

15 SEPTEMBRE AU 15 DECEMBRE 2014



## CONSTRUISONS ENSEMBLE UN ANDRESY SOLIDAIRE

CEAS regroupe des habitants des diverses sensibilité de la gauche rassemblés par les valeurs de fraternité, justice sociale, démocratie participative, écologie, « vivre ensemble ».

Elle a pour but

- de participer activement à la vie de la commune et des environs,
- d'agir pour le développement de la démocratie locale,
- de rassembler pour que les habitant(e)s reprennent la parole,
- de jouer un rôle d'éducation populaire.

Contacts :

[ceas.contact@gmail.com](mailto:ceas.contact@gmail.com)

Tél : 07 81 99 34 56

<http://ceas-andresy.fr>

## CAHIER D'ACTEUR

### PSMO : une opportunité ou un leurre ?

Oui au développement concerté et autolimité du territoire

Non à la démesure et au gigantisme

### LE PARADOXE

Nous reconnaissons l'intérêt du débat public mis en place à la demande de Ports de Paris par la CNDP. Les membres de CEAS y ont participé activement dans un esprit d'ouverture.

Le « périmètre » du débat est strictement circonscrit à PSMO. Or il est tout à fait impossible de penser ce projet sans penser les projets dans lesquels il s'intègre et sert (Grand Paris, canal Seine Nord Europe, pont d'Achères, exploitation de la carrière est, PSME, A104).

Nous refusons d'être assigné à réfléchir en ayant des œillères et de penser sans penser. Ports de Paris justifie PSMO par les projets du Grand Paris et du développement de l'Axe Seine. Or ces projets expriment un modèle de développement discutable et qui n'a pas été véritablement mis en débat.

En filant la métaphore nous craignons que notre participation à la réalisation de PSMO soit un « pied dans la porte », nous engageant dans des projets que nous refusons.

Ports de Paris veut nous convaincre, avec habileté et intelligence, que le projet PSMO est « autoportant », qu'il ne repose sur aucun autre projet. Comment y croire quand, au fil des réunions publiques, dans des cahiers d'acteurs, des entrepreneurs, des partenaires institutionnels, des responsables politiques et associatifs considèrent que PSMO ne va pas sans le port de containers de 300 ha, le pont d'Achères, l'A104 ?

Nous attendons, pour engager durablement notre participation citoyenne, de Ports de Paris mais surtout de nos élus des engagements d'autolimitation de leurs désirs de gigantisme, préjudiciables pour notre existence paisible sur le territoire, pour la qualité de notre environnement, pour l'avenir de nos enfants.

Le territoire de la boucle de Chanteloup et de la plaine d'Achères est privilégié : il offre à moins de 30 km de Paris un espace qui a échappé à l'expansion urbaine et industrielle et a gardé un caractère exceptionnel d'ouverture sur la nature. Ports de Paris doit en prendre conscience et comprendre que ce territoire habité n'est pas qu'une friche polluée et désertifiée.



Le site PSMO, vue partielle depuis les hauteurs de l'Hautilly à Andrézy (Photo CEAS)

## PSMO, UNE OPPORTUNITÉ ?

En 2009 GSM, l'exploitant des carrières, a obtenu l'autorisation préfectorale pour l'extraction des granulats. GSM est soumis aux dispositions législatives et réglementaires concernant l'extraction, l'exploitation, le transport des granulats et le remblaiement des sols et de rendre le site au territoire en état de fréquentation courante, tel que la reconversion en étangs, patrimoine paysager du nord Yvelines. Le projet PSMO propose une alternative qui est, peut-être, une opportunité pour notre territoire à condition d'en limiter l'échelle en adéquation avec les propositions que nous allons développer. C'est le sens de notre participation citoyenne.

## Exploitation des carrières et du port

Quelle que soit l'issue des débats concernant le Grand Paris, des aménagements importants vont se réaliser en matière de transports, de logements. Dans cette perspective l'exploitation des carrières ouest mais aussi celles à l'est de la RN184 présentent d'abord un fort intérêt pour les aménageurs.

Pour autant leur légitimité ne peut être effective sans que les points de vue des municipalités, habitants, associations du territoire soient véritablement intégrés. Ainsi concernant l'exploitation des carrières nous

attendons de Ports de Paris :

- Un engagement

Ports de Paris affirme que son projet est « autoportant » pour l'exploitation des carrières ouest et est. En lucidité nous considérons que l'exploitation des carrières ouest et PSMO entraîneront inévitablement l'exploitation des carrières est. Mais nous demandons à Ports de Paris de s'engager à renoncer, dès aujourd'hui, à la démesure de PSME, nuisible pour le territoire et ses habitants, qui a été envisagé comme reconversion pour les carrières est.

- Des conditions d'exploitations contraignantes

Pour mener PSMO, Ports de Paris va devenir propriétaire du territoire. Il affirme que ce statut lui permettra de peser sur les exploitants actuels et sur ceux qui s'y implanteront. La charte Sables en Seine II lui fournit un cadre et des intentions. Mais nous voulons que Ports de Paris aille plus loin en élaborant en co-construction avec les élus et les habitants une charte de programmation et d'exploitation du port engageant y compris les entreprises actuellement sur site : l'interdiction du travail avant 8h et au-delà de 18h, les week-ends, jours fériés ; la prévention et l'autolimitation des nuisances sonores, visuelles, olfactives et des poussières ; le contrôle du traitement des sols pollués ; le contrôle de qualité des déchets inertes par des institutions indépendantes ; la mise en œuvre d'une économie circulaire sur site (auto-alimentation énergétique entre autres).

## L'intermodalité

Un des arguments de Ports de Paris en faveur de PSMO est qu'il contribuera à la décongestion du trafic routier et qu'il ne requiert aucune nouvelle infrastructure routière. Aujourd'hui le compte n'y est pas.

Les études du maître d'ouvrage montrent que le transfert du trafic vers le fluvial seraient de moins de 50% et que le ferroviaire ne serait quasiment pas utilisé, du moins durant l'exploitation des carrières. La route resterait le mode de transport dominant.

Nous demandons à Ports de Paris, pour signifier sa volonté affirmée de construire un port « nouvelle

génération, vertueux », d'aller au-delà des engagements du Grenelle de l'Environnement, de modifier son projet pour amplifier très sensiblement le report modal vers le fluvial et le ferré et de fixer un trafic journalier maximal de camions

### **Le Port : impact économique**

PSMO doit avoir une ampleur suffisante pour un développement économique et en même temps suffisamment limitée pour ne pas être le « cheval de Troie » de projets pharaoniques écrasant le territoire.

Le projet économique de Ports de Paris du « tout béton » n'est pas satisfaisant. Un port de cette ampleur doit se tourner vers l'avenir et être exemplaire. L'installation dès le début de sa construction, d'entreprises tournées vers l'innovation et la formation est nécessaire : centre de matériaux, centre de recherche et de formation, création d'un pôle d'entreprises engagées pour le développement soutenable, ...

Cela permettrait de générer plus d'emplois, favoriserait la valorisation des alternatives au béton (isolation, écoconstruction, ...) et offrirait certainement un avenir économique plus serein au port.

Sur une échelle aussi longue de temps, il faut se donner des possibilités d'évolution et de réversibilité aujourd'hui absente du projet.

### **Le Port : Intégration dans la ville**

Ce projet de port s'inscrit dans un milieu urbanisé à la jonction de trois villes : c'est un défi pour Ports de Paris qui impose de prendre nombre de précautions. Pour que le port s'intègre dans les villes et les paysages sans les dominer, des exigences doivent être prises en compte et mises en œuvre dès maintenant et non au terme de la construction progressive du port :

- Des prescriptions architecturales strictes pour tous les aménagements et constructions du site (qualité environnementale, matériaux, toitures végétalisées, hauteur limitée, inscription dans les paysages, ...) formulées dans un cahier des charges contraignant.
- Une diversité de centres de vie répartis sur le site

ayant des fonctions spécifiques (entrée de darse, fin de darse, parc de la plaine d'Achères, bord de Seine en jonction du port et des zones d'habitat, maison des projets, ...)

- Une préservation et l'utilisation du patrimoine historique et paysager.
- Une porosité maximale entre les espaces économiques, de loisirs, de promenades, ... pour éviter tout clivage fonctionnel du territoire et favoriser les liens entre les différents usages du port.
- Le maillage du port avec les villes environnantes en articulant les différents modes de déplacement (vigilance à ce que toutes les circulations soient accessibles aux personnes à mobilité réduite, rénovation rapide de la route du barrage, navette et/ou ligne de bus entre le RERA et le port, voie piétonne et cyclable le long de la voie ferrée, aménagements du chemin des Basses Plaines à Achères, passerelle entre l'île Peygrand/île du Bac et l'île Nancy pour relier les rives droite et gauche d'Andrésey, aménagements du quai de l'île du Bac et du chemin de halage de l'île Peygrand, aménagements des berges dans le respect des situations des personnes qui y vivent, passerelle en entrée de darse « légère » et inscrite dans le paysage, valorisation des cheminements piétonniers et cyclables conflanais entre le port et la passerelle d'accès à la rive droite, étude de pertinence et de faisabilité de la mise en place d'un service « vaporetto » entre les communes d' Achères, Andrésey, Conflans, Maurecourt).
- Le respect de l'intégrité des cônes de vue, tout particulièrement depuis Andrésey en considérant trois niveaux (avenue des Coutayes, RD55, hauteurs de l'Hautil, vigilance sur l'aménagement de la RD30 afin qu'elle ne constitue pas une barrière entre la ville et le port.
- L'aménagement du parc des hautes plaine qui favorise la mixité des usages : déambulation et repos, jeux individuels et collectifs, itinéraire pédagogique sur l'histoire et la vie du site, ...).
- L'aménagement du parc de la plaine d'Achères et des berges de Seine sur l'île Peygrand doit être réalisé en même temps et en coordination avec le port.

## La gouvernance

Ports de Paris manifeste une réelle ouverture concernant la création d'instances de concertation contributives à la gouvernance de PSMO. La mise en œuvre de ces instances doit se concrétiser dès la décision du Maître d'ouvrage de poursuivre son projet. Elles doivent intégrer la diversité des acteurs concernés par sa réalisation et le fonctionnement durable du site et pouvoir débattre de tous les aspects du projet sans restriction.

En ce sens nous proposons la mise en place d'un *centre d'observation*, en charge d'analyser tous les effets du projet et d'y répondre et d'un *atelier permanent de créativité*, permettant aux acteurs de mobiliser collectivement leur imaginaire.

### SYNTHESE.

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 perçus 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.



Le site PSMO, vue partielle depuis la route du barrage à Achères (Photo CEAS)

L'intégration de ce port dans l'espace urbain environnant est un enjeu essentiel : préservation de nos paysages, de nos vues, maillage du port aux villes environnantes, cadre de vie des habitants, .... En ce sens nous considérons que le projet présenté est améliorable en réalisant dès le début de la construction les aménagements nécessaires évoqués ci-dessus et notamment la mise en place d'une liaison indispensable entre la rive gauche et la rive droite d'Andrésy.

Enfin la réalisation de ce port ne saurait se faire sans la mise en place d'une gouvernance participative forte impliquant l'ensemble des parties prenantes dont les habitants autant dans les phases de conception que d'exploitation.