

cndp
Commission nationale
du **débat public**

Rapport du garant

Concertation post débat public sur le projet

« Port Seine Métropole Ouest »

Juin 2015 à septembre 2018

établi par Michel Gaillard

Le 14 septembre 2018

MICHEL GAILLARD

Garant de la concertation

Décisions de référence :

Courrier de HAROPA-Ports de Paris à la CNDP 11 mai 2015 sollicitant la désignation d'un garant

Décision CNDP du 3 juin 2015 désignant ce dernier

Propos liminaires

Consécutives au débat public sur le projet « PORT SEINE MÉTROPOLE OUEST » ayant eu lieu en 2014, la décision du Conseil d'administration de Port Autonome de Paris en séance du 6 mai 2015 de poursuivre le projet a conduit son Directeur général à solliciter, auprès de la CNDP, la désignation d'un garant pour accompagner la poursuite des échanges avec le territoire du projet, ceci jusqu'à l'enquête publique à venir.

La mission du « garant », dont neutralité, impartialité et objectivité sont les mots clés qui sous-tendent sa mission, est une déclinaison des missions que les textes confèrent à la CNDP :

- Il veille aux bonnes conditions d'information et de participation du public aux débats organisés. À ce titre, il s'assure, notamment, que le public a bien été éclairé sur les enjeux du projet, ses aspects techniques et ses impacts ;
- Il contribue à la détermination des modalités de mise à disposition de l'information auprès du public et de participation de ce dernier ;
- il s'assure du bon déroulement de la concertation, notamment de la faculté réelle donnée au public de pouvoir questionner le maître d'ouvrage et d'obtenir des réponses, de pouvoir formuler des remarques et suggestions, tant sur l'opportunité du projet que sur sa consistance et ses impacts.

Le présent rapport a pour objectif de décrire synthétiquement la manière dont s'est déroulée la concertation post débat public qui vient de s'achever, son organisation et la qualité des échanges ayant eu lieu.

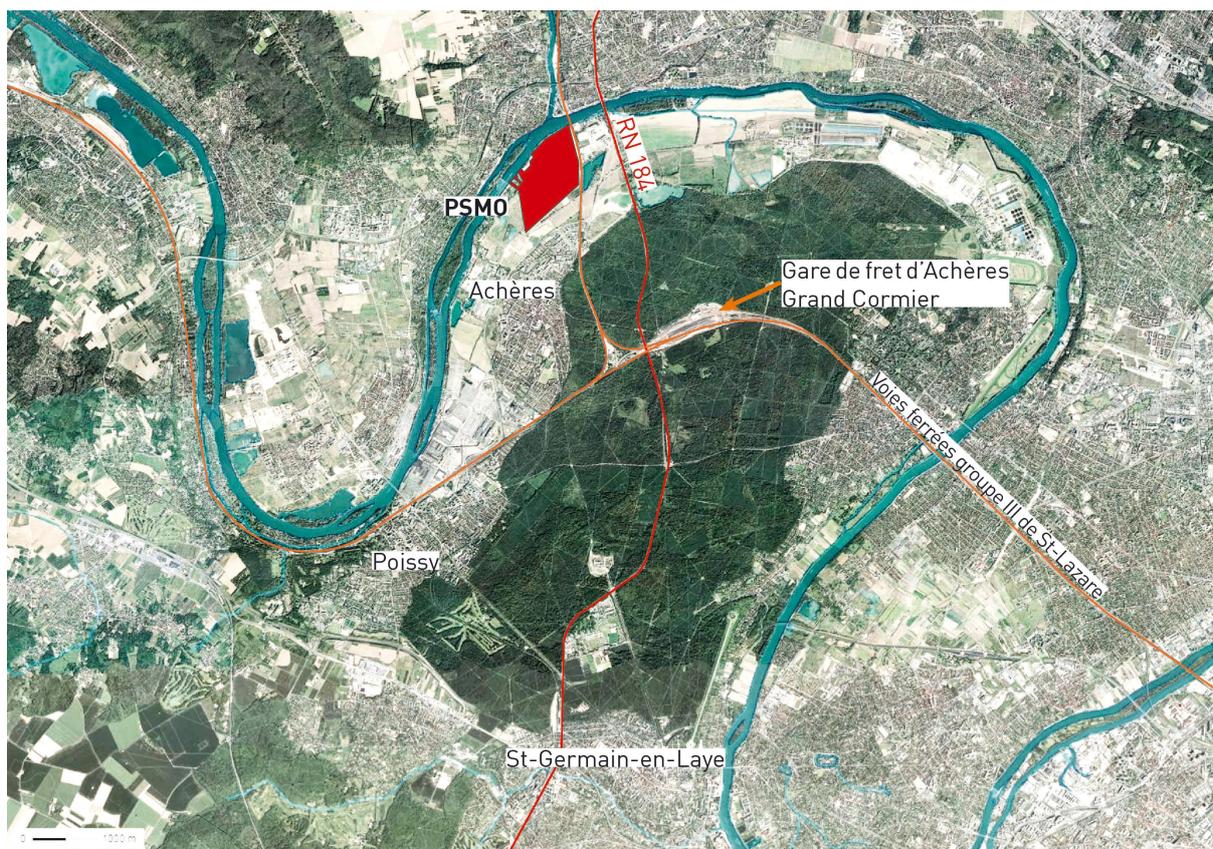
Sommaire

- 1- A PROPOS DU PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION ET DU DISPOSITIF GENERAL D'ACCOMPAGNEMENT DE CELLE-CI
- 2- DES MODALITES DE CONCERTATION FAVORABLES À L'ECOUTE ET AU DIALOGUE
- 3- SYNTHESE DES AVIS EXPRIMÉS LORS DE CETTE CONCERTATION
- 4- QUELQUES PRINCIPES D'AMENAGEMENT RETENUS PAR PORTS DE PARIS
- 5- POUR CONCLURE

1- A PROPOS DU PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION ET DU DISPOSITIF GENERAL D'ACCOMPAGNEMENT DE CELLE-CI

Le projet « Port Seine-Métropole Ouest » (dit PSMO) développé par Ports de Paris a fait l'objet d'un débat public entre le 15 septembre et le 15 décembre 2014, débat dont les conclusions, compte-rendu et bilan, ont été rendus publics le 12 février 2015.

Le site du projet, à l'emplacement des carrières au confluent de la Seine et de l'Oise



Projet de plateforme multimodale (eau, fer, route) implantée à la Confluence de la Seine et de l'Oise, sur les communes d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine et compatible avec le réseau routier existant, le projet PSMO propose de concilier un développement économique local durable et un réaménagement qualitatif du site, autrefois lieu d'épandage des eaux usées de la ville de Paris. La volonté de Ports de Paris est de réaliser un port de nouvelle génération, concerté à toutes les phases du projet, intégré dans le paysage dès sa conception, ouvert sur la ville et accessible aux habitants.

La plaine d'Achères constitue un important gisement francilien de granulats qui pourrait contribuer aux besoins des chantiers du Grand Paris. L'implantation d'un port permettrait le développement de leur transport par voie d'eau, un mode de transport respectueux de l'environnement. Sur les 100 hectares du projet d'aménagement portuaire, 50% seraient

dédiés aux activités économiques, 15 % aux espaces verts et le solde à la création d'une darse (bassin intérieur) et aux dessertes, la darse permettant de concentrer l'activité à l'intérieur du port, laissant libres les berges de la Seine. Tirant profit de la carrière actuellement en exploitation sur une partie importante du site, le port serait spécialisé dans les activités de BTP et le transport de matériaux bruts ou préfabriqués pour la construction. Il permettrait la création de 500 à 1000 emplois et contribuerait à la limitation du trafic de camions sur le réseau routier.

L'aire d'implantation du projet PSMO



Le coût d'investissement du projet est évalué à environ 110 M euros, et l'ouverture d'une première phase de 30 ha environ est programmée à partir de 2020.

Conformément à l'article L121-13 du Code de l'Environnement, le maître d'ouvrage, Port Autonome de Paris, a décidé par délibération de son Conseil d'Administration en date du 6 mai 2015, de poursuivre l'opération Port Seine Métropole Ouest suivant les caractéristiques principales présentées lors du Débat Public. Parmi les nombreux engagements que le Maître d'Ouvrage a rappelé à l'occasion de cette délibération, figure le mandat donné au Directeur Général de solliciter auprès de la CNDP la désignation d'un garant, pour assurer à l'ensemble des acteurs (élus, acteurs économiques, associations, riverains) que la concertation se poursuivrait pendant toutes les étapes de conception du projet, jusqu'à l'enquête d'utilité publique.

Par décision en date du 3 juin 2015, la CNDP a désigné à cet effet Michel Gaillard.

La concertation précitée s'est déroulée sur une période de 3 ans allant du second semestre 2015 à l'automne 2018.

La création de deux instances de pilotage de la concertation

Afin d'assurer un pilotage efficient de cette concertation, le maître d'ouvrage a souhaité

mettre en place deux instances de suivi de la concertation :

- un « comité de pilotage » (CP) réunissant les principales autorités et décideurs concernés par le projet, présidé par le Sous-Préfet de Saint-Germain-en-Laye

- un « comité de suivi partenarial » (CSP), composé des principaux acteurs impliqués dans le projet, élus et associations locales en particulier. Ce comité a pour rôle de suivre les engagements pris par Ports de Paris sur la concertation, de co-élaborer les modalités de celle-ci et la poursuite en thèmes à approfondir, contribuant ainsi à la préparation du dossier d'Enquête d'Utilité Publique.

Ces instances, auxquelles participe le garant, se sont réunies les 19 juin et 16 décembre 2015, et le 5 juillet 2016 pour la première ; le 21 septembre 2015, le 2 février et le 16 juin 2016, enfin le 2 octobre 2017 pour la seconde. Si le comité de pilotage joue un rôle classique d'accompagnement du projet et de ses développements, le comité de suivi est une instance plus originale dans laquelle les participants procèdent à une évaluation contradictoire du contenu et du déroulement de la concertation.

La publication d'une charte de la concertation exigeante

Une charte de la concertation relative au projet Port Seine-Métropole-Ouest, explicite et ambitieuse, a été élaborée par le comité de suivi partenarial et Ports de Paris, dans le but de clarifier les règles de la concertation, ses modalités, ses parties prenantes, son calendrier et déterminer en premier lieu le but commun poursuivi. Elle a été mise à jour le 1er août 2016.

Cette charte, approuvée par le comité de pilotage, est applicable à tous les participants, chacun pouvant s'y référer tout au long du processus de concertation.

2- DES MODALITES DE CONCERTATION FAVORABLES A L'ECOUTE ET AU DIALOGUE

L'essentiel de cette concertation a reposé sur un travail en ateliers ouverts au public portant sur différents thèmes concernant la préparation du projet (conception du plan de masse de cet équipement en relation avec la vocation dédiée à chaque espace – le Plan guide et l'AVP, phasage des réalisations, divers aspects environnementaux – les impacts) et l'élaboration des cahiers des charges qui s'imposeront aux futurs occupants du site : Cahier de prescriptions architecturales, paysagères et environnementales (CPAPE), les grands principes d'exploitation et de vie d'un port.

Parallèlement, des réunions publiques ont été organisées alternativement dans les 3 communes citées pour rendre compte des avancements de la concertation : le 30 septembre 2015 pour rappeler le bilan du débat public et exposer les modalités de la concertation à venir, le 28 juin 2016 pour présenter les conclusions issues de la première phase de concertation, puis le 11 septembre 2018 pour tirer un bilan de cette phase de concertation et clore celle-ci. Ouvertes par un mot d'accueil du maire de la commune accueillant la rencontre, on notera

que le choix a été fait de confier au garant le rôle de modérateur lors des échanges entre le public et le maître d’ouvrage, ceci en raison de son statut de personnalité indépendante de ce dernier et de sa position de neutralité à l’égard du dossier.

Environ 480 personnes (total cumulé) ont participé aux 3 réunions publiques, chacune de celles-ci s’étant déroulée sur une période de 2h00 environ, la première heure étant consacrée aux propos d’ouverture et à l’exposé du projet ou du thème de la rencontre, la seconde étant dédiée aux échanges avec le public.

Les ateliers de la concertation

Sur la période de la concertation, 9 ateliers ont rythmé le travail d’échange entre le maître d’ouvrage et le public :

Date / lieux	Thématique
<p>12/03/2016</p> <p>Visite site PSMO + Atelier de travail Projet 1 (P1) à Achères</p>	<p>Le plan guide du projet</p>
<p>2/04/2016</p> <p>Atelier de synthèse des sujets en connexion à Conflans-Sainte-Honorine</p>	<p>Restitution (synthèse des contributions des croisières, marches et tables rondes organisées du 19 février 26 mars 2016) sur les sujets en connexion avec le projet de port avec SMSO et CAUE 78 et 95</p>
<p>12/05/2016</p> <p>Atelier de travail P2 à Achères</p>	<p>Du plan guide aux solutions d’aménagement</p>
<p>9/06/2016</p> <p>Atelier de travail P3 à Achères</p>	<p>Propositions d’aménagement et leurs effets</p>
<p>17/10/2016</p> <p>Réunion + atelier de travail P4 à Achères</p>	<p>Echanges sur l’Avant-Projet et préparation CPAPE (et cahier des prescriptions architecturales paysagères et environnementales)</p>
<p>24/11/2016</p>	<p>Information et travail collectif sur le CPAPE / discussions sur les aspects : architecture, paysage, environnement</p>

Atelier de travail P5 à Achères	
25/04/2017 Atelier P6 à Andrésy	Finalisation du CPAPE
27/11/2017 Visite par le public intéressé du port de Bonneuil-sur-Marne + atelier de travail sur place (P7)	Objectif : appréhender les contraintes d'un port et les enjeux en matière d'atténuation des impacts en vue de poser les premiers grands principes d'exploitation et de vie d'un port
22/03/2018 Atelier de travail P8 à Achères	Finalisation des grands principes d'exploitation et de vie d'un port

Lors de ces ateliers sont intervenus très activement les architectes, paysagistes et ingénieurs en charge de la préparation de l'AVP, mais aussi des experts tels que des représentants d'Airparif, Hydratec, etc.

A noter, également, que le public a été invité à d'autres instances de dialogue et de concertation (2 croisières, 2 marches et 3 tables rondes) organisées par le CAUE, à l'initiative du Port. Le thème portait sur le territoire de la Confluence et l'insertion du projet dans celui-ci (exposés par les CAUE des Yvelines et du Val d'Oise et SMSO). Des visites du site ont eu lieu pour mieux appréhender son positionnement dans l'espace urbain proche et ses impacts visuels en particulier.

Après une phase de discussions et propositions concernant le plan masse du projet (Plan guide) en début de période de concertation, les trois ateliers programmés au dernier trimestre 2016 et début 2017, avaient pour thèmes de travail, sur la base d'un premier avant-projet du port à valider, la rédaction du Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales que devront respecter les futurs occupants du site. Discuter de cette rédaction impliquait de débattre sur de multiples sujets concernant l'image que renverront le port et son insertion dans le territoire.

Fin 2017 et début 2018 de nouveaux ateliers ont été consacrés à la validation des grands principes d'exploitation et de vie d'un port et à un premier échange sur la perspective de mise en place d'une « Instance permanente de concertation » chargée de suivre la vie du port et garantir un espace de dialogue régulier.

Une dernière réunion publique de bilan de cette concertation s'est tenue le 11 septembre 2018, à Conflans-Sainte-Honorine, et sera suivie d'une ultime réunion des deux comités de suivi de la concertation COPIL et CSP, le lancement de l'enquête publique sur le projet étant envisagée pour 2019.

Les outils mis en œuvre

Elaborés avec l'objectif de rendre cette concertation accessible à tous les publics directement concernés par le projet, ils concernent à la fois les supports d'information sur ce dernier et les moyens de communication associés.

Les différents outils retenus ont été les suivants :

- **Un site Internet (www.port-seine-metropole-ouest.fr)** dédié à la concertation était accessible dès le début de celle-ci, et a reçu de nombreuses visites : près de 8 800 en 2015, plus de 7 600 en 2016 et environ 5 000 en 2017. Mis à jour plusieurs fois par mois, il a été la pierre angulaire de la communication et de la concertation PSMO. Sur ce site, le public pouvait télécharger toutes les informations utiles concernant le dossier et la concertation elle-même (dossier de la concertation, programme et planning des rencontres, comptes rendus des réunions, etc.), faire part de ses interrogations ou donner son avis sur le projet.
- **Une e-letter proposée à partir du site internet** à laquelle se sont inscrites 501 personnes, associations ou institutions. 29 e-letters ont été envoyées depuis juillet 2015 (lancement officiel de la concertation post débat public) soit une par mois en moyenne. Elles ont permis de communiquer en amont des actions de concertation et en aval : récit, photos, liens avec le compte-rendu, le diaporama de présentation, les tableaux de contributions avec les réponses du MOA.
- **Documents papiers** : trois lettres d'information sur la concertation et le projet auront été éditées en 3 000 exemplaires chacune, en janvier 2016 (4 pages de présentation du dispositif de concertation), en mars 2016 (2 pages sur le lancement de la concertation et un calendrier précis des actions), en novembre 2016 (4 pages de bilan intermédiaire sur l'AVP), enfin une lettre N°4 de 4 pages est prévue en 2018 après la réunion de synthèse. Le bilan final de la concertation donnera lieu, également, à une dernière publication.
- **Des affiches (200 ex)** sur les dates de la concertation ont été placardées, en mars 2016, dans les établissements municipaux des 3 communes concernées par PSMO (Achères, Andrésy, Conflans).

- **Relations institutionnelles et presse** : un dossier a été systématiquement envoyé en amont des actions de concertation auprès des collectivités locales concernées (Achères, Andrésy, Conflans-Sainte-Honorine) pour un relais au sein des magazines municipaux, des pages Facebook et des sites internet. Parallèlement, sept communiqués de presse ont été envoyés depuis le début de la concertation post débat public.

3- SYNTHÈSE DES AVIS EXPRIMÉS LORS DE CETTE CONCERTATION

L'essentiel des échanges, notamment lors des ateliers, ont porté, dans un premier temps, sur l'organisation de l'espace présenté par le maître d'ouvrage **sous la forme d'un Plan guide à discuter** : l'implantation des voies de circulation, circulations douces notamment, pédestres et cyclistes, l'implantation d'un centre de vie voué aux activités de gestion du port mais aussi d'animation destinée au public (restauration, maison du port,...), implantation d'une passerelle sur la darse, liaisons avec le futur parc d'Achères, etc.

Autres thèmes abordés : l'aménagement paysager des berges de la Seine, la visibilité du port (plan lumière, belvédères, ...), divers autres aspects environnementaux (bruit, poussière, risques liés aux crues, continuités biologiques, ...).

Un point particulier a suscité des échanges soutenus entre le maître d'ouvrage, la municipalité d'Andrésy et VNF, à savoir la création souhaitée par le Maire d'une passerelle vers l'Île Nancy, mais aussi le choix du lieu d'implantation du « centre de vie » et des voies de circulation le long de la Seine, donc sur le territoire d'Andrésy. A l'initiative du garant et en sa présence, une rencontre entre les trois parties concernées s'est tenue en mairie d'Andrésy le 27 juin 2016, réunion ayant permis de clarifier la position de chacun sur ces sujets et de rapprocher les points de vue.

Dans un second temps, de fin 2016 à mi-2017, ont été présentées et débattues l'esquisse d'un avant-projet, puis l'élaboration et la finalisation du Cahier des charges des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales (CPAPE).

Enfin, ultime étape de cette concertation, l'élaboration des grands principes d'exploitation et de vie d'un port à venir, réflexion introduite par une visite et présentation du port de Bonneuil-sur-Marne et conclue lors d'un atelier le 22 mars 2018.

Tout au long de cette concertation, les propositions formulées lors des échanges entre le public, les élus et le maître d'ouvrage, ont été structurées autour de quatre thèmes essentiels en termes d'évaluation du projet et d'acceptabilité de celui-ci par le territoire : le cadre de vie, l'environnement, la mobilité et les aspects économiques et industriels caractéristiques de ce port.

Lors de chacun des cycles de concertation (plan guide, CPAPE, principes d'exploitation), Ports de Paris a répondu oralement puis, à l'issue de chacune d'entre-elle, dans des comptes rendus écrits et des tableaux de réponses détaillées suite aux ateliers. Ces documents ont été mis en ligne sur le site internet PSMO et envoyés aux participants de la concertation et aux abonnés de l'E-letter.

3-1 Le cadre de vie

Lorsque l'on évoque la question du cadre de vie, incontestablement deux sujets ont nourri beaucoup d'interrogations et d'échanges : les impacts visuels du site portuaire, particulièrement pour les habitants d'Andrésy et ceux de Conflans, et la question du centre de vie implanté sur le port, son emplacement et sa vocation ludique.

Le thème des accès au port, de la circulation des véhicules sur le site, des circulations douces sont autant de sujets ayant donné lieu, également, à de multiples échanges traduisant inquiétudes et attentes auxquelles le Maître d'ouvrage a répondu, en soulignant sa volonté d'un partage optimal entre les différents modes et usagers, en termes de déplacements (camions, automobiles, vélos et piétons).

Concernant l'insertion du port dans le paysage, un avis largement partagé concerne le souhait d'une végétalisation maximale de celui-ci, avec la présence de rideaux d'arbres sur tout le site, composés d'essences locales et hydrophiles (comme l'aulne, le peuplier, le saule, l'osier en bordure de Seine) et d'une volumétrie adaptée respectant l'ensemble des points de vue sur ce port, depuis Andrésy et Conflans, mais également depuis Achères.

Les bâtiments construits sur le site devront respecter le CPAPE qui, dans ses prescriptions assure une qualité et une esthétique architecturale. Des émergences inhérentes au fonctionnement du futur port devront s'intégrer au mieux dans le paysage.

Cette question des émergences de bâtiments industriels (silos de stockage essentiellement) au-delà de la limite des 20 mètres envisagée pour le faite des toitures, constitue une pierre d'achoppement dans l'acceptabilité du projet par les maires concernés et certains riverains, soucieux que soit bien maîtrisé l'impact visuel du port depuis les collines d'Andrésy, de Conflans mais également d'Achères. Pour Ports de Paris ce sujet ne pourra être traité qu'au cas par cas, sur la base d'un projet industriel présenté par une entreprise candidate à une installation sur le port. L'instruction du PLUi de la communauté urbaine GPSEO couvrant les communes concernées, mais également celle des permis de construire le moment venu, seront autant d'occasions pour évoquer cette contrainte et négocier un compromis acceptable par toutes les parties.

Enfin, les entreprises qui s'installeront sur le port devront respecter un certain nombre de contraintes afin d'avoir un impact minime en termes de pollution sonore, olfactive mais aussi lumineuse, comme cela est indiqué dans le CPAPE.

Les modes de déplacement alternatifs à l'automobile sont déjà présents dans le quartier, il convient d'enrichir cette offre et d'organiser les espaces en conséquence. En particulier, il existe aujourd'hui une continuité verte avec le projet de parc urbain reliant le futur port avec le centre d'Achères : il faut envisager des voies douces reliant les habitations au site du port. La future avenue de l'Écluse, telle que conçue dans l'AVP répond à cette demande du territoire.

Une promenade le long des berges sera aménagée avec comme objectif la création d'un circuit en boucle incluant les berges, un chemin le long de la voie de chemin de fer, une traversée du parc des Hautes Plaines, puis la route du Barrage. Parmi les solutions envisagées pour le parc des Hautes Plaines, les participants ont suggéré l'implantation d'un parcours de santé, la plantation d'arbres fruitiers, mais aussi des lieux de pique-nique sans oublier l'implantation d'un belvédère qui est prévu dans la partie est du parc.

3-2 L'environnement

Un premier sujet fréquemment abordé a été celui du **traitement des terres polluées** de la plaine d'Achères après l'exploitation de la carrière, dont la remise en état final est conçue pour être compatible avec les projets ultérieurs d'aménagement du territoire, soit pour des parcs urbains, soit pour des zones destinées à accueillir des activités économiques. Dans le cadre du projet portuaire, les participants considèrent qu'il faut concentrer les terres polluées sur un espace limité, dans la partie est, la plus à gauche vue d'Andrésy, formant un belvédère, en évitant que les usagers du lieu soient exposés aux terres polluées (exclure les jeux pour enfants, par exemple). HAROPA-Ports de Paris a rappelé que le mode de confinement des matériaux pollués sera étudié pour être compatible avec une activité de loisirs dans le Parc des Hautes Plaines, si celle-ci se met en place.

Le Parc des Hautes Plaines doit être conçu comme un lieu de promenade favorable à la biodiversité, un lieu de paysage et de nature à préserver et à regarder.

Dans la partie qui touche le projet de parc urbain d'Achères, entre l'avenue de l'écluse et la route du barrage, beaucoup souhaitent que soit implantée une zone humide, type marais pour le recueil et l'écoulement des eaux permettant de recréer de la biodiversité (avifaune, végétaux, etc.). Un système de passerelle permettrait de s'y promener. Cette zone fait partie du projet de l'AVP issu de la concertation.

Pour **les bâtiments** érigés sur le port, on veillera à la performance énergétique (bâtiments à énergie positive si possible). Pourquoi ne pas imaginer, également, des toits ou des murs végétalisés, voire des terrasses verdoyantes sur les côtés et sur le haut de ces bâtiments ? HAROPA-Ports de Paris a précisé que la végétalisation des toitures et des façades des bâtiments pourra être recommandée, sans être imposée et ce, pour des raisons techniques et économiques.

Le sujet de l'eau, de sa gestion et de sa qualité a été l'objet de nombreux échanges portant sur les aménagements et équipements qui doivent intégrer le risque de crues dès leur conception. Comment les réseaux des eaux pluviales sont-ils collectés ? Sont-ils raccordés à un bassin de décantation et de traitement avant que l'eau collectée ne soit rejetée à la nature ? Sur cette question sensible, Ports de Paris a détaillé son action future :

- Une gestion des eaux pluviales conforme au Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) et aux règlements d'assainissement communaux avec une limitation des débits de fuite (rejet dans les rivières) ;
- Un traitement et une régulation des eaux pluviales à la parcelle avec raccordement au réseau portuaire si besoin (parcelles enclavées) ;
- Une gestion des eaux de voirie par la mise en place de noues (parties latérales plus basses) plantées permettant le traitement et l'infiltration des eaux pluviales pour l'ensemble des voiries du port.

Pour les participants, il convient aussi de prévoir dans le port des zones où les bateaux pourraient déverser leurs rejets, vider leurs cuves d'eaux usées. On s'est aussi interrogé sur l'assainissement des bateaux-logements.

Autre interrogation : quels moyens sont prévus en cas de pollutions accidentelles dans la darse, afin d'empêcher toute propagation sur le secteur ?

Des précisions ont été apportées par Ports de Paris : il sera prévu pour chaque entreprise l'établissement d'une procédure d'alerte et d'intervention en cas de pollution accidentelle. Celle-ci sera spécifique pour chaque activité mais répondra à des critères communs au sein du port afin de gagner en efficacité. La pollution éventuelle par les bateaux sera également traitée. Du matériel de lesté contre la pollution sera disponible sur site, en particulier des barrages flottants, pour la darse.

La dimension **milieu naturel et biodiversité** a été l'objet de nombreuses remarques, avec une priorité : l'aménagement des berges afin de préserver ce milieu naturel dès le lancement du projet.

Qualité de l'air, environnement sonore et éclairage : quid des travaux de nuit et du week-end, quel règlement pour les horaires de début et de fin des travaux sur le site ? Un plan lumière permettant de réduire les points lumineux, l'utilisation de LED, la programmation de l'éclairage public, autant de sujets qu'il convient d'approfondir.

Ports de Paris a précisé que les travaux n'interviendraient ni la nuit ni le week-end et respecteraient les horaires habituels de chantier. Le maître d'ouvrage s'est engagé, à en atténuer autant que possible les nuisances.

L'AVP et le CPAPE, concertés avec le territoire prennent en compte le plan lumière, et précisent que l'éclairage nocturne sera conçu pour respecter les enjeux en termes d'impact sur l'environnement, sur le cadre de vie et les consommations énergétiques. Notamment, les espaces paysagers (les prairies plantées, etc.) ne seront pas éclairés.

Ce thème de l'environnement renvoie à l'évidence à celui de **l'information du public**, notion centrale pour répondre aux attentes de la population, devant se traduire par 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. Dans cet esprit a été souvent suggérée la création d'une « maison du projet » destinée à être un point d'information du public. En réponse, le maître d'ouvrage a évoqué la réalisation d'un centre de vie, en fond de darse. Prévu au début de la réalisation de PSMO, il devrait comprendre les services du port (Agence Seine Aval - ASAV), une salle de réunion partagée, un kiosque et, à terme, potentiellement, un service de restauration, ouvert aux publics extérieurs au port.

3-3 La mobilité

La question des accès au port soulève une interrogation : comment créer un quartier portuaire entre la Seine et les villes générant des échanges et alimentant un projet urbain global ? Sur ce thème, l'accent a été mis sur la faisabilité technique de développer des liaisons douces (passerelle) entre Andrésy et Achères. Ports de Paris, selon ses engagements pris lors de la concertation, en a financé l'étude de préfaisabilité auprès de VNF.

Les circulations douces, cyclistes et piétonnes, seront conçues en intégrant parfaitement les aspects de sécurité des usagers par rapport au trafic des véhicules motorisés, camions en particulier.

Une liaison fluviale par bateau a été proposée entre Poissy et Conflans avec plusieurs points d'arrêts. En outre, cette liaison devrait pouvoir remonter la darse pour aller jusqu'au centre de vie. Il faut des continuités cyclables sur le site. On doit pouvoir aller du parc des Hautes Plaines au projet de parc urbain d'Achères par des modes doux. Il serait intéressant d'intégrer des panneaux pour un parcours pédagogique et touristique sur les berges. Qu'est-il prévu en termes de parking pour accéder aux équipements, aux parcs et autres espaces publics du port ? Pourrait-il être envisagé l'utilisation des parkings d'entreprises par le public le week-end ?

Ports de Paris a précisé que le stationnement sera organisé à l'intérieur des parcelles amodiées et que le stationnement le long des voiries ne sera pas permis.

Toutefois des stationnements publics seront prévus près de l'esplanade de la darse et devant l'escale à passagers.

3-4 Économie et aspects industriels

Sur cette thématique, plusieurs sujets ont été abordés : les impacts du port sur le **trafic routier local**, avec la crainte d'un report de la RD 30 vers le centre-ville d'Achères, les **activités de service** en soutien aux entreprises du port, **l'emploi et les formations**, la recherche sur les techniques innovantes.

Port Seine-Métropole Ouest doit être un lieu ouvert au **tourisme industriel** avec des « portes ouvertes » et des promenades en bateau-bus par exemple, ce qui justifie l'importance que l'on doit attacher à son attractivité : valoriser l'exemplarité du bâti et des partis pris architecturaux à travers des panneaux d'exposition, valoriser l'activité industrielle, l'écluse, le parcours cycliste Paris-Londres , donc communiquer sur les activités industrielles et économiques de PSMO par le biais des communes, des offices du tourisme et des écoles.

4- QUELQUES PRINCIPES D'AMENAGEMENT RETENUS PAR PORTS DE PARIS

Au préalable, rappelons la formule souvent utilisée par Ports de Paris lors du débat public, *le port doit habiter le territoire et non l'occuper*, phrase qui exprimait une volonté de s'intégrer pleinement à l'environnement du projet, en particulier ses paysages. La concertation aura permis de mettre en avant l'attention portée aux interfaces ville-port pour assurer la cohérence de l'aménagement du territoire de la confluence : continuités piétonnes et cyclistes, recomposition urbaine entre l'esplanade de la darse et la Seine, création des parcs d'Achères...

Plus précisément, à l'issue de cette concertation, un certains nombres de principes d'aménagement ont été retenus :

- **Centre de vie :**
 - Une première composante au nord de l'esplanade de la darse répondant aux besoins portuaires et des usagers du port réalisé en 1 phase du projet
 - Une deuxième composante en berges de Seine autour de la villa style Louis XIII, que le projet envisage de conserver comme valeur patrimoniale du territoire.
- **Une esplanade dégagée en fond de darse** pour assurer le lien avec le futur parc d'Achères, à l'ouest de PSMO
- **Un parc des Hautes Plaines accessible au public**, avec un belvédère à l'est et une zone humide à l'ouest
- **Un espace « signal » marquant la confluence et le port**
 - La passerelle au-dessus de la darse, accessible à tous les publics
 - La Villa style Louis XIII, bâti remarquable de la Confluence
 - L'embarcadère pour les passagers

- **Des itinéraires de liaisons douces en berge et le long des routes du port**, avec en particulier une circulation dédiée aux piétons et aux cyclistes le long de la route du Barrage, en bordure du futur Parc d'Achères
- **Les équipements de service prévus pour les bateliers** : postes d'attente en darse, desserte en eau, récupération des déchets, équipements électriques

Parallèlement, concernant l'information pendant les travaux et pendant le fonctionnement du port, il est prévu des réunions régulières d'information sur la vie et la gestion du port.

Pour la phase chantier, il a été précisé qu'un dispositif de chantier à impact maîtrisé ou chantier vert sera mis en place, avec l'objectif d'avoir des processus qui minimisent les impacts du chantier sur la vie du territoire, sur la biodiversité, sur la poussière et le bruit émis, etc.

Vis-à-vis des amodiataires, le cahier des prescriptions architecturales paysagères et environnementales (CPAPE) et les grands principes d'exploitation sont des outils de cadrage des constructions et de la future exploitation. Lors de la signature des conventions d'occupation temporaire avec les amodiataires, ces documents sont bien inclus.

Dans le cadre général de la gestion de l'eau, les mesures retenues dans le cadre du projet seront les suivantes : les eaux usées générées par l'activité industrielle seront collectées par des réseaux séparatifs et envoyées vers la station d'épuration du SIAAP. Pour la gestion des eaux pluviales, il est prévu de mettre en œuvre des noues (dépressions végétalisées) en bordure des voiries. Elles permettront de collecter les eaux pluviales sur l'ensemble du secteur. Ces eaux seront régulées dans un bassin qui sera aménagé dans le parc des Hautes Plaines avant d'être rejetées vers la darse.

5- POUR CONCLURE.

En cette fin d'une période de plusieurs années de concertation, on peut affirmer que les acteurs de celle-ci, public, élus et maître d'ouvrage, ont élaboré collectivement un projet final répondant assez largement aux nombreuses attentes exprimées.

Conformément aux propos du garant à différentes occasions, propos repris par certains représentants d'associations, la concertation conduite par Ports de Paris a été exemplaire sur bien des points : modalités retenues, transparence des informations données au public pour en débattre, disponibilité et écoute du maître d'ouvrage. Il convient de souligner la grande qualité et le sérieux des travaux en atelier qui ont réuni, en soirée, une trentaine de personnes en moyenne, des participants très motivés et investis dans la finalisation du projet. L'utilité de cette période d'échanges aura été soulignée par tous, habitants, associations, élus et acteurs de l'État.

Rappelons aussi que ce projet sera réalisé par étapes au cours des 25 prochaines années. D'où l'importance que revêtent, aux yeux du public, les décisions concernant les choix architecturaux, paysagers et urbains du port à chacune des étapes de sa réalisation. A cet égard, la volonté affichée par Ports de Paris de poursuivre le dialogue avec le territoire dans lequel il souhaite s'intégrer, ceci tout au long de la vie du projet (phase travaux) puis de son exploitation, plus concrètement sa décision de mettre en place une Instance Permanente de Concertation qui sera un relai important de ce dialogue, sont autant d'atouts pour une cohabitation harmonieuse entre le futur port et les riverains de celui-ci.

Le porteur du projet a affirmé sa volonté de créer un quartier portuaire, intégré, ouvert, paysager et concerté dont les premiers équipements seront dédiés tant à l'activité industrielle qu'au bénéfice des habitants et de l'ensemble des usagers de la ZAC portuaire.

Dans cette conclusion, bien que cette thématique soit à considérer comme hors de l'épure du projet stricto sensu, donc de l'espace ciblé par la concertation, on se doit d'évoquer la question du financement des ouvrages connexes au projet (passerelle d'Andrézy, parc d'Achères, continuité des pistes cyclables du territoire) et la demande des maires concernés que Ports de Paris apporte son écot à cet effort financier, bien que ce dernier ne soit en aucun cas maître d'ouvrage des équipements concernés. L'essentiel des propos des élus en réunion de clôture de la concertation, outre le sujet des émergences précédemment évoqué, soulevait cette problématique.