



Port

Seine-Métropole

Ouest

Dossier de presse

13 mai 2015

Décision de Ports de Paris
sur le projet Port Seine - Métropole Ouest

Sommaire

- > Communiqué de presse
- > Fiche N°1 : les enseignements du débat public
- > Fiche N°2 : les engagements de Ports de Paris
- > Fiche N°3 : le projet Port Seine-Métropole Ouest
- > Fiche N°4 : la présentation de HAROPA-Ports de Paris
- > ANNEXE 1 : la décision du maître d'ouvrage
- > ANNEXE 2 : les verbatim des principales parties prenantes du débat public

Contacts HAROPA - Ports de Paris

Caroline Vallette,

Tél. 01 40 58 29 74

caroline.vallette@haropaports.com

Déployer un projet, enrichi par le débat public

Suite au débat public du 15 septembre au 15 décembre 2014, sur le projet Port Seine - Métropole Ouest, le Conseil d'administration de Ports de Paris a décidé le 6 mai 2015¹ de « *poursuivre le projet, et de lancer les études et procédures en vue de la déclaration d'utilité publique du projet et de l'obtention des autorisations pour la réalisation des travaux* ».

Le débat public de l'automne 2014 a été particulièrement fécond, constructif et exigeant. « *Nous nous réjouissons de la moisson d'idées qu'il a rendu possible. Il a de fait éclairé la décision de notre Conseil d'administration quant à la faisabilité du projet et aux conditions de son acceptabilité* » souligne Alexis Rouque, directeur général de HAROPA - Ports de Paris.

« *Le concours financier de l'État et de la Région Île-de-France encourage également notre décision* » précise Alexis Rouque : « *le contrat de plan Interrégional Etat Régions Vallée de la Seine (CPIER) prévoit une participation de l'État (8,8 M€) et de la Région (19,1 M€) pour les grands projets de développement portuaire sur 2015-2020.* »

Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) sort renforcé de ces trois mois de débat : le public, dans sa grande

« *Port Seine-Métropole Ouest doit habiter le territoire et non l'occuper* »

majorité, n'a pas remis en cause, ni son opportunité ni ses caractéristiques principales. Pour autant, Ports de Paris a bien entendu les conditions posées par les habitants et les élus sur les garanties relatives à l'intégration du port et à la qualité de son exploitation. « *PSMO doit habiter le territoire et non l'occuper* », comme l'a justement fait remarquer un participant lors du débat public. « *Nous avons également entendu, ajoute Alexis Rouque, une réticence marquée à propos d'un aménagement portuaire possible à l'Est de la RN 184. Aujourd'hui, ce dernier ne remplit pas les conditions de faisabilité. S'il devait les réunir à l'avenir, il ferait l'objet d'un nouveau débat public.* »

Ports de Paris est conscient également de deux enjeux de taille.

D'une part, concernant la temporalité du projet. Il s'agit de faire en sorte que « *le port de nouvelle génération ne soit pas celui de la prochaine génération.* » Ports de Paris va étudier comment accélérer la réalisation des liens avec les villes, et la réalisation du centre de vie, entre autres priorités.

D'autre part, concernant les habitants du site et les bateaux-logements. « *Nous nous engageons à accompagner individuellement chaque personne et à trouver avec chacun les solutions les plus adaptées* », s'engage Alexis Rouque. D'ores et déjà des conventions d'action foncière ont été signées avec l'Établissement Public Foncier des Yvelines (EPFY) et chacune des villes d'Achères et d'Andrésy. Elles permettent de faciliter au mieux les éventuelles demandes d'acquisitions sur l'emprise du projet.

Une concertation qui s'engage avec le territoire

Afin de construire un port bien inséré dans son environnement, et utile au territoire, Ports de Paris entend poursuivre le travail et les échanges dans la durée, avec tous les acteurs locaux, dès cette année. C'est le sens de la concertation post-débat public qu'entend engager Ports de Paris dès cette année 2015. En somme, écrire ensemble une nouvelle histoire de la plaine d'Achères...

¹ Voir l'annexe n°1 : la décision du Conseil d'administration de HAROPA-Ports de Paris, du 6 mai 2015

Débat Public automne 2014 : un moment riche d'enseignements

Rencontre privilégiée avec le territoire, le débat public a permis à Ports de Paris de faire connaissance avec les habitants, de mesurer leurs attentes et leurs inquiétudes, afin de prendre une décision éclairée. Les participants ont pu quant à eux découvrir les spécificités de Ports de Paris et discuter des caractéristiques et des effets du projet.

Une opportunité du projet renforcée

Le débat public a été serein et constructif¹. Les objectifs du projet et ses caractéristiques sont partagés et répondent à l'intérêt commun et aux enjeux du territoire. La position stratégique du projet est reconnue.

Pour autant, Ports de Paris a entendu une réticence marquée à propos d'un aménagement portuaire possible à l'Est de la RN 184. Aujourd'hui, ce dernier ne remplit pas les conditions de faisabilité. S'il devait les réunir à l'avenir, il ferait l'objet d'un nouveau débat public.

Des demandes de garanties

Les habitants ont cependant exigé des garanties, que le Conseil d'administration de Ports de Paris a intégrées dans sa décision :

- Une intégration optimale du projet dans le territoire, préservant le cadre de vie des riverains ;
- Une attention constante aux impacts environnementaux du projet et au traitement conforme des terres polluées sur site ;
- Un projet générateur d'emplois, notamment locaux, pérennes à l'issue de l'exploitation du gisement de la plaine ;
- La réalisation d'espaces ouverts au public dès le début de l'aménagement ;
- Une utilisation maximale du fleuve et du fer et une diminution du nombre de camions en circulation ;
- Un projet construit, de bout en bout, avec le territoire ;
- Un aménagement coordonné avec les autres projets locaux ;
- Un port de proximité, qui pendant l'exploitation, reste à l'écoute des acteurs locaux.

¹ Voir l'annexe n°2 : une sélection de verbatim issus du débat public

Les chiffres du débat public

- > 9 réunions publiques, mobilisant près de 1400 personnes
- > 8 900 visites sur le site internet du débat en 3 mois
- > 1 atelier aménagement
- > 1 rencontre publique avec les étudiants
- > 2 visites de sites
- > 138 questions du grand public
- > 35 cahiers d'acteurs et contributions
- > 36 avis

Les engagements de Ports de Paris

À l'issue du débat, voici les engagements de Ports de Paris, les solutions qu'il a identifiées et les approfondissements qui lui restent à mener, et ce, en lien avec les attentes et remarques du public. Autant de points confirmés par la décision du Conseil d'administration de Ports de Paris.

Concernant l'environnement

- Contrôler préalablement à leur aménagement, les terrains du port et s'assurer de la conformité :
 - du traitement des terres polluées sur site
 - du remblaiement avec des matériaux inertes
- Renaturer et entretenir les berges du port
- Favoriser le développement de la faune et de la flore, avec le maintien des corridors écologiques
 - en phase travaux
 - en phase exploitation
- Maintenir l'équilibre hydraulique du fleuve
- Minimiser les impacts à la source, dans le respect de la certification ISO 14 001 du processus de création de port

Concernant l'intermodalité

- Réduire la circulation de camions sur le réseau routier local
- Imposer aux entreprises l'utilisation du fleuve, dès la première phase de travaux du port
- Maximiser le transport fluvial des productions de la plaine (matériaux et préfabriqués) à l'aller, et des déblais issus des chantiers en retour, afin de développer une économie circulaire
- Approvisionner les granulats, après l'extinction du gisement, par la voie d'eau et le fer
- Préciser l'accès fluvial en entrée de darse (équipements, postes d'attente, aires de retournement)
- Travailler à un développement anticipé et plus ambitieux du fer
- Coordonner le trafic voyageur et le trafic fret ferré sans impact pour les voyageurs

Concernant le cadre de vie

- Préserver les vues depuis Achères, Andrésey et Conflans-Sainte-Honorine
- Organiser le préverdissement rapide des berges et des espaces végétalisés
- Réaliser une intégration paysagère de qualité
- Assurer une qualité architecturale des installations et bâtiments
- Réaliser le centre de vie au plus tôt, intégrer des espaces de loisirs
- Étudier la réalisation prioritaire de l'aménagement de la route du barrage pour la liaison vers le centre-ville d'Achères
- Maîtriser les impacts : bruits (activités, voie ferrée), poussières, odeurs, pollutions...
- Agir auprès des entreprises pour une exploitation respectueuse des riverains : horaires d'exploitation, hauteur des installations et stockages, propreté des sites de production...

Les points à approfondir avec les acteurs du territoire

Comment insérer au mieux le projet dans le territoire ?

Le débat public a permis de récolter de nombreuses propositions, lesquelles constituent autant de points à approfondir avec les acteurs du territoire.

- La liaison rive gauche/ rive droite, à Andrésey
- Le lien avec le futur parc d'Achères
- La liaison avec le projet de parc urbain, au sud du port
- La mise en valeur du patrimoine historique, l'accueil du tourisme industriel, la création d'un site de loisirs ou d'information sur les projets du territoire (ex : « Maison de la Confluence »)
- Les connexions avec les liaisons douces existantes
- Les entrées et sorties automobiles pour les usagers du port

Ports de Paris entend faciliter ce travail partenarial, lors de la concertation, pour contribuer à faire aboutir les projets connexes nécessaires à la meilleure insertion possible du port.

Concertation post-débat public : les modalités

La concertation à suivre va permettre de finaliser les caractéristiques du projet avec les habitants et acteurs du territoire. Elle se déroulera à partir de l'automne 2015 jusqu'à l'enquête publique, prévue à la mi 2017, pour l'autorisation des travaux.

Le projet sera concerté de bout en bout

- Les règles mêmes de la concertation seront débattues avec tous les acteurs du territoire ainsi que le projet, le cahier des prescriptions et la charte d'exploitation.
- La conception du projet sera concertée jusqu'à sa finalisation (enquête publique).
- Les formes d'échanges et de coproduction initiées seront maintenues en phase de travaux puis en phase d'exploitation.

Un double niveau de participation

> Une concertation avec le public

- Des ateliers de travail autour de 5 axes
 1. Les modalités de la concertation : modalités, thèmes, dispositif, calendrier
 2. Les grands principes d'aménagements
 3. Les solutions d'aménagement et de fonctionnement
 4. Le cahier des prescriptions paysagères, architecturales et environnementales
 5. La charte d'exploitation à destination des entreprises
- Des réunions publiques d'information et de restitution

> Un comité de suivi partenarial avec les acteurs du territoire

Présidé par l'État, sous l'égide de la Préfecture des Yvelines, ce comité rassemblera : les collectivités locales et territoriales parties prenantes du projet, les différentes instances de l'État et des représentants de la société civile (les associations environnementales, les associations des acteurs économiques et les représentants des associations locales).

Ce comité de suivi pourra organiser et animer des ateliers sur des sujets connexes à PSMO (ex : liaison rive gauche / rive droite, lien avec le projet de parc d'Achères, ...).

Les prochains rendez-vous de la concertation

Juin 2015

Désignation d'un garant par la CNDP

Été :

- Comité de lancement (définition du comité de suivi)

Automne 2015

- Réunion publique d'information sur les prochaines étapes
- Constitution du comité de suivi
- Atelier pour définir les modalités de la concertation

Un levier de développement pour le territoire et la région

Port Seine-Métropole Ouest : un port fluvial, véritable plateforme multimodale (eau, fer, route) destiné au transport de matériaux bruts ou préfabriqués pour la construction. Cette emprise de 100 hectares est située à l'ouest de la ligne du RER A, sur les communes d'Achères, d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine. Le projet est porté par Ports de Paris. Ouverture programmée à partir de 2020.



À cheval sur 3 communes – Conflans, Andrésy et Achères, sur la confluence Seine et Oise, un port de 100 hectares implanté sur le gisement de granulats le plus important à proximité de Paris.

Un port intégré, ouvert et concerté

Port Seine – Métropole Ouest incarne une autre façon de concevoir les ports. De « nouvelle génération », il est végétalisé, intégré dans le paysage, ouvert sur la ville et accessible au public. C'est un port construit en concertation avec les habitants du territoire, de sa conception à son exploitation.

Un port dédié aux secteurs de la construction et des travaux publics

Construit sur une confluence et sur un gisement majeur de granulats, le port développera avec les travaux du Grand Paris, une chaîne logistique durable dans les secteurs de la construction et des travaux publics – extraction, transformation, valorisation, négoce et services.

Un port utile au territoire et à la région

Sa construction permettra de requalifier la plaine d'Achères, polluée et inondable et d'en faire un véritable levier de croissance durable pour le territoire. Avec à la clé, la création d'emplois de toutes qualifications.

Un outil pérenne

Le port se construira au fur et à mesure de l'exploitation de la carrière avec une montée en puissance entre 2020 et 2040, en profitant à plein de la dynamique du Grand Paris (construction du Métro Grand Paris Express, construction de logements...) Et après ? À l'issue de l'exploitation des gisements de la plaine, les activités portuaires installées poursuivront leur développement grâce à l'acheminement de matériaux par le fer et le fleuve.



3 défis

PSMO est une solution au territoire. Il répond à trois défis :

Installer une chaîne logistique durable

(en développant des modes de transport respectueux de l'environnement)

- > Développer le mode fluvial en plein essor et le réseau de ports sur la Seine.
- > Favoriser le report de nombreux camions transportant des marchandises vers des modes à grande capacité (eau et fer).
- > Soulager le réseau routier local.

Contribuer au développement économique du territoire

(en profitant à plein de l'élan économique du Grand Paris)

- > Approvisionner les chantiers du Grand Paris par le fleuve (métro Grand Paris Express, logements, etc.)
- > Acheminer par le fleuve les remblais nécessaires au réaménagement de la plaine d'Achères.
- > Contribuer à la redynamisation économique du territoire en perte de vitesse industrielle.

Réaménager durablement la plaine

(en révélant le potentiel d'un site unique et fragile)

- > Valoriser la plaine inondable d'Achères marquée par plus de 100 ans d'épandages des boues d'épuration et aujourd'hui exploitée en carrière.
- > Aménager ce site de manière qualitative et végétalisée.

Les activités économiques envisagées

> Les activités économiques prévues entre 2020 et 2040 :

- Les activités du BTP utilisatrices des granulats, à même de trouver entre elles des synergies (traitement et criblage des granulats, production de béton prêt à l'emploi, négoce de granulats et de produits BTP, production et négoce de matériaux pour la construction de chaussées) ;
- Le secteur de la valorisation de matériaux de déconstruction des chantiers de travaux publics ;
- La production d'éléments préfabriqués, de produits semi-finis pour la construction.

> Les activités économiques après 2040 :

- La poursuite des activités du BTP utilisatrices de granulats marins ou de calcaires du nord (traitement, transformation, etc.) ;
- Le secteur de la valorisation de matériaux de déconstruction et des chantiers de travaux publics ;
- Des activités d'appuis et de services aux entreprises, tournées vers la ville et le port (location de matériels, ateliers, bureaux, laboratoires, etc.)

> Les types d'emplois générés ?

Ingénieurs, conducteurs d'engins, pelleurs, manutentionnaires, ouvriers, coffreurs, ferrailleurs, agents de maintenance, agents de sécurité, emplois administratifs...

Un investissement pour un bénéfice économique et environnemental positif

Port Seine-Métropole Ouest représente un investissement de 110 millions d'euros et la clé une emprise portuaire de 100 hectares et 50 hectares commercialisables.

Des financements assurés

Port Seine-Métropole Ouest représente un investissement public d'environ **110 millions d'euros** qui seront majoritairement financés sur fonds propres par Ports de Paris.

Le contrat de plan Interrégional État Régions Vallée de la Seine (CPIER) prévoit une participation de l'Etat (8,8 M€) et la Région (19,1 M€) pour les grands projets de développement portuaire sur 2015-2020 (dont PSMO).

Les études de définition du programme sont soutenues financièrement par l'Europe et la Région Île-de-France.



Co-financé par l'Union européenne
Réseau transeuropéen de transport (TEN-T)

Des effets positifs

> Moins de camions

Moins 65 camions/jour (carrière Ouest en exploitation)

> Plus d'emplois

140 emplois directs pendant les travaux
500 à 1000 emplois directs à terme

> 1 km de berges renaturées

> 15% du projet végétalisé



Port Seine-Métropole Ouest, un port de nouvelle génération

Si Ports de Paris innove et réaménage ses ports pour améliorer leur insertion urbaine, paysagère et environnementale, l'établissement peut être encore plus ambitieux lorsqu'il s'agit de concevoir un nouveau port, comme Port Seine – Métropole Ouest.

Un projet élaboré avec les acteurs locaux

Le projet est co-élaboré étape par étape :

- En amont du débat public: il s'agit de répondre aux besoins déjà identifiés par les acteurs locaux, politiques et économiques.
- Pendant le débat public : il s'agit d'amender le projet, de vérifier son opportunité et de recenser et comprendre les attentes des acteurs concernés.
- Après le débat public : il s'agit d'organiser la poursuite du dialogue et du travail, avec tous les acteurs concernés et impliqués dans le projet pour affiner et préciser l'aménagement. Après l'enquête publique : sous réserve du passage de cette étape, Ports de Paris s'est engagé à conserver les formes d'échanges et de coproduction en phases de travaux et d'exploitation du port. L'agence portuaire Seine Aval, interlocutrice privilégiée du territoire organisera ainsi régulièrement des rendez-vous avec les riverains, élus et acteurs concernés pour le suivi de l'exploitation du port...

Un port bien intégré dans le paysage et respectueux de l'environnement

L'aménagement du port autour d'un bassin intérieur (darse) permet de préserver les berges de Seine. Renaturées, elles sont aménagées en promenade douce avec une passerelle sur la darse. Un parc boisé au centre du port est aménagé en promenade. Le maintien des corridors de biodiversité parallèles à la Seine préserve la richesse des espèces indigènes et patrimoniales. 15% de l'emprise de projet est dédié à des espaces végétalisés et ouverts au public.

Un port ouvert sur la ville et accessible au public

Les aménagements prévus dans le projet :

- La route du Barrage existante est requalifiée, au début du projet, et intègre une promenade jusqu'aux berges ;
- Un nouvel axe, l'avenue de l'Écluse, relie, en fin d'aménagement, la gare d'Achères-Ville au barrage d'Andrésey ;
- Le centre de vie offre des services de restauration et de détente ouverts à tous.

Un projet de création de port certifié ISO 14001

Le projet Port Seine – Métropole Ouest est certifié ISO 14001 par l'organisme Ecocert Environnement depuis octobre 2013 pour la phase de conception création du projet. Le maintien de cette certification tout au long du processus de création puis l'obtention de la certification pour la phase exploitation seront visées pour une prise en compte optimale de l'environnement.



Port Seine-Métropole Ouest : les études publiées et les études à venir

Les études publiées

Ports de Paris a missionné plusieurs prestataires pour la réalisation d'études préliminaires sur le projet Port Seine - Métropole Ouest.

Les études suivantes ont ainsi été mises en ligne sur les sites :

<http://psmo.debatpublic.fr/>

<http://www.port-seine-metropole-ouest.fr/>

- État initial de l'environnement
- État initial acoustique du site
- Modélisations acoustiques de l'aménagement
- Aménagement
- Programmation économique, évaluation socio-économique
- Trafic routier : description et modélisation de la situation actuelle
- Étude prospective du trafic routier à l'horizon 2025 et 2035

Les attentes exprimées lors du débat public et les moyens d'y répondre

Lors du débat public sur le projet Port Seine - Métropole Ouest, des demandes de précisions ont été formulées par le public sur diverses thématiques : impacts du projet sur l'environnement (poussières, bruit, berges...), sur la vue depuis les coteaux d'Andrésy, aménagements paysagers prévus, emplois créés, trafics modaux générés... Par ailleurs, Ports de Paris s'est engagé à poursuivre les analyses sur certains points précis, rappelés lors de la réunion de clôture du débat.

La liste suivante dresse l'inventaire de ces demandes et engagements ainsi que la nature des études à mener pour y apporter des éléments de réponses :

- Environnement
- Foncier
- Bruit
- Aménagement
- Programmation économique
- Évaluation socio-économique
- Trafic routier
- Trafic ferroviaire
- Trafic fluvial

Le calendrier du projet

2015-2017 : le projet se poursuit par des études préalables à l'enquête publique (mi 2017) et par la concertation. Études et concertation se nourrissant de manière concomitante.

> 2015

- **6 mai** : DÉCISION DE PORTS DE PARIS
- **3 juin** : Désignation du Garant de la concertation par la CNDP
- **Été** :
 - Comité de lancement (définition du comité de suivi)
- **Automne** :
 - Réunion publique d'information sur les prochaines étapes
 - Constitution du comité de suivi
 - Atelier de concertation pour définir les modalités de la concertation
 - Choix du maître d'oeuvre par Ports de Paris

> 2016

- **Hiver** :
 - Lancement des études d'avant-projet et préparation des dossiers réglementaires préalables à l'Enquête d'utilité publique
 - Concertation sur les grands principes d'aménagement
 - Atelier sur les usages de la Seine
- **Printemps** : concertation sur les solutions d'aménagement et de fonctionnement
- **Automne** : ateliers de travail sur le cahier des prescriptions Architecturales, Environnementales et Paysagères

> 2017

- **Hiver** : avis de l'autorité environnementale
- **Printemps** :
 - SAISINE DU PRÉFET POUR L'ENQUÊTE PUBLIQUE
 - Ateliers de travail sur la charte d'exploitation
- **Mi-2017** : Enquête Publique

> 2018¹

- **Mi-2018** : Déclaration d'Utilité Publique
- **Fin 2018** : Début des travaux de PSMO

> Horizon 2020

- Livraisons des premières infrastructures portuaires

¹ (sous réserve de l'enquête publique)

Ports de Paris, un acteur de proximité

Ports de Paris, maître d'ouvrage du projet Port Seine - Métropole Ouest (PSMO) entend favoriser les modes de transport respectueux de l'environnement (fluvial et ferré), aménager et créer les conditions de l'offre portuaire en Ile-de-France, notamment dans le cadre du Grand Paris. Ports de Paris, acteur à l'écoute et de proximité, inscrit son action dans la durée.

Ports de Paris est un établissement public de l'État qui a pour mission d'aménager, d'entretenir et d'exploiter les installations portuaires publiques d'Ile-de-France. Il développe la logistique propre et le tourisme fluvial par la voie d'eau. Ports de Paris place son action dans la durée, en lien avec les parties prenantes locales

Quatre agences de proximité en contact direct avec les collectivités territoriales gèrent son réseau de ports au quotidien. **Parmi elles, l'agence Seine-Aval installée à Bougival gèrera le Port Seine - Métropole Ouest.** Cette agence territoriale s'occupe des installations portuaires à l'aval de l'écluse de Suresnes : soit aujourd'hui, 16 ports répartis sur 4 départements, dont 2 plateformes multimodales, (celle de Limay dans les Yvelines et Bruyères-sur-Oise dans le Val-d'Oise), et une soixantaine d'entreprises.

HAROPA, trois ports en synergie

Le Havre, Rouen, Paris : les trois ports ont mis en commun depuis 2012 leur stratégie et des moyens pour pouvoir répondre au développement des échanges internationaux et renforcer leur compétitivité.

Ports de Paris en chiffres

- > 200 salariés
- > 1 000 hectares d'espaces portuaires
- > 600 entreprises implantées sur les ports qui représentent environ 20 000 emplois directs et 60 000 emplois indirects
- > 85 millions d'euros de chiffres d'affaires tirés de l'exploitation du domaine public portuaire
- > En moyenne annuelle, 35 millions d'investissement et 10 millions de dépenses environnementales (biodiversité, qualité des eaux, insertion paysagère, etc.)

Ports de Paris, pour un aménagement et une exploitation exemplaires

Élaborés en concertation avec les acteurs locaux, les ports s'intègrent dans leur territoire et maîtrisent leurs impacts environnementaux. Un axe essentiel du travail d'aménagement et de réhabilitation de Ports de Paris.

Aménageur du territoire francilien, propriétaire de 1 000 ha en Ile-de-France, Ports de Paris a depuis 15 ans engagé une politique de réhabilitation de tous les ports de ce territoire, qui pour la plupart datent du XX^e siècle. Pour nos grandes plateformes multimodales comme Gennevilliers et Bonneuil, les liens directs avec la ville sont retissés pour les intégrer dans leur territoire. Les ports urbains, proches du centre-ville, sont réaménagés pour une exploitation respectueuse du cadre de vie et une ouverture au public.

Quelques exemples ci-dessous :

- Pour une intégration paysagère exemplaire



Ecran végétal Port de Limay



Renaturation des berges du Port de Bonneuil



Port d'Ivry

N°4 - Présentation de HAROPA-Ports de Paris

- Pour une intégration architecturale exemplaire



Port d'Evry



Port de Tolbiac (Paris 13^e)

- Pour une mixité d'usage et une ouverture des ports



Port de Conflans fin d'Oise



Pistes cyclables du port de Gennevilliers

- Pour un cadre de vie préservé



Brumisation des poussières



Bande transporteuse capotée

Le développement durable, dans l'ADN de Ports de Paris

Par ses missions, HAROPA-Ports de Paris s'inscrit d'emblée dans une démarche de développement durable en concourant à la promotion de la voie d'eau, mode de transport écologique mais également en prenant en compte les différentes problématiques environnementales dans les activités et projets d'aménagements portuaires. L'établissement public suit 4 enjeux :

- L'acceptabilité des ports par les riverains et les collectivités locales : concertation, cadre de vie et qualité architecturale, paysagère et environnementale ...
- La maîtrise du risque « eau » : inondation et qualité de l'eau
- Le maintien et le développement de la biodiversité
- L'exemplarité énergétique : consommation, émissions de Co₂, déchets...

Pour mener à bien ces objectifs, Ports de Paris a décidé, dans le cadre de son projet stratégique 2010-2015, de mettre en œuvre une politique environnementale globale à l'échelle de l'établissement, inscrite dans une logique d'amélioration continue de sa performance environnementale. Cette politique est mise à jour chaque année dans un Plan d'Actions Environnemental (PAE). Elle s'appuie sur un outil d'évaluation : le Système de Management Environnemental qui prévoit l'évaluation de la performance environnementale des ports par des experts indépendants à travers la norme ISO 14001. Pour le processus de création du Port Seine – Métropole Ouest, Ports de Paris a obtenu le 9 octobre 2013 la certification ISO 14001.

Ports de Paris s'engage également à accompagner ses clients :

- en inscrivant leurs opérations de développement industriel et portuaire dans leur contexte environnemental,
- en les incitant à de bonnes pratiques environnementales.

La charte Sable en Seine est un de nos outils d'accompagnement pour nos clients **de l'industrie du BTP.**

« Les dépenses environnementales représentent 20% du budget annuel de Ports de Paris. »

Outil d'amélioration continue : la Charte Sable en Seine

En 2000, l'UNICEM Ile-de-France (dont les principaux adhérents sont le Syndicat Régional des Producteurs de Granulats et le Syndicat Régional du Béton Prêt à l'Emploi), les sociétés Point P et Raboni, ont signé avec Ports de Paris la charte « Sable en Seine » qui engage ses signataires à exploiter leurs installations dans le respect de l'environnement.

Cette charte s'inscrit dans une démarche de progrès visant l'amélioration continue de l'intégration urbaine, architecturale et paysagère, la maîtrise accrue des impacts environnementaux de leurs activités et l'information régulière des publics concernés.

Concrètement, une évaluation périodique de l'état des installations portuaires et industrielles est réalisée par un organisme d'audit objectif et indépendant, (EcoCert, à ce jour). La charte engage ses signataires à respecter la méthode d'audit définie, à mettre en œuvre les améliorations reconnues nécessaires et à communiquer sur les résultats observés. 104 audits ont été menés en 2014, évaluant près de 100 critères sur 5 thèmes :

- Intégration urbaine et architecturale
- Propreté et entretien
- Conformité réglementaire
- Prévention et traitement des pollutions et des nuisances
- Communication et concertation

A ce jour, 24 entreprises du BTP (représentant 69 installations) ont rejoint la Charte : Cemex Béton, Cemex Granulats, Holcim Béton, Holcim Granulats, GSM, Unibéton, Ciment Calcia, Lafarge Béton, Lafarge Granulats, Lafarge Ciment, CRH-Distribution (Raboni et Busca), Point P, Yprema, SFB, SNB, STANOP, Carrières du Boulonnais, BGIE, MRF, Eiffage, SPME, Ile de France Béton, Fayolle et Sofrat.

**SABLE
en SEINE²**



Extraits de la décision du Conseil d'administration de Ports de Paris

Le Conseil d'administration de Ports de Paris a donc décidé le 6 mai dernier de « poursuivre le projet Port Seine-Métropole Ouest, et de lancer les études et procédures en vue de la déclaration d'utilité publique du projet et de l'obtention des autorisations pour la réalisation des travaux ».

Les 6 articles de la décision

Considérant (...) les conventions d'action foncière signées par l'État, Ports de Paris, l'Établissement Public Foncier des Yvelines et les communes d'Achères et d'Andrésey afin d'offrir, aux propriétaires actuels sur l'emprise du projet, des solutions d'acquisition amiable dès à présent,

Considérant que le code de l'environnement susvisé prévoit la possibilité pour le maître d'ouvrage de demander à la Commission nationale du débat public de désigner un garant de la concertation ; que pour préserver l'esprit positif et ouvert qui a marqué le débat public, une telle désignation paraît souhaitable et matérialisera la volonté du maître d'ouvrage de poursuivre la concertation dans le même état d'esprit,

Le Conseil d'Administration de Ports de Paris décide :

Article 1^{er} - De poursuivre le projet Port Seine-Métropole Ouest suivant les caractéristiques principales présentées lors du débat public, et de lancer les études et procédures en vue de la déclaration d'utilité publique du projet et de l'obtention des autorisations pour la réalisation des travaux ;

Article 2 - De mandater le Directeur Général pour mettre en œuvre les engagements, solutions et approfondissements exposés lors de la réunion de clôture du débat public et repris dans la présente décision ;

Article 3 - De mandater le Directeur Général pour arrêter avec les publics concernés les modalités de concertation du projet, qui devra être poursuivie pendant toute la durée des études, des travaux, et de l'exploitation de la plateforme ;

Article 4 - De mandater le Directeur Général pour demander à la Commission Nationale du Débat Public de désigner un garant de cette concertation pendant toute la durée des études préalables à l'enquête d'utilité publique ;

Article 5 - De mandater le Directeur Général pour rechercher des accords amiables pour chacun des occupants du site, sur la base d'une juste indemnisation, et les accompagner dans la recherche de solutions alternatives ;

Article 6 - De publier la présente décision au Journal Officiel de la République Française et sur le site Internet du Port Autonome de Paris à l'adresse suivante : www.haropaports.com/paris.

En outre, elle sera consultable sur le site de la Commission nationale du débat public et affichée en mairies d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine.

Retrouver la décision du CA de Ports de Paris du 6 mai 2015 sur PSMO : www.haropaports.com/fr/paris



Verbatim des principales parties prenantes du débat public *Source CPDP-PSMO.*

Un participant au débat public : « Port Seine - Métropole Ouest devra habiter le territoire et non l'occuper » (Atelier de travail du 18/11/2014)

Mairie d'Achères : « Ce port, s'il est créé, répondrait à des enjeux de planification stratégique : créer un réseau portuaire compétitif du Havre à la capitale, servir les ambitions du Grand Paris, offrir de nouvelles opportunités aux acteurs économiques de la région voire au-delà avec le Canal Seine Nord Europe. » (Cahier d'acteur, Ville d'Achères)

Mairie de Conflans : La ville souhaite « accompagner étroitement le projet et apporter sa connaissance de ses ressources et de ses richesses locales » (Cahiers d'acteurs, Ville de Conflans)

Mairie d'Andrésey : « Ports de Paris entend donner des garanties précises quant aux mesures de protection qu'il entend mettre en œuvre contre les nuisances et pollutions potentielles, visuelles, sonores et atmosphériques » (Ville d'Andrésey, verbatim cité dans le compte rendu de la CPDP)

Conseils Généraux des Yvelines et du Val d'Oise : Les deux Conseils généraux soutiennent « le développement du projet (...), comme première étape à la structuration d'une véritable ville port et qui doit s'imposer comme un outil métropolitain au service de la redynamisation économique de la Vallée de la Seine » (Contribution des Conseils généraux des Yvelines et du Val d'Oise)

Région Île-de-France : « La Région Île-de-France soutient le projet Port Seine - Métropole Ouest pour ses objectifs de suppression de poids lourds sur les routes franciliennes et son intérêt pour l'environnement et le développement durable des territoires, régional et local. » (Cahier d'acteur, Région Ile-de-France)

Copra 184 : « Nous demandons que tout soit mis en œuvre pour préserver la qualité de vie des populations, sur le plan visuel, sonore et olfactif (plantations d'une végétation dense et haute afin de cacher les installations prévues et de préserver les vues lointaines paysagères, isolation des machines bruyantes, surveillance des poussières et du niveau sonore ...). » (Cahier d'acteur, Copra 184)

Construisons Ensemble un Andrésy Solidaire : « Pour CEAS, le projet PSMO n'a de légitimité que concerté et intégrant suffisamment les points de vue des différents acteurs. Il doit affirmer strictement ses limites pour ne pas être perçu comme le « cheval de Troie » de projets démesurés (PSME, A104, Pont d'Achères, ...) rejetés par bon nombre d'habitants et des municipalités. A ces conditions d'autolimitation et de concertation, CEAS considère que PSMO peut-être une opportunité et continuera de participer avec exigence à la réalisation du projet. Concernant l'économie de ce port, CEAS propose un net infléchissement du projet pour qu'il aille du « tout béton » vers l'aménagement d'un site exemplaire dédié à une économie innovante par l'implantation d'un établissement de recherche, de formation, d'expérimentation et d'entreprises engagés pour un développement soutenable. Les habitants de la rive gauche et de Fin d'Oise seront particulièrement impactés par l'exploitation des granulats, la construction et l'exploitation du port. CEAS sera très vigilant à ce que Ports de Paris exige que tous ses « clients », y compris les entreprises actuellement sur site, s'engagent à appliquer une charte d'exploitation co-construite pour prévenir et traiter toutes les pollutions et nuisances générées. » ([Cahier d'acteur, CEAS](#))

France Nature Environnement Île-de-France, Dominique Duval, Présidente : l'association demande : « La réalisation d'un état initial du site d'Achères afin que l'état final du projet n'accroisse pas les nuisances environnementales actuelles mais au contraire les réduise, avec une vigilance particulière et inscrite dans la durée à l'égard de l'enfouissement des terres polluées ». ([Île-de-France Environnement, verbatim cité dans le compte rendu de la CPDP](#))

La Chambre de Commerce et d'Industrie Paris Île-de-France : « Port Seine Métropole est stratégique pour le territoire de la vallée de la Seine organisé en Gateway industriel, logistique, numérique, énergétique et environnemental. Il s'agit d'un site d'exception du fait de sa disponibilité foncière à proximité de Paris, au croisement des corridors de fret européens. Il devra devenir un hub permettant au Grand Paris de s'insérer dans les grands flux logistiques internationaux, grâce à sa situation à la Confluence de la Seine et de l'Oise. » ([Contribution de la La Chambre de Commerce et d'Industrie Paris Île-de-France](#))

La Chambre de Commerce et d'Industrie Normandie « La CCI de Normandie indique que « la construction du Grand Paris offre l'opportunité de placer la région capitale au cœur d'un hinterland élargi de classe mondiale, irrigué par un système multimodal. Le projet (...) est stratégique pour le territoire de la vallée de la Seine organisé en gateway industriel, logistique, numérique, énergétique et environnemental. Il s'agit d'un site d'exception du fait de sa disponibilité foncière à proximité de Paris ». ([La Chambre de Commerce et d'Industrie Normandie, verbatim cité dans le compte rendu de la CPDP](#))

Comité des armateurs fluviaux : « Le secteur du transport fluvial doit s'appuyer sur un réseau maillé de ports modernes. À cet égard, Port Seine-Métropole Ouest constitue la pièce manquante du réseau portuaire francilien, et comme tel il est très attendu des professionnels » ([Comité des Armateurs Fluviaux, verbatim cité dans le compte rendu de la CPDP](#))

Unicem : «Créer une plate-forme multimodale à Achères, au confluent des voies fluviales nord et ouest apporte une première réponse aussi bien en termes de capacité, permettant de compléter celle de Gennevilliers dont les possibilités d'extension sont limitées, qu'en termes de positionnement en restant proche des principales zones de consommation (Paris, Hauts de Seine et Yvelines). » ([Contribution UNICEM Ile-de-France](#))

Fédération Travaux Publics Île-de-France : « La FRTP IDF est favorable au projet de construction de PSMO. Ce nouveau port va compléter l'offre multimodale francilienne et permettre à la filière construction de disposer d'un gisement en granulats important mais aussi de possibilités pour valoriser les déblais de chantiers. Ses impacts sur l'emploi, le développement économique et l'environnement légitiment d'autant plus cet équipement.» ([Cahier d'acteur, Fédération Régionale des Travaux Publics d'Île-de-France](#))

CESER IDF : « Dans un site fragilisé par son histoire, PSMO va contribuer à améliorer l'environnement et le cadre de vie des habitants de la zone concernée » ([Cahier d'acteurs, CESER Île-de-France](#))

Alexis Rouque, Directeur Général de Ports de Paris : « Je pense que le débat est un succès, nous avons eu l'occasion d'expliquer ce que nous sommes, la façon dont nous travaillons, les particularités de Ports de Paris, aménageur et exploitant d'espaces portuaires et en particulier, point important, nous aménageons les territoires mais nous restons sur ces territoires parce que nous gérons du domaine public et nous le gérons dans la durée. Nous sommes face à vous ce soir, mais si le Conseil d'administration décide de faire le projet, nous serons encore là dans 5 ans, dans 10 ans, dans 20 ans pour rendre des comptes sur la façon dont ce port sera exploité et fonctionnera. C'est vraiment une dimension importante que nous avons eu l'occasion d'expliquer dans le débat public»

«Si la décision devait être prise de faire ce projet, on entrerait dans une phase de concertation dont le premier temps serait de concerter sur la concertation ! Il s'agirait de retrouver tous les acteurs avec lesquels nous avons fait connaissance pendant ce débat pour discuter ensemble de la meilleure forme d'association des élus, des riverains, des associations, des particuliers pour pouvoir continuer de partager au maximum la conception de ce projet et ensuite son fonctionnement et inscrire cette concertation dans la durée» ([Verbatim de la CPDP de la réunion de clôture du débat public à Andrésy le 2 décembre 2014](#))