
- Répartition des déblais
- Rotations routières, trafic routier actuel et futur, axes routiers
- Itinéraires ferroviaires
- Cheminements doux
- Nuisances sonores Andrésy/Conflans, atténuation et suivi
- Inondations
- Campement de la route du Barrage
- Intégration urbaine
- Équipement culturel
- Circulation locale (quartier VNF/Île Peygrand)
- Modèle d'exploitation futur
- Implantation des entreprises
- Clauses environnementales

↘ INTRODUCTION

→ Marc HONORÉ, Maire d'Achères

Marc Honoré, Maire d'Achères, ouvre la séance en saluant l'ensemble des participants et en soulignant la mobilisation, qu'il juge particulièrement significative. Il indique le plaisir qu'il éprouve à se retrouver à Achères, à l'occasion de la présentation d'un projet d'importance, appelé à valoriser la commune, ses terrains et les activités qui y sont déjà implantées. Il remercie HAROPA PORT pour l'organisation de cette réunion consacrée aux travaux de la phase 1, et rappelle la collaboration engagée depuis 2014, année du débat public de PSMO.

Il tient également à remercier pour les nombreuses réunions de concertation et de travail conduites au cours des cinq dernières années, dont trois années rythmées par des rencontres quasi trimestrielles à Achères, Conflans-Sainte-Honorine et Andrésy. Celles-ci ont permis d'associer largement habitants, associations environnementales, représentants des cyclistes et autres parties prenantes, afin de co-construire le devenir du port. Il estime que ce processus, de par son ampleur et son niveau de précision, a abouti à des résultats satisfaisants.

Abordant la question du calendrier, il indique que la moitié du projet pourrait être opérationnelle avant la fin de la décennie, et que son achèvement complet est attendu à l'horizon 2040. Il rappelle que l'opération concerne exclusivement un port dédié aux activités de travaux publics (BTP). Il insiste sur le fait que la plaine d'Achères constitue la zone la plus proche de Paris en termes d'exploitation de granulats (sables et graviers) et rappelle que les besoins régionaux atteignent près de 30 millions de m³ par an. Cette réalité confère un rôle stratégique à ces gisements ainsi qu'au port, chargé d'approvisionner la capitale et les autres territoires utilisateurs.

En conclusion, il remercie de nouveau l'assistance pour sa présence, souhaite une réunion fructueuse et invite chacun à poser ses questions.

→ Éliette de LAMARTINIE, directrice de l'aménagement

Éliette de Lamartinie, remercie Monsieur le Maire et salue l'ensemble des participants. Elle indique que les équipes sont très heureuses d'accueillir le public et remercie Monsieur le Maire d'Achères pour son accueil, ainsi que Monsieur le Maire de Conflans-Sainte-Honorine et Monsieur le Maire d'Andrésey, en soulignant l'appui précieux des trois municipalités pour le projet.

Elle rappelle que s'achève la période des travaux préparatoires, présentés en janvier 2024, et que s'ouvrent désormais les travaux de la phase 1 du port. Le démarrage de cette phase sera symboliquement marqué par une cérémonie de pose de la première pierre le 25 septembre 2025.

Elle précise que la réunion a pour objectif de rappeler le projet et son contexte, de présenter les étapes franchies et les travaux préparatoires 2024-2025, ainsi que d'expliquer la phase de travaux qui débute à l'automne et doit s'achever fin 2027, en vue d'une mise en service d'une première partie du port en 2028.

➡ ÉCHANGES

Intervention #1 — Alexandre Garcia, conseiller municipal de la Ville de Conflans-Sainte-Honorine

*Alexandre Garcia remercie l'équipe d'HAROPA PORT pour la présentation très complète et revient sur les **émergences** : le projet initial évoquait des hauteurs à 40 m ; il demande si ces hauteurs ont été réduites .*

*Il poursuit sur les **horaires et nuisances sonores** : même si la présentation annonce un démarrage des chantiers à 7 h, l'expérience du port de Conflans fin d'Oise à proximité, exposerait les riverains, selon lui, à des nuisances dès 5 h du matin, d'où la nécessité d'un suivi rapproché.*

*Il interroge ensuite la **fréquence des relevés d'empoussièrement** au regard d'un million de tonnes de déblais à déplacer : une campagne annuelle lui paraît peut être quelque peu insuffisante.*

*Enfin, il questionne le **bénéfice écologique du report modal et la capacité ferroviaire** annoncée « en vitesse de croisière » à un train par jour : pouvait-on faire plus et comment ce chiffrage a-t-il été arrêté ?*

Il remercie pour l'échange et espère que l'ensemble des instances ouvertes au dialogue avec les habitants et à la remontée des informations permettront une véritable « cogestion ».

Réponse de HAROPA PORT à l'intervention #1

Concernant les hauteurs/émergences : la question a été travaillée en concertation et il a été arrêté qu'aucune émergence ne dépasserait 30 m. Cette règle figure dans l'arrêté préfectoral et s'applique également aux entreprises amodiataires via un cahier des prescriptions architecturales et paysagères : à titre d'ordre de grandeur, les silos

existants mesurent 25 m. Le Plan local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) encadre par ailleurs l'instruction des permis.

Concernant les horaires et le suivi du bruit : conformément à l'arrêt préfectoral du projet et au cahier des charges, les travaux et activités ne commencent pas avant 7 h ; c'est aussi le cas pour le port de Conflans fin d'Oise, précédemment cité.

Les horaires de chantier sont fixés sur un créneau de 7 h–18 h. Les travaux bruyants comme le battage des ducs d'Albe seront limités à des plages horaires de 9 h à 12 h et de 13 h à 16 h. Un dispositif de mesure du bruit est en place avec l'installation de capteurs Bruitparif : trois capteurs fixes au droit des riverains, plus un capteur mobile déplaçable sur demande. En cas de gêne signalée, des mesures correctives peuvent être activées.

Concernant l'empoussièrément : la majeure partie du creusement de la darse s'effectue en eau (du fait de la proximité de la Seine), ce qui réduit les émissions de poussières. Celles-ci proviennent surtout des déblais hors d'eau et de la circulation à l'intérieur du chantier : des arroseuses sont prévues pour mouiller les pistes. L'excavation « grande masse » aura lieu pendant 18 mois environ.

Concernant le report modal ferroviaire : les intervenants ajoutent que la plateforme sera capable à terme d'accueillir jusqu'à deux trains simultanément ; l'usage réel dépendra des entreprises implantées et de leurs choix logistiques (fluvial/fer), notamment s'il y a nécessité d'amener certains types de granulats provenant par exemple des carrières du nord, via le chemin de fer. Le chiffre d'un train par jour est un ordre de grandeur de l'objectif final qui figure dans l'étude d'impact. Le transport fluvial reste le mode de transport privilégié, tandis que le recours au ferroviaire pourra être mobilisé en fonction des besoins.

Intervention #2 — un habitant d'Andrésey

La personne demande la clé de répartition des différents modes d'évacuation des déblais : carrière voisine, route et fleuve ? Et demande la confirmation du chiffre de 390 camions par jour pour l'ensemble de la zone.

Réponse de HAROPA PORT à l'intervention #2

Pour répondre précisément à la question sur la clé de répartition des déblais et sur le volume quotidien de camions, les éléments suivants sont apportés :

Concernant la clé de répartition d'évacuation des déblais (1,3 millions de tonnes) : ceux-ci seront évacués selon la répartition suivante en tonnage ; 60 % acheminés directement vers la carrière voisine, 25 % par le fleuve, et 15 % par la route.

Concernant le trafic routier lié aux déblais : au pic du chantier (période du terrassement de la darse), il est prévu 50 rotations par jour (une « rotation » désigne un aller et retour).

En résumé : le chantier génèrera au maximum 50 camions par jour soit une augmentation de 10% environ du pic des rotations déjà présentes sur le secteur.

Concernant enfin le chiffre de 390 camions par jour à terme pour le port en exploitation : ce chiffre correspond à l'ensemble des rotations de la zone. Il agrège les flux des opérateurs existants au moment de l'étude d'impact : Heidelberg Materials, Unibéton, Spie Batignolles-Le Foll, tel qu'il ressortait avant travaux.

À l'horizon fin 2040, après les cinq phases de travaux, cet ordre de grandeur de quasiment 400 rotations/jour est confirmé par les études : les nouvelles entreprises du port apportent certes environ 40 rotations supplémentaires/jour, mais cette hausse est compensée par la baisse des flux d'Heidelberg liée à l'arrêt programmé en 2040 de la carrière et à un recours accru au fluvial par les entreprises historiques.

Intervention #3 — Martine Lebard, association Conflans Cadre de Vie et Environnement.

Il est demandé, pour les personnes nouvellement présentes ce soir, de préciser :

- *quelles routes seront principalement empruntées dans le cadre du port multimodal ;*
- *quelles lignes ferroviaires seront concernées ;*
- *quelle est la largeur des espaces partagés piéton-vélo.*

Intervention #4 — un habitant d'Achères.

Il est indiqué que le trafic routier resterait globalement identique avant et après les travaux. Il est demandé de préciser :

- *si l'itinéraire des camions changera entre la phase 1 et la phase d'exploitation ;*
- *par quelles voies (axes/accès) ils circuleront ;*
- *et, compte tenu des nuisances sonores potentielles de la circulation routière, quels seront précisément les parcours retenus.*

Réponse de HAROPA PORT aux interventions #3 et #4

Les études de trafic réalisées par le passé indiquent qu'à la mise en service du port en 2040, le niveau de trafic routier serait équivalent à celui d'aujourd'hui. Ces conclusions s'appuient sur des études menées par Systra, utilisant le modèle routier MODUS, largement utilisé en Île-de-France et considéré comme modèle de référence par la Direction régionale des routes en Île-de-France (DIRIF), mobilisé pour les grands projets routiers. Sur le périmètre de PSMO, un zoom a été réalisé en intégrant les principaux axes environnants : notamment la RD 30, la RD 184 et la RD 308.

Concernant la comparaison avant/après port :

Les « 400 camions » avant et après réalisation du port ont été projetés sur le réseau routier, en tenant compte des évolutions. Les résultats présentent, route par route, des écarts très limités : de l'ordre d'1 à 2 poids lourds selon les axes, ce qui traduit l'absence de changement majeur par rapport à la situation actuelle. Les itinéraires effectivement empruntés varient ensuite selon les origines-destinations des matériaux. A titre d'illustration récente, une question relative à la RD 308 a montré un écart d'un seul camion entre l'«avant-port» et l'«après port», confirmant le faible niveau de variation constatée.

Concernant la comparaison après avec port/après sans port (situation de référence) :

Si on comparait par ailleurs la situation avec port demain à la situation sans port demain (dit « scénario de référence »), l'étude d'impact a montré que la situation sans port se

détériorerait par rapport à la situation avec port, car de nouvelles activités économiques prospéreront sans infrastructures fluviales ou ferroviaires.

S'agissant des itinéraires routiers, il faut distinguer les phases chantier et exploitation :

- **La phase chantier** : l'accès de chantier a été conçu pour accéder directement à la RN 184 : les camions emprunteront le chemin des Basses-Plaines afin de rejoindre l'échangeur RN 184/RD 30, sans passer par la RD 30. Une part importante des déblais seront acheminés au port de Bruyères-sur-Oise ; en conséquence, les convois emprunteront majoritairement la RN 184 en direction de Cergy.
- **La phase exploitation** : les projections réalisées avec le modèle MODUS de la DIRIF montrent, axe par axe, des écarts très faibles par rapport à la situation actuelle, de l'ordre de 1 à 3 poids lourds selon les routes. Autrement dit, la répartition des trafics demeure globalement comparable à celle d'avant travaux sur les principaux axes du secteur (notamment RN 184, RD 30, etc.).

Concernant les dessertes ferroviaires : HAROPA PORT et SNCF Réseau ont lancé depuis cet été une étude préliminaire comprenant deux volets : un volet infrastructure et un volet exploitation. Cette étude vise à tester des scénarios de manœuvres pour l'entrée et la sortie des trains dans l'enceinte portuaire. Deux niveaux sont distingués :

1. **À l'échelle locale** : il s'agit de définir des sillons (créneaux horaires de circulation) pour des trains chargés ou déchargés dans le port. Ces sillons se programment en amont avec SNCF. La gare de triage d'Achères, qui dispose de nombreuses voies permet les manœuvres et offre des possibilités multiples. Malgré un tronçon encombré (RER A et trains Transilien), il est prévu de faire entrer et sortir des trains à des horaires spécifiques la nuit ;
2. **À l'échelle du réseau national (au-delà du site)** : la destination des trains dépendra des entreprises qui s'implanteront. À ce stade, aucune entreprise n'est encore sur site. Un appel à manifestation d'intérêt est en préparation d'ici la fin de l'année afin d'identifier des entreprises de travaux publics intéressées par s'installer sur le port. Concrètement, une fois des sillons réservés, les exploitants décideront des directions empruntées (par exemple Hauts-de-France via Cergy ou Normandie via Poissy-Limay). Ce point ne peut donc pas être précisé à ce stade.

Il a été demandé à SNCF Réseau, de n'exclure aucune destination (y compris Paris). Des précisions complémentaires seront apportées lorsque les échanges en cours auront abouti.

Concernant la largeur des cheminements piétons / Cycles, : sur la route du Barrage – où les flux piétons, cyclistes et automobiles sont dissociés – le projet prévoit un trottoir de **1,50 m** de large dédié aux piétons, ainsi qu'une **piste cyclable de 3 m** de large aménagée à proximité, en complément de la chaussée réservée à la circulation générale. L'objectif est de **clarifier les usages** et de **renforcer la sécurité des déplacements** sur cet axe.

Concernant la promenade des berges : il s'agit d'une voie verte à circulation mixte (piétons–cyclistes). Sa largeur de référence est de 5 m, avec des variations ponctuelles (élargissements et rétrécissements) visibles sur le plan. Le tracé suit un cheminement au milieu des arbres et à proximité des zones humides, ce qui explique ces variations. Ces dimensions et principes d'aménagement proviennent des travaux menés en concertation avec les parties prenantes, l'aménageur paysager Urbicus et les usagers de la voie verte.

Intervention #5 — un habitant riverain de Conflans-Sainte-Honorine

L'intervention porte sur la question des impacts sonores et sur le suivi mis en place.

Concernant les nuisances sonores et les protections du côté d'Andrésey et de Conflans, l'habitant indique avoir compris qu'une butte est prévue du côté d'Achères, au niveau de la darse, afin de limiter les nuisances. Il interroge sur les dispositions prévues pour les rives d'Andrésey et de Conflans, relevant qu'aucune butte n'apparaît de ce côté-là. Il souligne qu'à la lecture des plans, la distance est d'environ 1 km entre la darse et les premières habitations d'Achères, contre environ 200 m entre les rives d'Andrésey et de Conflans (habitations) et PSMO. Il demande, compte tenu de ces distances, quelles protections sont prévues pour Andrésey et Conflans afin de faire barrage aux potentielles nuisances sonores en leur direction.

Concernant le suivi du bruit, l'habitant relève que des capteurs Bruitparif sont prévus. Il demande ce qui se passe concrètement en cas de dépassement des niveaux autorisés. Il évoque le port de Conflans fin d'Oise où des méduses avaient été posées, notamment rue des Côtes de Vannes, et où des dépassements avaient été relevés sans qu'aucun changement ne soit constaté. Il souhaite savoir quelles actions correctives sont engagées lorsqu'un dépassement est observé et dans quels délais.

Réponse de HAROPA PORT à l'intervention #5

Concernant la question des nuisances sonores du chantier, HAROPA PORT rappelle qu'il ne promet pas l'absence totale de gêne mais des efforts importants d'atténuation, de suivi, de contrôle et de réactivité : en cas de gêne avérée des mesures seront prises sans délai. Une solution est mobilisable lors des phases sensibles de battage (pieux, palplanches) : des murs/écrans anti-bruit provisoires sont grutés au droit de la zone de travaux. Cette disposition figure dans l'offre de Vinci, retenue notamment pour la qualité de ses engagements environnementaux ; ces écrans seront activés si nécessaire.

Le retour d'expérience de l'année écoulée a démontré, par l'observation du bruit des travaux pour la zone bateaux-logements et pour la zone de découplage que les opérations — y compris de battage — ont été peu perceptibles et que aucun signalement n'a été effectué.

Aujourd'hui, les moyens de suivi et de contrôle sont en place afin que **le chantier** se déroule dans de bonnes conditions. **En phase d'exploitation,** les activités prévues sur le port ne devraient pas générer plus de bruit que la situation actuelle puisque, à l'exception de la nouvelle parcelle derrière les bateaux-logements, les nouvelles activités prévues seront en arrière des exploitants historiques du port (Heidelberg, Spie Batignolles Le Foll) et de la future darse.

Concernant la configuration des lieux :

- Le parc au sud, dit des Hautes plaines, n'a pas été conçu initialement comme un ouvrage anti-bruit (c'est avant tout un espace vert avec des zones humides), mais son profil en butte apporte un effet d'écran vers Achères ;

- Du côté Andrésy/Conflans, la promenade des berges constitue une barrière végétale. Les entreprises déjà présentes (Heidelberg Materials Granulat — carrière, Heidelberg Materials Béton/Unibéton, Spie Batignolles-Le Foll) ont des activités similaires à celles qui seront accueillies sur le port (BTP) ;
- La parcelle amodiable la plus proche des riverains de Conflans-Sainte-Honorine fera l'objet d'une attention particulière dans le cahier des charges et lors du choix de l'exploitant.

Par ailleurs, les opérations de chargement/déchargement seront concentrées autour de la darse.

En synthèse, HAROPA PORT, rappelle, son dispositif fondé sur :

- **La réactivité** : des mesures adaptées en cas de gêne signalée ;
- **Une prévention renforcée** : des écrans anti-bruit provisoires pourront être installés à proximité immédiate des riverains, afin de limiter les nuisances sonores ;
- **Une conception maîtrisée** : concentration des activités de manutention autour de la darse ;
- **Un effet d'écran paysager** : butte du parc vers Achères et barrière végétale de la promenade des berges côté Andrésy/Conflans ;
- **Une vigilance localisée** : attention particulière portée à la parcelle la plus proche de Conflans lors de la rédaction des cahiers des charges et du choix de l'exploitant.

Intervention #6 — M. Robles, Un habitant d'Andrésy-Rives-Gauche

*Un riverain du quai de l'île Peygrand, s'interroge sur les mesures prévues pour **prévenir ou limiter les risques d'inondation**, aussi bien **pendant la phase de chantier qu'en phase d'exploitation du port**. Il précise ne pas avoir entendu le terme « inondation », et souhaite donc obtenir des précisions à ce propos.*

Réponse de HAROPA PORT à l'intervention #6

le site est sur une zone au PPRI (Plan de Prévention des Risques d'Inondation), avec des prescriptions qui s'imposent au projet. Les services de l'État (DRIEAT) ont été particulièrement vigilants lors de l'instruction de l'autorisation environnementale sur deux points :

- le principe remblai/déblai afin de ne pas gêner l'expansion des crues ;
- le comportement hydraulique du site en crue, qui ne doit pas être modifié par l'aménagement.

La création de la darse permet la création d'un volume supplémentaire pour l'expansion des crues. En phase d'exploitation, l'effet est donc positif du point de vue inondation, la darse rendant du volume à la crue.

La réalisation d'un ouvrage de décharge est également prévu dès la phase 1 des travaux : il s'agit d'un dispositif avec grilles, regards et dalots (petits ouvrages hydrauliques qui permettent à l'eau de passer sous une route, une digue, une voie ferrée ou un remblai) permettant, si le niveau de l'eau monte, de laisser entrer la crue vers les points bas de la plaine d'Achères. L'objectif est de ne pas "confiner" la crue par un aménagement hermétique, et d'éviter une montée de niveau défavorable aux parcelles voisines.

Les modélisations hydrauliques réalisées montrent que, dans le secteur, des quais et berges sont inondables, et que l'entrée de crue se fait plutôt par un côté identifié du site. La situation exacte dépend de l'implantation de chaque habitation ; il convient donc de se référer au modèle et à la topographie locale. Il a été rappelé que les habitations mentionnées se situent au-dessus du niveau de la darse.

En synthèse, HAROPA PORT rappelle que :

- le projet a été dimensionné pour ne pas aggraver la situation existante ;
- la darse et l'ouvrage de décharge créent/maintiennent du volume pour l'expansion de crue et est favorable à la gestion des crues à l'échelle locale ;
- ces points ont fait l'objet d'un examen attentif de la DRIEAT lors de l'autorisation environnementale.

Intervention #7 — Alain Outreman (ancien Maire d'Achères)

Concernant le campement situé à proximité de la route du Barrage : le maire honoraire rappelle qu'il a été indiqué que ce campement avait été déplacé et n'existait plus. Il demande ce que sont devenues les personnes qui l'occupaient, présentes à Achères depuis très longtemps et ne posant pas de problème. Il interroge sur l'accompagnement qui leur a été proposé dans leur déplacement, compte tenu de l'impact du port sur leur lieu d'installation.

Il salue la réalisation de la promenade des berges, qui pourra s'intégrer au « tour vert d'Achères », ainsi que le maintien d'un parc jouant le rôle de zone tampon entre le port et la RD 30. Il juge le projet intéressant sur le plan environnemental.

Il estime toutefois que le projet paraît excentré, comme « une pièce rapportée » par rapport à la ville d'Achères » Il rappelle que la volonté était celle d'un « port urbain », de nouvelle génération, plus intégré à la vie d'Achères, à l'inverse de projets comme Gennevilliers ou Limay. Dans cette perspective, il évoque l'idée de darses bordées de logements et d'équipements publics, notamment culturels.

Alain Outreman ajoute qu'Achères mériterait un équipement culturel d'importance au sein de cette infrastructure, afin que les habitants ne fassent pas que la contourner mais puissent y accéder à l'occasion de festivités. Il rappelle que c'était l'esprit du port urbain de nouvelle génération qui avait été porté par la municipalité d'alors.

Réponse du MAIRE D'ACHÈRES — à son prédécesseur

Afin de lever toute ambiguïté concernant les **gens du voyage** mentionnés, le Maire d'Achères précise qu'il **ne s'agit pas des personnes évoquées par M. Outreman**. Sont ici visées les personnes **installées derrière la digue, sur le territoire d'Andrésey**, plus précisément à **droite après le franchissement de la digue, à proximité du pylône**. Ces personnes relevaient d'Andrésey ; il indique ne pas savoir ce qu'elles sont devenues.

S'agissant des personnes présentes sur le territoire d'Achères, il précise qu'elles sont toujours là. Il indique avoir rencontré récemment leur chef de camp. À ce stade, le sujet de leur déplacement n'est pas à l'ordre du jour.

Enfin, s'agissant d'un éventuel quartier habité sur la plaine d'Achères, Marc Honoré rappelle qu'en 2000 le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) a été approuvé. Compte tenu des classements en zones rouges dans ce secteur, aucune construction nouvelle n'y est autorisée, ce périmètre correspondant désormais à celui de PSMO.

Intervention #8 — un habitant du « quartier VNF »

Il est demandé, par un riverain (travaillant à VNF) résidant au bout de la route du Barrage en direction de VNF, de préciser le parcours des camions de chantier (tournent-ils immédiatement à la première à droite en poursuivant la route du Barrage, ou sont-ils autorisés à continuer jusqu'au quai de l'Île Peygrand où une nouvelle voie doit être aménagée à proximité) ? ainsi que l'accès au quai de l'Île Peygrand . Plus largement, ce riverains souhaite connaître quels types de véhicules seront autorisés à circuler jusqu'au quai de l'Île Peygrand ?

Réponse de HAROPA PORT à l'intervention #8

À ce stade, l'attribution du lot 2 (voiries) est attendue afin de disposer du planning détaillé : dès que l'entreprise sera désignée et son calendrier arrêté, des précisions seront apportées concernant les périodes d'intervention sur chaque tronçon. Des échanges de proximité seront organisés avec les habitants situés au plus près des emprises, notamment avec VNF. Ces rencontres permettront de présenter, secteur par secteur, le déroulement des travaux et leurs incidences locales. Ces informations seront également relayées dans les newsletters PSMO.

S'agissant des accès et circulations jusqu'à la phase 4 (2035), il est précisé que **l'entrée des entreprises se fait principalement par la route du Barrage, avec un rabattement vers la route de la darse** pour desservir les occupants situés de ce côté. Les parcelles engagées aux phases 2 et 3 sont desservies par l'accès sud. En conséquence, il n'y aura pas de poids lourds du port en direction du quai de l'île Peygrand et la zone VNF.

À compter de la phase 4 (mise en service à partir de 2035), l'avenue de l'Écluse devient l'artère principale du port : la majorité des trafics, véhicules légers comme poids lourds, y entrera pour rejoindre les différentes plateformes. La route du Barrage nord ne sera empruntée que ponctuellement puisqu'il n'y a pas d'activité au-delà. Dans ce secteur, la connexion routière est plutôt dédiée aux véhicules légers, notamment pour les habitants souhaitant rejoindre le quai de l'Île Peygrand.

Réponse du MAIRE D'ACHÈRES —à l'intervention #8

En dehors du périmètre PSMO, le maire précise, qu'en contrebas de la route des Basses-Plaines, entre la limite du port et le CD30, le carrier actuel doit prévoir, au titre de ses obligations, l'aménagement d'un parc paysager de part et d'autre ; en phase finale, ce parc formera un interstice paysager entre le port et le CD30.

Intervention #9 — un habitant

La personne précise découvrir le projet.

Il interroge sur le fonctionnement en exploitation et demande si, à la fin des travaux, le port multimodal deviendra un lieu d'accueil de matières premières (sable, gypse, pierre) amenées par le fleuve, puis redistribuées. Il souhaite savoir si une part de ces

matières repartira par camion vers des entreprises de BTP qui ne sont pas en bord de fleuve et s'il y aura une augmentation du trafic routier une fois le chantier terminé.

Il demande si les entreprises qui s'implanteront paieront un loyer, en tant qu'amodiataires, à HAROPA PORT.

Enfin, il s'interroge sur les exigences environnementales : il demande si des clauses environnementales sont imposées aux entreprises, par exemple l'usage de camions électriques ou d'autres contraintes sur les camions.

Réponse de HAROPA PORT à l'intervention #9

Concernant le modèle d'exploitation et la répartition des flux, il est précisé qu'il ne s'agit pas d'un point névralgique où tout arriverait par le fleuve pour repartir systématiquement par camion. Le site est conçu comme un « hub » BTP :

- approvisionnements des matières premières (granulats, sable, ciment, etc.) par voie d'eau, notamment pour des centrales à béton en bord de Seine ; les camions ont vocation à desservir surtout les chantiers de proximité, et non à assurer systématiquement la redistribution à longue distance.

Pour les distances plus longues, il est rappelé qu'il existe en Île-de-France un maillage de près de soixante-dix ports urbains et plateformes multimodales permettant d'approcher les chantiers par le fluvial (et/ou le fer). L'ambition est de maximiser les trafics fluviaux, en import comme en export.

Des exemples ont été cités :

- sur le port de Limay l'entreprise Carrières du Boulonnais s'approvisionne à 100 % par train et exporte ses granulats par voie d'eau : aucun camion pour cette activité ;
- la société Point P alimente plusieurs agences en Île-de-France situées au bord des voies d'eau par bateau.

Ces exemples illustrent le modèle visé : approvisionnements fluviaux, transformations sur place (parpaings, produits pour la construction) et expéditions qui peuvent également se faire par bateau. L'objectif est de retirer un maximum de camions de la route, sans prétendre au « zéro camion ».

Concernant l'effet routier annoncé en exploitation, il a été précisé que les nouvelles activités généreront environ quarante camions supplémentaires. Localement, cet effet est compensé par l'arrêt en 2040 de la carrière Heidelberg Materials, qui génère aujourd'hui une part importante du trafic poids lourd. À l'inverse, si un port avait été créé là où il n'y a aucune activité préalable, ce serait du trafic en plus ; ici, la baisse liée à l'arrêt programmé en 2040 de la carrière absorbe en grande partie les quarante camions supplémentaires liés au port.

Sur le trafic fluvial, les éléments suivants ont été précisés tout au long de la réunion :

- la politique du port est d'inciter les entreprises qui s'implantent à utiliser la voie d'eau pour leurs transports ;

- une incitation financière est prévue : les entreprises qui paient une redevance domaniale peuvent diminuer ce montant en fonction du tonnage effectivement acheminé par voie fluviale ;
- le choix des entreprises intègre leurs engagements en matière de trafic fluvial ;
- chaque entreprise annonce un engagement chiffré (par exemple : « de X milliers tonnes par an par voie d'eau ») ;
- en cas de non-respect de ces engagements, le port dispose de moyens de sanction pouvant aller jusqu'à la séparation d'avec l'entreprise.

➡ CONCLUSION

➔ **Marc Honoré, Maire d'Achères**

Le Maire conclut en adressant des remerciements à HAROPA PORT pour la présentation détaillée, qui a permis d'offrir une vision d'ensemble, y compris à celles et ceux qui la découvraient pour la première fois. Il se déclare globalement confiant compte tenu des liens avec le port et de la présence des sentinelles travaux dans les trois villes. Il invite chacun à rester vigilant et à faire remonter les informations utiles.

Il précise que, si nécessaire, la mairie d'Achères pourra relayer des messages auprès de HAROPA PORT. Il remercie l'ensemble des participants pour leur présence et la qualité de leurs interventions, et donne rendez-vous prochainement.

➔ **Éliette de Lamartinie, directrice de l'aménagement.**

Éliette de Lamartinie remercie de nouveau toutes et tous, les élus, les associations et notamment les habitants venus en nombre. Elle rappelle que les équipes restent très disponibles dès maintenant ainsi que par e-mail, et indique que le public peut également poser des questions par écrit sur l'espace dédié sur le port (bungalow de présentation).

➡ CONTACTS & CANAUX D'INFORMATION

➔ **Site internet & newsletter : <https://www.port-seine-metropole-ouest.fr/fr>**

➔ **Mail : portseinemetropoleouest@haropaport.com**

➔ **Bungalow d'exposition : sur le site PSMO, près de la base-vie**

➔ **Application Mon Chantier : (version provisoire)**

App Store: <https://apps.apple.com/fr/app/mon-chantier-lapp/id1636005205>

Play Store: <https://play.google.com/store/apps/details?id=net.valneo.monchantier>