



Compte rendu de la réunion publique

Andrésey, mardi 18 novembre 2014

Nombre de participants : 115

Durée de la réunion : 2h32

Durée de la séquence de débat avec le public : 1h12

Nombre d'interventions du public : 16

20h11 – Ouverture de la réunion publique

Le président de la commission particulière du débat public Port Seine-Métropole Ouest, M. Michel GAILLARD, ouvre la séance et donne la parole à M. Hugues RIBAUT, maire d'Andrésey, pour le mot d'accueil républicain.

M. le maire souligne en préambule que toutes les opinions peuvent s'exprimer grâce au débat public et qu'Andrésey, avec Achères, est la commune la plus concernée par le projet, tant pour les impacts environnementaux que pour son insertion urbaine. Il note par ailleurs que Ports de Paris a pris en compte ces aspects.

Si PSMO fait plutôt consensus à ses yeux sur les sujets du développement économique et de la multimodalité, M. le maire relève des inquiétudes sur les aménagements urbains proposés, qui nécessitent des modifications sur cinq points :

- aménagement vert des berges de Seine de l'île du Bac et de l'île Peygrand, en définissant les modalités de relogement des habitants de l'île du Bac ;
- requalification de la route du barrage dès la première phase du projet, qui est le seul accès aux berges d'Andrésey ;
- localisation du centre de vie en bord de Seine, au niveau des écluses et du barrage, afin d'en faire un nœud de connexion entre le port et la darse, le barrage et la plaine de loisirs d'Achères ;
- implantation d'une passerelle réservée aux piétons et vélos, entre la rive gauche d'Andrésey et l'île Nancy ;

- limitation des nuisances en protégeant les vues depuis le massif de l'Hautil grâce à des arbres, mais aussi à la qualité architecturale des bâtiments ; en réduisant la pollution sonore et la pollution due aux poussières avec des garanties concrètes.

Si ces points sont pris en compte par le maître d'ouvrage, alors le maire d'Andrésey indique que PSMO pourra être un équipement porteur d'emplois, de développement économique et pourra contribuer au contrat de développement de la confluence adopté par les collectivités.

M. le maire conclut son mot d'accueil en rappelant sa demande de création d'un port de plaisance dans la confluence, en complément du port industriel. Il ajoute que le projet PSMO n'a pas encore totalement convaincu les Andrésiens, mais que c'est possible en prenant en compte leurs demandes.

Les présentations

Présentation du débat public :

M. Michel GAILLARD rappelle les valeurs du débat. La mission du débat public est d'informer le public sur un projet, ses caractéristiques et lui permettre de s'exprimer en amont, à un moment où le projet n'est pas figé, peut être transformé à la suite du débat public, où le public peut débattre de son opportunité. Il s'agit là d'un objectif clé du débat public.

La CNDP a nommé une commission particulière du débat public (CPDP) pour préparer le débat, prendre la mesure des enjeux du projet PSMO, diffuser et faciliter l'accès à l'information en toute transparence. La CPDP ne se prononce jamais sur le fond, elle n'a pas d'avis (principe de neutralité) et est indépendante vis-à-vis du maître d'ouvrage. Sa mission est d'animer le débat et faire en sorte que le public puisse s'exprimer.

Il rappelle les deux prochains rendez-vous ouverts à tous : l'audition d'acteurs économiques à Poissy le 20 novembre et la rencontre publique avec des étudiants à l'université de Cergy le 24 novembre.

Il conclut sa présentation en indiquant qu'à l'issue du débat public, la CPDP dispose de deux mois pour en rédiger le compte rendu, tandis que la CNDP en rédige le bilan. Ces deux documents sont publiés sur le site du débat public. Ports de Paris a ensuite trois mois pour prendre une décision sur les suites qu'il compte donner au projet PSMO, décision également publique.

La réunion publique d'Andrésey est animée par Mme Anne-Marie CHARVET, membre de la CPDP. Elle se déroule en deux temps :

- un premier temps avec la présentation du projet par le maître d'ouvrage et d'une synthèse par la CPDP de l'atelier qui s'est tenu dans l'après-midi, suivi d'un débat avec la salle ;
- un second temps avec une intervention de Mme Elisabeth ROJAT-LEFEBVRE, directrice du CAUE des Yvelines, suivi d'un débat avec la salle.

Présentation générale du projet Port Seine-Métropole Ouest :

Le directeur de l'aménagement de Ports de Paris, M. Etienne DEREU, présente en premier lieu les trois métiers du maître d'ouvrage : aménager et entretenir des ports (70 en Ile-de-France), les exploiter dans la durée, développer le transport de marchandises par voie fluviale. Pour assurer ces missions, Ports de Paris dispose de quatre agences territoriales, dont celle de Bougival compétente sur ce territoire.

Port Seine-Métropole est inscrit depuis longtemps dans les documents de planification de ce territoire. A l'issue d'une première phase de concertation, le maître d'ouvrage a conclu à l'incompatibilité du volet Est du projet, 300 ha dédiés à la logistique conteneurisée, en raison d'un manque d'infrastructures routières adaptées sur le territoire. Il a décidé de maintenir le volet Ouest du projet, 100 ha sur trois communes (Achères, Andrésy et Conflans) destinés au BTP et compatible avec le réseau routier actuel. PSMO ne nécessite pas la réalisation de nouvelles infrastructures routières pour être fonctionnel.

Trois défis sont à relever pour le maître d'ouvrage :

- établir une chaîne logistique durable par bateau pour apporter les matériaux extraits de la carrière sur les chantiers du Grand Paris à l'aller et rapporter les remblais au retour ;
- réaménager la plaine d'Achères, inondable et historiquement polluée, de manière qualitative et végétalisée ;
- contribuer au développement économique du territoire en tirant parti de l'élan des chantiers de construction du Grand Paris (projets de logements ou de grandes infrastructures de transport en commun) qui peuvent bénéficier au territoire en matière de développement économique et d'emploi.

Sur les 100 ha à aménager, 50% seraient dédiés aux activités économiques et 50% seraient dédiés aux aménagements d'ouverture à la ville : les infrastructures routières et ferroviaires les espaces verts, le bassin intérieur (darse). La darse permettrait de concentrer l'activité à l'intérieur du port, laissant libre les berges de la Seine. C'est une démarche de port de nouvelle génération qui va être présentée plus en détail par Mme Colette VILLENEUVE dans le focus sur les aménagements urbains.

Le choix de spécialiser le port sur les activités de la construction et des travaux publics constitue une garantie d'utilisation du transport fluvial et comporte un potentiel de développement économique et de création de valeur ajoutée liés aux activités de manutention, négoce, transformation et valorisation des matériaux.

PSMO représente un investissement de 110 millions d'euros dont les études sont cofinancées par la région Ile-de-France et l'Union Européenne, qui pourraient aussi cofinancer les travaux. La réalisation du port est prévue de manière progressive, parallèlement à l'exploitation de la carrière qui se termine en 2040. Dès 2025, l'exploitation du port représenterait 500 000 tonnes par an et deux bateaux par jour. En 2040, la plateforme aura atteint sa maturité et sera pérenne, avec des infrastructures finalisées et entièrement accessibles au public, un centre de vie et une végétation mature, et de l'ordre de 500 à 1 000 emplois directs.

Si la poursuite du projet était décidée à l'issue du débat public, le calendrier serait le suivant : enquête publique en 2017, premiers travaux en 2018, livraison des premiers équipements portuaires en 2020.

Focus sur les aménagements urbains :

Mme Colette VILLENEUVE, responsable du département urbanisme et foncier de Ports de Paris, indique que Ports de Paris est propriétaire de 1 000 ha en Ile-de-France et est engagé dans une politique de réhabilitation des ports depuis 15 ans pour les intégrer dans le paysage urbain, les ouvrir sur le territoire et préserver le cadre de vie des riverains.

Port Seine-Métropole Ouest prend en compte la nature du site, dominé par les coteaux de l'Hautil et de Conflans-Sainte-Honorine d'un côté, et par la forêt de Saint-Germain-en-Laye de l'autre. Les partis pris d'aménagement sont :

- renforcer le paysage existant et préserver les vues par une succession de quatre ondes végétales parallèles à la Seine : le long de la berge, sur la rive nord de la darse, dans le parc des hautes-plaines, à la frange sud du port avec un rideau d'arbres. Cela représenterait 15 ha d'aménagement paysager ;
- ouvrir le port sur le territoire grâce à une nouvelle voie structurante, l'avenue de l'écluse, qui partirait de la gare d'Achères Ville jusqu'à la berge aménagée et à une passerelle qui enjambrerait la darse et permettrait de rejoindre Conflans.

Un réseau de voies mixtes desservirait l'ensemble du port et laisserait une large place aux modes doux (piétons et cycles). Des équipements ouverts au public sont également prévus (centre de vie, parc des hautes-plaines).

Ces aménagements seraient définis de manière concertée, notamment pour rédiger les règles d'aménagement du port (cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales), rédiger le règlement s'appliquant aux entreprises qui s'implanteraient, constituer un CLIP (Comité Local d'Information Portuaire) où serait présenté régulièrement le bilan d'exploitation du port et où il serait possible de discuter des pistes d'amélioration de l'exploitation.

Synthèse de l'atelier sur l'insertion urbaine :

Mme Anne-Marie CHARVET présente une première synthèse de l'atelier qui s'est tenu dans l'après-midi. Quarante personnes étaient inscrites et ont travaillé deux heures sur trois thèmes : mixité des usages, interactivité avec les villes et porosité au port, implication locale et citoyenne.

Principales thématiques abordées :

- créer des liaisons pour accéder au site depuis le voisinage, notamment des liaisons douces ;
- prévoir une accessibilité au site qui permette une appropriation du port par tous les habitants ;

- désenclaver le site par de nouveaux franchissements pour tous modes et usages (loisirs, travail, habitations) depuis Andrésy ;
- prévoir des stationnements en quantité suffisante.

Solutions proposées :

- aménager la route du barrage dès la phase 1 du projet ;
- développer des parcours de proximité ;
- profiter de l'accessibilité fluviale pour développer des transports fluviaux par navette ;
- organiser la porosité entre la ville et le port en aménageant des circulations sécurisées, y compris pour les personnes à mobilité réduite ;
- décliner le plan d'aménagement en cohérence avec les trames existantes afin de garantir une continuité territoriale.

Assurer la mixité fonctionnelle :

- prévoir des activités culturelles et de loisirs (guinguettes, restaurants, activités éphémères...) tout en garantissant les conditions de sécurité et sérénité appropriées ;
- créer plusieurs centres de vie pour favoriser une appropriation globale du port et en faire un lieu de vie ;
- aménager les parcelles au nord de la RD 30 pour gérer l'interface entre la ville et le port ;
- concevoir un lieu pédagogique pas seulement en lien avec les activités du BTP, mais intégrant d'autres thèmes (Seine, environnement) ;
- étudier le potentiel de tourisme fluvial.

Donner à voir :

- définir une charte paysagère très rigoureuse, privilégiant une véritable organisation végétale et évitant les « cache-misère » ;
- requalifier la route du barrage ;
- respecter les cônes de vue depuis l'Hautil, la CD 55 et l'avenue de Courtaye ;
- faire en sorte que le port habite le territoire, plutôt que ne l'occupe.

Implication locale et citoyenne pour que le port soit une réussite :

- mieux faire connaître le port et passer de la simple information à la co-conception ;
- mettre en place un suivi, des moyens de gouvernance permanente et établir des liens avec la jeunesse, par exemple avec des informations dans les écoles ;
- organiser des circuits associant la rive droite et la rive gauche et avec des points de vue ;

En synthèse, les idées proposées lors de l'atelier visent à identifier les éléments qui rendront les habitants fiers du site et qui feront du port un levier pour créer une identité et permettre aux habitants de s'approprier le projet, sans attendre 2040.

21h18 – Le débat avec le public (première partie)

Mme Anne-Marie CHARVET ouvre ensuite la première partie du débat avec la salle, qui durera plus de quarante minutes.

Le thème des activités économiques prévues :

- « *La vocation première du port est la fourniture de granulats. Le projet est-il limité à la durée d'exploitation de la carrière ?* », M. Jean-François THIL, ancien maire d'Andrésy
- « *Mon sentiment après la présentation du projet est de la méfiance. Quelle serait la nature des remblais qui arriveraient sur le port ?* », M. Michel PRES
- « *Pouvez-vous garantir que les bateliers manœuvreront facilement pour accéder au port ?* », M. Lionel WAST, conseiller municipal d'opposition à Andrésy

Au sujet du sentiment de méfiance exprimé, M. Etienne DEREU apporte trois types de garanties : si le port se fait, les terrains appartiendront alors au domaine public et Ports de Paris en sera propriétaire. Les entreprises désireuses de s'y implanter devront respecter des règles contraignantes, édictées par Ports de Paris, et elles ne pourront être que locataires. De plus, Port de Paris s'appuie sur un réseau d'agences territoriales de proximité présentes dans la durée. Enfin, le maître d'ouvrage souhaite que le projet de port obtienne une certification environnementale pour sécuriser les procédures et règles de fonctionnement.

M. Marc REIMBOLD, directeur du projet PSMO, répond sur la qualité des remblais. Ceux-ci seront obligatoirement inertes et traçables. Ils proviendront notamment des travaux de tunneliers des chantiers du Grand Paris.

Concernant les bateliers, il indique qu'une darse avec un angle similaire existe à Gennevilliers et ne pose pas de problème d'accès. Par ailleurs, la configuration d'entrée de la darse prévue pour PSMO a été testée avec des professionnels navigants. Cette étude a montré la capacité d'accès des plus grands convois face au courant.

Après 2040, le port diversifiera ses filières d'approvisionnement, avec des granulats maritimes acheminés par voie fluviale et des granulats extraits dans les bassins du nord acheminés par rail, voire par le Canal Seine-Nord Europe si ce projet est réalisé.

Le thème des transports et de l'intermodalité :

- « *Il faut être plus ambitieux sur le report modal, notamment le développement du mode ferroviaire, pour éviter que l'exploitation de la carrière à l'est de la RN 184 ait un impact sur le trafic routier* », M. Marc-Noël VANDAMME, Construisons Ensemble un Andrésy Solidaire

M. DEREU indique que la carrière Est n'est qu'une hypothèse formulée par Ports de Paris car cette carrière est inscrite dans les schémas régionaux, mais son exploitation n'est pas décidée. Dans cette

hypothèse, la présence de PSMO permettrait de réduire le trafic de 450 camions par jour, par rapport à la situation de référence projetée sans projet de port.

M. REIMBOLD ajoute que le mode ferroviaire est peu développé avant 2040 car la filière BTP utilise peu ce mode de transport en expédition, et que la ressource de granulat est déjà sur le site. Elle utilise le transport routier pour la desserte de chantiers de proximité ou le transport fluvial pour expédier des produits dans des territoires plus éloignés. Le mode ferroviaire serait développé pour approvisionner le port en granulats après l'exploitation des carrières locales.

Déclaration sur le lien avec d'autres projets sur le territoire :

- *« Merci pour ce débat et cet atelier, production collective intéressante, et merci pour l'écoute de Ports de Paris. Mais ce débat public est entaché d'un paradoxe. On débat de PSMO sans penser que les carrières de l'Est seront exploitées, sans penser au Grand Paris, sans penser au Canal Seine Nord Europe. Ça nous gêne par rapport à notre adhésion au projet. PSMO est un moindre mal pour gérer l'exploitation de la carrière », M Bernard CHAMPAGNE, Construisons Ensemble un Andrésy Solidaire*
- *« PSMO est un avatar du Grand Paris, qui permet l'étalement urbain et renforce l'hypertrophie francilienne dont nous ne voulons pas. PSMO est un élément d'un ensemble plus vaste. Demain la carrière Est sera exploitée, après-demain PSME sera réalisé pour réaménager les trous de cette carrière. PSMO n'est-il pas également l'avant-garde de l'A 104 et du Pont d'Achères ? Il y a de nombreux projets lourds qui dénatureront ce territoire. PSMO est le projet de trop », M. Jean-François MICHEL, habitant d'Andrésy et membre d'EELV*

Le thème de l'environnement :

- *« PSMO port nouvelle génération : cela signifie-t-il que vous allez limiter la hauteur des terrils, empêcher les bâtiments en tôle ondulée, exiger la production d'énergie renouvelable, interdire le travail de nuit, confiner les engins sonores ? Par ailleurs, je trouve stupéfiant que l'on puisse envisager des expropriations pour créer une barrière verte », M. Lionel WAST, conseiller municipal d'opposition à Andrésy*

Mme Colette VILLENEUVE répond que la hauteur des bâtiments est prescrite par les PLU existants. Quant à celle des terrils, elle sera définie dans le cahier des prescriptions architecturales, en concertation avec les acteurs locaux.

En matière d'expropriation, M. Etienne DEREU indique qu'il ne s'agit pas d'exproprier pour créer une barrière verte, mais parce que les habitations seraient situées trop près des activités industrielles.

Le thème de la gouvernance :

- *« Le CLIP aura-t-il un vrai pouvoir de négociation », M. Lionel WAST, conseiller municipal d'opposition à Andrésy*

M. DEREU répond que l'atelier a délivré une belle feuille de route, qui colle à l'idée du maître d'ouvrage de port de nouvelle génération concerté. Cela préfigure le fonctionnement futur du CLIP (Comité Local d'Information Portuaire) si le projet est décidé à l'issue du débat public.

21h59 – La seconde phase de la réunion publique

Intervention de Mme Elisabeth ROJAT-LEFEBVRE, directrice du CAUE 78 :

Le CAUE 78 (Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement des Yvelines) est une association qui a une mission de service public pour conseiller tous les publics dans les domaines de l'architecture, l'urbanisme, le paysage et l'environnement.

Dans son intervention sur les aménagements urbains, Mme ROJAT-LEFEBVRE indique que le site proposé par Ports de Paris pour son projet PSMO a connu de nombreuses transformations au fil du temps, la transformation étant inscrite dans la vie de l'homme. Elle présente un panorama de photographies réalisées récemment sur le territoire et formule plusieurs observations :

- il n'existe plus de lieux vierges, même si l'on a du mal à les voir se modifier ;
- l'héritage de ce territoire se traduit par le site de la confluence, le fleuve et les coteaux ;
- la Seine est le premier espace ouvert d'Ile-de-France ;
- il y a eu des périodes de trafic fluvial intense, puis d'effondrement avant, peut-être, une nouvelle phase de croissance.

Elle pose ensuite plusieurs questions ouvertes pour inviter les participants à réfléchir à ce thème :

- la confluence a toujours été un territoire de projets, parfois négatifs avec l'épandage des eaux, mais pourquoi ne pas voir le côté positif qui a permis à la plaine d'Achères de rester un espace ouvert ?
- pourquoi ne pas faire en sorte que tous les projets de la Confluence s'alimentent au sein d'une économie circulaire ?
- retourner les inconvénients de l'extraction de granulats, en utilisant les nuisances en ressources pour le territoire ?
- créer un pont artistique entre les deux rives ?
- organiser une maison des projets de la confluence sur le site du port ?

Mme ROJAT-LEFEBVRE conclut sa présentation en soulignant que l'économie rejoint l'aménagement et que la confluence est un territoire de projets de nouvelle génération.

22h12 – Le débat avec le public (seconde partie)

Après cette intervention, Mme Anne-Marie CHARVET redonne la parole au public. Dans la seconde partie de la réunion, quatre thèmes vont être abordés pendant plus de trente minutes.

L'insertion urbaine du projet :

- « *L'idée de relier la rive droite à la rive gauche d'Andrésey en passant par l'île Nancy, autour du barrage a été évoqué lors de l'atelier de cet après-midi* », Mme Valérie HENRIET, maire-adjointe d'Andrésey en charge de l'urbanisme et de l'environnement
- « *Je partage les idées présentées à l'atelier de créer un centre de vie près des berges, de créer une liaison entre la rive droite et la rive gauche d'Andrésey, requalifier la route le long de la Seine* », M. Marc-Noël VANDAMME, Construisons Ensemble un Andrésey Solidaire
- « *PSMO renoue avec l'histoire portuaire d'Andrésey. Dans le cadre de ce projet, est-il possible de retrouver la trace de la voie historique de la Route d'Andrésey qui reliait la commune à Maisons-Laffitte via la forêt de Saint-Germain-en-Laye ?* », M. Gabriel DUPUY, président du club historique d'Andrésey

M. DEREU répond que l'objectif d'un lien entre les deux rives d'Andrésey a bien été entendu par le maître d'ouvrage. Il faut maintenant travailler sur une solution technique avec les partenaires locaux et VNF. Il ajoute sur ce thème qu'une voie de circulation douce est prévue le long de la voie ferrée, et qu'elle pourrait être aménagée dès la phase 1, comme le long de la berge.

Sur la question du patrimoine, M. REIMBOLD relève que la présence d'un pavillon Louis XV sur le site du projet peut correspondre au passage de l'ancienne Route d'Andrésey. Ports de Paris a prévu de maintenir ce pavillon et indique qu'il essaiera de trouver une représentation symbolique de cette route.

Le thème de l'environnement :

- « *Combien de poussières seront-elles générées à cause du BTP et comment les gérer ?* », M. Stéphane BORRA, habitant de Conflans-Sainte-Honorine
- « *Des mesures pour éviter l'envol de poussières sont-elles déjà effectives sur le site de la carrière ?* », Mme Martine LEBARD, association Conflans Cadre de Vie Environnement
- « *Pourquoi voulez-vous absolument expulser des gens parce qu'il y a des nuisances ? Les nuisances existent déjà et elles ne nous dérangent pas* », M. MORLON, riverain de la rive gauche d'Andrésey

Sur cette dernière intervention, M. DEREU souligne qu'aucune décision d'expulsion n'a été prise à ce stade. Elles ne pourront intervenir que si une déclaration d'utilité publique est prononcée, à l'issue de l'enquête publique. D'ici-là, une longue période de discussion est ouverte, en partenariat avec les mairies et l'établissement foncier pour que ceux qui veulent déménager puissent être indemnisés. Il ajoute que le maître d'ouvrage n'a pas envisagé de maintenir des personnes sur site car il ne souhaite pas imposer des nuisances aux riverains. Mais il reste du temps pour travailler sur cette question qui n'a pas encore été abordée.

M. REIMBOLD répond sur la question des poussières. Le carrier traite aujourd'hui ce sujet en opérant en milieu semi-humide, ce qui présente un risque d'envol modéré. Lorsque Ports de Paris sera propriétaire du site, de nouvelles règles s'appliqueront, notamment avec la charte Sable en Seine.

Mme VILLENEUVE précise que l'envol des poussières est contrôlé de manière réglementaire avec la procédure pour les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement. Ports de Paris prévoit dans son projet de maîtriser les impacts résiduels, selon des règles qui seront définies de manière concertée avec les acteurs locaux.

Le thème des activités économiques prévues :

- « *Pourquoi ne pas retraiter les gravats au lieu de faire d'autres granulats ?* », Mme Sandrine LAVARENNE, association Andrésy Dynamique

M. DEREU indique qu'en Ile-de-France, sur 30 millions de tonnes de granulats consommées, 5,3 proviennent du recyclage. Ports de Paris souhaite contribuer à l'essor de cette filière en progression.

Le thème des transports et de l'intermodalité :

- « *Quelle est votre estimation du trafic routier généré par le projet et quelle serait la date de mise en service de la darse ?* », M. Stéphane BORRA, habitant de Conflans-Sainte-Honorine

Le trafic actuel, lié à l'exploitation de la carrière qui représente 600 000 tonnes de granulats par an, comporte déjà une partie d'évacuation fluviale, à l'exception de 200 000 tonnes qui sont utilisées par la centrale à béton de l'entreprise Le Foll et repartent par la route approvisionner les chantiers locaux. M. REIMBOLD souligne que ce processus ne devrait pas changer avec PSMO. En revanche, le port permettrait d'acheminer par voie fluviale les déblais de chantier nécessaires au remblaiement de la carrière.

M. DEREU ajoute que la darse serait mise en service en grande partie dès la phase 1 du projet PSMO.

La question du financement du projet et des retombées financières locales :

- « *Quelles sont les retombées financières locales ?* », M. Serge LANGLOIS, habitant d'Andrésy
- « *Il faudrait réfléchir à créer un outil juridique pour que les entreprises dotent le fonds de compensation du carrier* », M. Arnaud RICHARD, député de la 8^e circonscription des Yvelines
- « *Les particuliers vont perdre en vision à cause du port. Une compensation est-elle possible via la taxe d'habitation ?* », M. Victor BLOT, association COPRA 184

M. DEREU précise en préambule de sa réponse que le financement du projet ne nécessite pas de subventions communales. Sur le plan des retombées pour le territoire, les 500 à 1 000 emplois créés bénéficient directement aux communes environnantes. Ils peuvent être doublés par les emplois indirects qui sont souvent locaux. Sur le plan fiscal, les communes bénéficient des ressources des taxes foncières et des taxes émanant de la taxe professionnelle. De plus, GSM a signé une convention de fortagement liée à l'exploitation de la carrière, qui apporte des revenus aux communes.

En clôture de la réunion publique, M. Michel GAILLARD relève que le thème des aménagements urbains aura été au cœur des échanges de la soirée, que l'atelier s'est révélé une bonne méthode à renouveler pour de prochains débats publics. Il répète enfin que les interrogations du public concernant le secteur Est n'ont pas échappé à la commission et qu'elles figureront dans le compte rendu final.

22h43 – Clôture de la réunion publique