

PORT SEINE MÉTROPOLE OUEST

Réunion d'information pour les travaux préparatoires en 2024

Le 5 février 2024 (19h00 - 21h30)

Salle Julien Green à Andrésy

COMPTE RENDU

www.port-seine-metropole-ouest.fr

→ INTERVENANTS

ÉLUS

- Laurent BROSSE, Maire de Conflans-Sainte-Honorine
- Josette DEROUX, Première adjointe au maire d'Andrésy déléguée aux travaux
- Michel PRÈS, Adjoint au maire d'Andrésy délégué à la démocratie participative, aux nouvelles technologies, aux risques environnementaux et sanitaires
- Annie DEBRAY-GIRARD, 2ème adjointe, chargée des Aînés, de la Solidarité, des Affaires sociales et du Logement

HAROPA PORT

- Éliette de LAMARTINIE, directrice de l'aménagement
- Mariusz WIECEK, directeur agence Seine-Aval
- Jean-Yves HARDY, responsable du projet PSMO
- Erwan LE PRIOL, chargé d'opérations

ENTREPRISES MANDATÉES POUR LA RÉALISATION DES TRAVAUX PRÉPARATOIRES

- Kellian GAUDRY, Conducteur de travaux à Océlian
- José LOPES-MACEDO, Chef de secteur à Eurovia

→ ANIMATION

Pascal BEAUMARD, État d'Esprit Stratis

▪ PARTICIPANTS :

Près de 275 participants, dont une majorité originaire d'Andrésy

▪ DEROULÉ DE LA RÉUNION :

- Présentation d'HAROPA PORT, de l'équipe projet et du rôle de chacun
- Présentation des enjeux du port et du calendrier des phases de travaux
- Présentation des mesures d'atténuation et des entreprises en charge des travaux
- Présentation des moyens d'information
- Temps d'échanges sur le projet, les travaux et le dispositif d'information

▪ DIAPORAMA PRÉSENTÉ EN ANNEXE

➔ SYNTHÈSE DE LA RÉUNION

La réunion a réuni près de 275 personnes. Des riverains des communes d'Andrésey, d'Achères, de Conflans-Sainte-Honorine, de Triel, de Carrières-sous-Poissy et de Chanteloup-les-Vignes étaient présents. La réunion s'est déroulée dans une ambiance conviviale et constructive, bien que certaines questions aient amené plus de débat. Les questions ont porté principalement sur les travaux, l'atténuation de ses impacts et le report du trafic routier sur le multimodal fluvial et ferré.

À RETENIR

- Les travaux du port s'étaleront sur 5 phases de 2024 à 2040, la première de 2025 à 2027
- Des travaux préparatoires aux premières phases ont débuté mi-janvier 2024 et dureront un an.
- Les travaux, tels que les opérations de battage, sont encadrés par arrêté préfectoral en termes d'horaires.
- Le report au trafic fluvial permettra de diminuer sensiblement le nombre de poids lourds sur site en phase travaux et d'exploitation.
- HAROPA PORT et les élus locaux se tiennent à la disposition des parties prenantes (habitants, associations, etc.) pour accompagner chacun pendant les phases de travaux : réunions publiques/ ateliers/ visites, moyens d'information, contacts de références et système de remontées d'information en lien avec les nuisances travaux, etc.

➔ COMPTE-RENDU THÉMATISÉ DES ÉCHANGES

▪ INTRODUCTION

➔ **Josette DEROUX – Première adjointe au maire d'Andrésey déléguée aux travaux**

Josette Deroux est heureuse d'accueillir l'ensemble des nombreux participants pour cette réunion d'information du futur port PSMO.

Elle excuse M. Le Maire d'Andrésey, Lionel Wastl, qui est actuellement en réunion avec le conseil communautaire et salue l'ensemble des élus présents des communes d'Andrésey, d'Achères et de Conflans-Sainte-Honorine.

La réunion de ce soir marque le lancement du chantier, pour un projet né en 2014 avec des nombreuses séances de travail et un dispositif de concertation important. Celui-ci s'est clôturé avec le bilan de la concertation en 2018.

À la suite de ces étapes, le projet a été validé par des actes administratifs pour dès aujourd'hui démarrer un chantier d'envergure en Île-de-France, lequel prendra fin en 2040.

Le chantier sera décrit précisément au-cours de cette rencontre, dans le cadre d'un dialogue entre l'équipe projet et l'ensemble des parties prenantes.

→ **Michel PRÈS – Adjoint au maire d'Andrésey délégué à la démocratie participative, aux nouvelles technologies, aux risques environnementaux et sanitaires**

Michel PRÈS a participé à la mise en place des conseils de quartier depuis la nouvelle mandature. Dans une volonté mutuelle, la ville d'Andrésey et HAROPA PORT ont mis en place des modalités de dialogue entre l'équipe projet, la population et les élus du territoire.

Aujourd'hui la ville suit les travaux et souhaite s'appuyer sur le conseil de quartier Fin d'Oise pour cette action. En matière de concertation l'objectif est de faire appel à des habitants, pour participer à l'Instance Permanente de Concertation et suivre les travaux.

PSMO est l'occasion de construire des modalités de dialogue avec HAROPA PORT dans le temps long.

Cet esprit de dialogue est partagé par HAROPA PORT et l'ensemble des communes, pour construire et avancer ensemble sur le projet.

→ **Éliette de LAMARTINIE – Directrice de l'aménagement**

Éliette de LAMARTINIE, nouvelle directrice de l'aménagement de la Direction Territoriale de Paris, salue l'ensemble des participants et confie que l'équipe projet est habitée par deux sentiments ce soir. Le premier, est celui de l'enthousiasme, parce qu'après les phases précédentes du projet, c'est enthousiasmant d'être enfin à la veille de sa concrétisation. Le deuxième est un sentiment de responsabilité, parce que HAROPA PORT a pris des engagements, envers les parties prenantes et envers l'État, lors des rendez-vous d'échanges et de concertation soutenus par les études d'impact, qui sont aujourd'hui formalisées dans un arrêté préfectoral.

Éliette de LAMARTINIE, précise que l'équipe projet est ouverte au dialogue avec l'ensemble des parties prenantes du territoire afin d'intégrer l'expertise d'usage de chacun.

L'équipe projet procède à la présentation jointe en annexe.

■ TEMPS D'ÉCHANGES

SOUS-THÉMATIQUE : APPORTS DU PROJET AU NIVEAU LOCAL

→ **Habitant de Conflans-Sainte-Honorine** : Quels sont les bénéfices du projet pour la population locale ?

- **Michel PRÈS, Adjoint au maire d'Andrésy délégué à la démocratie participative, aux nouvelles technologies, aux risques environnementaux et sanitaires**

Le projet PSMO et son site sont inscrits dans le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), depuis 1994. Les villes peuvent intervenir seulement à la marge sur ce type de document. Pour information, les habitants sont invités à s'exprimer, pour le futur SDRIF, lors de l'enquête publique ouverte du 1^{er} février au 16 mars 2024.

Soulignons que HAROPA PORT travaille avec l'ensemble des parties prenantes et ce depuis le début du projet PSMO. Le travail de concertation qui a été mené est très important et l'équipe projet a été exemplaire en matière de concertation.

Si le projet n'apporte pas de flux financiers directs à la ville, il permettra néanmoins d'amener sur le territoire de nouveaux acteurs économiques, dont des entreprises.

- **Éliette de LAMARTINIE, directrice de l'aménagement – HAROPA PORT**

L'activité du port est majoritairement à destination du BTP, qui représente un secteur important en termes de planification territoriale et de volume transporté. À titre d'exemple la réhabilitation thermique des bâtiments est un enjeu majeur à l'échelle régionale. Le port permettra de répondre à ces enjeux de façon décarbonée.

Enfin pour le territoire, PSMO représentera environ 750 emplois.

→ **L'association COPRA 184**: Si le recours au transport fluvial est positif, le BTP est synonyme d'artificialisation des sols. Ainsi pourquoi est-il nécessaire de développer le BTP à l'échelle régionale, notamment pour des raisons de réhabilitation thermique ?

- **Éliette de LAMARTINIE, directrice de l'aménagement – HAROPA PORT**

Le secteur du BTP nécessite le transport de volume, qui se prête bien au fluvial. La première phase de vie du port permettra notamment d'alimenter le projet du Grand Paris en béton et granulats. De façon générale les enjeux de réhabilitation thermique constituent des enjeux importants à l'échelle régionale.

En termes d'exemples, le sable et les granulats sont issus des carrières présentes dans l'ouest parisien. Ces matières premières sont transportées à Paris par voie fluviale puis arrivent au pied des centrales où le béton est fabriqué, puis sur les chantiers par camion toupie sur le dernier kilomètre.

→ L'association **COPRA 184** : Les membres de l'association sont inquiets, car le port sera seulement opérationnel en 2040. Comment peut-on savoir si des entreprises seront intéressées par le projet à cette échéance. À titre d'exemple, des projets sont revus à la baisse à Carrières-sous-Poissy en termes de surfaces et d'emplois.

▪ **Éliette de LAMARTINIE, directrice de l'aménagement – HAROPA PORT**

Le port ne sera pas mis en service en 2040 mais bien dès 2027 à la fin de la première phase et grossira au fur et à mesure de l'avancée des différentes phases, donc des entreprises vont s'installer dans un avenir proche. Certaines manifestent déjà leur intérêt.

▪ **Mariusz WIECEK, directeur agence Seine-Aval – HAROPA PORT**

La plateforme portuaire permettra d'alimenter le BTP, notamment en granulats alluvionnaires, par voie ferrée et fluviale en fonction des besoins. La plateforme portuaire est donc attendue et HAROPA PORT reçoit d'ores et déjà des demandes d'entreprises pour utiliser la future plateforme portuaire.

L'équipe projet sera ensuite particulièrement attentive à la sélection des entreprises et à leur recours aux voies fluviales et ferrées.

SOUS-THÉMATIQUE : COÛTS ET FINANCEMENTS DU PROJET

→ **Participant** : Le projet est estimé à 122 millions d'euros d'investissement. Quels sont les acteurs qui participent au financement du projet ?

▪ **Éliette de LAMARTINIE, directrice de l'aménagement – HAROPA PORT**

Le plan de financement a été élaboré pour la première phase des travaux dans un plan État-Région (CPIER). Une première tranche de financement de 40 millions d'euros avec une participation de 12 millions pour la région Île-de-France, une participation de 5,5 millions de l'État et une 911 000 euros de la Communauté urbaine GPS&O. HAROPA PORT contribue au reste du projet.

Le programmation financière reste à calibrer pour les prochaines phases, notamment dans le cadre du CPIER 2023 – 2027 en cours d'arbitrage par l'État et la Région.

SOUS-THÉMATIQUE : OBJET ET FONCTIONNEMENT DU PORT

→ **Association Conflans Cadre de vie et environnement** : Le port de Gennevilliers, est actuellement saturé. Les riverains craignent un report des flux de containers sur PSMO.

▪ **Éliette de LAMARTINIE, directrice de l'aménagement – HAROPA PORT**

Le port sera dédié et dimensionné au BTP, puisque les barges à containers demandent des aménagements et des charges spécifiques. Le container ne sera pas une activité accueillie sur le port PSMO.

→ **Habitants à Conflans-Sainte-Honorine** : À court terme PSMO sera dédié au BTP, mais à moyen terme il se réorientera vers le container, ce qui aura un impact sur la valeur foncière des biens.

- **Éliette de LAMARTINIE, directrice de l'aménagement – HAROPA PORT**

Encore une fois, rappelons que le port n'a pas vocation à accueillir des containers.

→ **Association Conflans Cadre de vie et environnement** : Le chargement et déchargement des bateaux se fera par grue, qui sont sources de nuisances sonores et visuelles. Quelles seront les heures de fonctionnement du port et des grues ?

- **Éliette de LAMARTINIE, directrice de l'aménagement – HAROPA PORT**

Les horaires d'exploitation des entreprises du port sont fixés par arrêté préfectoral, entre 7h et 20h.

SOUS-THÉMATIQUE : MULTIPLICATION DES PROJETS SUR LE TERRITOIRE

→ **Association Conflans Cadre de vie et environnement** : Le projet de Saint-Germain-en-Laye va être développé sur le territoire. Est-ce qu'une concertation est prévue pour ce projet ? Il sera par ailleurs développé en même temps que PSMO : quelle circulation vont représenter ces deux projets ?

- **Éliette de LAMARTINIE, directrice de l'aménagement – HAROPA PORT**

Ce dernier projet est étranger de HAROPA PORT, de même qu'un éventuel processus de concertation le concernant. Le porteur du projet des carrières de Saint-Germain-en-Laye devra prendre en compte dans son étude d'impact les données de trafic issues du projet PSMO.

→ **Association COPRA 184** : Certaines actions en justice sont menées contre des projets territoriaux, dont PSMO. Dans ce contexte, quels risques prend HAROPA PORT pour mener à bien son projet ?

- **Éliette de LAMARTINIE, directrice de l'aménagement – HAROPA PORT**

Un recours est actuellement mené concernant l'utilité publique du projet et non contre l'autorisation environnementale des travaux. Le recours est toujours en appel et n'est pas suspensif. 98% du foncier a été par ailleurs acquis, sans recourir à l'expropriation. De façon générale HAROPA PORT poursuit les négociations, afin d'éviter les expropriations.

→ **Association COPRA 184** : Les projets sont nombreux sur le territoire : PSMO, l'A104bis et, plus haut, le Canal Seine-Nord Europe. Nous sommes inquiets vis à vis du niveau futur de la Seine, des inondations et de l'état des berges.

→ **Association Bien vivre à L'Hautil** : Le niveau de la Seine risque d'être impacté par PSMO et peut-être avec PSME.

- **Michel PRÈS, Adjoint au maire d'Andrésey délégué à la démocratie participative, aux nouvelles technologies, aux risques environnementaux et sanitaires**

Le projet d'un grand port PSME n'est plus identifié dans le SDRIF. Le projet n'aura donc pas lieu.

- **Erwan LE PRIOL, chargé d'opérations – HAROPA PORT**

Les études hydrauliques permettent de savoir si un aménagement peut capter les crues et s'il n'entrave pas l'écoulement de la Seine. Le niveau des terrains en bord de Seine sont inscrits dans le plan général d'aménagement de la Plaine d'Achères. L'enjeu est de diminuer les impacts en période de crue, notamment au travers de compensations en termes de déblais/remblais afin de garantir le volume d'expansion de la crue. Notamment, le bassin intérieur du port permettra d'intégrer cette arrivée d'eau. Le projet aura donc un impact positif sur l'inondabilité du secteur

Sur le port, plusieurs aménagements sont conçus pour répondre à des situations d'inondations, avec des voies réservées aux secours pour intervenir en cas de besoin.

SOUS-THÉMATIQUE : TRAFIC MARITIME

→ **Ancien batelier** : Les Pays-Bas et la Belgique investissent dans le transport fluvial, car il s'agit d'un secteur d'avenir. Ce mode de transport ne produit aucun bruit, aucune nuisance, aucun bouchon et aucun accident, ce qui est le contraire du transport routier avec des routes qui sont saturées.

Certes, les travaux produiront quelques nuisances, mais cela est nécessaire pour un projet d'avenir et pour éviter les nuisances du trafic routier. Dans cette dynamique, il faut sauver le secteur fluvial, il y avait en effet 3 000 bateliers dans les années 80 contre 500 aujourd'hui.

→ **Habitant d'Andrésey** : Quel trafic maritime sera généré par le port en phase travaux et en phase d'exploitation ? En effet, le trafic des barges et celui des pousseurs risquent de générer de nombreux aller et retours entre la Seine et le port.

- **Éliette de LAMARTINIE, directrice de l'aménagement – HAROPA PORT**

Le trafic attendu en phase travaux est d'environ une barge tous les 2 à 3 jours, pour le transport des déblais. Le trafic attendu en phase d'exploitation est de 4 barges quotidiennes.

SOUS-THÉMATIQUE : TRAFIC ROUTIER

→ **Association COPRA 184** : Pourquoi les études d'impact dédiées au trafic routier ont été revues à la baisse ?

→ **Participant** : Est-ce que des camions seront utilisés pour évacuer les déblais ?

- **Jean-Yves HARDY, directeur de projet PSMO– HAROPA PORT**

HAROPA PORT prend l'engagement d'évacuer l'essentiel des déblais de la darse par barge. Ainsi les déblais transportés par camion seront réduits au maximum pour réduire l'impact carbone du chantier, réduire les nuisances et valoriser la voie fluviale.

→ **Habitant d'Andrésey** : Les nuisances sonores, visuelles et olfactives provoquées par le trafic de camions inquiètent les habitants. Aussi, quelles routes emprunteront les camions en phase travaux ?

- **Erwan LE PRIOL, chargé d'opérations – HAROPA PORT**
Les poids lourds sur le site devraient emprunter la RD 30 puis la RN 184. Ce trafic sera réduit au maximum et ne constituera pas une réelle augmentation par rapport à la situation présente. En effet, pour les travaux préparatoires en 2024, 90 % des travaux le long de la berge seront effectués par voie fluviale.
- **Jean-Yves HARDY, directeur de projet PSMO– HAROPA PORT**
Pour la phase 2025 – 2027, l'objectif est de faire passer les camions par les axes principaux. Les entreprises sur site en charge des travaux géreront ces flux. Aujourd'hui l'équipe projet ne connaît pas la destination précise du trafic, qui dépendra de l'origine des approvisionnements du chantier et de la destination des déblais et déchets de chantier.
- **Éliette de LAMARTINIE, directrice de l'aménagement – HAROPA PORT**
Il n'est actuellement pas possible de donner le trajet précis des camions pour la phase 2025 – 2027 (les appels d'offres vont se dérouler tout du long de l'année 2024). Le plan de circulation pour les phases de creusement de la darse, de préparation des terrains et de renaturation des berges sera communiqué en réunion publique et sur les canaux d'information habituels lorsqu'ils seront connus.

→ **Association COPRA 184** : Pourquoi n'est-il pas possible de connaître le nombre de camions utilisés de façon précise, sachant que cette précision est apportée pour le déblais.

- **Éliette de LAMARTINIE, directrice de l'aménagement – HAROPA PORT**

Pour aborder les trafics routiers, il faut raisonner en comparant la situation sans le projet (situation de référence où des activités économiques se développent sans port fluvial et ferroviaire) et avec le projet. Les projections sont les suivantes :

- Trafic actuel des poids lourds (PL) : 784 PL/jour (hors SIAAP)
- Trafic camions phase travaux phase 1 : jusqu'à 18 PL/jour en plus
- Trafics camions sans projet - post phase 1 : 1060 PL/jour
- Trafic camions avec PSMO post Phase1 : 884 PL/jour (hors SIAAP) **soit - 176 PL**
- Trafics camions sans projet post Phase 5 : 848 PL/jour
- Trafic camions avec PSMO post Phase 5 : 786 PL/jour (hors SIAAP) **soit - 62 PL**

- **Jean-Yves HARDY, directeur de projet PSMO– HAROPA PORT**

En phase travaux, notamment avec le creusement de darse, le trafic routier est estimé à maximum 120 camions par jour. Le report fluvial permettra de diviser ce chiffre jusque par dix.

→ **Association de défense du quartier rive gauche d'Andrésey** : Il est compliqué de faire confiance à HAROPA PORT. En effet, le projet prévoyait un flux routier avec 380 camions et précisait que le report vers le trafic ferroviaire n'était pas possible.

- **Éliette de LAMARTINIE, directrice de l'aménagement – HAROPA PORT**

L'étude d'impact prévoit en effet environ 380 (393 précisément) camions par jour à la fin de la phase 5. Néanmoins, en comptant pour chaque poids lourd un trajet entrant et un trajet sortant, on est bien sur les chiffres redonnées ici.

→ **Participant** : Le trafic routier entraîne davantage de nuisances que le trafic fluvial. Il est nécessaire de remettre en cause l'utilisation de la voiture et de favoriser les modes de transports doux.

SOUS-THÉMATIQUE : TRAFIC FERROVIAIRE

→ **Association COPRA 184** : En collaboration avec d'autres associations, le projet a été attaqué juridiquement, notamment sur le report multimodal du trafic routier, à savoir le volet ferroviaire.

Le recours au ferré dans le projet est étonnant puisque la SNCF a indiqué qu'elle n'était pas en mesure d'y procéder.

→ **Habitant d'Andrésey** : La zone vers la voie ferrée n'est pas dimensionnée pour le transport de matériaux.

→ **Participant** : La SNCF a pourtant bien indiqué qu'il n'était pas possible d'utiliser les lignes pour du fret, en lien avec le port, étant donné que la ligne n'était pas dimensionnée pour. Affirmer le contraire n'est pas honnête.

- **Mariusz WIECEK, directeur agence Seine-Aval – HAROPA PORT**

La ligne ferroviaire n'est actuellement pas exploitée pour le fret. Si la saturation des voies ferrées, avec le RER A, pose aujourd'hui un problème en heure de pointe, il est possible de fixer des heures de passages du fret ferroviaire, en définissant les moyens et horaires de passage. À titre d'exemple, les plateaux de Gennevilliers et de Bruyères-sur-Oise accueillent des trains pour réduire le trafic routier. HAROPA PORT sait faire.

→ **Ancien conducteur de train** : Des trains de marchandises ont circulé en Île-de-France pendant très longtemps, notamment la nuit, sur la grande ceinture. Cette circulation n'a pas empêché pas les riverains de dormir.

→ **Association Conflans Cadre de vie et environnement** : Est-ce que le fret ferroviaire est prévu la nuit ?

- **Mariusz WIECEK, directeur agence Seine-Aval – HAROPA PORT**
Aucune activité d'entreprise n'est prévue la nuit sur PSMO. Concernant le fret ferroviaire, cela sera analysé avec SNCF Réseau selon les sillons les plus adaptés.

→ **Habitant d'Andrésey** : Quelle est la distance entre l'entrée de la darse et la voie ferrée ?

- **Jean-Yves HARDY, directeur de projet PSMO– HAROPA PORT**
La distance entre l'entrée de la darse et la voie ferrée est d'environ 400 mètres.
- **Erwan LE PRIOL, chargé d'opérations – HAROPA PORT**
La zone entourée en vert à proximité des voies ferrées constitue une aire de retournement permettant aux voitures de quitter le port, sans rejoindre les quais. Cet aménagement, conçu lors du débat public, sera géré par Grand Paris Seine-et-Oise (GPS&O).

SOUS-THÉMATIQUE : TRAVAUX ET NUISANCES

→ **Participant** : Les travaux produiront des nuisances qui auront un impact sur la faune et la flore. Quelles sont les mesures prises pour réduire ces impacts.

- **Éliette de LAMARTINIE, directrice de l'aménagement – HAROPA PORT**
Des études d'impact ont été menées sur l'ensemble du projet, selon la séquence ERC (éviter, réduire, compenser). À titre d'exemple l'abattage de la ripisylve (avant replantation) devra avoir lieu avant la fin du mois de février pour éviter la période de fraie des poissons. En termes de compensation, les zones humides impactées seront compensées par la plantation de bandes de ripisylves en bord de berges et les différents aménagements prévus.

→ **Participant** : Combien de temps durera l'opération des battages ?

- **José LOPES-MACEDO, Chef de secteur – Océlian**
Une opération de battage dure entre 10 et 30 minutes par pieu planté. Ces opérations seront effectuées par série, afin de les concentrer sur un ou deux jours. Au total trois périodes de 2 à 3 semaines de battage auront lieu en 2024 (environ mars/avril ; juin ; septembre). Les dates précises seront données deux semaines avant.

→ **Participant** : Combien de coups sont nécessaires pour implanter un pieu ?

- **José LOPES-MACEDO, Chef de secteur – Océlian**
Le nombre de coups nécessaires dépend de la longueur du pieu et de la nature du terrain.

→ **Participant** : Quelle sera la longueur des pieux ?

- **José LOPES-MACEDO, Chef de secteur – Océlian**
Le pieu mesurera vingt mètres de hauteur pour un diamètre de 80 cm.

→ **Habitante de Conflans-Sainte-Honorine** : Les opérations de battage risquent d'entraîner des vibrations, qui peuvent être avoir un impact sur les vieilles maisons situées à proximité.

- **Jean-Yves HARDY, directeur de projet PSMO– HAROPA PORT & Erwan LE PRIOL, chargé d’opérations – HAROPA PORT**

Les vibrations dans le sol liées aux opérations de battage n'auront aucun effet sur les maisons. A noter que la SNCF a demandé au maître d'ouvrage de vérifier que les travaux n'auraient pas d'impact sur la pile de pont, qui se situe à proximité. La SNCF émet ces demandes pour les travaux situés à moins de 20 mètres de ses ouvrages. Les maisons de l'autre côté de la Seine, bien plus lointaines, ne sont ainsi pas concernées par les effets du battage.

SOUS-THÉMATIQUE : COMPENSATIONS / RENATURATION

→ **Habitant d’Andrésey** : Qu’est-il prévu en termes de génie écologique sur les berges et l’entrée de la darse ?

- **Éliette de LAMARTINIE, directrice de l’aménagement – HAROPA PORT**

La renaturation des berges fait partie du projet. La partie basse, au pied des talus, sera enrochée et la partie haute sera renaturée avec de la ripisylve. Ces actions, encadrées par arrêté préfectoral, permettront de préserver la biodiversité.

- **Erwan LE PRIOL, chargé d’opérations – HAROPA PORT**

L’aménagement de banquettes végétales permettra de recréer un espace écologique le long des berges et en amont du barrage.

→ **Habitant d’Andrésey** : Comment la biodiversité locale est-elle prise en compte dans le projet ?

- **Mariusz WIECEK, directeur agence Seine-Aval – HAROPA PORT**

La préservation des berges est un enjeu partagé par toute l’équipe projet. La plateforme portuaire n’apportera pas un nombre de bateaux supplémentaires suffisant pour impacter les berges.

- **Éliette de LAMARTINIE, directrice de l’aménagement – HAROPA PORT**

Le projet a fait l’objet d’une étude d’impact et à l’issue de celle-ci a reçu une autorisation environnementale, considérant l’impact non significatif du projet sur la biodiversité après mesures d’évitement, réduction et compensation.

→ **Participant** : De façon précise où et quand auront lieu les mesures compensatoires ?

- **Éliette de LAMARTINIE, directrice de l’aménagement – HAROPA PORT**

La renaturation des berges commencera fin 2024, dans le cadre des travaux anticipés. Elle se poursuivra ainsi que la plantation des arbres pendant la phase 1 de 2024 à 2027. Ainsi l’ensemble des aménagements en bord de berges sera effectué dès la phase 1.

- **Erwan LE PRIOL, chargé d'opérations – HAROPA PORT**

Le long des berges, la bande plantée sera d'environ 10 mètres de largeur. Au niveau de la villa style Louis XIII, la grande majorité des arbres sera conservée. Une coupe sanitaire sera toutefois effectuée, pour permettre aux jeunes essences de se développer.

Les impacts de la darse au niveau de la zone humide, seront compensés sur l'ensemble du projet par différents aménagements.

→ **Habitant d'Andrésey** : Est-ce que l'enrochement des berges permettra de lier les flux importants de bateaux et à la préservation de l'écologie ?

- **Mariusz WIECEK, directeur agence Seine-Aval – HAROPA PORT**

La Seine peut accueillir plus de trois fois son niveau actuel de trafic fluvial. L'augmentation du nombre de bateaux sera donc minime en comparaison de la capacité totale du fleuve. En effet, le transport fluvial est un mode massifié et un bateau permet de remplacer entre 100 et 250 poids lourds. Ainsi, le remplacement du trafic routier sera effectué par un ou deux bateaux, qui pourront passer par l'écluse ou par l'Oise, notamment pour la valorisation des déblais.

L'enrochement permet d'éviter l'érosion des berges et favorise le développement de la faune et flore aquatique. Ces actions sont conduites avec VNF pour renforcer les berges.

→ **Association de défense du quartier rive gauche d'Andrésey** : Il est étonnant que VNF ne participe pas à la réunion, étant donné que les berges s'effondrent et que la moitié du quai du Bac sera utilisée par le projet.

→ **Habitant d'Andrésey** : Quels sont les espèces invasives présentes sur les lieux du projet.

- **Erwan LE PRIOL, chargé d'opérations – HAROPA PORT**

Les espèces invasives sur le territoire en termes d'arbres sont notamment le robinier faux-acacia.

→ **Habitant d'Andrésey** : Il est nécessaire de préserver les berges de l'île Nancy.

SOUS-THÉMATIQUE : RESSOURCES EN EAU

→ **Association Bien vivre à L'Hautil** : Un champ captant est situé à proximité du projet. Quels sont les impacts des travaux sur l'ouvrage, notamment en termes de ressources en eau potable ?

- **Mariusz WIECEK, directeur agence Seine-Aval – HAROPA PORT**

HAROPA PORT est sensible à la qualité de l'eau en Oise et en Seine. Le dossier loi sur l'eau permet par arrêté préfectoral un contrôle annuel de l'État, sur l'ensemble des plateformes portuaires de nos rejets.

- **Erwan LE PRIOL, chargé d'opérations – HAROPA PORT**

Les rejets ne sont pas autorisés dans la Seine. C'est pourquoi il y a un suivi de la qualité des eaux, notamment en phase travaux.

Les suivis sont très encadrés par l'arrêté préfectoral et l'équipe projet souhaite minimiser les impacts sur la Seine.

▪ **Éliette de LAMARTINIE, directrice de l'aménagement – HAROPA PORT**

Les rejets directs sont en effet interdits dans la Seine. C'est pourquoi un contrôle sera effectué en aval du fleuve par comparaison avant l'amont. Concernant les eaux souterraines, un piézomètre sera installé pour réaliser des sondages sur la qualité de l'eau des nappes.

SOUS-THÉMATIQUE : BATEAUX-LOGEMENTS

→ **Participant** : Le repositionnement des bateaux logements, sera-t-il définitif ?

▪ **Erwan LE PRIOL, chargé d'opérations – HAROPA PORT**

Le repositionnement des bateaux logements est une opération importante. C'est pourquoi celui-ci a été longuement concerté et sera définitif.

SOUS-THÉMATIQUE : MOBILITÉS DOUCES

→ **Habitant de Conflans-Sainte-Honorine** : Le SDRIF ne prévoit pas de mettre à nouveau en service la gare d'Achères. Aussi, il n'y aura pas de transports en commun jusqu'au port, avant 2040.

→ **Participant** : Quelle sera la hauteur de la passerelle pour les mobilités douces ?

▪ **Éliette de LAMARTINIE, directrice de l'aménagement – HAROPA PORT**

La passerelle est en phase d'études de conception. L'enjeu est de faire passer les bateaux, tout en préservant une pente convenable pour les flux de vélos et les personnes à mobilité réduite.

SOUS-THÉMATIQUE : LIENS AVEC LES PARTIES PRENANTES

→ **Association COPRA 184** : L'association communique sur la nécessité du report fluvial, pour réduire le trafic routier.

Le collectif d'associations créé récemment a communiqué des questions à l'animateur et à HAROPA PORT. Est-ce que l'équipe projet compte répondre à cette lettre ?

▪ **Éliette de LAMARTINIE, directrice de l'aménagement – HAROPA PORT**

L'équipe projet répondra au collectif d'associations. Il est également possible de rédiger une FAQ sur le site internet pour répondre aux questions globales.

L'objectif de la concertation est aussi de challenger l'équipe projet pour apporter des précisions dans le respect de ses engagements.

■ CONCLUSION

→ Laurent Brosse – Maire de Conflans-Sainte-Honorine

Laurent Brosse salue la démarche de concertation et la présence des nombreux participants. Ce processus, qui a commencé il y a une dizaine d'années avec la CNDP, permet aux parties prenantes de s'exprimer. Les villes d'Achères, de Conflans-Sainte-Honorine et d'Andrésey avaient d'ailleurs exprimé leurs réserves sur les hauteurs du projet, problème qui a été résolu grâce à ces échanges.

Le transport fluvial représente l'avenir en constituant une alternative au transport routier, notamment pour alimenter le chantier du Grand Paris en granulats.

L'équipe projet présente ce soir est ouverte au dialogue et agit dans un esprit de transparence. L'ensemble des dialogues se poursuivent également dans les Instances de participation et de concertation avec les élus et les associations.

Certaines questions restent aujourd'hui encore en suspens et certains administrés ne sont pas encore informés. C'est pourquoi l'ensemble des élus sont présents pour accompagner les différentes parties prenantes, en amont du chantier jusqu'à l'exploitation du port.

HAROPA PORT constitue un partenaire fiable dans ce projet qui a pris forme en 1991. Laurent Brosse espère que les membres de l'équipe projet seront réactifs pendant les phases de travaux à venir.

→ Josette DEROUX – Première adjointe au maire d'Andrésey déléguée aux travaux

Josette Deroux indique que les élus sont à la disposition des habitants pour poursuivre les discussions. Le projet apportera une nouvelle image au territoire, tout en répondant à un certain nombre d'enjeux économiques importants pour la région.

Josette Deroux remercie les participants venus nombreux et souhaite que cette participation active se poursuivre.

→ Éliette de LAMARTINIE, nouvelle directrice de l'aménagement

Éliette de LAMARTINE remercie les élus pour leur accompagnement auprès de parties prenantes locales. Elle remercie également les participants pour les échanges avec l'équipe projet.

Plusieurs outils de communication et de concertation sont à la disposition de chacun, notamment le site <https://www.port-seine-metropole-ouest.fr/fr>

Éliette de LAMARTINE salue l'ensemble des participants.