

Communes

D'ACHÈRES, D'ANDRÉSY et de CONFLANS-SAINTE-HONORINE

**Projet de
Port Seine-Métropole Ouest (PSMO)**

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

Portant sur

- **LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE (DUP)**
- **L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE (LOI SUR L'EAU)**
- **LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES PLANS LOCAUX D'URBANISME (PLU) DES COMMUNES**
- **LA CRÉATION DE LA ZONE D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉ (ZAC)**
- **LE PARCELLAIRE EN VUE DE DÉTERMINER LES PARCELLES À EXPROPRIER**

Du 17 SEPTEMBRE AU 30 OCTOBRE 2020

•

Michel GENESCO Président de la Commission d'enquête

- **Anne de KOUROCH Commissaire-enquêteur titulaire**
- **Claude GARREAU Commissaire-enquêteur titulaire**

Près le Tribunal administratif de VERSAILLES

Rapport d'enquête – première partie

SOMMAIRE

Première partie

1	PRÉSENTATION DE L'ENQUÊTE	8
1.1	OBJET ET CONTEXTE DE L'ENQUÊTE UNIQUE	8
1.1.1	LE CONTEXTE GÉNÉRAL	8
1.1.2	OBJET ET DESCRIPTION DU PROJET	9
1.2	CADRE JURIDIQUE/BASE RÉGLEMENTAIRE	10
1.3	COMPOSITION GLOBALE DU DOSSIER SOUMIS A ENQUÊTE	11
1.3.1	ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE A LA DUP	13
1.3.2	ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE A LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES PLU	13
1.3.3	ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE A L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE	14
1.3.4	ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE A LA CRÉATION DE LA ZAC	23
1.3.5	ENQUÊTE PARCELLAIRE	24
1.3.6	COMPLEMENTS DEMANDES POUR L'ENQUÊTE	25
1.4	BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE ET DU DEBAT PUBLIC	25
2	ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE	27
2.1	DÉSIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE	27
2.2	MODALITES DE L'ENQUÊTE	27
2.3	CONTACTS PRÉALABLES ET VISITE DES LIEUX	28
2.3.1	RENCONTRES AVEC LE MAÎTRE D'OUVRAGE	28
2.3.2	VISITES PRÉALABLES DE TERRAIN	28
2.4	INFORMATION DU PUBLIC	28
2.4.1	PUBLICITE LEGALE	28
2.4.2	PUBLICITE EXTRA LEGALE	29
2.4.3	NOTIFICATIONS INDIVIDUELLES DE L'ENQUÊTE PARCELLAIRE	29
2.5	CALENDRIER DES PERMANENCES	30
2.6	CLÔTURE DE L'ENQUÊTE ET RECUEIL DES REGISTRES	30
2.7	AUTRES RENCONTRES ET CONTACTS AVEC LES ACTEURS DANS LA CADRE DE L'ENQUÊTE	31
2.7.1	RENCONTRES AVEC LES ÉLUS LOCAUX	31
2.7.2	CONTACTS AVEC HAROPA PORTS DE PARIS	31
2.7.3	CONTACTS AVEC VOIES NAVIGABLES DE France (VNF)	37
2.8	REMISE DU PROCES-VERBAL DES OBSERVATIONS	37

2.9	REMISE DU MÉMOIRE EN RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	38
2.10	REMISE DU RAPPORT ET DES CONCLUSIONS MOTIVÉES A L'AUTORITÉ ORGANISATRICE ET AU TRIBUNAL ADMINISTRATIF	38
3	AVIS DES ORGANISMES CONCERNES ET DES ÉLUS LOCAUX	38
3.1	AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES (PPA)	38
3.2	AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE	39
4	ANALYSE DU PROJET SOUMIS A ENQUÊTE	40
4.1	EMPRISE DU PROJET	40
4.1.1	EMPRISE DU PORT	40
4.1.2	EMPRISES DE LA DUP	40
4.2	RÉALISATION DU PROJET	42
4.2.1	LES CINQ PHASES	42
4.2.2	LES TRAVAUX DE DEBLAIS ET REMBLAIS	43
4.2.3	LA CRÉATION DES VOIRIES HORS PORT	44
4.2.4	DÉPLACEMENT DES BATEAUX LOGEMENTS	44
4.2.5	DÉPLACEMENT DES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES EXISTANTES	45
4.2.6	INCIDENCES SUR LES NÉGOCIATIONS AVEC LES PROPRIÉTAIRES	45
4.3	LIENS AVEC LES SECTEURS EXTÉRIEURS MITOYENS	46
4.3.1	VNF ET LE BARRAGE	46
4.3.2	LES PARCS D'ACHÈRES	46
4.3.3	LA ZONE CONFLUENCE	47
4.4	OUVERTURE AU PUBLIC/TOURISME FLUVIAL	48
4.5	ACTIVITÉS ATTENDUES	48
4.5.1	EXPORT DE GRANULATS EXTRAITS PAR GSM	48
4.5.2	ACTIVITÉS DU BTP UTILISATRICES DES GRANULATS	48
4.5.3	ACTIVITÉS DE VALORISATION DE MATÉRIAUX DE DÉCONSTRUCTION ET DES CHANTIERS DE TRAVAUX PUBLICS	49
4.5.4	ACTIVITÉS DE PRODUCTION D'ÉLÉMENTS PRÉFABRIQUES, DE PRODUITS SEMI-FINIS POUR LA CONSTRUCTION	49
4.5.5	AUTRES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES	49
4.5.6	ACTIVITÉS TERTIAIRES	49
4.5.7	SYNTHÈSE	49
4.6	INCIDENCES SUR LES DÉPLACEMENTS	49
4.6.1	TRANSPORTS/TRAFIC ROUTIER	49
4.6.2	TRANSPORTS/TRAFIC FERROVIAIRE	51
4.6.3	TRANSPORTS FLUVIAUX	52
4.6.4	DÉPLACEMENTS PAR VOIES « DOUCES »	52
4.7	INCIDENCES SUR LE BRUIT	53
4.8	INCIDENCES SUR LA QUALITE DE L'AIR	54

4.9	INCIDENCES SUR LA GESTION DE L'EAU PLUVIALE	55
4.10	INCIDENCES SUR LA GESTION DES CRUES ET INONDATIONS	56
4.11	INCIDENCES SUR LA BIODIVERSITE	60
4.12	INCIDENCES SUR L'AGRICULTURE	65
4.13	INCIDENCES SUR LE PAYSAGE	65
4.14	INCIDENCES SUR LA QUALITE DE VIE	68
4.15	RAISONS DU CHOIX DU PROJET	68
4.16	NUISANCES PENDANT LES TRAVAUX	69
4.17	COÛT DU PROJET	70
4.18	ÉVALUATION SOCIO ÉCONOMIQUE	71
5	ANALYSE THÉMATIQUE DES OBSERVATIONS	71
5.1	OBSERVATIONS SUR LE TRAFIC ROUTIER	71
5.2	Observations sur le trafic fluvial, le poste de découplage, le tourisme fluvial	74
5.3	OBSERVATIONS SUR LE TRAFIC FERRÉ	75
5.4	OBSERVATIONS SUR LES LIAISONS DOUCES	76
5.5	OBSERVATIONS SUR LES Aspects environnementaux et le cadre de vie	76
5.6	observations sur le patrimoine	77
5.7	OBSERVATION SUR LES CRUES DE LA SEINE ET DE L'OISE	78
5.8	OBSERVATION SUR LES continuités environnementales, écologiques, les milieux, la faune	79
5.9	CUMUL AVEC D'AUTRES PROJETS	80
5.10	Autres	81
5.11	Avis exprimés	83
6	PROCES-VERBAL DE SYNTHÈSE TRANSMIS AU MAÎTRE D'OUVRAGE	84
7	MÉMOIRE EN RÉPONSE D'HAROPA-PDP	98

Les deux autres documents joints à cette enquête sont les suivants :

Conclusions et avis - seconde partie

1 - CONCLUSION ET AVIS AU TITRE DE LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE (DUP)

2 - CONCLUSION ET AVIS AU TITRE DE L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

**3 - CONCLUSION ET AVIS AU TITRE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES PLU
DES COMMUNES**

4 - CONCLUSION ET AVIS AU TITRE DE LA ZAC

5 - CONCLUSION ET AVIS AU TITRE DE L'ENQUÊTE PARCELLAIRE

Annexes

ANNEXE 1 : Décision n° E2 000001/78 du 14 janvier 2020 de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Versailles

ANNEXE 2a : Arrêté préfectoral en date du 5 février 2020 prescrivant l'ouverture de l'enquête

ANNEXE 2b : Arrêté en date du 13 août 2020 prescrivant le report de l'enquête et le nouveau calendrier des permanences

ANNEXE 3 : Encarts publiés dans les journaux

ANNEXE 4 : Affichage de l'enquête

Contrôle d'affichage par PUBLILEGAL

Certificats d'affichage des communes

ANNEXE 5 : Information extra légale

Par HAROPA, Par les communes (sites internet, journal de la commune)

Par la presse locale ou nationale

ANNEXE 6 : Tableau des observations recueillies au cours de l'enquête

ANNEXE 7 : Tableau de suivi des notifications individuelles

ANNEXE 8 : Certificats d'affichage par les Communes relatifs aux notifications non réceptionnées

ANNEXE 9 : Mémoire en réponse d'HAROPA-Port de Paris

PREMIÈRE PARTIE

1 PRÉSENTATION DE L'ENQUÊTE

1.1 OBJET ET CONTEXTE DE L'ENQUÊTE UNIQUE

1.1.1 LE CONTEXTE GÉNÉRAL

Pour répondre aux enjeux majeurs du réchauffement climatique et réduire les émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère, l'action sur les déplacements et les transports, principalement de marchandises, représente un levier particulièrement efficace, en favorisant le développement de modes vertueux en matière écologique en particulier pour ce qui concerne la pollution de l'air.

La voie fluviale constitue, par la présence de voies navigables aptes à écouler des flux massifiés, un facteur de première importance dans un tel contexte, particulièrement en région Île de France qui connaît une congestion routière récurrente générant nuisances, conséquences sanitaires et sociales et perte de temps.

HAROPA Ports de Paris a pour vocation de développer le transport fluvial par le biais de l'aménagement, l'exploitation et l'entretien d'installations portuaires.

HAROPA Ports de Paris gère ainsi 70 ports, dont 6 plateformes multimodales, répartis le long de 500 km de voies navigables, générant un trafic de 22,1 Mt, dont la moitié concerne le secteur du BTP.

L'objectif d'HAROPA Ports de Paris est de renforcer le maillage portuaire francilien afin d'optimiser les flux et courants de trafic et contribuer ainsi à réduire les émissions de polluants atmosphériques.

La création d'une nouvelle installation portuaire, principalement sur le territoire de la Commune d'ACHÈRES s'inscrit dans cette perspective.

Ce projet est soumis à enquête publique au regard des considérants suivants :

- À fait l'objet d'une étude d'impact au titre de l'article L.122-1 du code de l'Environnement
- Nécessite une déclaration d'utilité publique (DUP) préalable aux procédures d'expropriation
- Est soumis à autorisation environnementale
- Rend nécessaire la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des Communes d'ACHÈRES, ANDRÉSY et Conflans-Sainte-Honorine.

Dans ce contexte, l'Autorité organisatrice (Préfecture des Yvelines) a prescrit l'organisation d'une **enquête publique unique** qui regroupe les cinq composantes suivantes :

- Enquête publique relative à la déclaration d'utilité publique du projet (DUP)
- Enquête publique relative à l'autorisation environnementale (AE)
- Participation du public relative à la création de la zone d'activités concertée (ZAC)
- Enquête publique relative à la mise en compatibilité des PLU communaux
- Enquête parcellaire

1.1.2 OBJET ET DESCRIPTION DU PROJET

Le projet, soumis à la présente enquête publique unique, dénommé « **Port Seine Métropole Ouest de Paris** » (PSMO), est une plateforme portuaire multimodale dédiée aux activités de la construction et des travaux publics dont les matériaux entrant et sortant utilisent de façon préférentielle la voie d'eau

Il répond à trois objectifs d'intérêt général :

- Augmenter la part modale des transports par voie fluviale et ferrée au niveau de l'ouest francilien, principalement pour ce qui concerne les matériaux liés à l'activité du BTP
- Assurer une logistique spécifique dédiée aux chantiers du Grand Paris
- Développer la zone de confluence entre la Seine et l'Oise

L'assise du projet est une emprise foncière de 101 ha située en rive gauche de la Seine, face au confluent de l'Oise, presque exclusivement sur le territoire communal d'ACHÈRES et impactant de façon marginale ceux d'ANDRÉSY (rive gauche) et Conflans-Sainte-Honorine (secteur du quai de l'île)

Le port sera constitué d'une darse intérieure bordée de parcelles où seront implantées des activités industrielles, de préférence utilisatrices de la voie d'eau pour l'approvisionnement ou l'expédition de marchandises principalement pondéreuses.

Ce projet prévoit la création d'environ 19 ha d'espaces verts constituant une zone tampon entre les activités industrielles et portuaires et le secteur urbanisé d'ACHÈRES, incluant un parc paysager, l'aménagement de voies continues de circulations « douces » ainsi que d'aires de loisirs.

Des aménagements complémentaires de voirie depuis la RD 30 vers la darse seront effectués afin de faciliter et fluidifier les accès à la zone portuaire par voie routière

L'échéancier de réalisation du projet comprend cinq phases s'étalant de 2022 à 2039, et devrait permettre un recours fluvial dès 2022 et offrir une perspective, à partir de 2025, d'un volume transporté annuel estimé à 1 Mt représentant un flux de 25 000 à 35 000 poids lourds annuels, soit de 120 à 150 par jour procurant ainsi un bénéfice en termes d'émissions de CO₂ et en utilisation des infrastructures routières.

Le nombre d'emploi généré par les activités de cette zone portuaire est évalué à environ 750 et les entreprises accueillies devront souscrire aux engagements pris par HAROPA Ports de Paris par le présent dossier d'enquête publique. Des documents contractuels annexés aux conventions d'occupation fixeront le cahier des charges en matière d'insertion paysagère, d'exploitation et de respect des réglementations associées, en particulier pour ce qui concerne des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)

La continuité des voies sur berge sera assurée par l'édification d'une passerelle réservée aux circulations « douces » lancée au-dessus du chenal d'accès à la darse et un écran végétal créé ou renforcé permettra d'atténuer l'impact visuel des installations depuis le coteau d'ANDRÉSY.

1.2 CADRE JURIDIQUE/BASE RÉGLEMENTAIRE

Pour des projets complexes susceptibles de donner lieu à plusieurs enquêtes particulières, afin d'éviter un alourdissement des procédures qui en résulteraient mais aussi pour faciliter la perception globale par le Public d'une même opération, il est prévu la possibilité d'organiser une enquête publique unique dès lors qu'une des enquêtes est environnementale.

Pour organiser une enquête publique unique, les conditions suivantes doivent être réunies :

- Une autorité organisatrice commune aux différentes enquêtes doit être désignée
- Le dossier global soumis à enquête doit comporter les pièces et éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises
- La Commission d'enquête rédigera un **rapport unique** mais des conclusions et avis motivés au titre de chacune des enquêtes initiales concernées.

Les bases légales et réglementaires relatifs à la tenue d'une enquête publique unique sont mentionnées comme suit :

- Article L.123- 6 du code de l'Environnement qui dispose qu'une enquête unique peut être organisée lorsqu'un projet est assujéti à une autorisation environnementale au titre de l'article L.123-2
- Articles L.181-10 et R.181-36 du code de l'Environnement qui généralise, sauf dérogation demandée par le Maître d'ouvrage, le principe de l'enquête unique
- Ordonnance 2016-1060 du 3 août 2016 qui étend le champ d'application de l'article L.123-6 en précisant qu'il peut être procédé à une enquête unique lorsque les différentes enquêtes liées au projet peuvent être organisées simultanément et que cette enquête unique contribue à améliorer l'information et la participation du Public

Dans ces conditions, l'organisation d'une enquête publique unique relative au projet PSMO porté par HAROPA Ports de Paris était pertinente et justifiée

Par ailleurs, les bases légales et réglementaires de chacune des enquêtes particulières sont décrites au sein des chapitres 1-3-1 à 1-3-5 suivants

1.3 COMPOSITION GLOBALE DU DOSSIER SOUMIS A ENQUÊTE

L'ensemble des pièces et documents du dossier d'enquête unique était rassemblé au sein de trois boîtes d'archives plastifiées.

La composition était la suivante :

● Dossier 1

Cadre réglementaire, composition du dossier et bilan de la concertation et du débat public

● Dossier 2

Dossier de déclaration d'utilité publique

- Notice explicative
- Plan de situation
- Plan général des travaux
- Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
- Appréciation sommaire des dépenses
- Annexes

● Dossier 3

Dossier d'autorisation environnementale

- Note de présentation non technique
- Identité et statut du pétitionnaire
- Plan de situation
- Attestation de propriété du terrain des emprises du projet par le pétitionnaire
- Description de la nature et du volume des installations projetées et des modalités de fonctionnement et d'exploitation ; rubriques de la nomenclature des installations et opérations concernées ; moyens de suivi et de surveillance ; organisation et moyens en situation accidentelle : remise en état du site à la fin de l'exploitation
- Étude d'impact
- Notice des incidences Natura 2000

● Dossier 4

Dossier d'étude d'impact

- Résumé non technique
- État initial de l'environnement
- Description du projet et conséquences sur l'urbanisme local
- Solutions de substitution examinées et raisons des choix effectués
- Impacts du projet sur les milieux de l'Environnement
- Cumuls avec d'autres projets existants ou approuvés
- Mesures ERC et estimation des dépenses correspondantes
- Modalités de suivi et de surveillance
- Conditions de remise en état du site après exploitation
- Compatibilité du projet avec les plans, schémas, programmes

- Éléments complémentaires sur les infrastructures de transport
- Auteurs d'études
- Annexes 1 à 30 au dossier d'étude d'impact

● **Dossier 5**

Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme

- Dossier de mise en compatibilité avec de PLU de la Commune d'ANDRÉSY
- Dossier de mise en compatibilité avec de PLU de la Commune d'ACHÈRES
- Dossier de mise en compatibilité avec de PLU de la Commune de Conflans-Sainte-Honorine
- PV des réunions d'examen conjoint
- Avis de l'Autorité environnementale sur les mises en compatibilité des documents d'urbanisme

● **Dossier 6**

Dossier de création de la Zone d'Aménagement Concerté

- Rapport de présentation
- Plans de situation
- Plan de délimitation du périmètre de la zone
- Étude d'impact et avis de l'Autorité environnementale
- Régime de la zone au regard de la taxe d'aménagement
- Avis des collectivités

● **Dossier 7**

Dossier d'enquête parcellaire

● **Avis de l'Autorité environnementale**

● **Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale**

Le caractère complet du dossier au regard des dispositions réglementaires en vigueur dans ce domaine (article L.123-12 du code de l'Environnement) est établi. La Commission n'a pas jugé utile la production de documents ou études complémentaires.

Toutefois, le volume et la structure du dossier mis à la disposition du Public n'en rendaient pas aisée sa consultation

1.3.1 ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE A LA DUP

1-3-1-1 OBJET

Dans la perspective du développement du transport en Île de France, HAROPA Ports de Paris a entrepris dès les années 2000 des études de faisabilité au niveau de la plaine d'ACHÈRES en vue d'y implanter une nouvelle plateforme portuaire.

Ce projet est autofinancé et ne requiert que des ajustements ponctuels de voirie, intégrés au périmètre de la DUP, afin d'en assurer ses accès et sa desserte routière

La demande de déclaration d'utilité publique vise à acquérir, par voie d'expropriation, les parcelles nécessaires à la réalisation du projet non acquises par voie amiable.

Le périmètre sur lequel porte la DUP englobe la ZAC d'une surface de 98 ha ainsi que des emprises complémentaires représentant 3 ha destinées à l'aménagement d'une boucle de retournement pour poids lourds, **soit une superficie totale pour l'ensemble du projet de 101 ha**

Sur le plan d'eau bordant le site, on note la présence de bateaux logements, des ouvrages de garages à bateaux, ainsi qu'un poste provisoire de chargement de granulats et des installations temporaires exploitées par GSM et LE FOLL

1-3-1-2 BASE RÉGLEMENTAIRE

- Articles L.123-1 à 18 et R .123-1 à 27 du code de l'Environnement (en raison de la nécessité de l'évaluation environnementale)
- Article R.123-5 sur les conditions de désignation de la Commission d'enquête
- Articles L.123-10 et R.123-9 relatifs à l'organisation de l'enquête

1-3-1-3 COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUÊTE

- Notice explicative
- Plan de situation
- Plan général des travaux
- Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
- Appréciation sommaire des dépenses
- Annexes
 - Délibération du Conseil d'Administration du 14 mars 2018 sur l'engagement de la procédure de DUP
 - Estimation de l'enveloppe foncière

1.3.2 ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE A LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES PLU

1-3-2-1 OBJET

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme locaux (Communes d'ACHÈRES, ANDRÉSY, Conflans-Sainte-Honorine) est réalisée dans le cadre de la DUP du projet d'aménagement PSMO

Ce projet nécessite, pour chacune des Collectivités impactées, la mise en compatibilité de leur document d'urbanisme afin de rendre possible la réalisation du projet de création de la zone portuaire

1.3.2.2 BASE RÉGLEMENTAIRE

Code de l'Urbanisme

Article L.153-54 qui fixe les dispositions applicables pour assurer la mise en compatibilité des PLU, après consultation des PPA citées aux articles L.132-7 et L.132-9

Une réunion d'examen conjoint donne lieu à un procès-verbal versé au dossier d'enquête, conformément à l'article R.153-13

1.3.2.3 COMPOSITION DU DOSSIER

- ✓ PLU d'ACHÈRES
- ✓ PLU d'ANDRÉSY
- ✓ PLU DE Conflans-Sainte-Honorine
- ✓ PV de la réunion d'examen conjoint du 13 mai 2019
- ✓ Évaluation environnementale et avis de l'Autorité environnementale de GPSEO

Depuis l'élaboration du dossier d'enquête, le PLU intercommunal de la Communauté urbaine de GPSEO a été approuvé. Ce document supra communal se substitue aux PLU communaux et le projet PSMO doit, de fait et de Droit, être compatible avec ce nouveau texte.

Ce point est traité au chapitre 2 de la seconde partie du présent rapport

1.3.3 ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE A L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

1.3.3.1 OBJET

Le projet PSMO concerne d'une part, des travaux, ouvrages et aménagements sur le domaine public fluvial et sur les cours d'eau permettant l'accès de bateaux d'un tonnage maximum de 5 000 tonnes et d'autre part, l'aménagement de plateformes amodiabiles sur lesquelles les entreprises, non connues à ce jour, viendront s'implanter à l'issue d'une procédure d'appel à projet et de mise en concurrence. L'occupation de ces emprises amodiabiles fera l'objet de conventions d'occupation temporaire du domaine public fluvial.

Le projet PSMO est soumis à autorisation environnementale à la fois parce qu'il a des impacts sur l'eau et le milieu aquatique du fait des travaux, ouvrages et aménagements réalisés sur le domaine public fluvial mais aussi parce que les bateaux qui pourront y accéder auront un tonnage maximum de 5 000 tonnes et que son terrain d'assiette est de 98 hectares.

C'est le préfet qui statuera sur la décision de délivrance ou non de l'autorisation environnementale.

Dans le cadre de cette autorisation environnementale l'article L.181-15 du code de l'environnement permet au porteur de projet de solliciter des informations lui permettant de préparer son projet et le dossier de sa demande d'autorisation auprès de l'autorité administrative compétente.

Dans ce cas les réponses apportées par celle-ci sont fonction de l'état du projet et ne préjugent ni du contenu du dossier qui sera finalement nécessaire à l'instruction de la demande d'autorisation ni de la décision qui sera prise à l'issue de celle-ci. HAROPA-Port de Paris a dans ce cadre sollicité l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, et ce cadrage préalable a fait l'objet d'un avis délibéré de l'Autorité environnementale n° Ae 2015-75 adopté en séance du 2 décembre 2015 (cf. Chapitre 3° de ce rapport).

L'instruction de la demande d'autorisation environnementale se déroule alors en trois phases selon les articles L. 181-9 et L. 181-10 du Code de l'environnement :

- 1° Une phase d'examen ;
- 2° Une phase d'enquête publique ;
- 3° Une phase de décision. [...] » (Art. L. 181-9)

La délivrance de l'autorisation environnementale du projet PSMO est donc soumise à enquête publique environnementale, deuxième phase de la demande.

Après la phase d'examen, le Préfet a sollicité le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), autorité environnementale, qui a émis l'avis délibéré n°2019-40 sur le projet de Port Seine Métropole Ouest – PSMO (78), adopté lors de sa séance du 4 décembre 2019. (cf. Chapitre 3° de ce rapport)

Conformément à l'article L.122 1 V du code de l'environnement, l'avis du CGEDD a fait l'objet d'une réponse écrite de la part d'HAROPA-Port de Paris, mise à disposition du public également par voie électronique (cf. Annexe 1 du dossier n°4 « étude d'impact) à l'ouverture de l'enquête publique, comme prévu à l'article L.123.2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123.19.

1.3.3.2 RUBRIQUES CONCERNÉES PAR L'AUTORISATION

Le projet PSMO a des impacts sur l'eau et le milieu aquatique au titre de l'article L214-3 du Code de l'environnement

L'article L214-3 du Code de l'environnement précise que « *les installations, ouvrages, travaux et activités susceptibles de présenter des dangers pour la santé et la sécurité publique, de nuire au libre écoulement des eaux, de réduire la ressource en eau, d'accroître notablement le risque d'inondation, de porter gravement atteinte à la qualité ou à la diversité du milieu aquatique, notamment aux peuplements piscicoles.* » sont soumis à autorisation environnementale.

Le projet PSMO a des impacts sur l'eau et le milieu aquatique, qui justifient sa soumission à autorisation au titre de la nomenclature de l'article R. 214-1 du Code de l'environnement. Les rubriques de la nomenclature concernées sont les suivantes :

- ❖ Un bassin versant de recueil des eaux pluviales avec rejet dans le milieu naturel, de 101,5 hectares (rubrique 2.1.5.0) rejet d'eaux pluviales
- ❖ L'ouverture de la passe d'entrée en darse sur 240 m de long modifiant le profil du lit mineur de la Seine (rubrique 3.1.2.0) installations, ouvrages, travaux ou activités modifiant (...)
- ❖ L'aménagement d'un linéaire de berges de 530 m alliant renforcement du pied et mise en œuvre d'un talus végétalisé, de part et d'autre de la darse, y compris au droit du futur emplacement des bateaux logements (rubrique 3.1.4.0) consolidation ou protection des berges, par des techniques autres que végétales vivantes
- ❖ La destruction de frayères, de zones de croissances ou de zones d'alimentation de la faune piscicole dans le lit mineur, ou dans le lit majeur d'un cours d'eau, la destruction de frayères à brochet ; la surface concernée par les travaux est de 1 000 m² (rubrique 3.1.5.0) Installations, ouvrages, travaux activités de nature à (...)
- ❖ La soustraction de surface inondable dans le lit majeur de la Seine : 1,4 hectare en phase 4, les autres phases (1 à 3) augmentent la surface inondable et la phase 5 n'induit aucune modification (rubrique 3.2.2.0) surface soustraite par remblais, installations, ouvrages
- ❖ La destruction de plusieurs espaces de zones humides : ripisylve au droit de l'entrée de la darse (770 m²), roselière au droit de la darse (1 700 m²), prairie humide et zone rudérale au droit du futur centre de vie (7 850 m²) (rubrique 3.3.1.0) assèchement, remblais, imperméabilisation de zones humides

Dans ce cadre, l'opération projetée doit être compatible avec les dispositions du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux ou du schéma d'aménagement et de gestion des eaux, et ne pas porter aux intérêts mentionnés à l'article L. 211-1 une atteinte d'une gravité telle qu'aucune prescription ne permettrait d'y remédier et doit contribuer aux objectifs de qualité des eaux prévus par l'article D. 211-10. L'opération doit également être compatible avec les dispositions du plan de gestion des risques d'inondation mentionné à l'article L. 566-7.

Le projet PSMO est soumis à Autorisation environnementale (**Dossier n°3** du Dossier d'Enquête Publique Unique).

Le projet PSMO est soumis également à la procédure d'évaluation environnementale avec étude d'impact au titre de l'article L.122-1 du Code de l'Environnement

Le projet PSMO est soumis également à la procédure d'évaluation environnementale avec étude d'impact au titre de l'article L.122-1 du Code de l'Environnement pour les rubriques 9a°) et 39°) dans la liste à l'article R.122-2 du Code de l'Environnement et le tableau annexé.

- **Rubrique 9a°)** Voies navigables et ports de navigation intérieure permettant l'accès de bateaux de plus de 1 350 tonnes (soumis à évaluation environnementale)
- **Rubrique 39°)** Travaux, constructions et opérations constitués ou en création qui créent une surface de plancher supérieure ou égale à 40 000 m² ou dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieure à 10 hectares (soumis à évaluation environnementale).

Lorsqu'un même projet relève à la fois d'une évaluation environnementale systématique et d'un examen au cas par cas en vertu d'une ou plusieurs rubriques de ce même tableau annexé à l'article R.122-2 du Code de l'Environnement, l'étude d'impact traite alors de l'ensemble des incidences du projet. C'est le cas dans le cadre de ce projet pour les rubriques 5a°), 6a°) et 47b°).

- **Rubrique 5a°)** Construction de voies ferroviaires principales (hors grande distance) de plus de 500 mètres et de voies de services de plus de 1 000 m (soumis à examen au cas par cas),
- **Rubrique 6a°)** Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente (soumis à examen au cas par cas),
- **Rubrique 47b°)** Déboisements en vue de la reconversion de sols portant sur une superficie totale, même fragmentée, de plus de 0,5 ha (soumis à examen au cas par cas).

PROCÉDURE COMMUNE

L'article L. 122-14 du Code de l'environnement permet de regrouper dans une procédure commune la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme et l'autorisation environnementale du projet.

En application de cet article, une étude d'impact commune au projet et à la mise en compatibilité des PLU communaux a été réalisée par HAROPA-Port de Paris (**Dossier n°4** du Dossier d'Enquête Publique Unique). L'article R.122-5.-IV du Code de l'Environnement indique que « Pour les projets soumis à autorisation en application du titre Ier du livre II, l'étude d'impact vaut étude d'incidence si elle contient les éléments exigés pour ce document par l'article R. 181-14. ».

Ainsi, le Dossier n°4 : Dossier d'Étude d'Impact du projet PSMO :

- Vaut évaluation environnementale de la création de la ZAC PSMO (cf. Dossier de création de ZAC spécifique cf. § 1.3.4.3 de ce rapport, l'étude d'impact mentionnée correspond au dossier n°4) ;

- Vaut étude d'incidence de l'autorisation environnementale du projet PSMO (Dossier n°3 cf. § 1.3.4.3 de ce rapport, l'étude d'impact mentionnée Pièce 3F correspond au dossier n°4),
- Vaut rapport d'évaluation environnementale de la MECDU sollicitée sur les communes d'Achères, de Conflans-Sainte-Honorine et d'Andrésy (Dossier n°5 cf. § 1.3.2.3, Pièce 5E : Évaluation environnementale et l'avis de l'autorité environnementale du CGEDD sont intégrés au dossier n°4)

1.3.3.3 BASE RÉGLEMENTAIRE

Le projet du PSMO est soumis à la procédure d'autorisation environnementale conformément à l'article L.181-1 du Code de l'environnement et du fait des caractéristiques des installations, ouvrages, travaux et activités mentionnés au I de l'article L. 214-3.

Le projet de plateforme portuaire Port Seine Métropole Ouest (PSMO) est soumis au régime de l'autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du Code de l'environnement.

L'étude d'impact PSMO tient lieu d'évaluation des incidences Natura 2000 dès lors qu'elle contient les éléments exigés par l'article R. 414-23.

L'enquête publique unique sera effectuée dans les conditions prévues par :

- Les articles L.123-1 à L.123-18 et R.123-1 à R.123-27 du Code de l'environnement, relatifs à l'enquête publique environnementale,
- Les articles L. 181-10 à L. 181-2 et R. 181-36 à R. 181-38 du Code de l'environnement, relatifs plus spécifiquement à l'autorisation environnementale.

1.3.3.4 COMPOSITION DU DOSSIER

L'autorisation environnementale doit comprendre l'ensemble des pièces permettant de justifier le respect des différentes réglementations.

Le dossier d'autorisation environnementale répond aux articles R.181-13 et suivants du Code de l'environnement selon les éléments fournis suivants :

DOSSIER N°3 – DOSSIER D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Pièce 3-A : Note de présentation non technique (44 pages);

Pièce 3-B : Lorsque le pétitionnaire est une personne morale, sa dénomination ou sa raison sociale, sa forme juridique, son numéro de SIRET, l'adresse de son siège social ainsi que la qualité du signataire de la demande ; Ces éléments figurent bien dans cette pièce (1 page).

Pièce 3-C : Mention du lieu où le projet doit être réalisé ainsi qu'un plan de situation du projet à l'échelle 1/25 000, ou, à défaut au 1/50 000, indiquant son emplacement ; Une notice de situation générale (4 pages) et 3 plans sont fournis dont 1 à l'échelle 1/100000, et 1 à l'échelle 1/15000.

Pièce 3-D : Document attestant que le pétitionnaire est le propriétaire du terrain ou qu'il dispose du droit d'y réaliser son projet ou qu'une procédure est en cours ayant pour effet de lui conférer ce droit ; (2 pages) il est indiqué que l'emprise du projet appartient à 75% à une institution publique et que 25% du foncier est privé. HAROPA-Ports de Paris aménagera définitivement des emprises de la carrière exploitée par la société GSM seulement si elles ont fait l'objet intégralement d'un procès-verbal de recollement. Deux courriers sont joints : un courrier du président de la communauté urbaine de GPS&O du 20 décembre 2018 (2 pages) attestant d'une procédure en cours pour le transfert à HAROPA-Port de Paris des emprises

du domaine public gérées par GPS&O, avec accord de principe pour la réalisation des travaux et du maire d'Achères du 23 novembre 2018 (1 page) attestant qu'une procédure est en cours entre la Ville d'Achères et HAROPA-Ports de Paris pour vendre à ce dernier les terrains appartenant à la ville d'Achères (après désaffectation et déclassement pour le domaine public) à l'intérieur du périmètre de ZAC ainsi que lui conférer le droit de réaliser les travaux sur les parcelles situées sur les emprises supplémentaires destinées à l'aménagement des voies d'accès au projet sous une forme juridique et suivant les modalités financières qui restent à déterminer. Dans l'attente de l'aboutissement de la Ville d'Achères délivre son accord de principe pour la réalisation du projet PSMO sur les parcelles du domaine public et privé de la commune au sein du périmètre de la DUP ci-joint et suivant les délais compatibles avec le phasage du projet.

Pièce 3-E : Description de la nature et du volume de l'activité, l'installation, l'ouvrage ou les travaux envisagés, de ses modalités d'exécution et de fonctionnement, des procédés mis en œuvre, ainsi que l'indication de la ou des rubriques de la nomenclature dont le projet relève. Elle inclut les moyens de suivi et de surveillance, les moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident ainsi que les conditions de remise en état du site après exploitation et, le cas échéant, la nature, l'origine et le volume des eaux utilisées ou affectées ; (45 pages)

Pièce 3-F : Étude d'impact réalisée en application des articles R.122-2 et R.122-3 du Code de l'environnement ; Cette pièce d'une page renvoie au **Dossier n°4 intitulé « Dossier d'étude d'impact »**

Pièce 3 G : Notice d'évaluation des incidences Natura 2000. Cette pièce d'une page indique que la notice d'évaluation des incidences Natura 2000 est présentée **en partie n°5, chapitre 5 du Dossier n°4 intitulé « Dossier d'étude d'impact »**.

Pièce 3-H : Éléments graphiques, plans ou cartes utiles à la compréhension des pièces du dossier.

Cette pièce comprend une page précisant que les éléments graphiques, plans ou cartes utiles à la compréhension des pièces du présent dossier d'autorisation environnementale sont insérées dans les différentes pièces constitutives de l'étude d'impact présentée au Dossier n°4 intitulé « Dossier d'étude d'impact ».

Le plan général des travaux est fourni en Pièce 2-D du Dossier n°2 intitulé « Dossier de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) ».

Références non exhaustives

<p>À/L'Étude d'Impact répond aux exigences des articles R.122-5 et s. du Code de l'Environnement qui décrit son contenu ainsi</p> <p>1° Un résumé non technique</p>	<p>Dossier n°4 Partie n°1</p>
<p>2° Une description du projet : localisation du projet ; description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition nécessaires, et des exigences en matière d'utilisation des terres lors des phases de construction et de fonctionnement ; une description des principales caractéristiques de la phase opérationnelle du projet, [...] la nature et les quantités des matériaux et des ressources naturelles utilisés ; une estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus, tels que la pollution de l'eau, de l'air, du sol et du sous-sol, le bruit, les vibrations, la lumière, la chaleur, la radiation, ainsi que les types et les quantités de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement</p>	<p>Dossier n°4 Partie n°3 Chap. 1 à 8</p>

3° Une description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement, dénommée "scénario de référence", et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet [...]	Dossier n°4 Partie n°2
4° Une description des facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage ;	Dossier n°4 Partie n°2
5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres : a) De la construction et de l'existence du projet ; b) De l'utilisation des ressources naturelles, en particulier les terres, le sol, l'eau et la biodiversité, en tenant compte de la disponibilité durable de ces ressources ; c) De l'émission de polluants, du bruit, de la vibration, de la lumière, la chaleur et la radiation, de la création de nuisances et de l'élimination et la valorisation des déchets ; d) Des risques pour la santé humaine, le patrimoine culturel ou pour l'environnement ; e) Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptible d'être touchées. f) Des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique ; g) Des technologies et des substances utilisées.	Dossier n°4 Partie n°5 dont c) Bruit Chap. 3.7.1 et Annexe 14 c) Air Chap. 3.7.2 et Annexe 11 d) Santé Chap. 3.8 e) Partie n°6 CUMUL des incidences f) Partie n°5 Chap. 2.1.1
6° Une description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné ;	Dossier n°4 Partie n°5 Chap. 6
7° Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ;	Dossier n°4 Partie n°4
8° Les mesures prévues par le maître de l'ouvrage pour éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ; compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes.	Dossier n°4 Partie n°5 Partie n°7 tableaux de synthèse et coûts
9° Les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement proposées ;	Dossier n°4 Partie n°8
10° Une description des méthodes de prévision ou des éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement ;	Dossier n°4 Partie n°12
11° Les noms, qualités et qualifications du ou des experts qui ont préparé l'étude d'impact et les études ayant contribué à sa réalisation ;	Dossier n°4 Partie n°12
B/ L'étude d'impact tient lieu d'évaluation des incidences Natura 2000 si elle contient les éléments exigés par l'article R. 414-23.	Dossier n°4 Partie n°5 Chap. 5
C/L'étude d'impact tient lieu d'étude d'incidence environnementale et doit comprendre les éléments exigés par l'article L181-14 : 1° Décrit l'état actuel du site sur lequel le projet doit être réalisé et de son environnement ;	Dossier n°4 Partie n°2

2° Détermine les incidences directes et indirectes, temporaires et permanentes du projet sur les intérêts mentionnés à l'article L. 181-3 eu égard à ses caractéristiques et à la sensibilité de son environnement	Dossier n°4 Partie n°2
3° Présente les mesures envisagées pour éviter et réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé, les compenser s'ils ne peuvent être évités ni réduits et, s'il n'est pas possible de les compenser, la justification de cette impossibilité	Dossier n°4 Partie n°5
4° Propose des mesures de suivi ;	Dossier n°4 Partie n°8 Chap. 1 et 2
5° Indique les conditions de remise en état du site après exploitation ;	Dossier n°4 Partie n°9
6° Comporte un résumé non technique.	Dossier n°4 Partie n°1 (idem A 1°)
II. – Lorsque le projet est susceptible d'affecter des intérêts mentionnés à l'article L. 211-1, l'étude d'incidence environnementale porte le milieu aquatique, l'écoulement, le niveau et la qualité des eaux, y compris de ruissellement, en tenant compte des variations saisonnières et climatiques. Les raisons pour lesquelles le projet a été retenu parmi les alternatives au regard de ces enjeux. Elle justifie, le cas échéant, de la compatibilité du projet avec le schéma directeur ou le schéma d'aménagement et de gestion des eaux et avec les dispositions du plan de gestion des risques d'inondation mentionné à l'article L. 566-7 et de sa contribution à la réalisation des objectifs mentionnés à l'article L. 211-1 ainsi que des objectifs de qualité des eaux prévus par l'article D. 211-10.	Dossier n°4 Partie n°5
D/Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact comprend, en outre :	Dossier n°4 Partie n°11 Chap. 3
– une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ;	
– une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ;	Dossier n°4 Partie n°11 Chap. 2
– une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports ;	Dossier n°4 Partie n°11 Chap. 4
– une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;	Dossier n°4 Partie n°11 Chap. 5
– une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences.	Dossier n°4 Partie n°11 Chap. 6 (Partie n°5 Chap. 3.6 Annexes 6 à 9)
– les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52 du Code de l'Environnement (limitation du bruit des aménagements, infrastructures et matériels de transports terrestres).	Dossier n°4 Partie n°11 Chap. 7 (Partie n°5 Chap. 3.7.1 Annexe 14)
E/ L'étude d'impact vaut évaluation environnementale de la ZAC PSMO. Ce dossier reprend explicitement les conclusions de l'étude de faisabilité en ENR conformément au décret n° 2019-474 du 21 mai 2019 pour les actions ou opérations d'aménagement devant faire l'objet d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables (ENR) de la zone en application de l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme (cas de la ZAC de PSMO)	Dossier n°4 Et Annexes 21 et 22 de l'étude d'impact.

<p>F/ L'étude d'impact, répond également aux exigences des articles R.122-20 du Code de l'Environnement relatif au rapport environnemental de certains plans et documents ayant une incidence notable sur l'environnement (MECDU pour Achères, Andrésy et Conflans)</p> <p>1° Une présentation générale indiquant, de manière résumée, les objectifs du plan, schéma, programme ou document de planification et son contenu, son articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification</p>	<p>Dossier n°4 Partie n°10</p>
<p>2° Une description de l'état initial de l'environnement sur le territoire concerné, les perspectives de son évolution probable si le plan [...] n'est pas mis en œuvre, les principaux enjeux environnementaux de la zone dans laquelle il s'appliquera et les caractéristiques environnementales des zones qui sont susceptibles d'être touchées par sa mise en œuvre</p>	<p>Dossier n°4 Partie n°5 Chap.4</p>
<p>3° Les solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du plan [...] dans son champ d'application territorial. Chaque hypothèse fait mention des avantages et inconvénients qu'elle présente, notamment au regard des 1° et 2° ;</p>	<p>Dossier n°4 Partie n°4</p>
<p>4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet de plan [...], a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement ;</p>	<p>Dossier n°4 Partie n°4 Chap.4</p>
<p>5° L'exposé :</p> <p>a) Des effets notables probables de sa mise en œuvre sur l'environnement, et notamment, s'il y a lieu, sur la santé humaine, la population, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages. Les effets notables probables sur l'environnement sont regardés en fonction de leur caractère positif ou négatif, direct ou indirect, temporaire ou permanent, à court, moyen ou long terme ou encore en fonction de l'incidence née du cumul de ces effets.</p> <p>Ils prennent en compte les effets cumulés du plan avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification ou projets de plans, schémas, programmes ou documents de planification connus ;</p>	<p>Dossier n°4 Partie n°5 Chap. 4</p>
<p>b) De l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 ;</p>	<p>Dossier n°4 Partie n°5 Chap. 5</p>
<p>6° La présentation successive des mesures prises pour :</p> <p>a) Eviter les incidences négatives sur l'environnement du plan,[...] sur l'environnement et la santé humaine ;</p>	<p>Dossier n°4 Partie n°5 Chap. 4</p>
<p>b) Réduire l'impact des incidences mentionnées au a) ci-dessus n'ayant pu être évitées ;</p>	<p>Dossier n°4 Partie n°5 Chap. 4</p>
<p>c) Compenser, lorsque cela est possible, les incidences négatives notables du plan [...],sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, la personne publique responsable justifie cette impossibilité.</p>	<p>Dossier n°4 Partie n°5 Chap. 4</p>
<p>7° La présentation des critères, indicateurs et modalités-y compris les échéances-retenus :</p> <p>a) Pour vérifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, la correcte appréciation des effets défavorables identifiés au 5° et le caractère adéquat des mesures prises au titre du 6° ;</p>	<p>Dossier n°4 Partie n°8 Chap.3</p>
<p>b) Pour identifier, après l'adoption du plan [...] à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et permettre, si nécessaire, l'intervention de mesures appropriées ;</p>	<p>Dossier n°4 Partie n°8</p>
<p>8° Une présentation des méthodes utilisées pour établir le rapport sur les incidences environnementales et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré</p>	<p>Dossier n°4 Partie n°12</p>

Préalablement à la réalisation de cette étude d'impact commune, Ports de Paris a sollicité un pré-cadrage de l'Autorité environnementale (AE) du CGEDD, conformément à l'article R 122-4 du code de l'environnement. L'AE a ainsi formulé un certain nombre de recommandations en amont de la rédaction du dossier dans un avis n° 2015-75 du 2 décembre 2013.

Le Dossier n°4 : Dossier d'Etude d'Impact contient l'ensemble des éléments décrits ci-dessus et listés en Partie n° 1 à Partie n°12

Le Dossier n°4 : Dossier d'étude d'Impact du projet PSMO :

- Vaut évaluation environnementale de la création de la ZAC PSMO (cf. Dossier de création de ZAC spécifique) ;
- Vaut étude d'incidence de l'autorisation environnementale du projet PSMO (Dossier n°3), et à ce titre elle contient les éléments demandés à l'article R. 181-14 du Code de l'environnement, en particulier :
 - . Proposition de mesures de suivi (cf. sa Partie n°8) ;
 - . Conditions de remise en état du site après exploitation (cf. sa Partie n°9) ;
- Vaut rapport d'évaluation environnementale de la MECDU sollicitée sur les communes d'Achères, de Conflans-Sainte-Honorine et d'Andrésy (Dossier n°5), et à ce titre, elle contient les éléments demandés à l'article R. 122-20 du Code de l'environnement (cf. sa Partie n°4, sa Partie n°5 et sa Partie n°8).

1.3.4 ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE A LA CRÉATION DE LA ZAC

1.3.4.1. OBJET

La Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) est l'outil opérationnel d'aménagement permettant à HAROPA Port de Paris de procéder à l'aménagement et l'équipement des terrains du port, notamment de ceux que cet établissement aura acquis en vue de les céder ou de les concéder ultérieurement à des utilisateurs publics ou privés.

La procédure de ZAC se déroule en deux étapes : la création de la ZAC, puis l'approbation de son dossier de réalisation, l'un et l'autre étant de la compétence du Préfet.

Le projet de dossier de création, comprenant l'étude d'impact, est soumis pour avis à l'autorité environnementale ainsi qu'aux collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le projet de ZAC au regard de ses incidences environnementales notables sur leur territoire. L'avis de l'autorité environnementale fait l'objet d'une réponse écrite de la part de la personne à l'initiative de la ZAC.

Le projet de dossier de création, comprenant l'étude d'impact, accompagnés des avis des collectivités concernées, fait ensuite l'objet d'une consultation du public concerné, qui prend la forme d'une procédure de participation du public.

1.3.4.2. BASE RÉGLEMENTAIRE

La création de ZAC est régie par les articles L.311-1 à L.311-7 et R.311-1 à R.311-5 du code l'urbanisme.

Conformément à l'article L.123-2 du code de l'environnement, la création de ZAC n'est pas soumise à enquête publique, mais doit être précédée d'une procédure de participation du public spécifique prévue à l'article L.12319 du code de l'environnement.

La procédure de participation du public sur le dossier de création de la ZAC PSMO est organisée en même temps que l'enquête publique unique et l'enquête parcellaire conjointe.

1.3.4.3. COMPOSITION DU DOSSIER DE ZAC

Conformément aux dispositions de l'article R.311-2 du code de l'urbanisme, le dossier de création de ZAC comprend :

- **Un rapport de présentation**, qui expose notamment l'objet et la justification de l'opération, comporte une description de l'état du site et de son environnement, indique le programme global prévisionnel des constructions à édifier dans la zone, énonce les raisons pour lesquelles, au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur sur le territoire et de l'insertion dans l'environnement naturel ou urbain, le projet faisant l'objet du dossier de création a été retenu ;
- **Un plan de situation** ;
- **Un plan de délimitation du périmètre composant la zone** ;
- **L'étude d'impact** définie à l'article R. 122-5 du code de l'environnement lorsque celle-ci est requise en application des articles R. 122-2 et R. 122-3-1 du même code et l'avis de l'autorité de l'Etat compétente en matière d'environnement ;
- **Le régime de la zone au regard de la taxe d'aménagement** ;
- **Les avis des conseils municipaux des communes d'Achères, d'Andrézy et de Conflans-Sainte-Honorine et du conseil communautaire de la Communauté Urbaine GPSEO.**

1.3.5 ENQUÊTE PARCELLAIRE

1.3.5.1. OBJET

La présente enquête parcellaire porte sur les acquisitions nécessaires à la réalisation de la plateforme portuaire dénommée « Port Seine-Métropole Ouest » (PSMO) située sur les communes d'Achères, d'Andrézy et de Conflans-Sainte-Honorine.

L'enquête parcellaire se déroule dans le cadre de l'enquête publique unique ayant notamment pour objet l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. (Cf. art. 1.2 ci-dessus). L'enquête publique unique et l'enquête parcellaire seront donc conjointes.

L'enquête parcellaire permet de connaître précisément les immeubles dont la maîtrise est requise pour la réalisation du projet et vise à recueillir les observations des personnes impactées par le projet sur :

- 1- Les limites des biens à acquérir en vue de la réalisation de PSMO et des ouvrages annexes, tels que figurés dans les documents soumis à l'enquête,
- 2- La recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres personnes intéressées.

Elle est suivie d'un arrêté préfectoral de cessibilité permettant le transfert des propriétés

L'acquisition amiable des terrains nécessaires au projet est privilégiée par le maître d'ouvrage. Toutefois, dans l'hypothèse où les acquisitions amiables n'aboutiraient pas, au vu des résultats de l'enquête, le préfet peut déclarer cessible les parcelles en prenant un arrêté de cessibilité visant au transfert de propriété.

1.3.5.2. BASE RÉGLEMENTAIRE

La présente enquête parcellaire est effectuée conformément aux dispositions des articles L.131-1 et R.131-1 à R.131-14 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

1.3.5.3. COMPOSITION DU DOSSIER

Conformément à l'article R.131-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le dossier soumis à l'enquête parcellaire comprend

- **Un état parcellaire** résumant l'ensemble des éléments relatifs aux emprises concernées (numéro de la parcelle en référence au plan, référence cadastrale, contenance cadastrale, surface à acquérir, surface restante) et aux propriétaires réels ou présumés (adresse, droit des propriétaires...)
- **Un plan parcellaire** régulier des terrains et bâtiments concernés par le projet, à l'échelle du 1/2000.

1.3.6 COMPLEMENTS DEMANDES POUR L'ENQUÊTE

Comme indiqué au chapitre 1.3 du présent rapport, la Commission, hormis les questions complémentaires adressées au Maître d'Ouvrage en cours d'enquête (cf chapitre 2.8.3 ci-après), n'a pas jugé utile de demander de nouvelles études ou expertises.

Le caractère complet du dossier global mis à la disposition du Public permettait d'apprécier l'ensemble des aspects liés au projet

1.4 BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE ET DU DEBAT PUBLIC

La Commission nationale du débat public (CNDP) a été saisie le 23 décembre 2012 du projet dit PSMO envisagé par HAROPA Ports de Paris et a décidé, le 8 janvier 2014, d'organiser un débat public et de constituer une Commission particulière à cet effet, présidée par M Michel GAILLARD.

Cette décision était fondée sur les considérants suivants :

- Le projet bien que son montant soit inférieur au seuil de saisine obligatoire, s'inscrit dans le cadre plus général du développement de la Seine-aval, secteur considéré comme stratégique et faisant l'objet d'une ION depuis 2007
- Le projet présente d'importants enjeux socio-économiques pour le développement régional et des régions voisines
- Le projet présente des enjeux hydrauliques et environnementaux, notamment en phase travaux.

Le débat public s'est déroulé du 15 septembre au 15 décembre 2014.

Insertion urbaine, environnement, intermodalité et économie du projet ont nourri les échanges.

Les principales préoccupations exprimées par le Public au cours du débat ont porté sur :

- ✓ Impacts du projet sur le trafic routier, ferré et fluvial
- ✓ Craintes liées aux pollutions
- ✓ Nuisances visuelles et sonores
- ✓ Insertion urbaine du port
- ✓ Projet précurseur d'autres développements ultérieurs tels que le PSM Est

Des avis positifs ont par ailleurs été exprimés, notamment en matière de développement socio-économique de la confluence Seine/Oise

Au plan de la concertation préalable, deux instances de pilotage ont été constituées :

- Le Comité de pilotage, sous la présidence du sous-préfet de ST GERMAIN EN LAYE
- Le Comité de suivi partenarial composé des principaux acteurs et élus concernés, chargé de suivre les engagements souscrits par HAROPA Ports de Paris sur la concertation, auquel assistait le Garant

Des ateliers thématiques ont été constitués et l'essentiel des échanges a porté sur la future organisation de l'espace dédié au projet présenté par le Maître d'ouvrage sous la forme d'un plan-guide évolutif.

Des échanges soutenus et animés entre VNF et la Municipalité d'ANDRÉSY ont porté sur la création d'une passerelle vers l'Île de Nancy, l'implantation du « centre de vie » et des voies de circulation le long de la Seine.

En conclusion de ce débat public, son Président a souligné le caractère exemplaire de son déroulement, principalement en ce qui concerne les aspects suivants :

- Méthodologie et modalités de fonctionnement
- Transparence des informations fournies au Public
- Disponibilité et écoute du Maître d'Ouvrage
- Sérieux et qualité des travaux menés au sein des ateliers

L'utilité de cette période d'échanges et de concertation a été soulignée par toutes les Parties présentes.

2 ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

2.1 DÉSIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Par courrier en date du 8 janvier 2020, M le Préfet des Yvelines a demandé au Tribunal administratif de VERSAILLES de désigner une Commission chargée de conduire l'enquête publique unique relative au projet porté par HAROPA Ports de Paris.

Par décision en date du 14 janvier 2020, Mme la Présidente du Tribunal administratif de VERSAILLES a fixé la composition de la Commission comme suit :

- **M. Michel GENESCO, Président**
- **Mme Anne de KOUROCH, membre titulaire**
- **M. Claude GARREAU, membre titulaire**

2.2 MODALITES DE L'ENQUÊTE

Elles ont été fixées à l'origine par l'arrêté préfectoral n° 20-013 du 5 février 2020 qui précise :

- La période d'enquête, **initialement prévue du 18 avril au 30 mai 2020**
- Les rubriques au titre de la loi sur l'Eau auxquelles est assujetti le projet
- Les modalités d'affichage et de publicité de l'enquête
- Le calendrier des permanences
- Les dispositions d'élaboration et de remise du rapport d'enquête

Compte tenu de la promulgation de la loi 2020-290 du 23 mars 2020 instituant des mesures d'urgence pour faire face à l'épidémie de Covid 19 et l'ordonnance 2020-306 prorogeant ces mesures, **un nouvel arrêté préfectoral n°20-055** daté du 13 août 2020, modifiant l'arrêté originel évoqué précédemment sur les points suivants, a été appliqué :

- **La période d'enquête est reportée du 17 septembre au 30 octobre 2020**
- Un nouveau calendrier des permanences est déterminé
- Les autres modalités restent inchangées

2.3 CONTACTS PRÉALABLES ET VISITE DES LIEUX

2.3.1 RENCONTRES AVEC LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Une première rencontre de la Commission a été organisée le 28 janvier 2020 dans les locaux d'HAROPA à Conflans-Sainte-Honorine.

À cette occasion, les principaux aspects du projet ont été présentés sous forme de diaporama et des échanges ont eu lieu suite aux premières questions et réactions de la Commission

Une seconde réunion a été organisée le 30 juin selon la même configuration.

Cette rencontre a été principalement orientée sur les conditions de reprise de l'enquête susceptible d'intervenir à la rentrée de septembre ainsi que sur certaines questions issues du premier examen du dossier d'enquête par la Commission

2.3.2 VISITES PRÉALABLES DE TERRAIN

Dans le cadre de la première réunion évoquée précédemment, la Commission, accompagnée par le Maître d'Ouvrage s'est rendue sur les lieux suivants :

- Site de la future zone portuaire avec visite des activités actuelles
- Point de vue depuis le coteau d'ANDRÉSY afin d'évaluer l'impact visuel du projet et son insertion paysagère.

Au cours de l'enquête (1^{er} octobre 2020), Michel GENESCO, Président de la Commission, s'est rendu sur le quai de l'Île du Bac (Communes de CONFLANS et ANDRÉSY) afin d'apprécier les deux points suivants :

- Situation des bateaux logements et rencontre avec certains de leurs occupants.
- Extension du périmètre de la DUP de l'autre côté de la voie ferrée destinée à la création de la boucle de retournement et rencontre avec le principal propriétaire foncier concerné par la procédure d'expropriation.

2.4 INFORMATION DU PUBLIC

2.4.1 PUBLICITE LEGALE

Une affiche réglementaire d'avis d'ouverture d'enquête (modèle joint en annexe) a été apposée sur l'ensemble des panneaux d'informations municipaux des 3 communes concernées ainsi qu'en divers lieux en périphérie du futur site de la zone portuaire.

Les insertions légales ont été publiées selon le tableau ci-après :

Le Parisien	Courrier 78
2 septembre	2 septembre

23 septembre

23 septembre

Copie de ces parutions figurent en annexe

Il est considéré que ces actions d'informations légales sont conformes aux dispositions réglementaires requises en la matière

2.4.2 PUBLICITE EXTRA LEGALE

- **Au niveau des trois communes concernées**

Copie de ces publications figurent en annexe

- **Article paru au Courrier des Yvelines en date du 30 septembre 2020**

- **A l'initiative d'HAROPA :**

- Edition d'une brochure d'information (Lettre n°4) mise à disposition dans les mairies pendant la période d'enquête ; cette publication didactique et bien présentée a connu un vif succès, la quasi-totalité des visiteurs lors des permanences sont repartis en emportant un ou plusieurs exemplaires

- Pose de panneaux sous forme de « kakémonos » dans les locaux dédiés aux permanences et reprenant l'ensemble des informations de cette brochure.

Ces supports ont facilité la tâche des commissaires-enquêteurs dans leur rôle de présentation du projet.

2.4.3 NOTIFICATIONS INDIVIDUELLES DE L'ENQUÊTE PARCELLAIRE

Conformément aux dispositions de l'article R.131-6 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, HAROPA-Ports de Paris a notifié le 7 août 2020, par lettre recommandée avec AR à chacun des propriétaires des parcelles concernées par le projet, le dépôt du dossier d'enquête en mairie. Était jointe à cette lettre une fiche de renseignements à retourner par les propriétaires.

Un enregistrement des courriers non réclamés, refusés ou envoyés à une adresse inexacte et des successions inconnues de propriétaires décédés sous forme de tableau a alors été adressé par HAROPA à chacune des mairies au début de l'enquête afin qu'il soit affiché.

L'ensemble des propriétaires concernés a bien été informé par notification individuelle du dépôt du dossier d'enquête parcellaire dans les 3 mairies. Les courriers non réceptionnés ont fait l'objet d'un tableau qui a été affiché dans chacune d'entre-elles.

Le tableau de suivi des notifications aux propriétaires ainsi que le certificat d'affichage des communes figurent en annexes.

2.4.4 RÉUNION PUBLIQUE D'INFORMATION

La Commission n'a pas jugé utile d'en organiser au regard des considérants suivants :

- La concertation préalable et le débat public sur le projet avaient déjà permis une large information et participation du Public
- Le flux des visiteurs et des questions pendant la période d'enquête était parfaitement gérable et nulle demande de réunion publique n'a été exprimée
- Les dispositions pratiques en matière de précautions d'ordre sanitaire rendaient difficile une telle organisation

2.5 CALENDRIER DES PERMANENCES

Elles se sont déroulées selon le calendrier suivant :

Lieu	Commissaire-enquêteur	Date
ACHÈRES	Claude GARREAU	17 septembre de 9h à 12h
		22 septembre de 9h à 12 h
		1 ^{er} octobre de 16 h à 19 h
		10 octobre de 9h à 12 h
		21 octobre de 14 h à 17 h
		30 octobre de 14h 45 à 17h 45
ANDRÉSY	Anne de KOUROCH	17 septembre de 8 h45 à 11 h 45
		26 septembre de 9h à 12 h
		29 septembre de 16 h à 19 h
		10 octobre de 9 h à 12 h
		21 octobre de 9 h à 12 h
		30 octobre de 14 h 15 à 17 h 15
Conflans-Sainte-Honorine	Michel GENESCO	19 septembre de 9 h à 12 h
		1 ^{er} octobre de 16 h à 19 h
		6 octobre de 14 h à 17 h
		16 octobre de 9 h à 12 h
		30 octobre de 14 h 30 à 17 h 30

A noter que dans chacune de ces mairies, une permanence tenue un samedi matin a été organisée afin de faciliter la participation du Public

Les conditions matérielles allouées par les Municipalités pour ces permanences ont été correctes et n'appellent pas de remarques particulières

Ces permanences n'ont donné lieu à aucun incident ni évènement notable à mentionner

Les contacts avec les visiteurs ont été courtois, ouverts et constructifs

2.6 CLÔTURE DE L'ENQUÊTE ET RECUEIL DES REGISTRES

La clôture de l'enquête a été prononcée le **30 octobre 2020 à 17 h 30** et consignée au niveau des registres. Simultanément, le registre dématérialisé géré par PUBLILEGAL a été désactivé.

Chaque commissaire-enquêteur, à l'issue de la dernière permanence de ce jour, a récupéré le registre correspondant après copie des pages et documents annexés remis aux services municipaux.

2.7 AUTRES RENCONTRES ET CONTACTS AVEC LES ACTEURS DANS LA CADRE DE L'ENQUÊTE

2.7.1 RENCONTRES AVEC LES ÉLUS LOCAUX

- Une réunion préliminaire a été organisée le **28 février 2020** entre l'ensemble des membres de la Commission et M. le Maire d'ACHÈRES, commune siège de l'enquête.

Cette rencontre a été l'occasion d'évoquer les conclusions du débat public et de la concertation préalables ainsi que les modalités du contrat de fortage avec l'exploitant des activités extractives de carrière.

- Des rencontres ultérieures entre les commissaires-enquêteurs et les élus locaux de chaque Commune ont été organisées comme suit :

- **Conflans-Sainte-Honorine : 18 septembre** avec M. Laurent BROUSSE, son adjoint en charge de l'Urbanisme et les représentants des Services concernés.

Les revendications de cette Collectivité, exprimées dans le cadre du débat public ont été rappelées et feront l'objet d'un mémoire qui sera déposé au registre d'enquête.

- **ANDRÉSY : 12 mars 2020** avec M. Hugues RIBAUT, maire, son adjoint en charge à l'Urbanisme et la Directrice générale des services. Les aspects paysagers font toujours l'objet d'une forte vigilance car une partie du port est incluse dans une SPR. Les pollutions de l'air, les riverains directs, la prise en compte des bateaux logements et la sécurité du Port lors de son exploitation sont également des préoccupations. Leurs exigences ont été exprimées pour la plupart dans le cadre du débat public et prises en compte. Un échange avec le nouveau Maire élu a eu lieu à l'issue d'une permanence avec un mémoire inscrit au registre.
- **ACHÈRES : le 14 septembre**, entretien avec Mme Valérie GUEPIN, responsable du service urbanisme – droit des sols, préalable à l'ouverture de l'enquête publique. Un point a pu être fait sur le contexte local et sur la perception que la population peut avoir de ce projet.

2.7.2 CONTACTS AVEC HAROPA PORTS DE PARIS

Outre les deux rencontres présentiels organisées avec HAROPA (cf chapitre 2.3.1 du présent rapport), deux listes de questions ont été adressées en cours d'enquête par la Commission au Maître d'Ouvrage

Les réponses de ce dernier figurent en caractère bleu

● PREMIÈRE LISTE ADRESSEE LE 3 JUIN

QUESTION 1 - Le montant des investissements, évalué à 122,2 M€ en 2017, est-il toujours d'actualité ?

Le montant des investissements présenté dans les dossiers réglementaires est toujours d'actualité. Il a été réévalué à l'issue du débat public pour tenir compte des projets et demandes du territoire issus du débat public (intégrations paysagères, espaces publics complémentaires...), estimés à environ 10 M€.

QUESTION 2 – Comment se répartit ce budget (travaux, achat du foncier...) ?

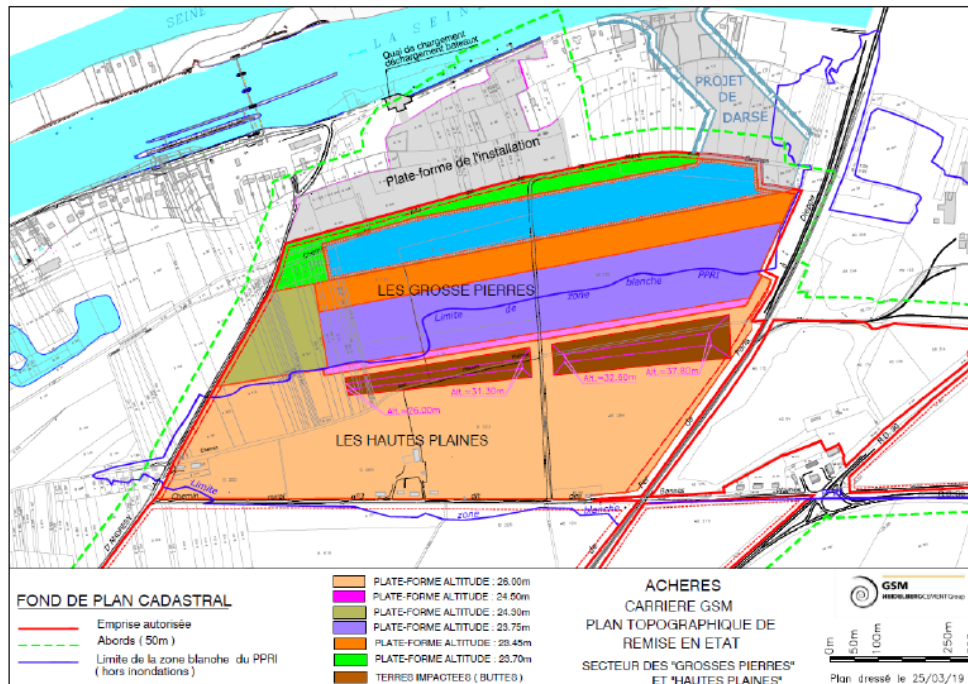
Le budget prévisionnel d'investissement du projet PSMO se répartit en 4 postes principaux :

- Études et concertation : 10 M€
- Acquisitions foncières 30,8 M€
- Travaux : 71,2 M€
- Aménagements complémentaires : 10,2 M€

Ces montants sont détaillés au chapitre 1.1 de la pièce 2-E du dossier n°2 / DUP.

QUESTION 3 – Au niveau du dossier DUP, il est indiqué que le remblai de soubassement du Parc des Hautes-Plaines est constitué de matériaux susceptibles d'être porteurs de pollution. Quelles mesures de protection et de surveillance sont prévues ?

Dans le cadre de son exploitation, et conformément à son arrêté préfectoral, la société GSM remblaira le site en plusieurs plateformes, selon le nivellement présenté au chapitre 3.2.2. de la partie 2 du dossier n°4 / Étude d'impact, et repris ci-dessous :



Les 2 secteurs marron, délimités sur la carte ci-dessus, représentent les 2 buttes au droit desquelles la société GSM doit disposer des terres impactées non lixiviables, rendues inertes par traitement. Différentes dispositions de protection seront mises en œuvre par la société GSM, conformément à son arrêté préfectoral :

- le remblaiement avec les terres impactées non lixiviables s'effectuera au minimum à 30 cm au-dessus du niveau des hautes eaux de la nappe.
- un remblaiement avec des matériaux d'apports inertes sera effectué sur une épaisseur au minimum de 80 cm au-dessus des terres impactées.
- des levés de géomètres seront effectués sur ces secteurs pour s'assurer des altimétries réelles.



Figure 1-14 extraite du chapitre 4.1 de la Partie 1 / Dossier n°4

Ces mesures de protection mises en œuvre par GSM permettent d'assurer la compatibilité de ce secteur avec l'usage ultérieur du site.

Pour assurer la protection des populations qui seront amenées à fréquenter le futur parc des Hautes-Plaines, HAROPA – Ports de Paris a prévu :

- De ne pas planter d'arbres fruitiers ou conifères, qui pourraient générer un risque sur la santé (consommation de fruits par le public) ou sur la stabilité des pollutions inertes (au travers des systèmes racinaires ou de l'acidification des sols),
- De réaliser une analyse annuelle de la qualité des sols en place au niveau du belvédère du parc des Hautes-Plaines (côté est) et au niveau du bassin d'infiltration des eaux pluviales (côté ouest) : cette mesure est présentée au chapitre 1.3 chapitre 3.2.2. de la partie 8 du dossier n°4 / Étude d'impact,
- De réaliser une analyse annuelle des eaux souterraines situées sous le parc des Hautes-Plaines, pour s'assurer de l'absence de pollution des eaux souterraines : cette mesure est présentée au chapitre 1.2 de la partie 8 du dossier n°4 / Étude d'impact.

D'autre part, une servitude de droit privé sera créée au moment de la libération des emprises par la société GSM.

Question 4 – La desserte des lots situés au sud du Parc de la Haute Plaine ne sera pas effectuée par bandes convoyeuses. Pour quelles raisons ?

La nature des activités des entreprises attendues sur le secteur sud ne nécessite pas un raccordement au futur réseau de bandes transporteuses.

Question 5 – Quelles améliorations d'aménagements routiers, en particulier aux débouchés des nouvelles voiries avec la RD 30, peuvent être envisagées ?

Les études de raccordement du futur port à la RD 30 ont été menées avec le Conseil Départemental des Yvelines, la Communauté Urbaine GPS&O et la commune d'Achères. Elles ont donné lieu au rapport

d'études réalisé par le bureau spécialisé CDVia (annexe 20 de l'étude d'impact). Le projet PSMO vise à réaliser :

- Le raccordement de la route du Barrage à la RD 30 en « carrefour en T » (avec suppression de l'actuel « tourne à gauche » afin de sécuriser ce carrefour et fluidifier le trafic),
- Le raccordement de l'avenue de l'Écluse au giratoire existant « Jean Moulin ».

Les propositions d'aménagement sont présentées au chapitre 3.6.1.3.2 de la partie 5 du dossier n°4 / Étude d'impact.

Question 6 – Les études antérieures sur la biodiversité de la zone (faune, flore) doivent-elles être réactualisées ?

HAROPA – Ports de Paris s'est engagé, avant le démarrage des phases de travaux 2 à 5, à réaliser une mise à jour de l'état initial du site, afin de s'assurer de sa cohérence avec l'état initial projeté présenté dans les dossiers réglementaires.

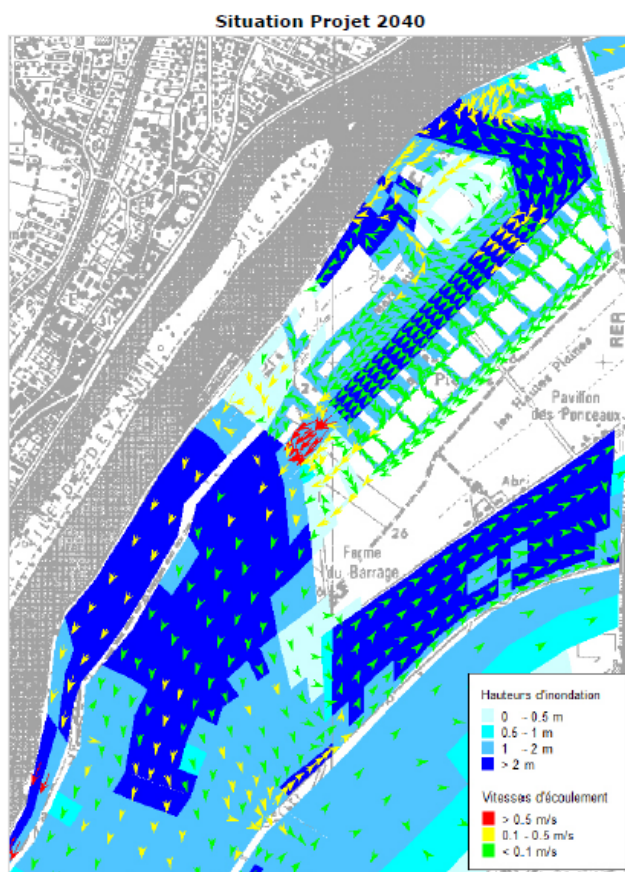
Préalablement au démarrage des travaux d'aménagement de la phase 1, au regard du décalage de l'enquête publique en raison de la crise sanitaire, HAROPA – Ports de Paris procédera d'autre part à un inventaire de la faune et de la flore du site du projet. Cet inventaire permettra de vérifier que les mesures prévues par le projet PSMO répondent aux enjeux de conservation des nouvelles espèces éventuellement identifiées.

Question 7 – Les conséquences des crues d'occurrence centennale ont-elles été appréhendées ?

Les études hydrauliques réalisées dans le cadre du projet PSMO ont été menées sur la référence de la crue décennale, cinquantiennale et centennale.

Elles montrent, qu'en cas de crue centennale, le futur port pourra rester en exploitation. Les eaux de débordement inonderont une partie du port, puis rejoindront la Seine en aval de la plaine d'Achères, en traversant le secteur des futurs parcs d'Achères. Les nouveaux volumes d'expansion de la crue offerts par l'aménagement du futur port, visent à réduire le risque d'inondation des secteurs urbanisés de la ville d'Achères.

Les annexes 4 et 27 de l'étude d'impact détaillent les résultats présentés au chapitre 3.2.3 de la partie 5 de l'étude d'impact, duquel l'illustration suivante est extraite (figure 5-65) :



Question 8 – Quelle

du projet ?

Le parc d'Achères situé à l'ouest du futur port est un projet de parc récréatif porté par la commune d'Achères. Le projet PSMO prévoit des liaisons entre le futur port et ce parc (voie douce de la route du Barrage, esplanade de la Darse, prairie humide... cf. chapitres 3.4 et 3.6 de la partie 4 du dossier n°4 / Étude d'impact), ainsi que la création de continuités boisées en liaison avec le futur parc (cf. figure 5-27 - chapitre 2.3.3.2.8. de la partie 5 du dossier n°4 / Étude d'impact).

Question 9 – Récupération des eaux pluviales et infiltration à la parcelle. Le plan de zonage d'assainissement d'Achères est-il compatible avec ce principe ?

Le projet PSMO prévoit un réseau de collecte (fossés, noues...) et de traitement des eaux pluviales et leur rejet après traversée de bassins d'infiltration ou d'ouvrage de traitement.

HAROPA – Ports de Paris aura en charge les eaux pluviales du réseau public (voiries, parking, espaces publics...). Les amodiataires auront en charge les eaux pluviales de leur parcelle et devront assurer leur traitement avant rejet (dispositions précisées dans l'annexe 17 – C.P.A.P.E de l'étude d'impact).

Ce réseau est présenté au chapitre 3.2.2.4.2. de la partie 5 du dossier d'étude d'impact. Il répond aux prescriptions du PLU Intercommunal de GPS&O.

Le détail des calculs de dimensionnement des bassins de rétention et dépollution est présenté en annexe 28.

Question 10 – L'intégration paysagère paraît bien établie au niveau du cahier des prescriptions ; la transition avec la zone urbanisée d'Achères repose sur la création d'un parc urbain bordé d'une voie réservée aux circulations douces. En revanche, les habitants du coteau d'Andrézy « bénéficieront » d'une vue directe sur les futurs équipements. Peut-on atténuer ces inconvénients par des mesures supplémentaires ? Écran visuel renforcé ?

Le projet PSMO se fonde sur la réalisation d'une darse, afin de retirer toute activité industrielle des berges de Seine, et permettre le renforcement de la végétation des berges.

Cette ripisylve, destinée à limiter l'impact visuel du futur port depuis la rive droite de la Seine, sera renforcée, en « second rideau » par le parc des Hautes-Plaines, les plantations d'arbres de hautes tiges le long de chaque voie, ainsi que par les aménagements paysagers que chaque amodiataire devra réaliser en périphérie des parcelles qui leur seront amodiées par HAROPA – Ports de Paris.

Dans le cadre de la concertation, des simulations, en été et en hiver, ont été réalisées pour mieux appréhender l'intégration paysagère du futur port. Elles sont présentées aux chapitres 3.4.2.4. et 3.4.4 de la partie 5 du dossier n°4 / Étude d'impact.

Question 11 – Quelques observations de détail concernant l'enquête parcellaire :

Terriers 91 et 227 : le propriétaire mentionné (SUEZ) est différent du nom porté sur le plan (Ets GENET)

Terrier 220-221 : il est indiqué que l'EPF Île de France a acquis ces terrains en 1991, alors que cet établissement n'a été créé qu'en 2006

L'entreprise GENET occupe en effet des parcelles foncières appartenant à la société SUEZ, et est propriétaire d'installations implantées sur ces parcelles. L'enquête parcellaire vise à éclaircir les périmètres juridiques entre ces 2 propriétaires (principal et secondaire).

L'erreur d'historique des parcelles AI 16 et 17 a été corrigée dans la version du dossier d'enquête parcellaire remise en main propre en réunion.

Question 12 – Quelle est la part modale prévisionnelle du fret ferroviaire au niveau de l’activité globale du projet ? Des sillons correspondants à ce trafic seront-ils dégagés par SNCF Réseau ?

Le projet PSMO vise, à terme, à accueillir un trafic ferroviaire d’environ 2 600 T à 3 000 T par jour, afin de développer le report modal réciproque du fleuve vers le fer.

Les sillons seront libérés par SNCF Réseau pour les opérateurs des entreprises installées sur le futur port. Pour faciliter la liaison entre le terminal ferroviaire portuaire et le réseau de fret, le projet prévoit une zone d’attente pour les convois en gare de triage d’Achères. Cette zone d’attente offrira ainsi aux opérateurs des facilités d’adaptation aux sillons obtenus.

Question 13 – L’entreprise LE FOLL, compte tenu de la nature de ses activités, est-elle susceptible de s’implanter sur le site ?

Les activités de l’entreprise Le Foll, orientées vers le secteur du BTP, sont compatibles avec les activités attendues sur le futur port.

Question 14 – le projet PSMO est-il ISO 14001 ?

Le projet PSMO fait l’objet, dans sa phase étude, d’une démarche ISO 14001. Cette démarche sera prolongée en phase travaux, puis exploitation, conformément aux ambitions et engagements portés par HAROPA – Ports de Paris.

● **SECONDE LISTE ADRESSEE LE 2 OCTOBRE**

QUESTION 1 - un trafic portuaire par conteneurs est-il envisageable ?

Réponse HAROPA – Ports de Paris : Le futur port, dédié aux activités BTP et travaux, n’accueillera pas de conteneurs.

QUESTION 2 - il existe une zone d'activité (tertiaire ?) qui ne sera desservie que par voie routière. Qu'en est-il exactement ?

Réponse HAROPA – Ports de Paris : le projet PSMO prévoit, dans le secteur sud-ouest, l’accueil d’activités tertiaires de services et d’appui aux futures activités portuaires (bureaux, services aux bateliers, bureaux pour les entreprises locales et/ou pour des activités de formation et de recherche en synergie avec les activités du BTP). Ces activités généreront uniquement un trafic VL pris en compte dans les projections trafics.

QUESTION 3 - les PLU étant désormais intégrés au sein du PLUI qui prend en compte le projet, l’enquête relative à leur mise en compatibilité a-t-elle encore un objet ?

Réponse HAROPA – Ports de Paris : les éléments présentés dans les dossiers de mise en compatibilité des PLU communaux sont conformes au PLUi. Le PLUi, exécutoire depuis le 21 février 2020 n’aura donc pas besoin d’être modifié. Toutefois, la procédure de mise en compatibilité ayant été engagée avant l’approbation du PLUi, la Préfecture des Yvelines a souhaité poursuivre l’instruction des demandes de mise en compatibilité des 3 PLU.

QUESTION 4 - Quelles sont les compétences respectives de VNF et HAROPA en matière de berges de fleuve ?

Réponse HAROPA – Ports de Paris : le projet PSMO prévoit une répartition de la domanialité des berges du futur port comme suit :

- VNF assurera la gestion des berges au droit de l'actuel barrage et des écluses et de la zone d'attente des bateaux, ainsi qu'au droit de la zone d'accueil des bateaux logements. Cette dernière est prévue en aval du pont ferroviaire SNCF.
- HAROPA – Ports de Paris assurera le suivi et l'entretien du reste des berges, et des quais de la darse.

QUESTION 5 - La configuration exacte des emprises de l'aire de retournement prévue par la DUP est-elle définitivement arrêtée ?

Réponse HAROPA – Ports de Paris : l'emprise de la future aire de retournement a été définie pour permettre l'aménagement de places de stationnement, d'une voie de retournement pour les riverains de l'Île Peygrand, ainsi que l'installation des équipements de collecte des déchets pour les habitants des bateaux logements. Les études techniques détaillées seront menées à l'issue de l'obtention des autorisations administratives.

QUESTION 6 - Comment a été déterminée la possibilité d'entrée des convois de 180 m venant de Paris dans la darse ?

Réponse HAROPA – Ports de Paris : Des études de trajectographie (navigabilité des bateaux) ont été réalisées par le CEREMA. Elles ont permis d'une part de dimensionner la darse et son orientation notamment pour s'assurer de l'accès des différents gabarits de bateaux dont les convois de 180m et d'autre part de définir la position du poste de découplage, des bateaux logement et de l'embarcadère. Ces études ont notamment pris en compte des conditions de navigation complexes (forts courant, vent...), afin de s'assurer des bonnes conditions de navigabilité dans ces contextes. En cas de conditions météorologiques défavorables, le découplage des convois de 180m sera possible à l'entrée de la darse, grâce au poste de découplage prévu par le projet. Ces études ont été présentées et validées lors de Comités Locaux des Usagers (instance animée par VNF et regroupant des bateliers et usagers de la Seine). Ces résultats sont présentés dans les dossiers réglementaires

2.7.3 CONTACTS AVEC VOIES NAVIGABLES DE France (VNF)

Les circonstances liées à l'état d'urgence sanitaire n'ont pas permis l'organisation d'une telle rencontre

Les questions que la Commission destinait à cet organisme ont été intégrées au sein du procès-verbal de synthèse adressé au Maître d'Ouvrage (cf chapitre 6 ci-après)

2.8 REMISE DU PROCES-VERBAL DES OBSERVATIONS

Le procès-verbal de synthèse des observations recueillies au cours de l'enquête a été transmis au Maitre d'ouvrage le 12 novembre 2020. **Il figure au chapitre 6 du présent rapport.**

2.9 REMISE DU MÉMOIRE EN RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La remise du mémoire en réponse est intervenue le 30 novembre 2020.

Le mémoire en réponse **figure au chapitre 7 du présent rapport et en annexe.**

2.10 REMISE DU RAPPORT ET DES CONCLUSIONS MOTIVÉES A L'AUTORITÉ ORGANISATRICE ET AU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

En raison des prescriptions liées à l'état d'urgence sanitaire, les réunions de coordination organisées régulièrement par la Commission en Préfecture n'ont pu se dérouler selon le calendrier prévu.

Les échanges entre les membres de la Commission ont eu lieu à distance, ce qui a retardé les travaux d'élaboration du rapport.

Celui-ci devait être remis pour le 30 novembre 2020 au plus tard, c'est-à-dire un mois après la clôture de l'enquête.

En accord avec les Autorités concernées, ce délai a été reporté au **15 décembre 2020 au plus tard.**

3 AVIS DES ORGANISMES CONCERNES ET DES ÉLUS LOCAUX

3.1 AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES (PPA)

● **Préfet de Région - Service régional de l'archéologie** : par lettre en date du 26 octobre 2016, le service régional de l'archéologie informe le Maître d'ouvrage qu'aucune prescription d'archéologie préventive ne sera formulée compte tenu du fort remaniement des terrains et de la levée des contraintes dans l'emprise de la carrière GSM.

● **Préfet des Yvelines – Service de l'environnement** : Par lettre en date du 29 janvier 2018, l'Unité Forêt Chasse et Milieux Naturels confirme que l'opération prévue est exemptée de défrichement conformément à l'article L.342-1 du code forestier et ne nécessite pas d'autorisation préfectorale à ce titre.

Concernant la mise en compatibilité des PLU des communes d'Achères, d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine, par décision en date du 19 avril 2017, la Mission régionale d'autorité environnementale, après examen au cas par cas, a fait obligation de réaliser une évaluation environnementale de la mise en compatibilité des PLU des 3 communes.

Concernant la création de la ZAC :

Ville d’Achères : Le Conseil municipal, en sa séance du 26 juin 2019, a émis un avis favorable sur le dossier de création de la ZAC Port Seine Métropole Ouest.

Ville d’Andrésey : Le Conseil municipal, en sa séance du 23 mai 2019, a émis un avis favorable sur le projet de création de la ZAC sous réserve de la prise en compte de l’ensemble des engagements pris par HAROPA Port de Paris dans son courrier du 17 avril 2019 pour, d’une part, limiter la hauteur maximale des futures émergences techniques à 30 mètres (54,30 m. du NGF) au lieu des 40 mètres initialement prévus, et pour, d’autre part, orienter la localisation des plus hautes émergences sur la partie centrale de la zone portuaire dans le cadre des futurs appels à projet.

Ville de Conflans-Sainte-Honorine : Le Conseil municipal, en sa séance du 17 juin 2019, a approuvé le projet de création de la ZAC sous réserve des mises à jour effectives du dossier quant à la hauteur des émergences techniques et leur localisation prioritaire conformément aux engagements d’HAROPA et de la poursuite du travail sur la relocalisation des bateaux-logements.

Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise : Le Conseil communautaire, en sa séance du 12 juillet 2019, a émis un avis favorable au dossier de création de la ZAC Port Seine Métropole Ouest par HAROPA Port de Paris.

3.2 AVIS DE L’AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

L’avis de l’Autorité environnementale (Ae) a été adopté lors de sa séance du 4 décembre 2019. Il y est précisé que le projet a fait l’objet d’un avis de cadrage préalable de l’Ae délibéré le 2 décembre 2015.

En préambule, l’Autorité environnementale relève « qu’en dépit de la complexité des modalités de phasage du projet et de son imbrication avec l’avancement de l’exploitation et de la remise en état de la carrière, l’étude d’impact est d’une grande lisibilité, facilitée par de nombreuses illustrations, et la rédaction suit un mode de présentation rigoureux ».

L’avis comporte 13 recommandations, portant notamment sur :

- **Le risque d’inondation**, pour lequel il est demandé de compléter la présentation de la maîtrise du risque, notamment de préciser la manière dont a été prise en compte la concomitance des crues de la Seine et de l’Oise ;
- **Les milieux naturels**, en exprimant « plus clairement si les impacts résiduels vis-à-vis des espèces protégées, après évitement et réduction mais avant compensation, permettent de garantir le maintien de l’état de conservation favorable de ces espèces et de leur habitat ». L’AE recommande également d’étendre la durée prévue pour le suivi écologique ;
- **Les trafics routiers et ferroviaires**, en précisant la liste des projets pris en compte pour la modélisation des trafics routiers à l’état futur, pour clarifier les perspectives en termes de trafic ferroviaire, et pour mieux évaluer l’éventualité de modifications acoustiques significatives ;

- **Les activités industrielles**, en vérifiant et en clarifiant la manière dont ont été prises en compte les activités industrielles entre l'état futur sans PSMO et le scénario de projet dans l'analyse des impacts sur la qualité de l'air ;
- L'AE recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations de l'avis.

Conformément à l'article L.122-1 V du code de l'environnement, HAROPA Port de Paris a apporté une réponse à chacune des 13 recommandations et a modifié et annexé à son mémoire le résumé non technique de l'étude d'impact reprenant les recommandations de l'Autorité environnementale.

4 ANALYSE DU PROJET SOUMIS A ENQUÊTE

4.1 EMPRISE DU PROJET

4.1.1 EMPRISE DU PORT

Situé en rive gauche de la Seine, implanté sur 3 communes : principalement à Achères, mais aussi à Andrézy et Conflans-Sainte-Honorine, le périmètre du projet du Port Seine-Métropole Ouest représente une superficie d'environ 98 ha, délimité :

- Au nord, par les berges de la Seine,
- A l'est, par la voie ferrée (ligne A du RER),
- A l'ouest, par la route du Barrage,
- Au sud, pour partie par le chemin des Basses Plaines.

Les limites du projet sont les suivantes :

Limite nord du projet : Le projet PSMO s'étend jusqu'aux berges de Seine comprises, hors quai de déchargement de VNF et zone d'attente ;

Limite est du projet : La limite du projet longe les voies ferrées SNCF Réseau. Le projet PSMO inclut les voies ferrées existantes, actuellement désaffectées, en pied de talus SNCF-Réseau ;

Limite sud du projet : Le projet exclut les maisons individuelles situées le long du chemin des Basses Plaines ;

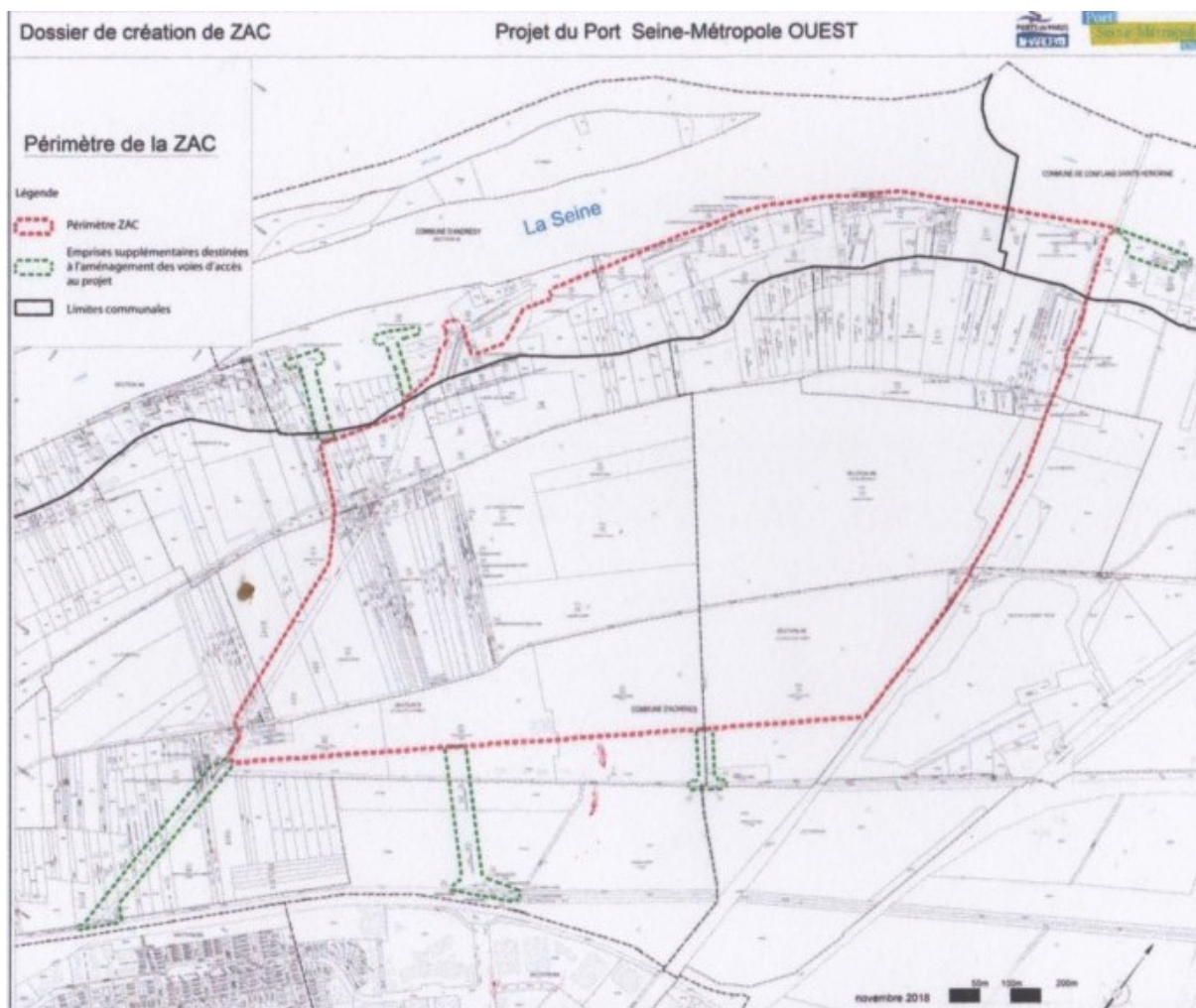
Limite ouest du projet : Le projet inclut la route du Barrage et s'étend en limite du futur parc d'Achères.

4.1.2 EMPRISES DE LA DUP

En sus de ce périmètre, plusieurs emprises, d'une superficie de 3 hectares, sont destinées à la réalisation de travaux accessoires à la ZAC. Il s'agit des emprises des voies d'accès au nord et au sud à la zone

portuaire et de l'aire de retournement située au nord-est du site, à l'est de la voie ferrée, en bordure de Seine.

L'emprise de la DUP porte sur l'emprise de la ZAC augmentée des surfaces nécessaires aux travaux accessoires, soit une emprise totale de 101 hectares.



Emprise de la ZAC et des voiries d'accès.

Le périmètre de la DUP est actuellement composé :

- De 63,5 hectares, appartenant principalement à la ville d'Achères, sur lesquels une carrière de granulats est en cours d'exploitation par la société GSM ;
- Du centre de traitement et de transit de granulats appartenant à GSM, pour une superficie de 8,6 ha, qui sera maintenu en place et qui ne sera pas acquis par HAROPA ;
- De 11,2 ha appartenant à diverses entreprises dont les entreprises Le Foll TP, UNIBETON ;
- De 1,8 ha de terrains construits correspondant à 7 propriétés à usage d'habitation, secteur où est prévu une boucle de retournement pour les poids-lourds
- De 3,9 ha de terrains appartenant aux services de l'Etat, dont VNF ;
- D'environ 12 ha regroupant des propriétés non bâties, terrains en friches, boisements ainsi que les emprises publiques (voiries, chemins...).

4.2 RÉALISATION DU PROJET

4.2.1 LES CINQ PHASES

La société GSM exploite, sur le futur territoire du projet PSMO, un site d'extraction de granulats de 63,5 ha.

Conformément au dossier de porter à connaissance déposé le 25 juin 2019, GSM poursuit l'activité de carrière jusqu'en 2039, selon 4 plans de phasage de 5 ans chacun.

Le phasage de l'opération PSMO a été établi en liaison avec le carrier et tient compte de l'avancement des extractions ainsi que de la nécessité d'assurer les accès aux parcelles aménagées par PSMO

● Phase 1 : 2021-2022

- Aménagement des installations du chantier temporaire
- Réalisation du secteur sud de la route du barrage et son raccordement à la RD 30
- Aménagement de la rue de la Darse et de la rue de la promenade du chemin de fer
- Réalisation du chemin de l'ancien barrage
- Création de la zone vie et son parking
- Réalisation de l'accès provisoire est

Pendant cette phase, le creusement du chenal d'accès à la darse commencera sur les parties déjà excavées par GSM, sans communication avec la Seine

● Phase 2 : 2025-2026

Débutera en 2025, en fonction de la restitution par GSM des terrains excavés prévue selon son plan d'exploitation et permettra, d'une part, d'agrandir la darse et, d'autre part, de rendre disponible l'ensemble de la zone amodiable et de réaliser le quai à usage partagé (QUP)

En plus des accès réalisés en phase 1, les aménagements suivants seront réalisés :

- Route du barrage entre le barrage de navigation et le pôle vie et le tronçon sud en face de la future prairie de l'esplanade
- Le chemin du garage à bateaux
- La rue de la Darse entre le chemin de la Mare aux Canes et les parcelles amodiées
- La rue des Hautes Plaines le long de la zone amodiable et son prolongement vers le QUP

Les réseaux et les circulations douces seront réalisés et l'ancienne route du barrage sera aménagée à cet effet

Un ouvrage de dérivation hydraulique destiné à faciliter l'écoulement des eaux sur le site PSMO et les diriger vers la darse sera construit

● Phase 3 : 2030-2031

Réalisation complète de la darse et des quais associés ainsi que le début de la création de l'avenue de l'Écluse et d'une partie de la zone amodiable

En outre, les accès suivants seront réalisés :

- Tronçon nord de l'avenue de l'Écluse
- Rue des Hautes Plaines le long de la zone amodiable

● Phase 4 : 2035-2036

Elle permettra l'achèvement de l'avenue de l'Écluse et l'aménagement des accès suivants :

- Rue des hautes Plaines
- Tronçon sud de l'avenue de l'Écluse constituant l'accès principal au site PSMO et son raccordement au giratoire de la RD 30

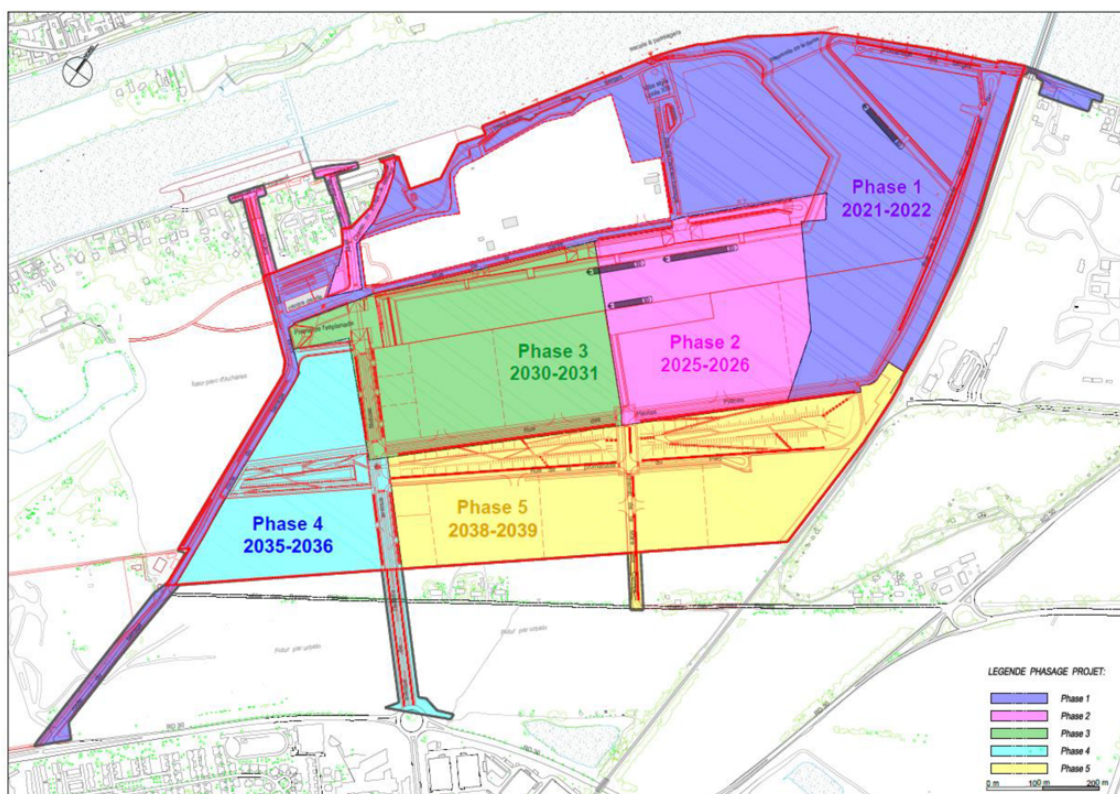
● Phase 5 : 2038

L'accès au site n'est plus possible depuis la RN 184 en raison de l'interception de cet itinéraire par l'exploitation GSM.

Ils seront remplacés par :

- Le sud de la rue de la mare aux Canes
- La rue de la promenade du Parc

Le plan ci-après localise ces cinq phases :



ure 1 - 4 : Plan prévisionnel du phasage des travaux

4.2.2 LES TRAVAUX DE DEBLAIS ET REMBLAIS

A l'issue de l'extraction par GSM des granulats, de la création de la darse et des remblaiements permettant le nivellement des plateformes, l'opération doit présenter un bilan volumétrique respectueux des contraintes du PPRI et de la doctrine de la Direction Régionale et Interdépartementale de

l'Environnement et de l'Énergie d'Ile de France, à savoir : le projet doit restituer le volume inondable dans la situation actuelle par tranche altimétrique de 50 cm.

Ainsi, des calculs par tranches altimétriques, ont été réalisées entre le nivellement général du projet et le nivellement du terrain naturel de référence (situation de 2003).

Le bilan volumétrique a été réalisé sur l'emprise globale du projet, en distinguant les volumes de l'installation de traitement et transit de GSM.

Il en ressort que l'équilibre déblais/remblais pour chacune des 9 tranches, entre la cote 20,31 et la cote 24,81 du NGF, est respecté, sans valeur positive, avec au total 398 000 m³ environ de déblais libérés par PSMO sur le périmètre du projet.

4.2.3 LA CRÉATION DES VOIRIES HORS PORT

Par rapport au périmètre de la ZAC, celui de la DUP intègre en outre les voiries d'accès au site depuis les infrastructures existantes (RN 184 et RD 30), ainsi qu'une extension de l'autre côté de la voie de chemin de fer destinée à aménager une boucle de retournement.

Ces voiries ou segments de voiries (cf plan au chapitre 4.1.2), intégrées au périmètre de la DUP sont décrites comme suit :

- Avenue de l'Écluse, accès principal greffé à un rond-point de la RD 30
- Route du barrage, autre accès utilisé en particulier lors de la phase de travaux et conservant sa fonction de desserte des installations VNF
- Chemin des basses Plaines, seconde voie d'accès au site portuaire
- Zone de 1,8 ha à l'est de la voie ferrée et en bordure de Seine et destinée à constituer une aire de retournement pour les poids lourds desservant la zone.

4.2.4 DÉPLACEMENT DES BATEAUX LOGEMENTS

Sur le linéaire du quai de l'Île du Bac (Communes d'ANDRÉSY et Conflans-Sainte-Honorine), 9 bateaux logements sont recensés :

3 sur le territoire de CONFLANS : Kerguelen, Marguerite et Liberté II

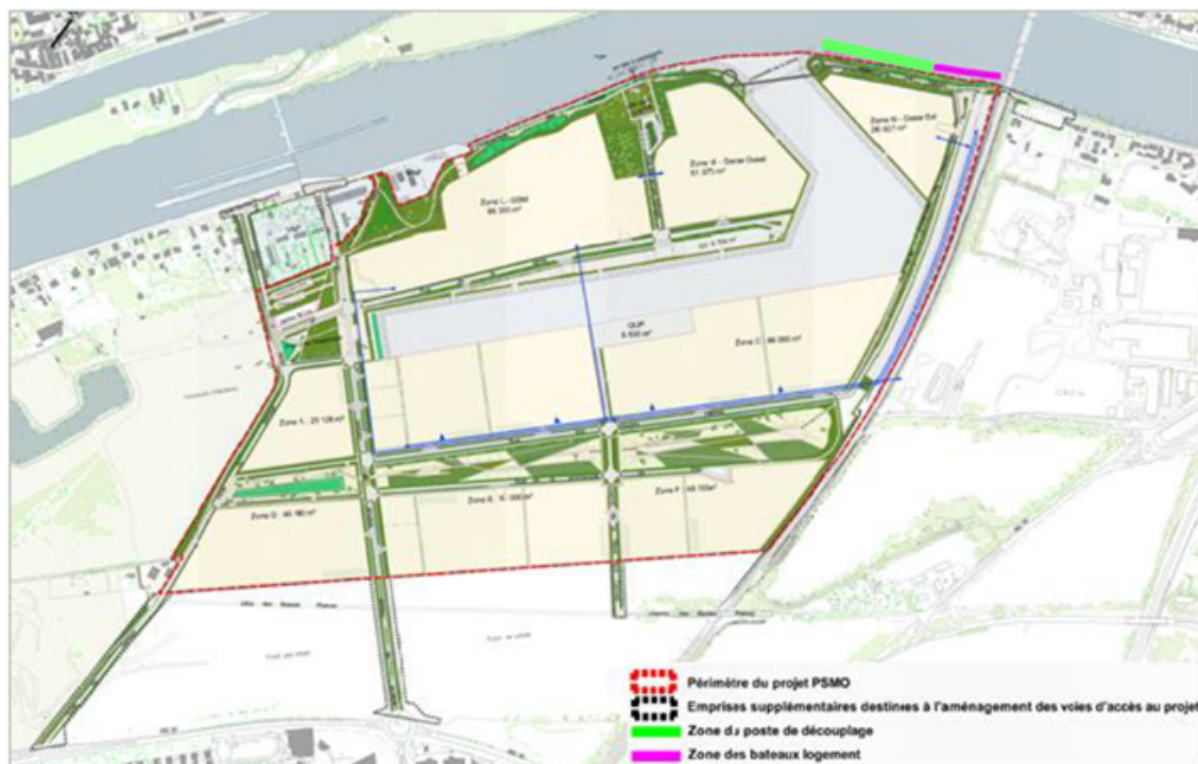
6 sur le territoire d'ANDRÉSY : Gribouille, Pa, Uranus, Marina, Chevalier, Colcanto.

Sur ces 9 péniches amarrées en permanence, 3 ne disposent pas de convention d'occupation temporaire (COT) : Kerguelen, Marina et Chevalier.

Ils seront déplacés en aval du pont SNCF, avant le poste de découplage et amarrés sur 3 files de trois bâtiments chacune

HAROPA Ports de Paris prend en charge le déplacement des bateaux titrés et l'aménagement des berges.

Les occupants disposeront d'une promenade aménagée devant leurs péniches avec 2 places de stationnement par embarcation logement ainsi que des points de raccordement aux réseaux télécom, électricité et AEP.



La future zone des bateaux logements figure en couleur fuchsia

4.2.5 DÉPLACEMENT DES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES EXISTANTES

La plateforme portuaire est destinée à l'accueil d'activités économiques appartenant aux secteurs de la construction et des travaux publics.

Or, certaines entreprises, déjà implantées dans l'emprise du futur port exercent ce type d'activité, notamment les entreprises du groupe Le Foll (Le Foll TP, BRN), UNIBETON (locataire du groupe Le Foll). Elles ont vocation à se réinstaller sur place et à utiliser pleinement les moyens de transport fluviaux et ferroviaires.

D'autres entreprises, proches du site, exercent également des activités compatibles avec les objectifs du port. Ainsi l'entreprise BONNA-SABLA, spécialiste de la fabrication de produits en béton, développe son activité en relation avec le Grand Paris et le prolongement de la ligne 14 du métro. Son installation dans l'emprise du port lui offrirait l'opportunité d'utiliser pleinement le transport fluvial.

4.2.6 INCIDENCES SUR LES NÉGOCIATIONS AVEC LES PROPRIÉTAIRES

Les négociations avec les propriétaires et les locataires portent sur le montant des indemnités qui doivent couvrir l'intégralité du préjudice liée à l'expropriation.

Dans l'hypothèse d'une réinstallation sur le site d'entreprises propriétaires ou locataires, interviennent alors dans la négociation les conditions et le calendrier de libération des terrains et de réinstallation dans l'un des lots du port, dans le cadre de l'amodiation, en fonction du phasage de la réalisation des travaux.

Il s'agit de favoriser la continuité de l'activité et de minimiser les conséquences financières. Cette négociation favorise la négociation amiable avec la prise en compte de la globalité de l'opération de cession et de réinstallation.

4.3 LIENS AVEC LES SECTEURS EXTÉRIEURS MITOYENS

4.3.1 VNF ET LE BARRAGE

Les terrains de Voies Navigables de France (VNF) sont en dehors de l'emprise de la ZAC et de l'emprise de fonctionnement du PSMO. Ils sont situés au bout de la route du Barrage le long de la Seine.

VNF est présent sur place pour la gestion des écluses et du barrage. Certains terrains sont occupés par des bureaux, des stocks de matériels et par les habitations d'astreinte de VNF utilisées par le personnel d'astreinte à la régulation du barrage.

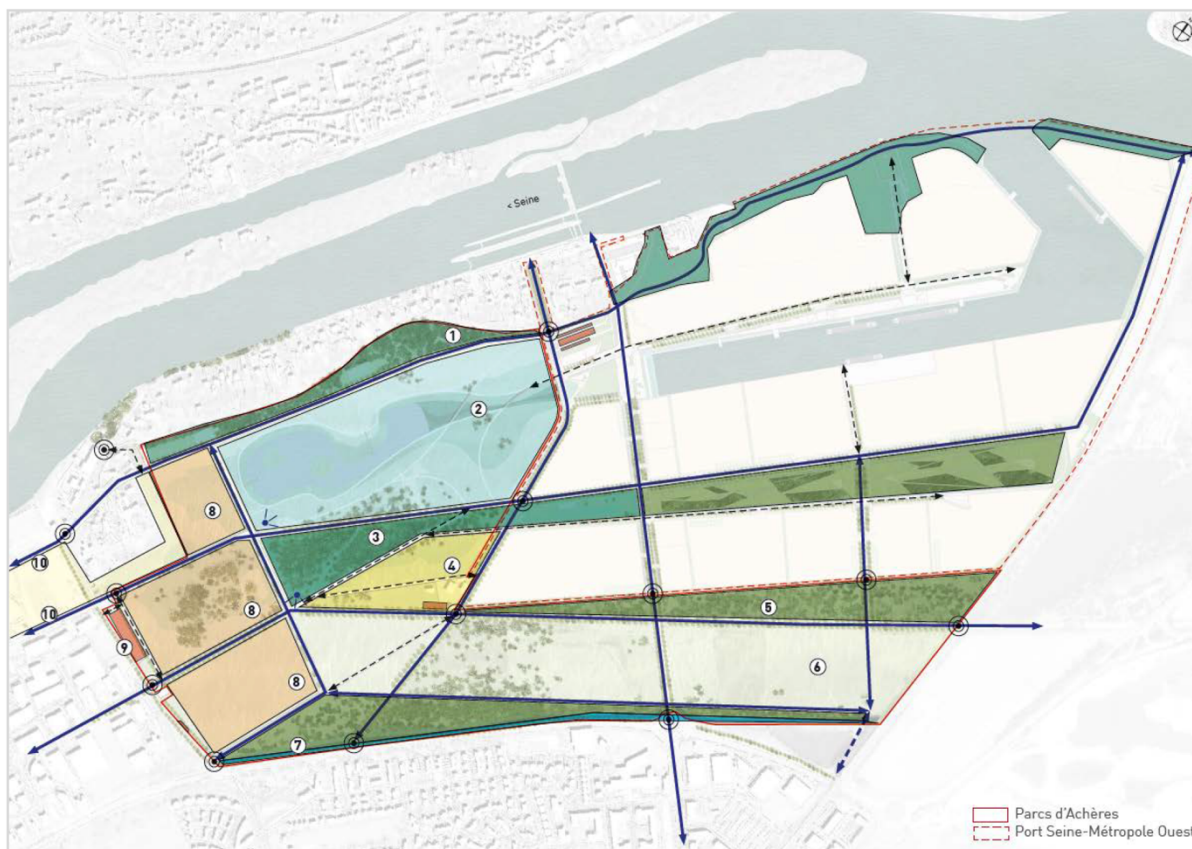
Le barrage d'Andrézy est en aval immédiat de la confluence de la Seine et de l'Oise, sur le bras navigable dit bras de Plafosse. Le bras parallèle, dit bras d'Andrézy, n'est plus navigué depuis la fermeture des écluses de Carrières-sous-Poissy.

Ce barrage de 3,5 km comprend 2 écluses et 3 passes équipées de vannes levantes et une passe à poissons. Le barrage maintient le niveau constant amont avec une cote de retenue normale amont de 20,34 m NGF, avec une cote en plus hautes eaux connues (PHEC) de 24,70 mNGF.

VNF assurera la gestion des berges au droit de l'actuel barrage et des écluses et de la zone d'attente des bateaux, ainsi qu'au droit de la zone d'accueil des bateaux logements (cf. réponse 4 HAROPA).

4.3.2 LES PARCS D'ACHÈRES

Le projet PSMO a été conçu en liens avec les deux parcs d'Achères avec des « porosités traversantes » pour les modes de déplacements actifs, continuités paysagères et écologiques, visibilité de ces liens par belvédères. Le parc Est forme un espace tampon entre le sud de PSMO et une zone urbaine d'Achères ; le parc Ouest forme continuité sur toute la frange est de PSMO entre la RD30 et les bords de Seine. Les interfaces et continuités du projet PSMO avec ces parcs seront les suivants : 1/ Boisement en limite nord du parc Ouest d'Achères, interface avec la Seine ; 2/ Plaine humide et inondable, en prolongement de la darse de PSMO ; 3/ Milieux boisés humides en prolongement du parc des Hautes Plaines et de la zone humide de PSMO ; 4/ Ferme du Barrage : pôle d'accueil et d'information du parc Ouest en liaison douce avec le centre d'information du Port, l'esplanade et les bords de Seine ; 5/ Bosquets arbustifs et arborés traitant l'interface avec les activités sud de PSMO ; 6/ Milieux majoritairement ouverts, continus entre les parcs Ouest et Est ; 7/ Rigole humide et boisements : interface avec la ville d'Achères, connexion à la ZAC de la Petite Arche et à la forêt de St-Germain ; 8/ Pâturages du centre équestre, limite ouest et interface avec la zone d'activités ; 9/ Stationnement VL permettant l'accueil de visiteurs ; 10/ Tissage en étude des continuités en direction des étangs d'Achères : le long de la rue des Bauches et le long du chantier naval (vocation de parc inscrite au PLU d'Achères.)



Nota / Dans le Parc Est, il pourrait être intéressant de garder un large espace en eau d'un point de vue paysager, et pour l'observation en échos de la darse et qui compenserait l'étang tout juste comblé à l'Est, étang existant depuis a minima 2003 (intégré dans les modélisations de compensation des crues)

4.3.3 LA ZONE CONFLUENCE

Le projet PSMO se situe au cœur d'un méandre de la Seine dit « boucle de Saint Germain » sur la plaine d'Achères face à la confluence Seine/Oise, ancienne zone d'épandage des eaux usées de Paris et de la petite couronne ouest.

Les emprises du projet sont principalement situées sur le territoire de la Commune d'ACHÈRES (85%) et concernent également la rive gauche d'ANDRÉSY (13,5 %) et une part marginale de Conflans-Sainte-Honorine rive gauche (1,5 %)

Ce territoire plat est actuellement le siège d'exploitation de produits alluvionnaires par la société GSM et celui d'autres industries liées au BTP.

Le reste de ce territoire est surtout composé de friches et de quelques boisements ponctuels.

La rive convexe du méandre, siège du projet, se distingue de la rive concave droite, urbanisée en secteurs pavillonnaires et en relief de coteaux.

Le quai de l'Île du Bac (communes de CONFLANS et d'ANDRÉSY) comporte quelques habitations individuelles et un collectif. Cette zone est toutefois séparée des emprises du projet par le talus de la voie ferrée.

4.4 OUVERTURE AU PUBLIC/TOURISME FLUVIAL

PSMO est considéré comme un port « nouvelle génération » car ouvert en partie au public :

- Le pôle portuaire comprend les bureaux de l'agence portuaire d'HAROPA-Ports de Paris, une salle polyvalente et des bureaux dédiés aux entreprises locales ; il fonctionnera en centre de vie tourné vers l'extérieur selon l'évolution des services avec kiosque, restauration, etc. ouverts à tous.
- Un pôle tourisme sera développé autour de la villa de style Louis XIII conservée et d'une escale fluviale à passagers qui offre avec un arrêt avant le barrage d'Andrésy. Pour être attractif ce pôle devra se démarquer des offres locales.
- Le Parc des Hautes-Plaine qui sera constituée avec les terres polluées, est traversante d'est en ouest, et accessible au public ; cet espace renaturé séparera la zone d'activité autour de la darse, des autres activités moins en lien avec le fleuve. Est posée la gestion des accès externes et internes des occupants du port et l'usage de cet espace paysager.

Le périmètre d'étude est concerné par les itinéraires doux « Chemin de Seine ». Le projet du PSMO intègre des cheminements, avec la construction d'une passerelle piétonne au-dessus de la future darse (pas accessible par les cycles, qui passeraient par la butte pour accéder à CONFLANS). La construction de la passerelle pose question sur les remblais nécessaires de part et d'autre sur les berges pour y permettre l'accès des Personnes à Mobilité Réduite (obstacle à la Seine, même si ces volumes sont pris en compte dans les volumes déblais/remblais cf. paragraphe sur les crues).

Un accès par bac à l'île Nancy (en face du périmètre PSMO) à partir d'Andrésy est en service entre la mi-avril et début novembre. Il n'y a pas de lien prévu dans le projet PSMO entre l'île de Nancy et la rive gauche.

NOTA / Cette liaison a été discutée dans le cadre de la consultation publique.

4.5 ACTIVITÉS ATTENDUES

La plateforme portuaire accueillera des activités économiques appartenant aux secteurs de la construction et des travaux publics sur une superficie de 52 hectares.

4.5.1 EXPORT DE GRANULATS EXTRAITS PAR GSM

La société GSM est déjà présente sur le site. Elle exploite la carrière sur un territoire de 63,5 ha dans le cadre d'un contrat de forage passé avec la ville d'Achères et possède une installation de traitement et de transit de matériaux bruts située dans le périmètre du projet PSMO, en bord de Seine, à l'ouest de la villa Louis XIII, d'une superficie de 8,6 hectares environ. Cette installation est autorisée pour accepter une moyenne de 600 000 T de matériaux bruts par an avec un maximum de 1 000 000 T de matériaux bruts par an.

Cette activité est en cohérence avec les objectifs du futur port et a vocation à rester en place.

4.5.2 ACTIVITÉS DU BTP UTILISATRICES DES GRANULATS

- Activités BTP utilisant la voie fluviale et le réseau ferré pour l'import de matières premières ou l'export de produits finis,
- Activités économiques pouvant travailler en synergie avec les activités du BTP : centrale béton prêt à l'emploi, centrale à enrobé bitumineux.

4.5.3 ACTIVITÉS DE VALORISATION DE MATÉRIAUX DE DÉCONSTRUCTION ET DES CHANTIERS DE TRAVAUX PUBLICS

- Installations de recyclage des matériaux issus des chantiers BTP, dont les chantiers du Grand-Paris

4.5.4 ACTIVITÉS DE PRODUCTION D'ÉLÉMENTS PRÉFABRIQUÉS, DE PRODUITS SEMI-FINIS POUR LA CONSTRUCTION

- Usine de produits préfabriqués (parpaings, bordures, voussoirs...)
- Usine de produits semi-finis pour la construction.

4.5.5 AUTRES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES

Il s'agit d'activités d'appui et de services aux entreprises :

- Services aux navires (réparations, mécaniques)
- Activités de distribution urbaine via le quai à usage partagé
- Location de matériel
- Activités de négoce.

4.5.6 ACTIVITÉS TERTIAIRES

- Activités de services :
- Bureaux pour les entreprises locales
- Activités de formation et de recherche relative à la valorisation des déchets du BTP.

4.5.7 SYNTHÈSE

Les activités attendues sur le site sont complémentaires, toutes orientées vers les secteurs de la construction et des travaux publics, et toutes, en import et en export, utilisatrices de desserte fluviales ou de l'embranchement ferré. Leur organisation autour de la darse et à proximité des embranchements ferrés permet au plus grand nombre d'entreprises de bénéficier de ces moyens de transport.

4.6 INCIDENCES SUR LES DÉPLACEMENTS

4.6.1 TRANSPORTS/TRAFIC ROUTIER

Le site du PSMO dispose d'une bonne connexion au réseau autoroutier avec la proximité géographique des autoroutes A13, A14 et A15. Ce secteur est toutefois marqué par une circulation dense sur la quasi-totalité des voies structurantes à proximité du site (RN184 et RD30 en particulier en heure de pointe).

Quatre simulations d'impact du trafic projet ont été faites dont 3 en 2016 par SYSTRA et 1 en 2017 par SAFEGE (trafic interne au périmètre PSMO). Les résultats de ces simulations indiquent :

- En **2016** : le trafic routier local des poids-lourds issus du secteur de la plaine d'Achères est estimé à 784 Poids Lourds par jour et par sens, celui des véhicules légers dans les 2 sens à 175 véhicules par jour sur la route du Barrage et à 17 000 véhicules par jour sur la RD30.
- Avec l'évolution attendue de la population et des activités sur la plaine d'Achères, **sans le projet du PSMO** : aux horizons 2025 et 2035 sur les axes de desserte le trafic a été évalué à 1 060 poids-lourds par jour et par sens soit +35 % augmentation en lien avec l'évolution des activités existantes. Ce trafic redescend à 848 poids-lourds par jour et par sens à horizon 2040 (+ 8% d'augmentation à l'issue de l'exploitation de la carrière par GSM). L'évolution du trafic véhicules légers sur le RD 30 a été considérée similaire à celle attendue au niveau régional selon les modèles de prédiction des trafics de la DRIEA (valeurs / jour, dans les 2 sens) soit par rapport à 2016 : à horizon 2025 +13% de trafic ; à horizon 2035 +18.5% de trafic et à l'horizon 2040 +21.5% de trafic. Pour la route du Barrage, en l'absence de PSMO le trafic VL actuel ne devrait pas évoluer.
- Dans les simulations du trafic intégrant **le projet PSMO** :

Une réduction du trafic journalier est attendue de l'ordre de – 8% de poids-lourds aux horizons 2025 et 2035 par rapport à la situation sans PSMO (1060 poids-lourds/jour et par sens) et – 3,6% à terme (hors PL circulant à vide et par rapport à 848 PL, situation sans PSMO) à ces mêmes dates.

En intégrant l'hypothèse que 80% des employés du futur port se déplaceront en voiture pour rejoindre le site, l'augmentation maximale supplémentaire sur la RD30 en heure de pointe du soir et du matin, par rapport aux évolutions sans PSMO, représente moins de 10% de véhicules supplémentaires sur le tronçon concerné, % décroissant avec l'éloignement par rapport au site du projet.

Le report modal permet de maintenir avec le projet PSMO les niveaux de trafic poids-lourds sur les axes locaux (RD30 et RN184) équivalents à ceux actuels, même avec les activités et emplois créés.

L'exploitation de PSMO aura certainement un impact positif sur le trafic des poids-lourds mais engendrera une augmentation locale du trafic des véhicules légers aux heures de pointe.

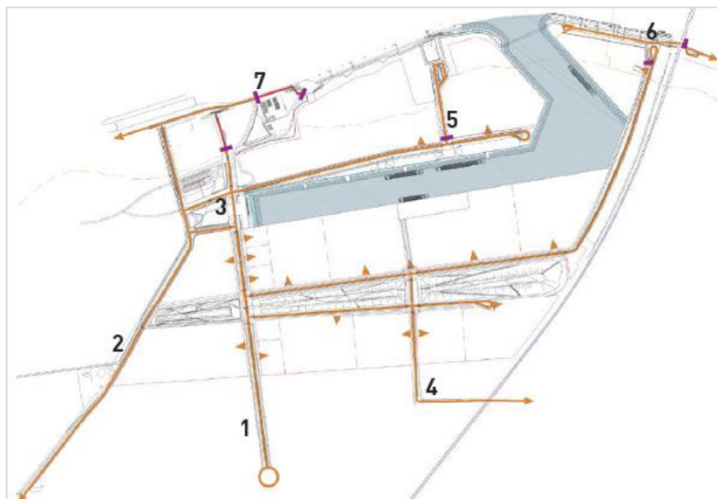
Les carrefours de la RD30 font l'objet d'un aménagement en concertation avec les services techniques du Département des Yvelines, de la Communauté Urbaine GPS&O et de la Ville d'Achères.

HAROPA-Port de Paris réalisera les aménagements routiers suivants :

- La construction d'un nouvel axe, l'avenue de l'Écluse, reliant la gare RER d'Achères-ville au barrage d'Andrézy et requalification de la route du Barrage existante et son raccordement à la RD 30.
- La construction de voiries internes au port pour la desserte des parcelles d'activités. Chaque amodiatrice ou occupant de parcelle devra avoir les emplacements de parkings nécessaires à l'activité pressentie au droit de son site.
- L'aménagement de deux parkings publics ; le principal au droit de l'Esplanade et un second au droit de l'escale passagers. La voie principale du port à terme sera l'avenue de l'Écluse (1). Dans l'attente de sa totale réalisation, l'accès principal au port se fera par la route du Barrage (2) qui sera rehaussée pour permettre un accès aux secours en cas de crue (PHEC – 20 cm). Au sud du Parc des Hautes-Plaines (4), l'accès et la sortie du port se feront par le tronçon préservé du chemin des Basses Plaines.

Des contrôles d'accès véhicules sont prévus au niveau :

- du chemin de l'Ancien Barrage (5) : réservé à l'accès à l'embarcadere passagers et à la Villa de style Louis XIII. L'accès au parking sera contrôlé et possible seulement en journée et durant les heures ouvrables des services proposés ;
- de la promenade des Berges à l'Est de la passerelle et raccordement depuis la Rue de la Promenade du Chemin de fer (6) : accès réservé aux propriétaires de bateaux-logements, à VNF et au service de gardiennage du port ;
- de la promenade des Berges à l'ouest de la passerelle (7) : accès réservé à VNF et au service de gardiennage.



4.6.2 TRANSPORTS/TRAFIC FERROVIAIRE

Il est prévu la réhabilitation et la remise en service fonctionnel de l'embranchement ferré actuellement inutilisé et de le compléter par une voie supplémentaire.

Dans un premier temps, ces installations pourront recevoir des convois de 350 m, tous les 15 jours, chargés à raison de 1 250 à 1 400 t de granulats.

Ultérieurement, 2 trains par jour pourront être formés pour un **trafic total annuel de 600 000 t**.

Le problème principal, outre le choix de l'opérateur ferroviaire, réside en la difficulté d'insérer ces convois dans une voie ferrée où la très large majorité des sillons disponibles sont déjà occupés par la circulation des trains transiliens (ligne L) et par ceux du RER A. La fréquence de ces circulations devrait encore augmenter à l'avenir.

Un acheminement en période nocturne vers la gare de triage d'ACHÈRES sera certainement envisagé qui pourra servir de relais en attendant la libération de sillons, les matériaux pondéreux en cause pouvant s'accommoder de tels délais.

Remarque de la Commission :

On peut s'interroger sur la fiabilité de ces prévisions plutôt optimistes de report modal de trafic de granulats vers le fer, dont le volume est actuellement nul. En quoi le futur port fluvial serait de nature à changer cette situation alors que de nouvelles facilités seront offertes à la voie fluviale, sans compter d'éventuelles infrastructures nouvelles routières de proximité en projet ?

4.6.3 TRANSPORTS FLUVIAUX

Selon une étude SETEC, le report modal de trafic routier vers la voie fluviale serait de l'ordre de deux millions de PL.km par an.

Un trafic attendu de quatre bateaux/jour entrant et sortant au niveau de la plateforme fluviale équivalent à une économie de 440 poids lourds.

Ce flux de 4 convois journaliers desservant PSMO (effectif stable jusqu'en 2040) représente une faible part (10 %) du trafic actuel transitant sur le fleuve, estimé à 73 bateaux/jour en 2040. En situation actuelle, le trafic fluvial est estimé à 35 bateaux par jour en moyenne au droit d'Achères. Sur la base de trafics VNF issus de l'étude CSNE4, ce trafic est estimé à 52 bateaux en 2025, 60 en 2035 et 72 en 2050.

Pour les convois entrant – en majorité en provenance des chantiers du Grand Paris – la configuration d'entrée dans le chenal d'accès à la darse exigera, la plupart du temps, de les scinder en deux pour les plus longs d'entre eux, par le biais du poste de découplage.

En dépit de ces manœuvres d'approche susceptibles d'engager le chenal de navigation du fleuve, l'exploitation de PSMO n'aura pas d'impact significatif au niveau du trafic fluvial actuel et à venir.

Le projet de canal à grand gabarit Seine-Europe aboutissant à la confluence est difficile à appréhender quant à ses conséquences au niveau de l'activité de PSMO, tant sa réalisation est lointaine voire incertaine.

Il faudrait identifier les sites desservis par l'Oise où les matériaux issus des chantiers du Grand Paris pourraient être entreposés- de préférence sans rupture de charge – ainsi que les débouchés pour les granulats extraits par GSM au nord de la région parisienne.

4.6.4 DÉPLACEMENTS PAR VOIES « DOUCES »

Le projet PSMO indique vouloir renforcer les liens Villes / Parcs / Berges et Parcs / Port.

Les déplacements doux favorisés dans le projet PSMO sont :

- L'aménagement de promenades et de cheminements doux (pistes cyclables) en bord de Seine, dans le parc des Hautes-Plaines et la Promenade du Chemin de fer à l'Est du site vers le point de vue de la confluence et la promenade des berges, et le long des voiries du port
- La construction d'une passerelle accessible aux Personnes à Mobilités Réduites au-dessus de la darse pour assurer les continuités piétonnes
- L'aménagement de belvédères
- La création d'une escale à passagers

- L'aménagement d'une esplanade en extrémité de la darse avec, dans sa traversée, priorité donnée aux piétons.

4.7 INCIDENCES SUR LE BRUIT

Il y a localement des sources sonores prépondérantes : les infrastructures de transport routier (RN184 et RD30 notamment) et les activités de BTP. 14 points de mesures du bruit ont été installés dans le périmètre d'étude.

Le volume sonore généré par le passage d'un type de péniche moyen a été mesuré pour différents régimes moteurs.

Sans le projet PSMO, l'ambiance sonore évoluera à la hausse avec à l'horizon 2040, +1 à +4,5 dB à proximité des principaux axes de desserte du site en raison de l'augmentation du trafic routier et +5 dB au niveau de l'écluse d'Andrézy lié à l'installation de traitement GSM.

L'impact du projet de 20h00 à 7h00 sera nul (pas d'activités) ainsi que les week-end et jours fériés.

Il est clair que le **projet PSMO** conduira à une augmentation des niveaux sonores de la zone, tout en restant dans l'acceptabilité des objectifs réglementaires d'urgence (5 dBA max.) pour les Zones à Émergences Réglementées (habitations, bureaux etc.).

Ainsi le bruit augmentera de manière significative au droit de la zone des bateaux logements : autour de +2,2 dBA en 2035 et 2040. Puis par ordre décroissant pour VNF (jusqu'à +1,6 dBA en 2040) puis sur Andrézy (+0,9 dBA en 2035 puis +0,7 dBA en 2040) puis sur Achères et Conflans-Ville (+0,3 ou +0,4 dBA) sur les points d'études retenus.

Concernant les routes modifiées La contribution acoustique de la route du Barrage et de la portion Est du chemin des Basses Plaines, est à considérer comme non significative (< 2 dbA selon le décret du 9 janvier 1995).

Concernant les nouvelles routes La contribution acoustique de l'avenue de l'Écluse, du chemin des Hautes-Plaines, du chemin de la Darse et de la promenade du Chemin de fer, est inférieure à 60 dBA, niveau limite à ne pas dépasser dans une zone d'ambiance sonore dite modérée, définie comme telle par les mesures acoustiques de 2016 (arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit).

Les phases travaux 1 et 2 auront des nuisances acoustiques additionnelles à la circulation et la manutention des engins de travaux publics, du fait des démolitions en phase 1 (habitations des berges de Seine, Basse Plaine) et du battage nécessaire à la mise en place des ducs d'Albe et des palplanches de quais (2,5 mois en phase 1 ; 2 mois en phase 2).

HAROPA-Port de Paris inclura dans tous les marchés de travaux PSMO des clauses spécifiques. Pour réduire le bruit associé à la réalisation du rideau de palplanches, les horaires de battage seront limités : de 9h-12h / 13h-16h. Le public sera informé par voie d'affichage et/ou site Internet dédié à la vie du chantier préalablement au début des opérations de battage.

HAROPA-Port de Paris mettra en place une surveillance des bruits de chantier en phase travaux.

HAROPA-Port de Paris demandera à ses amodiataires des préconisations (dispositif d'atténuation du bruit, écrans...) dans le cadre de leurs activités futures, afin de limiter leurs émissions sonores.

4.8 INCIDENCES SUR LA QUALITE DE L'AIR

La qualité de l'air ambiant dans la zone a été étudiée par AIRPARIF sur 11 points. Aujourd'hui la qualité de l'air ambiant est acceptable avec néanmoins des dépassements localisés observés à proximité immédiate du trafic routier de la RN184 à Conflans-Sainte-Honorine.

La concentration locale en particules **PM10** fluctue selon les périodes d'activités notamment, avec sur le point analysé au Quai de l'Île du Bac sur le site du projet avec des pics journaliers de PM10 jusqu'à 110 µg/m³ restant dans les valeurs limites. L'objectif de qualité des particules fines (**PM2.5**) est dépassé partout, comme sur la quasi-totalité de l'Île-de-France. Les niveaux de **NO₂** au droit du Quai de l'Île du Bac à Andrésy et Rue Laroche à Conflans-Sainte-Honorine sont cohérents avec une situation géographique périurbaine, en limite de l'agglomération parisienne : les moyennes annuelles estimées sur la zone en situation de fond, entre 17 et 22 µg/m³, sont largement inférieures à la valeur limite annuelle (40 µg/m³). Le point d'analyse à proximité de la RD30 a toutefois une moyenne annuelle proche de la limite à 37 µg/m³. Le **benzène** ne présente pas de spécificité.

Les émissions des activités industrielles attendues sont considérées identiques à l'échelle du secteur d'études avec ou sans PSMO et similaires à l'échelle du seul périmètre du projet de PSMO.

La différence marginale d'émissions est liée aux émissions rattachées à la stricte future activité portuaire (manutention, activité à quai).

En l'absence de mise en œuvre du projet PSMO, les émissions de poussières tendent à augmenter à l'horizon 2040, du fait de l'augmentation de la production industrielle (enrobés bitumineux, sables industriels) et du trafic.

Avec le projet de PSMO, l'augmentation des émissions entraînera des niveaux de Nox et de particules plus élevés dans l'air ambiant sur l'emprise du futur port, toutefois il est indiqué que la qualité de l'air dans les zones habitées continuera à respecter les valeurs limites réglementaires.

Selon l'étude Qualité de l'Air réalisée par AIRPARIF, le niveau d'émission des NOx devrait diminuer de près de 50 % à horizon 2040 avec le projet PSMO.

Sans le projet, les émissions totales de PM2.5 n'évolueront pas en 2040 à l'inverse des émissions des PM10 avec une augmentation de l'ordre de 50% entre la situation actuelle et celle de 2040.

Avec le projet PSMO seul (en comparaison avec la situation 2040 sans PSMO) une très légère augmentation des émissions des particules est modélisée, de 1% à 4% pour les TSP, PM10 et les PM2.5.

Du fait du report modal vers le fleuve, certaines émissions (trafic fluvial) éviteront l'augmentation des émissions du trafic de poids-lourds au voisinage des zones d'habitations.

HAROPA-Port de Paris effectuera une vérification, **avant chaque nouvelle phase de travaux**, de la conformité de l'évolution de l'état de référence sans PSMO atteinte à l'issue de la phase précédente du projet. Le dossier de réponse à l'avis de AE page 39/45 précise que cette vérification sera réalisée par des analyses de la qualité de l'air ambiant sur les paramètres PM10, PM2,5 et Nox. Ces mesures seront menées sur les points retenus lors de l'étude initiale menée par AIRPARIF, soit sur les 11 points.

Et en phase d'exploitation ? Au droit de la zone des bateaux logements.

HAROPA-Port de Paris demandera l'usage des technologies les plus récentes pour les activités s'installant sur le port afin de garantir une limitation de l'impact sur la qualité de l'air de ces nouvelles activités. Seront également imposé des mesures de limitation des émissions de poussières : arrosage des voiries sur les aires de manipulation de granulats ; transports de granulats ou de matières pulvérulents dans des camions

bâchés ; limitation des vitesses de circulation sur le port ; mise en œuvre de principes d'exploitation pour les nouvelles activités.

4.9 INCIDENCES SUR LA GESTION DE L'EAU PLUVIALE

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Seine Normandie impose un débit spécifique des eaux pluviales inférieur ou égal à 4 l/s/ha dans le cadre de la configuration des bassins versants du site. Ces objectifs seront imposés aux amodiataires et seront observés par les ouvrages de gestion des eaux pluviales des espaces publics du Port.

Les dimensionnements des équipements ont été faits pour une pluie décennale.

Les eaux pluviales des voies publiques du port (voiries collectives, de la plateforme du quai à usage partagé, de l'esplanade de la darse) seront collectées par un réseau de noues (en rouge). L'exutoire des noues sera constitué d'un ouvrage de régulation assurant la limitation du débit en aval avec pré-traitement avant rejet dans la darse, (grille, dispositif de rétention des flottants et des hydrocarbures, et vanne de cloisonnement anti-retour).

Seules les parcelles situées à proximité de la darse ou des berges de Seine posséderont leur propre rejet avec les mêmes exigences de régulation de débit et de pré-traitement.

Quatre bassins de stockage sont prévus (volume de rétention total d'environ 1700 m³) au droit du quai à usage partagé avant rejet dans la darse, au droit de l'esplanade (voirie, centre de vie, esplanade), au niveau de la voie ferrée qui dispose de son propre système indépendant de collecte des eaux, et au droit de quai nord, sous forme de canalisation enterrée. Une zone d'infiltration des eaux pluviales prétraitées dans les noues sera aménagée au niveau du parc des Hautes-Plaines.

La zone de stockage temporaire des terres excavées lors du creusement de la darse sera équipée d'un réseau de fossés et d'un bassin de décantation provisoires ; le bassin sera équipé en sortie d'un déboureur-déshuileur et d'un filtre à paille. Des fossés et bassins provisoires seront également mis en place pour gérer les phases travaux (base vie terrestre et surface en chantier des parcelles amodiables).

En phase d'exploitation, les eaux usées du port seront collectées et dirigées vers la station d'épuration Seine Aval du SIAAP, via le nouveau poste des Arches, qui prévoit les apports prévisionnels du projet PSMO à hauteur de 125 m³/h suffisant également pour le raccordement évolutif des phases aménagées successives. Des dispositifs d'assainissement provisoire de chantier seront installés pour les phases en travaux.



Figure 1 - 22 : Plan de principe de la gestion des eaux pluviales du projet PSMO

4.10 INCIDENCES SUR LA GESTION DES CRUES ET INONDATIONS

Le site PSMO est concerné pour plus de la moitié de sa surface par le risque inondation lié aux débordements de la Seine et de l'Oise. Il doit ainsi respecter les prescriptions du Plan de Prévention des Risques Inondations (PPRI) de la vallée de la Seine et de l'Oise, mais aussi le Plan Global d'Aménagement de la plaine d'Achères (PGA) dont il fait partie. PSMO y joue d'ailleurs un rôle important de compensation de crue pour les autres projets de la plaine. Le dernier PGA a été signé en 2018 ; seule la partie du périmètre du PSMO située sur la commune d'Achères est concernée.

Les porteurs de projet parties prenantes dans le PGA sont : la Ville d'Achères pour les projets de la ZAC Petite Arche et de la Zone Grande Arche ; HAROPA - Ports de Paris pour son projet PSMO et le Conseil Général des Yvelines pour le projet de liaison RD190-RD30 avec ouvrage en viaduc.

La neutralité hydraulique sur la zone doit être démontrée par phase de travaux.

Les conclusions des études indiquent que quel que soit le moment des travaux, un gain est constaté en surface inondable par rapport à la situation du PPRI (2003) mais qu'une perte en surface inondable de 1.4 ha est constatée par rapport à la situation de 2016. Cette perte nécessite une compensation surfacique. C'est pourquoi une réduction des zones de stockage au sol, ou une transparence hydraulique de 10% des bâtiments ou installations situés sur les parcelles amodiataires au sud de la darse a été proposée en compensation surfacique. Ces obligations seront imposées aux entreprises amodiataires de cette partie du port.

Ainsi, selon les calculs, dans ce cas la surface inondable gagnée sera de l'ordre de 1.5 ha, compensant la surface inondable perdue.

En tenant compte de la création d'un ouvrage de décharge de crue à l'Ouest de la darse (cf ci-après), les simulations hydrauliques mettent en évidence pour la crue centennale de référence, les impacts du projet suivants:

- En lit mineur : le niveau de la Seine en crue augmente de 1 cm au droit du port. Cet impact diminue vers l'amont.
- En lit majeur : une augmentation de 5 à 15 cm de la hauteur d'eau sur l'emprise du port ; en amont du projet et sur l'Île Peygrand juste en aval du projet en bord de Seine, une incidence sur les niveaux d'eau en crue inférieure à 2 cm. Les différents aménagements envisagés induisent des modifications sur les écoulements considérés comme sans répercussion sur les zones alentours, et en termes de vitesses, le projet ne crée pas d'impacts significatifs.

L'étude HYDRATEC en final après ces divers aménagements, démontre que le projet assure à la fois une neutralité hydraulique des volumes de déblais/remblais par tranche altimétrique et une neutralité hydraulique surfacique.

Rappelons ici que l'essentiel des plateformes portuaires seront remises en état et nivelées par l'entreprise GSM dans le cadre de son arrêté et reprises par Port de Paris qu'après quitus de la DRIEE.

Seul 20 % de l'emprise des nivellements est à la charge de HAROPA-Port de Paris.

La crue de référence du PPRI est la crue centennale (janvier 1910) (Plus Hautes Eaux Connues - PHEC), avec une **cote de référence sur le site de 24,78 m NGF**.

L'altimétrie minimale retenue pour les plateformes au voisinage de la darse (23,70 mNGF) permet de maintenir les opérations de déchargement des bateaux jusqu'à un niveau de la crue de 1982 (23,28 m NGF). Les plateformes accueillant le futur centre de vie et la future Esplanade seront également à cette cote. L'activité du port devra totalement s'arrêter qu'en cas de crue d'un niveau supérieur à 1982, donc cela sera espérons-le, rare.

Le respect du PGA entraîne une contrainte complémentaire de submersion des terrains commercialisables sur l'emprise PGA.

Les modélisations intègrent les réserves de capacité de remblai pour les rampes d'accès à la passerelle, évalués à 1 500 m² de part et d'autre de la darse entre le TN et 24,30 m NGF. Ainsi les berges de Seine seront remblayées sur ce linéaire, formant néanmoins obstacle au libre écoulement des eaux.

En hachuré sur le plan suivant sont indiqués les travaux de nivellement d'HAROPA-Port de Paris (plan de nivellement pris pour l'étude hydraulique d'HYDRATEC). Les zones non inondées lors d'une crue équivalente à 1910 sont en bleu foncé et en orange les zones du PSMO hors périmètre d'incidence de la crue.

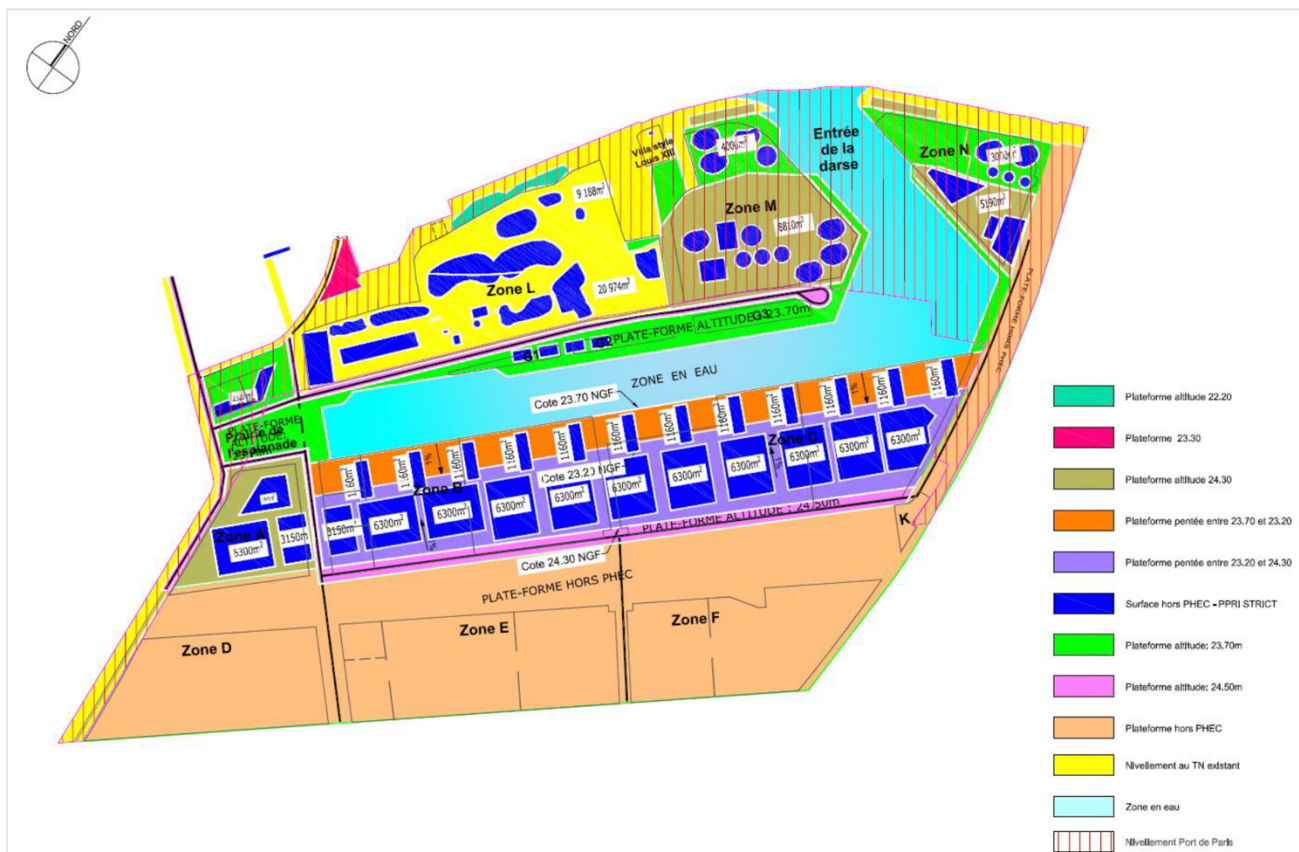
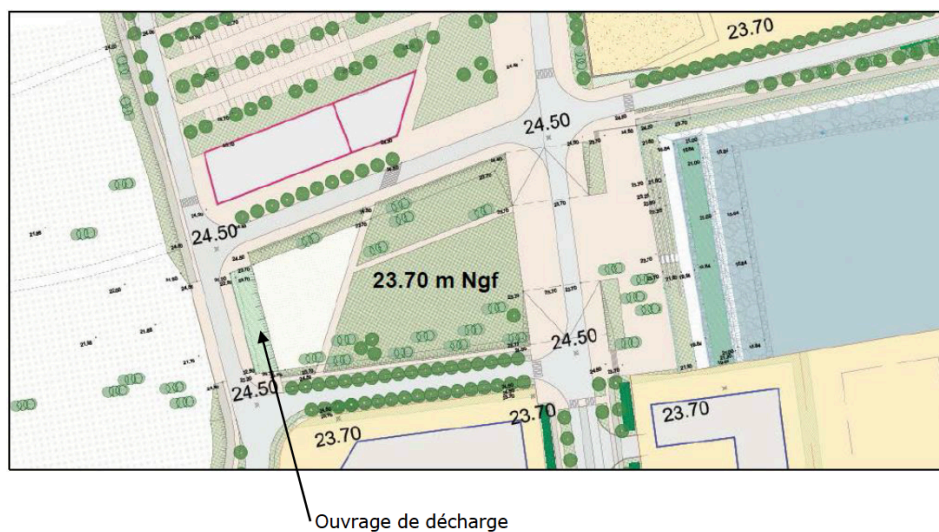
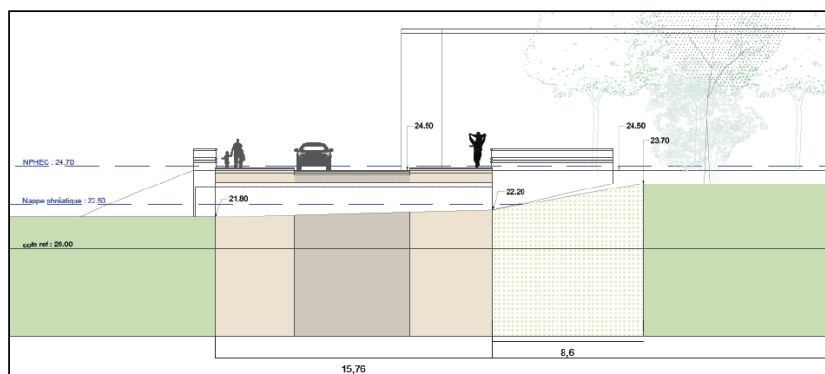


Figure 5 - 2 : Plan de nivellement du projet PSMO

La modélisation hydraulique en PHEC (crue 1910) du projet PSMO à horizon 2040 conclue à un rehaussement de la ligne d'eau en Seine en amont du projet sur plusieurs kilomètres. Aucun impact n'est relevé sur la ligne d'eau aval. Les ouvrages en lit mineur de la Seine (ducs d'albe des bateaux-logements, poste de découplage et de l'embarcadère passagers) ont été intégrés.

Puisque le remous maximal modélisé est > 1cm au droit du projet, un ouvrage spécifique de décharge en sortie de darse est prévu. Cet ouvrage concentrera les flux transitant dans la darse en cas de crue de la Seine, et servira au contrôle du débit envoyé vers la plaine d'Achères en aval.

Situé **sous la route du barrage**, (23,70 m NGF) il permettra un débit de **55 m³/s en crue centennale** vers la plaine d'Achères. La route du barrage étant alors inondable (crue 1910), une surverse se produira conjointement au fonctionnement de l'ouvrage, avec un **débit additionnel d'environ 20 m³/s**. L'aménagement est détaillé sur les schémas suivants.

Vue en plan de l'ouvrage de décharge en sortie de darse :**Coupe de l'ouvrage hydraulique de décharge sous la route du barrage en sortie de darse :**

Le dimensionnement de cet ouvrage de décharge aboutit à une section de passage de 40 m² pour un débit de 55 m³/s en crue centennale.

Ces 75 m³/s cumulés représentent le débit entrant dans la plaine d'Achères via la Mare aux Canes (sans PSMO) lors d'une simulation de la crue 1910.

Concernant les vitesses d'écoulement, le lit majeur de la Seine correspond à la zone d'expansion des eaux en cas de crue de référence (PHEC de la crue centennale de 1910).

En situation de projet 2025, des vitesses d'écoulement importantes (supérieures à 0,5 m/s) sont relevées dans le talweg formé par la Mare aux Canes, comme en situation actuelle. La zone longeant la RD30 constitue une zone de stockage en crue tandis que la zone centrale participe au laminage de la crue, comme en situation actuelle. Le talweg et la zone longeant la RD30 (le Parc Est d'Achères) ne doivent pas faire l'objet d'un remblai ?

En situation de projet 2040, le principal point d'entrée de l'eau est la darse. Les différentes plateformes de PSMO sont inondées sous un peu plus d'1 m d'eau (la hauteur d'eau moyenne en situation actuelle se situe entre 1 et 2 mètres sous la cote PHEC).

Au niveau de l'esplanade de la darse et de l'ouvrage de décharge, les vitesses y sont supérieures à 0,5 m/s. Partout ailleurs, les vitesses restent faibles à moyennes.

L'écoulement s'effectue sur les différentes plateformes, entre les bâtiments projetés.

HAROPA-Port de Paris réalisera une vérification de la conformité de l'évolution de l'état de référence à la fin de chaque étape du projet, avant le démarrage de chaque nouvelle phase de travaux PSMO : par vérification, par levés topographiques, des volumes de déblais/remblais liés à l'exploitation de la carrière et à l'avancement du projet.

Le fonctionnement des ouvrages en encoffrement enterré notamment des bandes transporteuses est à confirmer. Amarrage des structures externes ? risque d'emport des tas de granulats ou déchets lors d'une crue ?

4.11 INCIDENCES SUR LA BIODIVERSITE

L'environnement du projet possède une réelle variété de milieux avec la biodiversité associée du fait de sa bordure avec la Seine, de la confluence voisine entre la Seine et l'Oise (200 m), de la proximité de la forêt de Saint-Germain-en-Laye au sud (700 m), des coteaux boisés de la forêt de l'Hautil, au nord, en rive droite de la Seine (1,5 km) et juste en face du projet PSMO de l'île Nancy (à 150 m).

Le site du projet n'est pas inclus dans un périmètre de protection réglementaire, ni dans un PNR ou en Zone Natura 2000 (la plus proche est à 17 km). Par contre et le bois de l'Hautil et la forêt de Saint Germain-en-Laye (classée depuis novembre 2019 en forêt de protection) sont inscrits dans les inventaires patrimoniaux en ZNIEFF, tout comme une vaste zone agricole à l'Est de la RN184 qui pourrait faire l'objet d'une exploitation en carrière (zone 109) puis d'un second projet de port (PSME).

Les ZNIEFF les plus proches du site sont localisées sur la carte suivante :

- ZNIEFF de type I « Parc agricole et plan d'eau d'Achères » : délimitée en jaune cette ZNIEFF de 303 ha, à l'Est de la RN 184, concerne l'emprise du projet PSME ; elle est distante de plus de 650 m du projet PSMO
- ZNIEFF de type I « Etang de Corra à Saint-Germain-en-Laye » : « *site essentiellement d'intérêt ornithologique, principalement caractérisé par la reproduction du Blongios nain depuis au moins 1995* » à environ 850 m au sud-est du projet PSMO
- ZNIEFF de type II « Forêt de Saint-Germain-en-Laye » à moins de 700 m au Sud du site PSMO, la forêt de Saint-Germain-en-Laye « *présente des intérêts faunistiques de par la présence d'oiseaux nicheurs, d'insectes et de mammifères, et floristique avec un milieu spécialisé et des espèces rares.* »

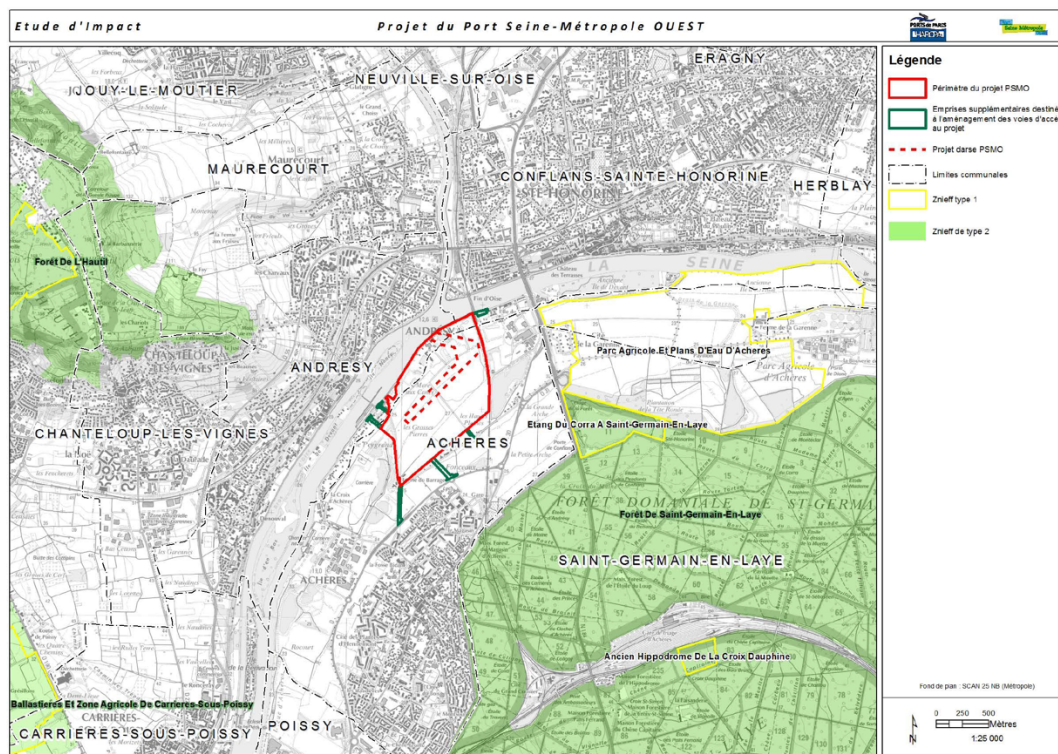


Figure 2 - 43 : Sites identifiés au titre des inventaires patrimoniaux (ZNIEFF)

Les orientations Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) d'Ile-de-France (figure 2-41 dossier 4) à prendre en compte par le projet PSMO sont liées à son implantation au sein du réservoir de biodiversité Plaine de la Seine, jouant rôle d'interconnexions entre les forêts et les corridors alluviaux et parce qu'il est longé bien entendu par la Seine au nord et par un corridor fonctionnel « des prairies, friches et dépendances vertes herbacées » au sud. Le réservoir de biodiversité dans lequel le périmètre PSMO est intégré est en continuité du réservoir de biodiversité de la Forêt de Saint-Germain-en-Laye

Parmi les différents objectifs à intégrer, les connexions entre la forêt de Saint-Germain-en-Laye et les corridors alluviaux sont à conserver, les aménagements de la darse doivent respecter certains paramètres de qualité des eaux pour la vie aquatique notamment (turbidité, oxygène, etc.), les berges de Seine au droit du projet feront l'objet d'orientations de renaturation du Schéma Environnemental des Berges des Voies Navigables d'Île-de-France, reprises dans le SRCE.

Ainsi, le site PSMO est situé dans une zone importante des milieux ouverts. Le corridor principal lié à l'eau est le lit de la Seine est utilisé par les poissons mais aussi comme repère du milieu par les espèces d'oiseaux lors de leurs déplacements de migration notamment. Le dossier indique que la préservation de ces zones de vie et de transit pour la faune au cœur des boucles est essentielle pour favoriser la conservation d'un réseau écologique favorable à la biodiversité.

La carte ci-après reprend le positionnement du site dans ce SRCE avec ses objectifs dans le périmètre d'étude.



Figure 2 - 41 : Extrait de la carte des objectifs de préservation de la trame verte et bleue du SRCE

L'analyse écologique comprend deux secteurs d'études : le secteur 1, le plus important qui correspond à l'emprise autorisée à l'exploitation de GSM et sa plate-forme de traitement, qui représentent 70% de l'emprise du projet et le secteur 2, qui comprend le reste de l'emprise et les bords de Seine et la Seine qui fera l'objet d'aménagements.

La synthèse globale concernant les enjeux de ces deux secteurs est la suivante :

- Une ripisylve avec un véritable enjeu, même avec un état de conservation plutôt mauvais, véritable lien de continuité écologique au niveau de la Seine ; elle abrite une espèce végétale très rare en Ile-de-France (l'Agripaume cardiaque),
- Les boisements alluviaux relictuels qui constituent des zones refuges pour la faune,
- Quatre secteurs de **zones humides** dans la zone hors carrière totalisant 1,85 hectare sans espèce protégée identifiée : une bande boisée le long de la Seine, une roselière au sein des boisements alluviaux, une friche humide entre VNF et l'installation de traitement de GSM, une prairie humide à l'Ouest de l'installation de traitement GSM. Aucun de ces secteurs ne sera préservé.

Les principaux groupes représentés dans le secteur :

- les oiseaux, 63 espèces identifiées en liaison avec les habitats du site : milieux boisés, milieux ouverts, milieux aquatiques et milieux anthropiques. 48 espèces bénéficient d'une protection nationale, 21 espèces patrimoniales fréquentent le site, 3 espèces sont à enjeu local fort : l'Alouette Lulu, l'Hirondelle de rivage et le Serin cini. Le Petit Gravelot est également notamment mentionné comme espèce pouvant recoloniser les terrains de l'ancienne carrière (p182 dossier n°4), dans une option sans PSMO.
- les chiroptères fréquentent le site comme zone de chasse et trouvent refuge (gîte de transit potentiel et gîte d'estive) dans les secteurs de peupleraies,
- les insectes : les secteurs thermophiles des terrains en friche abritent trois espèces d'insectes protégées au niveau régional : Œdipode turquoise, Grillon d'Italie et Conocéphale gracieux,
- les amphibiens sont faiblement représentés : grenouille verte, grenouille agile, et crapaud commun,
- les petits mammifères : hérisson et écureuil roux.

Aucune frayère n'a été observée en berge de Seine sur le secteur d'étude (confirmation des associations de pêche ?) ; la diversité piscicole (14 espèces) est notée avec la présence d'espèces patrimoniales, et notamment la Bouvière, l'Idé mélanote et la Vandoise sont protégées et soumis à contrainte réglementaire ; ces espèces peuvent utiliser les habitats présents pour se reproduire (p212 dossier 4) ; l'anguille également présente est considérée comme d'enjeu régional assez fort, moyen localement. Les berges actuelles présentent des enrochements mais aussi des niveaux d'herbiers favorables à ces espèces.

Le document conclut que le contexte écologique du milieu naturel constitue un enjeu environnemental fort à prendre en compte, notamment en lien avec le futur parc d'Achères Ouest.

Le projet PSMO prévoit l'aménagement d'environ 19% des emprises portuaires en espaces verts, avec **une intervention sur les berges** de Seine, l'aménagement **d'un parc boisé (le parc des Hautes-Plaines)**, la **création de 3 nouvelles zones humides d'une superficie équivalente à celles supprimées.**

Le tableau suivant indique les habitats détruits et recréés par phase.

	Occupation du sol et habitats naturels	phase 1	phase 2	phase 3	phase 4	phase 5	Total
Effets (superficie détruite - ha)	Boisements	1.8					1.8
	Friches et jardins	5.6					5.6
	Prairies sèches	2.3					2.3
	Ripisylve	0.177					0.177
	Prairies humides et friche	0.635		0.148			0.783
	Phragmitaie	0.17					0.17
	Friches de recolonisation (GSM)	5.4	6	10	13.2		34.6
	Friches industrielles (sous-secteur 2)	19.8					19.8
Mesures (superficie créée - ha)	Boisement (renaturation et création)	1				1.5	2.5
	Bande boisée	3.7					3.7
	Haies, bosquets, systèmes prairiaux	3.9	0.3	0.4	1.4	5.3	11.3
	Prairies sèches				1.1	3.6	4.7
	Zone caillouteuse					0.3	0.3
	Prairies humides alluviales	0.34		0.11	0.3		0.75
	Boisement alluvial	0.115					0.115
	Phragmitaie	0.15			0.11		0.26
	Ripisylve (renaturation)	0.23					0.23

Concernant les berges, celles en limite Est du périmètre PSMO sont conservées, le pied de berge au niveau de la partie résiduelle au débouché de la future darse est renaturée, la berge au niveau de villa style Louis XIII sera épaissie ; le projet prévoit également d'améliorer la continuité écologique existante au niveau de l'installation de traitement/transit de GSM et de renaturer entièrement la berge au droit des installations VNF en limite ouest des berges du périmètre PSMO.

Les berges de la darse seront profilées en talus et aménagées. La **cote de profondeur** de la passe d'entrée de la darse est de 15,9 m NGF.

HAROPA-Port de PARIS se propose de réaliser un diagnostic écologique à l'issue de chaque phase de libération des terrains par la société GSM pour permettre une réévaluation des espèces protégées effectivement présentes. Il est précisé toutefois que comme le sous-secteur 2 sera entièrement aménagé en phase 1, il n'est pas prévu une vérification de la conformité de l'évolution de l'état de référence sur ce sous-secteur.

Un suivi écologique sera assuré pendant toute la durée des travaux, avec des inventaires complémentaires l'année précédant le démarrage des phases d'aménagement 2 à 5 en vue de la mise à jour du programme des mesures, et un suivi post-travaux pour vérifier l'efficacité des mesures (année n+2 et n+5). (vérifier si évolution suite à demande de précisions de AE et réponse)

4.12 INCIDENCES SUR L'AGRICULTURE

La partie du périmètre PSMO cultivée (cultures céréalières) fait l'objet d'un protocole de résiliation des baux ruraux initié par la commune d'Achères ; ainsi aucune activité agricole ne sera maintenue sur ces terrains après l'exploitation des alluvions compte tenu du projet de Port.

4.13 INCIDENCES SUR LE PAYSAGE

Le projet Port Seine-Métropole Ouest s'implante au nord de la boucle dite de St-Germain, dans la plaine alluviale située entre la Seine et les 3 500 ha de la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye

Le site, cadré à l'ouest par le plateau de l'Hautil et à l'est par la butte du Parisis, fait face aux coteaux urbanisés de la rive droite de la Seine. Ce vaste site encore réservoir de nature est dans un territoire densément urbanisé de l'Ouest francilien.

La topographie des coteaux urbanisés génère de nombreux points de vue sur la plaine d'Achères depuis la rive droite de la Seine.

Le contexte paysager constitue un enjeu fort, en particulier la préservation des vues lointaines depuis les coteaux de la Seine (SPR d'Andrésey) et par l'existence de deux périmètres de protection de monuments historiques

Le site du projet en effet sera visible depuis les hauteurs des coteaux d'Andrésey (vues lointaines protégées au titre du SPR) et depuis les immeubles hauts de la ville d'Achères. Le projet PSMO intègre également des prescriptions relatives à la vue du barrage d'Andrésey et de ses abords : depuis les berges de Seine, les vues sur le patrimoine (villa style Louis XIII) seront valorisées en accord avec les préconisations du SPR d'Andrésey.

L'implantation du port changera la nature de la perception de la plaine, plutôt agricole et naturelle à ce jour, avec encore quelques endroits boisés, à l'exception des activités de stockage et traitement des matériaux et les centrales enrobés ou autres bâtiments en arrière plan des bords de Seine, derrière une frange boisée, et au droit de la zone en cours d'extraction de la carrière.

Cette zone deviendra totalement urbanisée à terme, avec néanmoins la darse et l'espace créé en butte des Hautes Plaines qui joueront un rôle paysager important, tout comme les plantations dites « filtre », constituant un maillage parallèle et perpendiculaire à la Seine en bordure des voiries et chemins.

Cette thématique a fait évoluer le projet PSMO suite aux consultations publiques et aux échanges avec la mairie d'Andrésey, notamment au sujet des hauteurs des bâtiments du futur port aujourd'hui limitées à 20 m, qui ne pourront pas dépasser la cote altimétrique de 44.30 m NGF.

Selon la répartition prévisionnelle des futures activités, le nombre d'émergences (cheminées, silos etc.) prévisionnel basée sur une moyenne du ratio au m² des émergences existantes sur les ports d'HAROPA-Ports de Paris, est de 1 à 3 unités. Ces émergences industrielles seront limitées à 30 m de haut avec une cote maximale 54.30 m NGF.

Les objectifs paysagers qui ont été pris en compte sont repris ci-après :

- La préservation des éléments structurants du grand paysage :
Maintien des grands ensemble végétaux (berges de Seine, espaces non bâtis etc.)
Préservation et valorisation de la trame de chemins et sentiers

- La protection et la mise en valeur du patrimoine urbain et historique :
Respect de la trame urbaine et historique,
Valorisation de l'architecture remarquable dans le respect de sa typologie (Pavillon style Louis XIII par exemple),
- La préservation des vues sur la Seine et vers le paysage Andrésien : Ces cotes ont été calées afin de ne pas être en rupture de la ligne formée par la forêt de Saint-Germain. La tolérance pour le dépassement des éléments techniques et locaux techniques est néanmoins indiquée comme ne devant pas excéder 10 % de l'emprise de la parcelle.

Les deux belvédères prévus permettront une réelle vision sur le paysage élargi.

Un Cahier des Prescriptions Architecturales Paysagères et Environnementales (CPAPE – cf. [annexe 17 de l'étude d'impacts](#)) a été élaboré pour cadrer les futures constructions sur PSMO. L'architecture sera obligatoirement modulaire à modules rectangulaires « clairement perceptibles » et avec « des volumes épurés » sur 1 à 4 niveaux.

HAROPA Port de Paris indique une future vigilance sur le choix et l'implantation des installations et équipements, pour assurer une cohérence et une intégration par rapport aux autres constructions du site.

Des modélisations paysagères ont été réalisées. Les points de vue ont été testés **pour une végétation de hauteur 20m, qui pourra être atteinte entre 10 et 15 années après la plantation.**

L'aménagement de la plateforme portuaire modifiera le paysage de la plaine d'Achères dès 2025 puis à développement d'une nouvelle phase.

Les parcelles d'activités seront implantées en retrait par rapport aux berges de Seine ce qui diminue la visibilité des activités depuis le fleuve.

Une nouvelle trame végétale sera dessinée par la plateforme portuaire. La végétation des berges de Seine et du Parc des Hautes-Plaines constituera des écrans visuels pour les points de vue les plus proches depuis Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine, tandis que les plantations linéaires arborées de la route des Basses Plaines et de l'avenue de l'Écluse protégeront les vues depuis Achères.

La trame arborée arrivera en soutien des futures infrastructures pour réduire leur impact paysager.

Le parc urbain d'Achères créé entre la RD30 et PSMO offrira une coulée verte entre la zone d'habitations et le projet PSMO.

HAROPA-Port de Paris à l'issue de chaque phase de libération des terrains par la société GSM réalisera une campagne de prises photographiques par drones pour en fixer le « point 0 » avant sa reprise.

Figure 1 - 27 : Perspective du projet PSMO en 2022 (Source : Urbicus)



Figure 1 - 30 : Perspective du projet PSMO en 2040 (Source : Urbicus)



4.14 INCIDENCES SUR LA QUALITE DE VIE

Les trois villes concernées sont Achères (env. 20 000 habitants), située entre les pôles de Poissy (un peu plus de 37 000 habitants), Conflans-Sainte-Honorine (35 000 habitants) et Andrézy (environ 12 250 habitants). La ZAC Petite Arche à Achères conduira à la création de plus de 20 000 logements à horizon 2025.

La qualité de vie est caractérisée notamment par les différents points traités précédemment comme la qualité de l'air, les niveaux sonores, le paysage et donc la qualité des aménagements, les transports et les différentes aménités créées. Etc. Font également partie de la qualité de la vie, les ambiances lumineuses, les vibrations occasionnées pour les riverains proches, l'usage partagées des voiries et indirectement les qualités des terres qui seront stockées dans la nappe alluviale et au-dessus.

Le cumul des projets sur la plaine d'Achères jouera aux incidences sur la qualité de vie des habitants, notamment par la réduction progressive des espaces de respiration de la Plaine, non affectés par des travaux ou des constructions.

Tous ces points ont été évoqués dans le cadre de l'enquête.

4.15 RAISONS DU CHOIX DU PROJET

Dans le cadre de la politique gouvernementale de lutte contre le réchauffement climatique, l'Etat a pris l'engagement de réduire de 3 % chaque année les émissions de gaz à effet de serre jusqu'en 2050.

Le secteur des transports représente, dans ce contexte, un axe prioritaire d'amélioration car producteur de 27 % des émissions au plan national.

Le report modal de transports de marchandises vers des modes plus écologiques (fer et fleuve) participe largement à cet objectif.

Le transport fluvial génère de l'ordre de 3 fois moins d'émissions de CO₂ que le transport routier et un convoi fluvial de 5 000 t permet d'éviter la circulation de 250 poids lourds sur les routes.

L'infrastructure portuaire en Île de France est composée de 64 ports urbains de petite taille dépourvus d'embranchement ferroviaire, 6 plateformes multimodales (GENNEVILLIERS, LIMAY-PORCHEVILLE, BRUYERES S/Oise, BONNEUIL, EVRY, MONTEREAU) et de ports privés.

Le développement de la part modale fluviale passe, notamment, par l'extension du réseau portuaire existant

Le projet PSMO s'inscrit étroitement dans cette perspective et, en outre, est porté par les facteurs suivants :

- Mise en place d'une logistique autonome dédiée aux chantiers du Grand Paris (fourniture de granulats et accueil de déblais pour le remblaiement de zones excavées).
- Requalification sociale, économique et environnementale d'un secteur actuellement plutôt déshérité et non attractif, qui porte le poids d'un passé industriel peu valorisant aux plans des paysages et des milieux (épandage de boues d'épuration, exploitation de ballastières et de sable) qui a contribué à bouleverser la physionomie de ce secteur.

Comme indiqué au chapitre 4.5.5 du présent rapport, le choix du site est fondé sur les critères suivants :

- Vaste espace disponible de plus de 100 ha, dépourvu de secteurs urbanisés (ce qui n'est pas fréquent aux confins de l'agglomération parisienne)
- Situé au confluent de l'Oise, voie fluviale de première importance, au débouché d'un projet de canal à grand gabarit dit Seine/Escaut
- A peu près équidistant (en tenant compte des longueurs des méandres) entre les plateformes portuaires de GENNEVILLIERS et LIMAY
- Permettant d'assurer une logistique propre aux besoins des chantiers du Grand Paris

4.16 NUISANCES PENDANT LES TRAVAUX

En compléments de l'exploitation de GSM (extraction des alluvions et remblais en inertes en provenance du Grand Paris), HAROPA-Port de Paris devra excaver 455 000 m³ de terres sur l'entrée de la darse, dont 65% seront utilisés en remblais de la carrière GSM, une partie pour le terrassement des plates-formes et de la berge (notamment pour l'accès à la passerelle) et 35% évacués soit par voie fluviale (env. 136 000 m³) soit par route (24 000 m³) vers des installations de stockage. Une zone de séchage et de stockage temporaire de ces terres excavées au droit de la darse sera étanchée (2,4 ha) et positionnée le long du chemin de fer. Ses eaux feront l'objet d'un traitement avant rejet en Seine, si nécessaire. Ces terres seront triées après analyse selon leur niveau de pollution.

La création de la butte du parc des Hautes Plaines nécessitera quant à elle 264 000 m³ de terres impactées issues de la Plaine (plus chargées en polluants que les seuils de stockage d'inertes habituels)

Le risque de mélange des eaux de Seine lors du creusement de la darse avec les eaux de la nappe alluviale mise à jour par la carrière en continuité est réel, avec possibilité de pollution.

C'est pourquoi HAROPA-Ports de Paris réalisera **deux ouvrages de séparation** dont la cote altimétrique se situera à 23,50 m NGF pour correspondre à la situation des terrains remis en état par la société GSM de part et d'autre de la future darse. **Installées en début de phase 1 jusqu'en début de phase 3**, ces « digues » provisoires permettront d'éviter la pollution des eaux de la Seine par les eaux provenant de la carrière. Elles forment donc obstacles à l'écoulement des eaux pendant cette période (intégrées dans le modèle ?)

Des installations fluviales de chantier en phase 1 uniquement, seront situées en amont du futur débouché de la darse, pour permettre aux entreprises d'amener ou d'enlever des matériaux par voie fluviale. Compte tenu de la largeur du bras de Seine à cet endroit et des courants forts, cette période de travaux sera particulièrement sensible à la fois pour les conditions de navigation sur la Seine, mais aussi pour les bateaux logements déplacés vers le barrage (accès et parking ?) et pour les risques de pollutions de la Seine (faune piscicole), le dérangement des espèces (oiseaux et chiroptères), pour les riverains des quais et voire ceux de Île de Nancy également et pour le captage d'alimentation en eau potable d'Andrésy dont le périmètre de protection éloigné est directement concerné par les travaux d'ouverture de la darse.

Les travaux d'HAROPA-Port de Paris dureront entre 2 à 3 ans sur un intervalle de 5 ans.

De ce fait les nuisances pendant les travaux sont intégrées dans les estimations des émissions (bruits, qualité de l'air, ou trafics par exemple) de chaque phase. Les mesures de réduction des nuisances particulières ont été synthétisées dans les items concernés.

4.17 COÛT DU PROJET

L'estimation complète du projet PSMO s'élève à 122, 2 M€ aux conditions économiques de 2017.

La décomposition de ce montant est précisée comme suit :

Objet	Montant HT
Eudes, concertation maîtrise d'œuvre	10 000 000
Travaux	71 200 000
<i>Dont phase 1</i>	<i>38 200 000</i>
<i>Dont phase 2</i>	<i>9 800 000</i>
<i>Dont phase 3</i>	<i>8 500 000</i>
<i>Dont phase 4</i>	<i>2 500 000</i>
<i>Dont phase 5</i>	<i>4 000 000</i>
Opérations connexes (passerelle, centre de vie, voiries de raccordements)	10 200 000
Enveloppes foncières	30 800 000
TOTAL	122 200 000

Le projet PSMO s'élève à 122,2 M€ valeur 2017. Le montant du projet, qui a été actualisé à l'issue des premières acquisitions foncières menées par HAROPA-Ports de Paris, reste identique et est donc maintenu à 122,2 M€ valeur 2020.

À propos de la participation financière d'HAROPA-Ports de Paris au projet PSMO :

À ce titre, nous avons estimé :

- Une subvention européenne d'environ 20 % du montant total,
- Une subvention de l'État d'environ 13,86 % du reste à payer après UE,
- Une subvention régionale d'environ 35 % du reste à payer après UE et l'Etat.

Dans le cadre de l'étude socio-économique (Annexe 16 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »), nous avons pris comme hypothèse uniquement les taux de subvention de l'Etat et de la Région, le projet PSMO ne pouvant se réaliser sans ces financements pour avoir la rentabilité minimale attendue par l'Établissement.

Cette hypothèse est renforcée :

- par les subventions (CPIER, Europe) déjà obtenues sur les études,
- la programmation de la première phase de travaux dans l'actuel CPIER,
- les discussions en cours avec les financeurs pour le prochain CPIER

Le montant subventionnable ne prend pas en compte les acquisitions foncières (à la charge exclusive d'HAROPA-Ports de Paris > 30,8 M€).

4.18 ÉVALUATION SOCIO ÉCONOMIQUE

Également évoquée en partie 2 ci-après, conclusions sur la DUP

Le bilan socio-économique du projet PSMO a été établi par SETEC en octobre 2018.

En synthèse de cette étude, il est affirmé que le projet, dans son enveloppe d'investissements décrite au chapitre précédent, présente un bilan économiquement rentable pour l'ensemble des tests de sensibilité réalisés.

Il se révèle positif pour la Collectivité avec une valeur ajoutée nette (VAN) socio-économique de 59 M€ pour la période 2010/2040 et une VAN par euro investi de 0,5

L'analyse du cumul des VAN démontre que le projet est socio-économiquement profitable pour la Collectivité dès 2056 et à partir de 2084 pour HAROPA Ports de Paris.

Il s'agit à l'évidence d'un projet dont les bénéfices économiques nets attendus s'inscrivent sur le long terme...

5 ANALYSE THÉMATIQUE DES OBSERVATIONS

Cette analyse thématique synthétise les remarques recueillies lors de cette enquête.

5.1 OBSERVATIONS SUR LE TRAFIC ROUTIER

Les observations concernent à la fois l'état existant du trafic routier, en limite de saturation voire saturé notamment sur la RD 30 et la RN 184 du fait des nombreuses dessertes de zones locales d'activités et d'habitations ou de la desserte de l'usine Renault mais aussi du fait de transit.

Les modélisations de l'état du trafic sont questionnées.

Sur le scénario de références (même année 2025-2030-2035-2040, mais sans le projet) les modélisations effectuées sont considérées comme « sous-estimant » l'état de saturation des routes (**Obs. RD 14 Président de l'association ARDIEST Yvelines** - Association Régionale pour le Développement des Infrastructures Économiques et de la Sécurité dans les Yvelines) et sous-estimant l'effet de cumul avec les projets de développement urbain ou et minimisant l'impact du développement des offres de transport sur la plaine d'Achères (pont de Triel) qui apporteront des flux supplémentaires de trafic non comptabilisés.

« Le dossier d'enquête fait état d'un trafic supplémentaire d'environ 50 véhicules poids lourd généré par le projet. Cette estimation paraît particulièrement faible au regard des surfaces industrielles concernées et des investissements engagés. » **Obs. RD 3**

« Nous n'accordons aucun crédit à la comparaison entre une situation projetée et une solution de référence qui serait celle « sans la construction du port ». En effet si le port ne se construisait pas, d'autres solutions seraient prises, pour réduire le transport routier, comme des appontements directs sur la Seine (Certains ont d'ailleurs déjà été mis en place). Seule, la comparaison avec la situation initiale nous semble pertinente. »

« Cette comparaison fait ressortir une augmentation du trafic poids lourds de plus de 100 VL/j sur 20 ans (paragraphe 7.5.6 du dossier de DUP) pour revenir, à l'horizon 2040, au même niveau.

« L'évolution du trafic de véhicules légers sera notable, en heure de pointe en particulier, à partir de l'horizon 2035 » **Obs. RD 5 : CO.P.R.A. 184** Collectif pour la Protection des Riverains de l'Autoroute A184 (devenue A104)

Autre observation :

« Une des bases de l'étude de l'impact de PSMO est de considérer que la situation serait pire sans PSMO, PSMO permettant d'éviter le trafic (poids lourds) dû à la carrière actuellement en exploitation.

(...) L'étude comporte des prévisions très optimistes sur le transfert d'une partie du trafic de poids lourds vers le trafic fluvial, qui ne prennent pas en compte le manque de flexibilité inhérente au fluvial par rapport au trafic routier. Deux exemples précis démontrent cet optimisme :

- Le trafic dû à l'activité de Bonna Sabla, qui fabrique des éléments en béton destinés aux chantiers et entrepôts de revendeurs, passe de 150 PL/j, essentiellement en sortie, (dans les 2 sens) à 22 ; cette évolution nous semble différente de ce qui est indiqué en section 6.1.2 de la partie 11 qui mentionne une division par 2 du trafic sortant

- Le trafic dû à SIAAP passe de 428 PL/j, essentiellement en entrée, à 60 PL/j, sans justification détaillée de cette forte réduction

« Par ailleurs, l'hypothèse suivant laquelle les futurs salariés qui travailleront sur PSMO habiteront à Achères ou dans les communes avoisinantes, semble optimiste ; il est à craindre qu'une partie de ces personnes ne doivent en fait emprunter la RN 184 pour leurs déplacements domicile – travail. »

« Les modélisations du trafic routier montrent que dans un système saturé ou proche de la saturation toute addition de trafic, même minime, peut générer une dégradation importante et non linéaire des conditions de circulation. Ce phénomène est malheureusement trop souvent ignoré lors de l'étude d'impact des grands aménagements. » **Obs. RD 14 de l'association ARDIEST**

Les observations indiquent un manque d'actions concrètes pour diminuer les flux :

« (l'augmentation du trafic poids lourds de plus de 100 VL/j sur 20 ans) semble inéluctable et nous ne trouvons aucune volonté, de la part de Ports de Paris, pour chercher à faire baisser ce nombre. » Même observation pour les véhicules légers « Aucune mesure cherchant à diminuer ce flux de voitures ne semble avoir été envisagé (...) » **Obs. RD 5 : CO.P.R.A. 184**

La question des accès lors des travaux est également posée : « Je déplore le peu de considération apportée aux riverains d'Andrésy rive gauche dans leur mobilité. Il se pose la question de rejoindre Andrésy rive droite durant la période des travaux. » **Obs. Ach 6** habitant du quai de l'Île Peygrand à Andrésy

« *Quels traitements sont-ils prévus sur la RN 184 pour prendre en compte ces nuisances nouvelles ? et atténuer les nuisances existantes ? Aucun ?* » **Obs. RD 3**

« *Aucune disposition pour éviter les nuisances engendrées ne semble prise, à l'exception peut-être de l'aménagement des carrefours avec la RD30 de la route du barrage et de la route des écluses.* » **Obs. RD 5 : CO.P.R.A. 184**

Les craintes exprimées portent également sur la dégradation des routes « *Quel sera l'état des routes d'Andrésy après tout ceci ? Déjà très mal en point sur la totalité de l'agglomération* » **Obs. And 3**

D'autres observations demandent des « garanties » ou des objectifs de résultats sur les volumes de trafic attendu aux alentours (**Obs. RD 14**) et que le transport routier soit réduit « *à sa plus faible valeur et qu'il y ait* » *priorisation du report modal sur le ferroviaire et le fluvial* ». **Obs. RD 5 : CO.P.R.A. 184**

Certains indiquent que les aménagements des carrefours sont remis en cause, et demande si tel est le cas, « *que Port de Paris, le Département des Yvelines et l'agglomération GPS&O, s'engagent à surveiller de près l'évolution du trafic et réalisent les aménagements nécessaires en anticipation de la saturation* » **Obs. RD 14 de l'association ARDIEST**

Plusieurs demandes d'études de solutions sont faites dans le cadre des observations comme la « *réalisation d'écrans antibruit vitrés sur le pont de la RN 184 franchissant la Seine, ainsi que sur les sections de la RN 184 non encore équipées* » **Obs. RD 3** ou bien d'approfondissement des études pour « *voir quels dispositifs pourraient réduire cette augmentation du flux de poids lourds : appontement provisoire ? Jauge journalière à ne pas dépasser ? développement du transport ferré ? Ce dernier moyen de transport ne semble pas très utilisé, dans ce projet, malgré la proximité immédiate de la voie ferrée.* » **Obs. RD 5 : CO.P.R.A. 184**

Concernant le flux des voitures le **CO.P.R.A. 184 (Obs. RD 5)** suggère la mise en place de navettes à partir de la gare RER, des itinéraires cyclables pour rejoindre le site (en dehors du port jusqu'à la gare, et d'inciter le personnel au covoiturage et à l'utilisation du vélo. C'est également la demande de **l'ARDIEST (Obs. 14)** qui demande de « *faciliter l'utilisation par les salariés de transports en commun et des mobilités douces, ceci en particulier en facilitant la relation entre le Port et les gares proches* ».

En cas d'augmentation trop importante des trafics poids-lourds, **l'ARDIEST (Obs. 14)** demande « *d'imposer par exemple des contraintes horaires et journalières sur la circulation des poids lourds* » voire « *jusqu'à une limitation des volumes issus de la carrière, du port de transit et des activités qui s'y installeront (les futurs amodiataires)* » **Obs. RD 14 de l'association ARDIEST**, pour les réguler à un niveau acceptable et respecter les niveaux de trafic issus des évaluations intégrées dans cette demande.

Il est également suggéré de mettre en place un plan de déplacement susceptible de limiter le trafic automobile car « *la zone d'activité prévue sur le site devrait générer un trafic supplémentaire de 300 véhicules si le site n'est pas correctement connecté au réseau de bus et bien desservi par les transports en commun.* » **Obs. RD 20** le 30/10, arrivé hors délai, les élus d'ICI-CONFLANS

• Observations spécifiques sur l'aire de retournement

Il s'agit notamment de l'observation des responsables de la société YPC (**Obs. C 5** de la société YPC) cf. chapitre enquête parcellaire, l'entrée de leur exploitation se faisant sur l'espace concerné par l'aire de retournement. Il est suggéré de positionner « *le parking et aire de retournement de l'autre côté du pont en aval* ». Une demande de production d'un Schéma d'aménagement précis de l'aire de retournement est également formulée. Ainsi la réalisation de l'aire de retournement pose les risques de conflits de circulation avec les poids-lourds desservant l'entreprise YPC, d'autant plus qu'aucun plan précis de cette

aire de retournement n'est proposé par Haropa-Ports de Paris. Il est mentionné également que les limites de cette aire ont évolué au cours du temps. La prise en compte du réseau de gestion des eaux pluviales d'YPC dans le cadre de l'aire de retournement est demandée.

• Aménagements routiers et parking en dehors du port

Ces observations concernent la réalisation de la voie entre le futur centre de vie et le quai de l'île Peygrand (**Obs. And 8**) qui passe vraisemblablement en surplomb le long d'une zone habitée (nota : il n'y a pas de plan topographique joint au dossier de demande, ce qui est donc difficile à appréhender) à la place d'une zone naturelle.

Les bateaux logements (cf. Chapitre dédié) demandent également à ce que soient précisés les emplacements de leur parking VL (2 places) et le parking pour leur visiteur. Il est également posé la question d'un parking pour ceux qui viendraient à emprunter la voie piétonne le long de la Seine, à l'est de cette voie.

Des observations concernent également le financement de la construction de ces voiries qui est encore « en discussion avec GPS&O, le département, la région et les villes concernées » (Obs. 5).

En ce qui concerne la voie entre le futur centre de vie et le quai de l'île Peygrand les questions portent sur la distance par rapport notamment à l'habitation parcelle 144 (**Obs. And 8**), le trafic attendu, la vision éventuelle sur les pièces de vie et la nécessité de cette portion de voirie : « Quid de la route qui va passer le long de la parcelle 144 (25 île Peygrand). Quelle distance de ma propriété ? Quel usage ? Quels véhicules ? Entre le futur centre de vie et le quai de l'île Peygrand, (la route) est-elle obligatoire ? » « Si ce projet aboutit, à quelle hauteur par rapport à mon terrain ? Quelle distance (voie douce et voie véhicules) ? En deça ou au-delà des peupliers existants ? Vues plongeantes dans mes fenêtres ? »

Il est posé la question de sa réelle utilité (**Obs. And 8**) : « Cette partie de route est-elle vraiment nécessaire et d'utilité publique » « Qui l'entretiendra ? Qui la construira ? Quels liens avec le port ? Date de construction, si construction il y a... ».

5.2 OBSERVATIONS SUR LE TRAFIC FLUVIAL, LE POSTE DE DECOUPLAGE, LE TOURISME FLUVIAL

Les observations concernant l'usage de la voie d'eau concernent notamment le trafic fluvial, existant, pendant les travaux et après 2040, ainsi qu'après la réalisation du Canal Seine Nord. La question est posée sur la relance réelle du trafic fluvial avec ce nouvel équipement.

Sont aussi abordés les abords de la darse et la question des courants importants à la confluence de l'Oise sur ce tronçon de la Seine, et du positionnement de l'entrée de la darse juste en amont de l'île de Nancy et du barrage.

D'autres observations concernent des riverains du port le long du quai qui craignent une affluence du fait du ponton dédié au tourisme fluvial (quel type de bateau, fréquence, etc.) et indique ainsi « *craindre le développement du tourisme fluvial* » **Obs. C 9**

Plusieurs interrogations émanent des bateaux logements dont les familles redoutent fortement d'être « *coincés entre le four et l'enclume* » **Obs. And 7** péniche Colcanto car la zone de découplage est implantée à côté de la zone dédiée aux bateaux logements. D'être ainsi pris en « sandwich » entre les rives de Seine et le poste de découplage avec la crainte, en entrée de darse également d'être fortement ballottés, en

fonction de la vitesse à laquelle les péniches arrivent à proximité de la darse et selon la manière dont les manœuvres sont menées. En effet il y a risque de chute d'échelle à l'intérieur de leur habitat s'il y a trop de turbulences, lors d'une opération de découplage ou d'entrée dans la darse. Ces questions sont précisées dans le chapitre spécifique aux bateaux logements.

La question des vibrations est également évoquée, ainsi que le bruit et la pollution associés à ce trafic fluvial.

Est également évoqué le trafic après 2040 par plusieurs observations ont pour crainte l'émergence d'un « Port Mort » à l'issue du comblement de la carrière.

Une observation orale porte sur la garantie pour les marinières locaux d'être sollicités dans les diverses missions, de manière prioritaire. Se pose la question de savoir si le type de prestations faites par les marinières aujourd'hui pourront être utiles aux futurs usagers du port, voire si certaines activités sélectionnées (par ex. 1/3) par HAROPA-Port de Paris ne pourraient pas contenir dans leurs cahiers des charges d'implantation une obligation du recours à des petits transporteurs (marinières) pour certaines livraisons.

Ainsi une étude était apparemment attendue concernant les péniches évaluant la dangerosité des manœuvres avec la prise en compte du courant, de la proximité de l'écluse, des entrées et sorties du port et la proximité de la confluence avec l'Oise. Ces modélisations doivent prendre en compte les situations les plus pénalisantes cumulées.

Les propositions concernent principalement le positionnement de la zone de découplage le long de l'île Nancy (**Obs. And 7**) ou de l'implanter entre les 2 ponts, déjà muni de poteaux d'amarrage (**Obs. C 8**).

Une demande porte sur la communication des études de faisabilité, si elles existent, concernant l'emplacement de la zone de découplage et son fonctionnement, des craintes portent sur son impact sur les péniches « *prise en compte du courant ? dangerosité lors des manœuvres, écluse/port/confluent* » **Obs. And 7**

D'autres questions portent sur le lien du projet avec la réalisation du Canal Seine Nord « *Par quoi se justifie à ce jour ce projet au regard de l'incertitude de la réalisation du projet Canal Seine Nord* » **Obs. And 5** ou avec le projet du Grand Paris « *Par quoi se justifie à ce jour ce projet au regard de la situation incertaine de la totale réalisation du projet du Grand Paris (...)* Une fois terminés les travaux du Grand Paris, quel sera le devenir de ce site de 100 ha ? » ou **Obs. And 6** « *La construction du Port dépend-elle de la mise en place du Grand-Paris ?* »

5.3 OBSERVATIONS SUR LE TRAFIC FERRÉ

Plusieurs remarques trouvent le recours au trafic ferré incertain ou insuffisamment précisé tout en indiquant que le recours également au trafic ferré est important et que « *Le report modal des mobilités vers le fleuve et le fer reste une priorité.* » **Obs. RD 5** : CO.P.R.A. 184, « *La garantie de cette connexion du projet serait-elle avérée au jour de l'enquête publique ?* » **Obs. RD 15** : Comité de quartier de l'Oise, à Andrésy et indique que « *la SNCF a été totalement absente de la concertation Ports de Paris et est absente des contrats de développement* ».

Plusieurs observations font part de leur doute vis-à-vis de la faisabilité réelle d'un mode ferré du fait que les trains issus du Port emprunteraient la ligne existante du RER A ce qui selon les observations « *risquerait*

d'aggraver les problèmes de congestion de cette voie » **Obs. RD 20**. Si cela est le cas, la question posée est « *Comment sera intégré ce nouveau flux dans le trafic actuel de trains de voyageurs et de marchandises ?* »

Obs. And 2

Le manque de précisions sur les marchandises qui transiteront par ce mode est également évoqué, soulignant que « *l'utilisation de cet équipement dépendra des amodiataires de Ports de Paris et des accords qu'ils pourront passer avec le gestionnaire des voies.* » et font part d'une crainte que « *ces équipements ferrés soient sous-utilisés* » **Obs. RD 5 : CO.P.R.A. 184**

Il est suggéré que le site « *soit raccordé au réseau de fret ferroviaire de la gare de triage d'Achères Grand Cormier* » et « *qu'une liaison dédiée soit construite.* » **Obs. RD 20**

Toutefois certaines observations ne croient pas à l'utilisation réelle de ce mode et indiquent plutôt un « *port bimodal alimenté par : « une autoroute à bateaux grands gabarits / une autoroute à camions* »

Obs. RD 16 collectif NOVIPALS en cas de mise en œuvre concomitante du canal Nord Europe.

5.4 OBSERVATIONS SUR LES LIAISONS DOUCES

Deux sujets sont abordés : la réalisation de la passerelle reliant Andrézy à Achères prévue en accrochage sur le Barrage d'Andrézy évoqué dans le cadre du projet initial présenté lors de la concertation et qui n'apparaît plus sur les plans **Obs. And 5, And 6, RD 5, RD 11** et la question de la continuité de la circulation douce aux abords du port pendant les travaux **Obs. orale Ach 6** (Cf Enquête parcellaire)

Une demande est faite également « *de prolonger l'aménagement végétalisé et la promenade des berges de part et d'autre de l'emprise afin d'avoir sur l'ensemble de ces quais de la rive gauche de la Seine (quai de l'Île du Bac et quai de l'Île Peygrand), depuis Conflans-Sainte-Honorine jusqu'à Andrézy un lieu de promenade et de loisirs qui doit constituer un ensemble harmonieux et esthétique complet* » **Obs. RD 11**

5.5 OBSERVATIONS SUR LES ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX ET LE CADRE DE VIE

La dégradation de l'environnement, de la qualité de vie des habitants et les risques sanitaires supplémentaires sont principalement associés aux craintes exprimées sur l'augmentation du trafic, mais aussi aux activités.

« *Quid de l'atténuation des problèmes sonores, (...) pendant la réalisation de ce projet et après la fin des travaux* » **Obs. And 5** — « (...) *Le projet PSMO entraînera un afflux supplémentaire de camions qui viendront accroître la pollution, le bruit et les nuisances routières dans ce secteur.* » **Obs. RD 3** — ou induira « *des conséquences sanitaires* » **Obs. RD 14 de l'association ARDIEST** — « (...) « *l'évolution du trafic de véhicules légers sera notable, en heure de pointe en particulier, à partir de l'horizon 2035* » avec bien-sûr son lot de nuisances sonores et de pollutions atmosphériques, notamment sur la RD30, en face d'une zone d'habitations. » **Obs. RD 5 : CO.P.R.A. 184**

Le temps supplémentaire à consacrer au transport notamment pour les dessertes locales en cas de saturation réelle du trafic fait également partie des craintes formulées.

«il faut veiller à ce que cette augmentation (de trafic local) ne se traduise pas par une augmentation significative des embouteillages et des temps de trajets locaux. En particulier, il faut veiller à ce que l'augmentation de 10 % du trafic (de véhicules légers) sur la RD 30 déjà bien chargée n'entraîne pas un accroissement des temps de trajet bien supérieur à ces 10% ». **Obs. RD 14 de l'association ARDIEST**

Il s'agit aussi de craintes concernant les vibrations occasionnées en plus de celles des bateaux qui « cognent » dans l'écluse ? » **Obs. And 8**

Les enjeux environnementaux sont indiqués comme « désastreux » « Les pollutions du projet doivent être réenvisagées (sonores, visuelles, particules). » **Obs. Ach 6**

« Quel impact aura ce projet pour les habitants du quai de l'île du Bac ? » **Obs. RD 1**

5.6 OBSERVATIONS SUR LE PATRIMOINE

Observations sur le patrimoine architectural, culturel et paysager

Les habitants d'Andrésey sont inquiets de la modification des vues sur la plaine suite à l'implantation du port. Le coteau d'Andrésey, sera « l'horizon principal des habitants de ce secteur ». Il est même indiqué le terme de « catastrophe visuelle » **Obs. And 5** ou bien « silos, cheminées, trémies, entrepôts, ... rien de bien réjouissant. » **Obs. RD 5 : CO.P.R.A. 184**

Il est fait mention que ce secteur est « actuellement très peu occupé par des constructions ou installations industrielles » **Obs. RD 3** et que les constructions prévues autorisées jusqu'à 20 m de haut « soit l'équivalent d'immeubles de 7 étages ! » viendront en « remplacement de la vue actuelle de la forêt de Saint Germain ». « Dommage pour les paysages de la vallée de la Seine. Quand changerons-nous notre mode de vie ? » **Obs. Ach 5**

Le sujet des émergences (cheminées, silos etc) est souvent évoqué car la notion de 10% de la surface de l'emprise amodiée inquiète **Obs. RD 11** et ne définit pas le nombre réel d'émergences qui pourraient être implantées, d'autant que celles-ci sont autorisées jusqu'à 30 m de haut. Il est évoqué la crainte de « plus de 10 émergences de ce type. » Il est fait la demande « Afin de respecter le SPR d'Andrésey, le nombre de ces émergences doit être limité à un maximum de trois ou quatre et elles ne doivent être implantées que dans des zones les moins sensibles par rapport aux cônes de vue de la rive droite de cette commune. » L'**Obs. RD 20** craint qu'avec cette hauteur de 30 m « les vues paysagères des coteaux seraient considérablement gâchées » et demande qu'aucune émergence ne dépasse la hauteur de 20 mètres et que les toitures terrasses soient végétalisées.

Toutes les toitures terrasses devraient être végétalisées pour préserver les vues paysagères des coteaux de Conflans et d'Andrésey. »

C'est pourquoi sont suggérés des aménagements complémentaires comme « la réalisation d'un merlon de terre (abondamment arboré) périphérique au projet de port » **Obs. RD 3** ou un écran végétal depuis la voie ferrée **Obs. C 15.**

Le CPAPE (Cahier de Prescriptions Architecturale Paysagère et Environnementale / Annexe 17 de l'étude d'impact) et le mémo des « principes d'exploitation de la vie de PSMO » (annexe 23 de l'étude d'impact) ont bien été cités, toutefois, les relations entre HAROPA-Port de Paris et les futurs amodiataires sont considérées comme pouvant influencer sur le respect de ces préconisations. **Obs. RD 5 : CO.P.R.A. 184**

5.7 OBSERVATION SUR LES CRUES DE LA SEINE ET DE L'OISE

Concernant les crues de la Seine une personne habitant le quai de l'Île Peygrand à Andrésy, en aval immédiat du projet de PSMO craint qu'en cas de crue importante sa maison soit « *comme sur une île, cernée également par la Seine au sud de la parcelle* » **Obs. And 8**

Il est également rappelé les dernières inondations « *assez importantes en 2016 et 2018 et la dernière dans une moindre mesure mars 2020* » **Obs. RD 12** ; il est demandé une réelle vigilance concernant le respect du Plan Global d'Aménagement de la Plaine d'Achères, et le champ d'expansion des crues car les habitations d'Andrésy en bord de Seine sont directement concernées. Fait référence aux « *anciennes cartes des plans de surfaces submersibles ou champs d'expansion de crue sur ce linéaire de la boucle* ». Ces deux dernières inondations posent en effet question : « *Lors des 2 dernières inondations (2017 et 2018) la capacité des lacs réservoirs était limitée selon les informations fournies par l'EPTB (Etablissement Public Territorial de Bassin). Rappelons également que les prévisions techniques ont souvent été déjoués par les événements* ». **RD 15**

La crainte d'une montée concomitante des eaux de l'Oise et de la Seine est exprimée plusieurs fois **Obs. RD 12, And 8, RD 15** et la question d'une étude hydraulique d'impact sur la rive droite en lien avec le projet est posée. « *Une étude d'impact sur l'ensemble du bassin (Seine et Oise) n'est pas versée au dossier alors que le projet s'implante à la Confluence* ». **RD 15**

Il est fait mention d'une contraction entre avec le Plan de Prévention des Risques d'Inondations et le Schéma Départemental des Risques Naturels majeurs des Yvelines **Obs. RD 15 du comité de quartier de l'Oise à Andrésy**. Ce comité conteste l'approche du PPRI et du PGA qui ne prendrait pas en compte une « *vue globale, essentielle à l'appréhension des risques naturels* » intégrant également « *le Port existant de Fin d'Oise, le Pont d'Achères, les accès au Port* » et craint que la prise en compte des compensations des remblais y inclus les remblais nécessaires au Pont d'Achères manque au dossier.

Il est plusieurs fois indiqué le manque de transmission du PGA qui est pourtant intégré en annexe.

Le comité de quartier de l'Oise indique également que l'artificialisation du sol sur de grandes surfaces « *va à l'encontre du contrôle des inondations : Avis du Préfet sur le PCAET de la CU GPS&O p4* » et indique que « *la lutte contre l'artificialisation nette des sols est pointée par la SNBC comme un enjeu important à la fois pour limiter les émissions de gaz à effet de serre et pour stocker le carbone* » mais rappelle également que les espaces non artificialisés permettent de limiter les inondations. Ce qui ne sera plus le cas du fait des étanchéités réalisées.

Se demande si les éléments suivants sont comptés dans la modélisation : « *1. l'imperméabilité de remblais aléatoires comparée à celle des alluvions perméables et filtrantes, 2. l'imperméabilité de fondations exécutées dans les remblais (fondations spéciales/terrain difficile), 3. les effets hydrauliques au droit de certains ouvrages construits.* » et pense que « *l'augmentation des gabarits sur l'Oise et la Seine obligent peu à peu une montée de la cote d'eau et/ou à draguer très régulièrement l'Oise et la Seine (peu fréquent et génère des boues à évacuer...)* » et que cela « *influe sur le comportement hydraulique des cours d'eau et sur les inondations* ».

Et pose la question de la réelle « *neutralité du Port quant aux inondations* » qui « *n'apparaît pas totale ni démontrée* ».

5.8 OBSERVATION SUR LES CONTINUITES ENVIRONNEMENTALES, ECOLOGIQUES, LES MILIEUX, LA FAUNE

Il est souvent fait mention que les bords de Seine sont « *des espaces à préserver pour leurs multiples intérêts environnementaux, partout où cela est encore possible.* » et le faible espace laissé entre la Seine et le projet est considéré comme « *particulièrement étroit* ». Il est indiqué un manque d'ambition dans la reconstitution des milieux « *A priori, le projet « maintient l'existant », ce qui est particulièrement peu ambitieux par rapport à la taille de l'opération PSMO et aux nouvelles installations industrielles envisagées* » **Obs. RD 3**

Obs. RD 15 indique que « *ce territoire fragilisé par l'exploitation du sable trente ans durant, se trouvera durablement fragilisé par l'implantation à son issue, d'industries BTP en lieu et place d'une remise à l'état initial due par les carrières.* » et doute « *qu'entailler la berge de la Seine sur 150m de long, et lui ajouter les piles d'une passerelle de même longueur, créerait une amélioration de la biodiversité et de ses continuités* ».

L'association C.O.P.R.A. 184 pense que « *La requalification des berges de Seine permettra certainement de redonner vie à un ensemble de flore et de faune détruit par l'exploitation des carrières.* » **Obs. RD 5 : CO.P.R.A. 184**

DIVERSITÉ DES ESPÈCES ANIMALES ET MESURES EVITER-RÉDUIRE-COMPENSER

Des questions très précises sur les espèces fréquentant le site sont posées **Obs. And 8** et principalement **Obs. RD 6** émanant d'un observateur indépendant (ornithologue amateur) ayant inscrit la plupart de ses observations dans faune-france.org. Il indique que « *26% des espèces nicheuses en France sont menacées (chiffres issus de l'état des lieux mené par comité français de l'UICN, du MNHN en partenariat avec la LPO, la SEOF et l'ONCFS)* » et que les populations de passereaux « *sont en déclin rapide France* » de ce fait « *doute la non perturbation annoncée des espèces sédentaires et de passage occupant actuellement ces lieux* ». Il fait référence notamment aux espèces des milieux boisés et précise que même si les travaux de défrichement doivent avoir lieu hors période de nidification, « *période la plus critique* » le reste de l'année les espèces vivent dans ces lieux, et « *affirmer qu'elles "ne seront pas perturbées" est « une aberration totale, et montre le peu d'intérêt porté à la faune.* »

Concernant le "DOSSIER N°4 : DOSSIER D'ETUDE D'IMPACT DU PROJET PSMO ET DE LA MECDU", Annexe 30 "Analyse des effets du projet PSMO sur la faune, la flore et leurs habitats". Et plus spécifiquement le paragraphe "3.4.3 FAUNE". Trouve que les espèces sont insuffisamment étudiées et qu'elles sont parfois installées sur le site et non pas en simple passage dans un « *couloir de déplacement* » (Lapin de Garenne, Renard roux) ou bien pour les oiseaux ont été observés comme espèces nicheuses certaines notamment : Cygne tuberculé, Foulque macroule, Hirondelle de rivage en colonie, Mésange bleue, Moineau domestiques x2ou3, Tadorne de belon, Petit Gravelot, Tarier pâtre, Vanneau huppé ; ou nicheuses probables : Alouette des Champs, plusieurs couples de Linotte mélodieuse, Perdrix grise par exemple, ou nicheuses possibles : Coucou gris, Faucon crécerelle (nicheur ou utilisant le site comme aire de chasse), Fuligule morillon (10 à 15 individus), Hibou moyen-duc (ou zone de chasse et de repos), Sterne pierregarin sur le site ou fréquentant la zone, par exemple le Serin cini. Regrette qu'aucune étude plus récente n'ait été effectuée (relevés de plus de 4 ans sur les milieux hors GSM, et relevés initiaux de GSM soit de 2008) puisque le dossier indique un passage l'année précédant les travaux et que la première phase de travaux est indiquée comme démarrant en 2021. Pense qu'il n'y a pas de milieu compensateur réel pour l'Hirondelle de rivage sur les berges aménagées prévues. Indique l'assèchement récent des bassins de la ZNIEFF du Parc agricole et plan d'eau d'Achères « *seule zone (autre) qui accueillait ces espèces (Petit*

Gravelot, Tadorne de Belon et Vanneau huppé) dans l'environnement immédiat » ainsi leur présence sur le site PSMO « *n'est pas à prendre à la légère* ». Indique que les mesures d'évitements présentées par HAROPA-Port de Paris sont plus apparentées à des mesures de réduction des impacts.

La totale déclinaison de la démarche « Éviter – Réduire – Compenser » est trouvée insuffisante « *il semble que ce dernier état de « compensation » ne soit pas pris à sa juste mesure* ». Sur les 56 espèces concernées « *la mise en œuvre du programme des mesures d'évitement ne permet pas d'aboutir à un impact neutre* » « *Toutes ces espèces sont potentiellement impactées par la construction et l'exploitation du futur port* ».

Obs. RD 17 par le maire d'Andrézy. Il est ajouté une notion de « vigilance accrue » nécessaire vis-à-vis des espèces protégées ou non sur « *les impacts directs et indirects des nuisances sonores, lumineuses, et des poussières volatiles dégagées par les différentes phases du projet* ». Trouve important de « *garantir davantage la protection de ces espèces protégées pendant les différentes phases du projet* » et d'assurer « *un suivi spécifique de ces mesures pendant les phases travaux et post travaux, couplé à des mesures correctrices ciblées le cas échéant.* »

CARACTÉRISATION DES ZONES HUMIDES ET GARANTIE DU SUCCÈS DE LEUR RECONSTRUCTION

Il est rappelé que l'article L.211-1 du Code de l'environnement modifié par la loi n°2019-773 du 24 juillet 2019 a conforté la définition des zones humides ainsi la satisfaction d'un seul critère (pédologique ou végétation), au lieu du cumul des deux précédents, est désormais suffisant pour caractériser une zone humide. **Obs. RD 17 par le maire d'Andrézy** indique que les constats pédologiques seuls qui indiquent la présence de remblais « *rendent les reconnaissances pédologiques peu fiables et l'application du seul critère pédologique peu représentatif* » et ainsi demande à ce « *qu'en l'absence de fiabilité de ce critère, une autre source de constat soit prise en compte* ». Et ainsi remarque, suite à destruction des zones humides sur l'emprise de la future darse, que la reconstruction d'une zone humide « *dont la fiabilité de l'étude est basée sur des actions écologiques simulées par rapport au site impacté avec un impact simulé pose la question d'une potentielle remise en compte des études de compensation « pertes/gain* ».

L'**Obs. RD 20** précise sur ce sujet : « *d'après l'Autorité environnementale, la perte nette de biodiversité après la recréation d'habitats substitutifs devrait être nulle.* » également concernant les zones humides (cf.§ suivant) dont « *4 100m² à l'ouest du Parc des Hautes plaines qui sera créé au cœur du site même* »

TRANSPLANTATION DE L'AGRIPAUME CARDIAQUE

Obs. RD 20 « *Selon l'Autorité environnementale, la flore du site ne présente guère d'intérêt à l'exception d'une fleur rare et protégée, l'agripaume cardiaque, que l'exploitant a prévu de transplanter sur le site* »

5.9 CUMUL AVEC D'AUTRES PROJETS

Beaucoup d'observations insistent sur la crainte de cumuls des nuisances avec les projets autres et ont peur qu'une première autorisation du PSMO entraînera une autorisation ultérieure du PSME de l'autre côté de la RN184. **Obs. And 5.** PSMO n'est pas acceptable car « *il constitue une avant-garde et un alibi à toute une kyrielle d'autres projets : PSMO = PSME + A 104 + Pont d'Achères etc.* » « *premier maillon d'un projet d'aménagement gigantesque de la zone, qui va se dévoiler, étape par étape dans les vingt ans à venir* » **Obs. RD 2.** un « *pied dans la porte* » d'un plus grand projet consistant à installer à l'avenir un port à containers (PSME) dans la plaine face à Conflans-Sainte-Honorine en connexion avec le canal Seine Europe « *Très vite Ports de Paris a dissocié les deux projets de façon à rendre le projet PSMO plus « acceptable* ». **Obs. RD 9**

La notion de « saucissonnage » des projets en vallée de Seine est évoquée **Obs. RD 16 collectif NOVIPALS** et l'avis de la MRAE lors de l'enquête publique du PLUI est cité : « *l'avis du 11 décembre 2018 de la MRAE d'Île-de-France sur le projet de PLUI demandait que : « le rapport de présentation analyse les effets cumulés du PLUI et des « grands projets d'infrastructures » avec demande dans cette observation que cet avis de la MRAE soit « pris en compte par tout porteur de projet. »*

5.10 AUTRES

Observations concernant le lien avec GSM

Plusieurs observations évoquent la complexité du rôle de GSM, qui a déjà pour sa part l'autorisation d'extraire des granulats pour le BTP, un accès fluvial au droit de la Seine par le biais de sa plate-forme de traitement (non intégrée comme amodiatrice) qui restera active jusqu'en 2040 et au-delà. « *effet d'aubaine dont s'empare PSMO, de créer autour d'une darse ainsi élaborée par plusieurs années d'extraction, des plateformes portuaires pour les entreprises* » et ainsi ne présenter « *un aménagement de plateforme réduit à sa plus simple expression* ». (déjà inscrit à GSM)

Observation sur l'autonomie énergétique

Obs. RD 20 élus d'ICI-CONFLANS

Note les engagements d'une production d'électricité à 30 % d'origine renouvelable (photovoltaïque), demande pourquoi la production de chaleur géothermique n'a pas été étudiée, qui serait « *rentable, surtout s'il est raccordé au réseau de chaleur urbain d'Achères* ». Pense que le besoin en chaleur de l'ensemble des installations « *devrait être couvert par une chaufferie alimentée par des énergies renouvelables* ».

Observations sur l'ouverture au public

Obs. RD 5 : CO.P.R.A. 184. L'association trouve positif l'ouverture au public du site : « *L'ouverture au public, le parc public autour de la maison du XIII siècle, l'embarcadère public et la passerelle, sont autant de points positifs.* » mais regrette qu'il n'y ait pas de continuité « *jusqu'au barrage, en raison du refus de VNF d'abandonner son appontement privé sur la Seine* ». N'est tout de fois pas certaine que ces équipements fonctionnent car « *leur utilisation dépendra des animations organisées autour de ces équipements. Et ceci n'est pas acquis d'avance.* » Trouve que « *le Centre de Vie, en bout de darse, ouvert sur le futur parc d'Achères est en soi, une excellente idée* » mais ce pose des questions sur son lien réel avec le futur parc d'Achères « *nous n'avons aucun planning sur la réalisation de ce futur parc d'Achères.* » Concernant la réalisation très reculée du parc des Hautes Terres indique « *le Parc des Hautes Terres sera certainement très apprécié, mais pas avant 2040, date bien lointaine.* »

Observations sur les activités prévues

Des craintes se sont exprimées sur le transport de conteneurs ou le stockage de conteneurs sur le site **Obs. And 3, C 6** et sur les activités qui nécessitent le stockage en silos.

Une des craintes le plus souvent exprimée est celle d'un « port Mort » à l'issue de l'exploitation et du remblai total de la carrière du fait des « *incertitudes sur l'après phase 5* » et ainsi que PSMO « *n'existe que pour l'activité de carrière pendant les phases travaux* ».

Il est souvent indiqué que PSMO « *sera un port industriel et rien d'autres* ». **Obs. RD 2** et que cela vient en contradiction avec l'ouverture au public ou l'intérêt touristique : « *dans un port industriel, il y a du bruit,*

de la poussière, des nuisances de tout genre. Personne n'a envie de s'y promener et encore moins de s'y arrêter ! » même avec les aménagements paysagers prévus (espaces verts, végétalisation et réduction des hauteurs). Cela est également repris par l'association C.O.P.R.A. « *surtout lorsque l'activité prévue est centrée sur la manipulation de gravats, de sables, de ciment et de béton, le propre du BTP* » **Obs. RD 5 : CO.P.R.A. 184**

Il est également observé que l'activité des amodiataires n'étant pas connue à l'avance donc « *la conséquence de leur activité n'est pas contrôlable* ». Les horaires de fonctionnement du PSMO de 7h00 à 20h00 font l'objet d'une demande d'engagement réel.

Observations sur la communication sur le projet

La communication en amont du projet avec un Débat Public organisé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) du 15 septembre au 15 décembre 2014 puis une large concertation post-débat public de mi-juin 2015 à fin 2018 sont rappelées **Obs. RD 11** notamment vis-à-vis de l'engagement de créer une instance permanente de concertation. « *la création et un calendrier de réunions (a minima semestrielle) de l'Instance Permanente de Concertation (IPC) doit être garantie par HAROPA dans ce dossier et ce, de manière formelle.* » **Obs. RD 17**, le maire d'Andrézy « *La poursuite du dialogue et de la concertation, tout au long de la vie du projet (phase travaux) puis de son exploitation, par Ports de Paris, sont autant d'atouts pour une cohabitation harmonieuse entre le futur port et les riverains de celui-ci.* » « *La mise en place d'une Instance Permanente de Concertation doit servir de relais important à ce dialogue.* »

Il est également regretté que certaines propositions ou engagements « *soit ne sont pas repris, soit restent imprécis dans ce dossier d'enquête publique* » et que compte tenu d'un phasage très étendu du projet jusqu'en 2040, cela ne permet pas d'apprécier réellement « *les dossiers présentés et les engagements qu'ils contiennent, difficiles à apprécier et valider, à cette échéance, pour ceux qui auront à les approuver.* »

Un habitant des bateaux logements s'est exprimé sur le manque d'information depuis 2016 et d'avoir été « *informé par un appel de VNF de l'ouverture de l'enquête* »

Observations sur le financement

Il est demandé à HAROPA-Port de Paris un « co-financement avec les différentes Maîtrises d'Ouvrage concernées » pour les aménagements connexes comme une participation à la réalisation du parc d'Achères, à la poursuite d'allées boisées vers Conflans « Il s'agit, notamment :

- De prolonger l'aménagement végétalisé et la promenade des berges de part et d'autre de l'emprise afin d'avoir sur l'ensemble de ces quais de la rive gauche de la Seine (quai de l'Île du Bac et quai de l'Île Peygrand), depuis Conflans-Sainte-Honorine jusqu'à Andrézy un lieu de promenade et de loisirs qui doit constituer un ensemble harmonieux et esthétique complet,
- De relier par un véritable axe piétons-vélos la Rive Gauche et la Ville d'Andrézy. Cela signifie, en liaison avec Voies Navigables de France (VNF), la création d'une passerelle sécurisée sur le barrage, permettant de relier la rive Gauche à L'Île Nancy

Observations sur les acquisitions foncières et le déplacement des bateaux logements (cf enquête parcellaire)

Plusieurs remarques insistent sur le fait de « *privilégier les acquisitions nécessaires par voie amiable et d'assurer un juste traitement des habitants et entreprises du Quai de l'île du Bac ainsi que des bateaux logements présents sur le site* » **Obs. RD11**

5.11 AVIS EXPRIMÉS

Certains avis en faveur ou contre le projet sont repris ici.

• En faveur du projet, ou soutenant le projet

Obs. RD10, le 28/10, M. REIMBOLD ancien responsable du projet chez Port de Paris. *« Le projet Port Seine Métropole Ouest est une extraordinaire opportunité pour les Yvelines et l'axe Seine de développer l'économie dans le cadre d'un développement durable. Le site est remarquablement situé à la confluence Seine-Oise dans un réseau navigable au gabarit européen ».*

Obs. Ach 2 le 21/10, M. et Mme GIBLET *« ayant participé à toutes les réunions du débat se sont assurés du respect des engagements du maître d'ouvrage et ont confirmés avoir un avis favorable sur le projet. »*

Obs. C 14 La Municipalité de CONFLANS est favorable sur le principe à ce projet et demande de garantir la préservation du cadre naturel du territoire et la qualité de vie des habitants et pose la question du devenir du Port à l'horizon 2040. *« PSMO doit garantir une organisation efficace et cohérente » « Quel devenir, à l'horizon 2040, du site PSMO après exploitation des carrières de granulats ? »*

Obs. C 16 : M. RIVIÈRE se déclare *« favorable au projet qui doit favoriser les transports par voie ferrée et fluviale- Fait avancer le projet de canal Seine – Nord »*

Avis soutenant le projet avec néanmoins des réserves

Obs. RD 14 le 30/10, Patrice Henry DUCHENE, Président de l'association ARDIEST Yvelines (Association Régionale pour le Développement des Infrastructures Economiques et de la Sécurité dans les Yvelines) a transmis une note par laquelle elle confirme son soutien au projet soutient *« totalement le projet PSMO, comme elle l'a fait depuis le début du projet »* mais s'inquiète de l'impact du projet sur le trafic routier. *« L'ARDIES émet cependant des réserves sur les conséquences de la mise en service de PSMO et demande que des garanties soient données sur les volumes de trafic aux alentours »*

« En conclusion, l'ARDIES confirme son soutien au projet PSMO tout en demandant que toutes les mesures nécessaires soient prises pour éviter les dégradations du trafic routier dans le territoire avoisinant : la saturation des axes routiers et la forte augmentation du trafic poids lourds constituent toujours une source de pollution aux conséquences sanitaires graves. »

• Avis exprimés contre le projet

Avis défavorables explicites

Obs. C 10 : Exprime *« un avis défavorable en raison de la démesure du projet et du contexte économique et sanitaire actuel »*

Obs. RD 16 le 20/10, M. Jean-Pierre GRENIER, au nom du collectif NOVIPALS *« NOPIVALS (Non aux Projets Inutiles en Val de Seine) s'associe et soutient la démarche et les contributions du Comité du Quartier de l'Oise et du COPRA concernant le projet PSMO constituant un Grand Projet Inutile pour les raisons étayées dans leurs contributions. Pour ces motifs, le collectif NOPIVALS demande aux commissaires enquêteurs d'émettre un avis défavorable sur le projet de port PSMO. »*

Obs. C 11 le 16/10, Mme PESSIS : trouve que ce projet est un « projet démesuré » **Obs. RD 2** « projet non acceptable « *premier maillon d'un projet d'aménagement gigantesque de la zone, qui va se dévoiler, étape par étape dans les vingt ans à venir* »

Obs. Ach 3 les 10/10 et 30/10, M. et Mme CHERRIER représentants de la société YPC, propriétaires des parcelles cadastrées à Conflans-Sainte-Honorine, section AZ n°130, 118, 131, 119, sises 21, quai de l'Île du Bac, référencées n°235 à 238 sur le plan parcellaire, concernées par l'emprise dite « aire de retournement », à l'est de la voie ferrée. Sont en « désaccord sur l'emprise expropriée en raison de l'absence de projet précis »

6 PROCES-VERBAL DE SYNTHÈSE TRANSMIS AU MAÎTRE D'OUVRAGE

Un total de 52 contributions a été recensé au cours de l'enquête, 20 au niveau du registre dématérialisé et 32 déposées sur les registres présents en mairies, soit manuscrites ou par remise d'un texte écrit annexé au registre.

S'agissant de ces dernières, la répartition par Commune s'est opérée comme suit :

- ACHÈRES : 7, dont 4 dans le cadre de l'enquête parcellaire. Parmi les 13 personnes reçues, 4 habitent à Achères dont 1 représente une entreprise.
- ANDRÉSY : 9, dont 1 dans le cadre de l'enquête parcellaire, et 2 dépôts d'associations
- CONFLANS Ste HONORINE : 16

Ces contributions ont rassemblé 232 avis, remarques ou questions (dont 6 reçues hors délais) qui se répartissent selon la classification thématique suivante :

Thème	Fréquence
Principe du projet	25
Nuisances environnementales (bruit, poussières, ...)	21
Augmentation du trafic routier	14
Atteinte au cadre de vie à la faune et au milieu naturel	13
Se rapportant à la DUP	13
Se rapportant à l'autorisation environnementale	9
Se rapportant à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme	0
Se rapportant à l'enquête parcellaire et aux bateaux logements	7
Se rapportant à la création de la ZAC	6
Divers	3
TOTAL	108

Sans surprise, la majeure partie des préoccupations exprimées par le Public concerne les nuisances et pollutions potentielles induites par le projet (bruit, poussières, pollution visuelle, intégration paysagère...) ainsi que les atteintes supposées aux milieux naturels et à la faune sauvage.

Ces aspects concentrent plus de 40 % des remarques

Il doit être mentionné que près d'un quart des avis émis remettent en cause le principe même de l'opportunité du projet, soit pour des raisons de taille, de synergie avec d'autres projets voisins supposés connexes ou de craintes quant à la nature des marchandises gérées par la zone portuaire.

(Mais il convient de souligner que tous ne sont pas négatifs et plusieurs avis sont déclarés favorables au projet)

Par ailleurs, l'objectif affiché de diminution des flux routiers par report modal ne semble guère convaincre le Public qui par 13 % des avis estiment que le fonctionnement du port va générer au contraire une augmentation du trafic par poids-lourds.

La DUP est l'enquête qui a suscité le plus de réactions, regroupant les expropriations futures et le cas des bateaux logements amarrés le long du quai de l'Île du Bac à Conflans et Andrésy.

LISTE DES QUESTIONS POSEES AU MAÎTRE D'OUVRAGE ISSUES DE L'ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Les questions posées par la Commission en cours d'enquête figurent au chapitre 2-8-2 du présent rapport

1) SUR LE PRINCIPE ET L'INTERET DU PROJET

1-1 Le projet PSMO se situe dans un secteur où sont déjà implantées nombre d'installations industrielles (SIAAP, GSM, ...) et qui fait l'objet de nouvelles perspectives de développement urbaines.

Quelles interférences ce projet présente-t-il avec de nouvelles infrastructures même à avènement lointain ou incertain qui sont susceptibles d'influer sur ses modes et ses capacités d'exploitation futures, telles que A 104, RD 30 et Pont d'Achères, liaison grand gabarit Nord Europe ?

1-2 La finalité de cet équipement est-elle étroitement liée aux chantiers du Grand Paris ?

1-3 Un site alternatif a-t-il été envisagé et étudié par HAROPA ?

1-4 Un accroissement ou une adaptation des capacités des ports de LIMAY et GENNEVILLIERS aurait-il pu éviter la constitution d'un nouveau port ?

1-5 Quel sera le devenir du port fluvial à l'issue des travaux du Grand Paris ?

1-6 L'exploitation des carrières GSM a-t-elle besoin de nouvelles installations portuaires ?

1-7 D'autres modalités de fret fluvial, en particulier par conteneurs, peuvent-elles être envisagées à terme ?

- 1-8 En matière de fret ferroviaire, il est fait état de 1 à 2 convois journaliers. Sur quelles bases se fondent cette évaluation étant donné que la SNCF a semblé absente de la concertation préalable ?
- 1-9 Quelles sont les garanties de l'entreprise GSM de tenir leurs délais de livraison des phases d'aménagement ? Quelles seraient les conséquences de retard ?
- 1-10 Concernant la construction des aménagements en dehors du port, leur nécessité est-elle remise en cause ? Leur réalisation sera-t-elle différée ?
- 1-11 Dans le cadre des projets retenus pour l'analyse du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, vous faites référence au projet de port de Triel sur Seine. Ce port est-il toujours d'actualité ?
- 1-12 Dans le cadre de la consultation du public vous confirmez l'abandon du projet de PSME. Confirmez-vous toujours cet engagement ?

2) SUR LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX AUX ECOSYSTEMES ET CADRE DE VIE

• Thème paysage

Le site d'étude est concerné par la présence d'un Site Patrimonial Remarquable, dénommé SPR d'Andrézy, localisée sur l'île Nancy, à Andrézy en rive droite de la Seine en face du périmètre PSMO, ainsi qu'en rive gauche de la Seine sur le site PSMO. Le périmètre PSMO intercepte deux périmètres de protection Monuments Historiques, celui de la demeure dite rève cottage, et celui de l'église Saint-Germain, tous deux sur la commune d'Andrézy, en rive droite. Le niveau de sensibilité pour le projet est considéré comme très sensible dans le dossier de demande. Beaucoup d'observations apparaissent sur cette thématique.

2-1 Les habitants du coteau d'Andrézy « bénéficieront » d'une vue directe sur les futurs équipements. Peut-on atténuer ces inconvénients par des mesures supplémentaires ? Écran visuel renforcé ?

2-2 Les bords de Seine sont considérés « *des espaces à préserver pour leurs multiples intérêts environnementaux, partout où cela est encore possible.* » Il est fait constat de l'étroitesse de la bordure d'espace non occupée en bordure de Seine. Est-il possible d'élargir cette bande ?

2-3 Comment garantissez-vous l'intégration visuelle du Port depuis notamment les hauteurs d'Andrézy ? Et à partir de la confluence ?

2-4 Un recul de la darse à l'intérieur de la plaine est-il envisageable pour l'implantation d'un merlon arboré de 10 m de haut qui servirait d'écran paysager et phonique et limiterait également la poussière vers les bateaux logements ? « *Il participerait par ailleurs utilement à la préservation environnementale des espaces situés en bord de Seine* »

2-5 Quelles différences y a-t-il en termes d'impact paysager entre les activités portuaires et les autres activités ? Cette différence est mentionnée dans le cadre des modifications du PLU.

2-6 Il est fait mention de 10% d'occupation des zones amodiataires par des émergences jusqu'à 30 m de haut. Ces émergences supérieures à 20 m seront-elles concentrées sur des zones paysagères de moindre impact : « *dans des zones les moins sensibles par rapport aux cônes de vue de la rive droite* » d'Andrésy. Comment allez-vous gérer ces répartitions ? Est-il possible de regrouper ces zones d'émergence en « groupes » dans les zones les moins sensibles ?

2-7 Quel est le nombre attendu d'émergences supérieures à 20 m ou maximal ? Il est demandé de limiter le nombre d'émergences supérieures à 20 m à 4 ou 5.

2-8 Les simulations paysagères d'Urbicus ne semblent positionner que 2 ou 3 émergences d'une hauteur de 30 m. Est-il possible de simuler l'impact de ces 10 % ?

2-9 Y a-t-il des traitements envisagés pour ces émergences ? (couleur etc ?) pour limiter leur impact.

2-10 Y a-t-il risque d'une possible accumulation de conteneurs sur le site ?

2-11 Un écran végétal depuis la voie ferrée est-il envisageable ?

2-12 Est-ce que toutes les toitures terrasses doivent être végétalisées ou bien est-ce au libre choix des amodiataires ?

• **Thème bruit**

2-13 Dans le cadre de l'étude du bruit du transport fluvial. Pourriez-vous préciser les choix pris dans la sélection des éléments (type de péniche, moteur, manœuvre) ? Une partie des convois seront des convois de 180 m poussés. Cela change-t-il les niveaux d'impacts ? Le découplage est-il également générateur de bruits ?

2-14 L'étude acoustique prend en compte le trafic de poids lourds induit par l'activité actuelle de la société GSM, dont les installations de traitement/criblage seront maintenues au sein du périmètre PSMO. Dans ce contexte, le trafic PL du chantier reste négligeable. Pourriez-vous préciser vos évaluations ? Le trafic PL de l'activité GSM est considéré identique jusqu'en 2040 et au-delà ?

2-15 Comment le bruit a-t-il été évalué pour les amodiataires ? Comment avez-vous intégré le trafic généré par les autres activités (centrales à béton par ex.) selon leurs installations sur le port en phase 2, 3 ou 4 ? Si chaque amodiataire respecte la réglementation en limite de son site, quelle sera l'augmentation cumulée de bruit ?

2-16 Pourriez-vous préciser les modalités de la surveillance des bruits de chantier mise en place en phase travaux ? Y aura-t-il une surveillance du bruit en ZER en fonctionnement des

différentes phases, pour confirmer les simulations effectuées ? Y a-t-il dans les points de retenus pour les mesures un point ZER sur les coteaux ?

2-17 Est-il possible d'envisager des protections sonores en périphérie du port ?

2-18 Le merlon paysager au sud du port a-t-il une vocation de réduction des nuisances sonores ?

2-19 Est-il possible d'avoir une cartographie relative au bruit sur la zone (3D), à chaque phase de travaux et après 2040 ? Globalisant toutes les sources ?

2-20 Les trains de marchandises seraient beaucoup plus bruyants que les trains des personnes. Les nuisances sonores de ces circulations ont-elles été prises en compte ? Comment sera intégré ce nouveau flux dans le trafic actuel de trains de voyageurs et de marchandises ? Une ligne ferrée dédiée raccordée au réseau de fret ferroviaire de la gare de triage d'Achères Grand Cormier est-elle envisageable ?

2-21 Des propositions de réduction du bruit sont faites :
Que pensez-vous de la réalisation d'écrans antibruit vitrés sur le pont de la RN 184 franchissant la Seine, ainsi que sur les sections de la RN 184 non encore équipées ?

2-22 Idem : Que pensez-vous d'un écran anti-bruit longeant la voie ferrée ?

2-23 Quelles seront les périodes de fonctionnement des activités du Port et sur la zone d'activité ? Confirmez-vous l'arrêt de nuit de toutes les activités ?

2-24 Quelle est la distance de la parcelle 144 (en contrebas) à la nouvelle voie prévue ? Peut-on avoir une coupe intégrant les deux types de circulation ? Y a-t-il risque de vues plongeantes dans les fenêtres des habitations en contrebas ? L'implantation est-elle en deça ou au-delà des peupliers existants ? En effet il n'y a pas de plan topographique qui permettrait de comprendre cet environnement. Quel usage ? Quels véhicules ? Trafic attendu ? Est-il possible de supprimer le tronçon de voirie entre le futur centre de vie et le quai de l'Île Peygrand longeant les habitations à gauche de VNF et ne garder que l'accès à droite de VNF ? (Crainte de circulation importante et donc de bruit pour les riverains).

2-25 Vibrations occasionnées en plus de celles des bateaux qui « cognent » dans l'écluse ?

• Thème pollution de l'air

2-24 Pouvez-vous confirmer que les valeurs d'émissions de PM10 ? Celles-ci atteignent-elles 75ug/m³ par endroits sur le site ? Les émissions de particules PM2.5 dépassent-elles l'objectif de qualité sur toute la zone ?

2-25 Est-il prévu de mesurer ces émissions aux différentes phases de constructions et d'exploitation du port ? Un point de surveillance de la qualité de l'air est-il prévu à proximité de la zone de bateaux logements ?

2-26 Pouvez-vous vous engager à réduire les émissions de particules (GSM, travaux du port et toute autre activité). Quelles sont les techniques/moyens que vous envisagez ?

• **Thème faune et zones humides**

Les znieff les plus proches sont le « Parc agricole et plan d'eau d'Achères » et « l'étang de Corra à Saint germain en Laye » à l'Est de la RN184, ainsi que la « Forêt de Saint Germain en Laye » au Sud Est du site localisée à moins d'un kilomètre. La valeur des enjeux vis-à-vis des inventaires, espèces et habitats protégés sont considérés à enjeux moyen sur la carrière exploitée et fort ailleurs avec un niveau très sensible pour le projet.

2-27 Un habitant d'Achères - ornithologue amateur - a inscrit ses observations dans faune-france.org en 2019 et 2020. Ses observations totalisent 45 espèces d'oiseaux sur le site. Le Hibou moyen duc et le Fulligule morillon sont recensés. D'autres sont nicheuses certaines dont l'Hirondelle de rivage et le Petit Gravelot. Ces observations apportent-elles des changements au projet ?

2-28 Les compensations sont-elles à leur juste mesure ? Pouvez-vous garantir d'avantage la protection de ces espèces protégées pendant les différentes phases du projet ?

2-29 Même question pour le Renard et le Lapin de Garenne.

2-30 Assurez-vous un suivi spécifique de ces mesures pendant les phases travaux et post travaux, couplé à des mesures correctrices ciblées le cas échéant ?

2-31 Comment les continuités sont-elles garanties au droit de la darse ?

2-32 La majorité des zones humides fonctionnelles sera détruite (1,13 ha) faute de mesures d'évitement possibles. Comment seront reconstituées les zones humides au cours du temps ?

2-33 Quels sont les « pertes/gain » attendus sur ces points 2-1 à 2-6 ?

2-34 Y aura-t-il des éclairages nocturnes ? (faune, sécurité) sur le port, les voiries et aménagements connexes, le long de la sente longeant la Seine, sur la butte ? Comment seront-ils gérés ?

2-35 Qu'en est-il des impacts sur les poissons et les zones de reproductions ? Y aura-t-il destruction de frayères dans le cadre des travaux ?

• **Thème énergie renouvelable**

2-36 Vous engagez-vous à couvrir au moins 30% des besoins en électricité renouvelable, grâce à l'installation de panneaux solaires photovoltaïques sur les constructions de vos amodiataires ?

2-37 Avez-vous envisagé de produire de la chaleur géothermique avec raccordement au réseau de chaleur urbain d'Achères, qui se trouve à proximité ?

2-38 Le besoin en chaleur de l'ensemble des installations sera-t-il couvert par une chaufferie alimentée par des énergies renouvelables ?

• **Thème tourisme**

2-39 Y aura-t-il continuité de la circulation douce aux abords du port pendant les travaux ?

2-40 Un parking côté est est-il prévu pour accéder à la promenade le long de la Seine ou seul le parking du centre de vie sera utilisé ?

2-41 Une personne craint le développement du tourisme fluvial. Avez-vous des chiffres sur celui-ci ?

2-42 Le Centre de Vie, en bout de darse est ouvert sur le futur parc d'Achères. Avez-vous un planning de réalisation de ce futur et les points de complémentarité avec le projet PSMO ?

2-43 Il est reproché la date tardive de réalisation du « Parc des Hautes Terres » (2040). Est-il possible d'avancer son ouverture ?

• **Thème crue, zone de compensation**

2-44 Concernant l'équilibre des déblais-remblais lors des différentes phases de travaux, celui-ci est toujours favorable mais vous perdez 1,4 ha de surface inondable que vous compensez par des transparences des constructions notamment. Comment avez-vous pris en compte les stocks de matériaux en extérieur sur ces plates-formes inondables qui seront de fait autant d'obstacles à la libre circulation des eaux ?

2-45 Vous deviez compenser une partie des travaux dans la plaine d'Achères dans le cadre d'un Plan général d'aménagement de la plaine d'Achères. Quels sont les travaux compensés dans vos simulations ? Le nouveau PGA fourni en annexe parle d'un tableau (annexe 2) qui n'est pas fourni. Pourriez-vous nous le communiquer ?

2-46 Les vitesses d'écoulement sont supérieures à 0,5 m/s dans la plaine d'Achères et le trop plein de la darse en cas de crue se rejettera dans cette plaine. Cela influera-t-il sur les niveaux d'inondations de la plaine et cela aura-t-il des conséquences pour les habitants du quai de l'Île Peygrand ? Pourriez-vous préciser les vitesses atteintes ?

2-47 Sous quelle forme la perméabilité des futurs remblais a-t-elle été prise en compte dans les simulations effectuées ?

2-48 Les simulations effectuées prennent-elles en compte la montée des eaux sur l'Oise et sur la Seine de façon concomitante ? Quels sont les paramètres d'entrées ?

2-49 Le projet augmente-t-il le fil de l'eau en amont ? Comment cela est-il compensé ?

2-50 Une étude hydraulique d'impact sur la rive droite est-elle intégrée ?

• **Thème Terres polluées et remblais**

2- 51 Quelle sera la teneur et l'innocuité de ces déchets utilisés en remblais et pour le parc des Hautes Plaines ? Quels contrôles seront faits sur ces déchets ?

2-52 Quel risque de contamination du sol en cours de remblais et après ? Y a-t-il un niveau étanche en surface ?

2-53 GSM s'est engagé à dépolluer les terres excavées. Y aura-t-il également des installations de dépollution des terres des chantiers du Grand Paris ?

3) **SUR L'IMPACT DU TRAFIC ROUTIER**

3-1 Les estimations d'augmentation du trafic de poids lourds semblent fondées sur des bases imprécises et variables (entre 50 et 100 mouvements supplémentaires/jour). Quels sont les chiffres les plus réalistes ?

3-2 La comparaison entre la situation actuelle et celle qui prévaudrait sans le projet est remise en cause. Sur quelles bases est établie cette comparaison ?

3-3 Quel est réellement le flux sortant de BONNA SABLES ?

3-4 Le trafic supplémentaire de VL empruntant la RN 184 va-t-il saturer un peu plus les infrastructures locales ?

3-5 Quels aménagements de voirie sont prévus pour la RD 30 à proximité des emprises du port et pour l'accès à celui-ci ? Des écrans phoniques sont-ils prévus ?

3-6 Une étude SYSTRA met en évidence un accroissement notable du trafic de VL, indépendamment du projet PSMO. L'ajout d'un nouveau flux ne risque-t-il pas, aux heures de pointe, de saturer le secteur ?

3-7 Le report modal annoncé de trafic vers la voie ferrée suscite beaucoup de scepticisme (cf. question 1-8 ci-avant) ; quelles sont les simulations effectuées dans ce domaine ?

3-8 Une desserte de la zone d'activités par transports collectifs depuis les gares proches est-il envisagé et étudié ?

3-9 Quelle est la part du trafic PL GSM dans vos estimations. Est-ce cohérent avec les études trafics de la carrière (y compris compte tenu de leur évacuation actuelle par voie fluviale) ?

3-10 GSM devait avoir un second ponton pour ses évacuations, pouvant éviter la nécessité d'utiliser le port de Conflans (ce qui signifie un trafic poids lourds importants comptabilisé

entre GSM et le port de Conflans pour ensuite une évacuation par voie fluviale, alors qu'un second ponton local sur la rive gauche aurait annulé ce trafic). Quelles ont été les raisons de ce refus de second ponton ? Quel trafic PL aurait alors pu être évité entre la rive gauche et la rive droite ?

3-11 Pourriez-vous préciser le trafic actuel (ou historique si le trafic GSM est arrêté) qui a existé à la plus forte activité fluviale de GSM.

3-12 Pourquoi la société GSM n'a-t-elle pas eu l'autorisation d'un second ponton ?

3-13 Dans le cadre du trafic fluvial, quelle sera la part de GSM, par rapport aux amodiataires (GSM n'étant pas amodiataire), pendant les phases de travaux et après 2040 ?

3-14 Pensez-vous que les projets en cours d'enquête (pont d'Achères, élargissement de la RD30) peuvent avoir des effets cumulés avec votre projet sur le trafic ?

3-15 Des comptages de la circulation des PL et VL sont-ils envisagés à l'issue de la mise en fonctionnement de chaque phase ? en sortie du port et sur la RD 30 et la RN 184 ? Peut-on avoir une sorte de jauge ? Les horaires du trafic lié au port pourront-ils être adaptés en cas de saturation de la circulation ?

3-16 Y a-t-il risque de dégradation des routes ? Quels engagements seront pris si cela est le cas ?

3.17 Avez-vous envisagé un plan de déplacement ?

4) SUR LE PARCELLAIRE ET LE CAS DES BATEAUX LOGEMENTS

L'enquête parcellaire concernant l'aménagement de PSMO est réalisée dans le cadre de l'enquête publique unique comprenant notamment l'enquête préalable à la DUP.

Elle a pour objectifs :

- La détermination et la délimitation exacte des parcelles nécessaires à la réalisation du projet ;
- La recherche des propriétaires, des locataires et des ayants droit à indemnité

Une notification individuelle a été adressée, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, accompagnée d'une fiche de renseignements à chaque propriétaire. Le suivi des retours des avis de réception a été effectué par le Maître d'ouvrage et en cas d'absence l'affichage dans les différentes mairies a été effectué.

Propriété de Mme FERNANDES Fernando, cadastrée section AI n° 26, sise 21, quai de l'Île du Bac à Andrésy, référence n° 212 du plan parcellaire (obs. And 1)

4-1 L'état parcellaire et le titre de propriété de Mme FERNANDES font état de surface de parcelle très différentes, avec un écart de plus de 10% (391 et 450 m²). Sur quelle base sera déterminée l'offre de l'indemnité d'expropriation ?

4-2 Mme FERNANDES héberge sur place sa fille en situation de handicap ainsi qu'une autre fille. Cette situation sera-t-elle prise en compte dans les propositions qui pourront lui être faites ?

Propriété de la société YPC, représentée par M. et Mme CHERRIER, cadastrée à Conflans-Sainte-Honorine, section AZ n°130, 118, 131, 119, sises 21, quai de l'Île du Bac, référencées n°235 à 238 sur le plan parcellaire. M. et Mme CHERRIER sont en désaccord sur les surfaces expropriées. (Obs C3 et Ach3)

4-3 Quelle est la justification de cette expropriation ? Quels sont les besoins ? Alors que : *Lors de la première réunion à Achères, une personne dans le public a demandé si ça dépasserait le pont. Vous avez répondu que la limite du port était le pont RER et que ça ne dépasserait pas le pont, le projet de port à conteneurs étant annulé. Et que Sur un plan datant du 16 septembre 2016, le port s'arrêtait au niveau du pont mais il y avait un semblant de sens giratoire au niveau du 27 qui de l'Île du Bac en amont du pont RER. Pourquoi la SCI YPC n'avait-elle pas été conviée alors qu'il semblerait qu'elle soit impactée sur une très petite partie à cette époque, d'environ 20 m² ?*

4-4 Avez-vous un projet précis de l'aire de retournement justifiant les surfaces à exproprier ?

4-5 N'y a-t-il pas un autre emplacement et une autre configuration, plus adaptés à l'usage des lieux avec toutes ses nuisances ? Notamment le long de la voie ferrée ?

4-6 Une installation d'YPC sur le site du port est-elle envisageable ?

Dans l'hypothèse d'une expropriation partielle du terrain :

4-7 Sur quelle base financière déterminez-vous l'indemnité d'expropriation ?

4-8 Comment prenez-vous en compte les pertes de revenus locatifs ?

4-9 Comment prenez-vous en compte les dépenses engagées pour une demande de permis de construire sur le site en 2017 ainsi que pour les travaux de dépollution du terrain réalisés de 2012 à 2014 ?

4-10 A quelle date pourrait intervenir la prise de possession ?

4-11 Comment seront pris en compte les aménagements nécessaires sur la partie restante, notamment : la clôture, les accès (localisation), le portail avec accès poids lourds, le stationnement intérieur pour l'ensemble des usagers, les installations sanitaires (eaux pluviales, eaux grises, eaux usées) aux normes européennes ?

Concernant le projet de parking et l'aire de retournement :

4-12 Sera-t-il éclairé la nuit, en permanence, et l'éclairage peut-il se faire par détection automatique ?

4-13 Sera-t-il aménagé avec des plantations, des pelouses ?

Propriété de Mme Josette GAYRAL, cadastrée commune d'Andrézy, section AI n°45, 44, 43, 168,42 (n° de plan 196, 197, 198, 201, 202), villa Louis XIII, sise 43 quai de l'Île du Bac (et non pas 4, comme indiqué dans l'état parcellaire) (Obs Ach5 et Ach7)

4-14 Des modalités d'acquisition permettant un maintien dans les lieux de Mme GAYRAL jusqu'à la prise de possession sont-elles envisageables ? l'intérêt étant d'assurer l'entretien et le gardiennage afin de conserver le bien en bon état compte tenu de sa destination.

Questions complémentaires de la commission d'enquête :

4-15 : Concernant les parcelles appartenant à Mme GAYRAL (Obs. Ach 5 ci-dessus), nous observons dans le tableau de l'état parcellaire une inversion des surfaces d'emprise et des surfaces restantes pour les parcelles AI 44 et 43, la plus grande partie devant être expropriée, conformément au plan.

4-16 : Question (non posée par Mme GAYRAL) : Pour quelles raisons exclure de l'expropriation l'extrémité des parcelles AI 44 et 43, pour des surfaces respectives de 340 m² et 121 m², alors que les emprises exclues deviennent ainsi enclavées et ne pas appliquer l'emprise à exproprier sur la limite parcellaire ?

Bateaux-logements

Mme Julie CAZIER-BRACONNOT Ludovic, propriétaires de la péniche COLCANTA (Obs. And7)

4-17 Quel sera l'emplacement temporaire de la péniche pour permettre la base-vie travaux ?

4-18 Quand sera-t-on à notre emplacement définitif ?

4-19 Qui assure la prise en charge des frais de branchement (eau, électricité) et de déplacement des branchements actuels ?

4-20 Le bateau logement sera coincé entre la rive et la zone de découplage. Disposez-vous des études de faisabilité de cette zone de découplage et de son impact sur les péniches (prise en compte du courant ? dangerosité lors des manœuvres, écluse/port/confluent). Pourquoi ne pas la positionner le long de l'Île Nancy ?

4-21 Comment sera assuré l'accès des riverains, ainsi que le stationnement des véhicules pour les riverains et leurs visiteurs le long de la berge piétonne ?

M. et Mme CHERRIER, MM. STURM et BERTHE (Obs. Ach3)

4-22 Y a-t-il un plan pour l'emplacement des bateaux logements ?

- 4-23 Quels sont les bateaux qui auront un COT sur le fleuve sur le quai de l'Île du Bac à Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine ?
- 4-24 Y aura-t-il des emplacements en double pour les barges comme sur le dépliant ?
- 4-25 Dans cette hypothèse, les Ducs d'Albe serviront-ils uniquement pour le stationnement des barges ou serviront-ils aussi pour les bateaux de commerce ou autres. S'ils sont réservés aux barges, il faudrait mettre en place des panneaux sur les Ducs d'Albe ainsi rédigés : « réservé aux barges, uniquement en attente pour le port » ?
- 4-26 Dans cette hypothèse devons-nous laisser le passage sur notre bateau par le biais de passerelle du marinier ?
- 4-27 Quelle serait la distance entre les bateaux logements et les barges ou autres, en largeur ?
- 4-28 Toujours dans cette hypothèse, les barges en stationnement ne gêneront-elles pas les navigants en route et ceux qui doivent faire leurs manœuvres de virement dans un espace restreint ?
- 4-29 Les barges ou autres ne seront-elles pas dans le chenal de navigation ?
- 4-30 Pour les bateaux logements navigants : comment ferons-nous pour sortir si les barges sont amarrées devant notre longueur ?
- 4-31 Sur le dépliant, on voit une halte pour bateau passagers en attente sur les ducs d'Albe réservés pour les bateaux de commerce en attente d'éclusage ou pour s'y amarrer la nuit.
- 4-32 Aurons-nous des places de parking devant nos bateaux logements et combien
- 4-33 Le port sera-t-il fermé le soir au niveau du pont RER ?
- 4-34 La redevance restera-t-elle la même après travaux ?
- 4-35 Combien de temps dureront les travaux d'aménagement ?
- 4-36 Pendant les travaux, il nous faudra l'eau, l'électricité et internet.
- 4-37 Les bateaux logements seront ils reliés au réseau internet ?
- 4-38 Quelle sera la largeur des passerelles d'embarquement ?
- 4-39 Qui assurera l'entretien des berges, en général, et devant les bateaux-logements ?

Questions complémentaires de la commission :

- 4-40 Combien y a-t-il de bateaux-logements concernés ?
- 4-41 Quelle est la nature des conventions passées avec les propriétaires de bateaux-logements ? quelles sont les dispositions relatives à leur durée, les conditions de résiliation, les conditions d'installation (accès, stationnement, alimentation en réseaux divers, enlèvement des ordures ménagères...) ?
- 4-42 Dans le dossier relatif à la création de ZAC, à l'article 6, p.31, il est précisé que « le déplacement, à terme, des bateaux-logements, en priorité sur le site, est soumis à l'autorisation de VNF, des communes d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine, et à l'accord des propriétaires des bateaux-logements concernés ». Que se passe-t-il en cas de désaccord des propriétaires des bateaux-logements ?

5) SUR LE DOMAINE DE VNF

5-1 Pourquoi ne pas prolonger la promenade sur berges jusqu'au barrage d'ANDRÉSY ?

5-2 Une passerelle pour les circulations douces reliant les deux rives par le barrage, prévue au PADD d'ANDRÉSY est-elle envisagée ?

5-3 Combien de bateaux logements seront déplacés et à quels emplacements seront-ils transférés ?

6) DIVERS

6-1 Quelles sont les emprises précises de la boucle de retournement (et de stationnement ?) des poids lourds incluse dans le périmètre de la DUP ?

Thème ZAC :

6-2 Concernant les amodiations : Quelles sont les durées prévues ? Y a-t-il une durée minimale ou maximale, une durée indéterminée ? quelles sont les dispositions envisagées au terme de la convention ? La participation financière prend-elle la forme d'un loyer, d'une charge foncière ? Que deviennent les constructions au terme de la convention ?

6-3 Concernant les permis de construire : Dans la mesure où la délivrance des permis de construire, dans cette ZAC aménagée par HAROPA, est de la compétence du Préfet, quelles seront les modalités de la concertation avec les élus des 3 communes en amont des dépôts de permis de construire ?

6-4 Concernant les projets de construction : Il est précisé que les émergences techniques (silos, cheminées) pourront être autorisées dans une limite de 30 mètres « sur seulement 10% de la surface de l'emprise amodiée ». Il s'agit de l'un des sujets sensibles du projet, aussi, comment interpréter cette limitation ?

6-5 Concernant les terrains situés au sud du parc des Hautes Plaines non destinés aux bureaux et activités tertiaires : l'objectif premier du port est d'offrir aux entreprises installées sur le site la possibilité de recourir au transport fluvial ou ferré de marchandises. Ainsi, des bandes transporteuses raccordées à la voie ferrée permettront de limiter le recours à la route au sein du port. Or, les terrains situés au sud du parc des Hautes Plaines ne seront pas desservis par ces bandes transporteuses Quelles en sont les raisons ?

6-6 Comment se situe l'emprise et l'activité GSM ? Le seul non amodiataire du port ? Compris dans la ZAC mais pas dans le port ? Comment cette exception est-elle prise en compte (en termes d'obligation architecturale, de type d'activités, d'insertion paysagère, d'accès à la darse, etc...). La charte leur sera-t-elle applicable ?

Comment fonctionneront ces parcelles au cours du temps (par exemple en cas de vente et de changement d'activités) ? Quelle est la teneur de la convention entre Haropa et GSM sur l'usage du site et l'accès à la darse ? Pourrait-on avoir un exemplaire de cette convention ?

6-7 Le projet PSMO est-il envisagé avec principe d'évolutivité et la réversibilité de ses installations ?

6-8 Des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation pourront être acceptées sur le port. Y aura-t-il des installations SEVESO?

6-9 Il est fait mention également de centre de tri. Sont seulement concernés les déchets minéraux non dangereux ?

6-10 Le bilan de la concertation indiquait la création et un calendrier de réunions (a minima semestrielle) de l'Instance Permanente de Concertation (IPC). Est-ce toujours d'actualité ? En phase travaux puis de son exploitation ?

6-11 Dans son avis du 11 décembre 2018 de la MRAe d'Île-de-France sur le projet de PLUi demandait que : « le rapport de présentation analyse les effets cumulés du PLUi et des « grands projets d'infrastructures ». L'avis de la MRAe d'Ile de France pour le PLUi a-t-il été décliné dans le cadre de ce projet PSMO ?

6-12 Une des alternatives au projet de port aurait été de transformer la zone en parc de loisirs comme cela a été fait pour les Etangs de Cergy. Pourquoi cette solution n'a-t-elle pas été retenue ?

6-13 Le prix du foncier risque-t-il de « s'écrouler » ?

6-14 Le creusement de l'entrée de la darse est en dehors de l'emprise de la carrière. Sous couvert de quel type d'autorisation celle-ci sera-t-elle creusée ?

Thème de la Mise en compatibilité des PLU des communes d'Achères, Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine :

6-15 L'un des objets de l'enquête publique unique concerne la mise en compatibilité des PLU des communes d'Achères, Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine Le dossier d'enquête a été constitué en 2019, alors que le PLUi de GPSEO était en cours de procédure. Or, le PLUi de la communauté urbaine de GPSEO à laquelle appartiennent les 3 communes, est entré en vigueur le 21 février 2020.

La compatibilité doit donc être effective avec le PLUi de GPSEO. Est-ce le cas ?

7 MÉMOIRE EN RÉPONSE D'HAROPA-PDP

Les réponses d'HAROPA Ports de Paris à chacune des questions figurent en caractère **bleu**

Les appréciations de la Commission sur les réponses fournies figurent en **rouge**

La Commission tient à souligner qu'HAROPA a répondu de façon détaillée et circonstanciée à l'ensemble des nombreuses questions issues tant de l'analyse du dossier que de la consultation du Public

1) SUR LE PRINCIPE ET L'INTERET DU PROJET

1.1

Le projet PSMO se situe dans un secteur où sont déjà implantées nombre d'installations industrielles (SIAAP, GSM, ...) et qui fait l'objet de nouvelles perspectives de développement urbaines. Quelles interférences ce projet présente-t-il avec de nouvelles infrastructures même à avènement lointain ou incertain qui sont susceptibles d'influer sur ses modes et ses capacités d'exploitation futures, telles que A 104, RD 30 et Pont d'Achères, liaison grand gabarit Nord Europe ?

D'une façon générale, et conformément à l'article R. 122-5 du Code de l'environnement, l'ensemble des activités et projets existants ou approuvés, et de leurs effets cumulés avec le projet PSMO, ont été pris en compte dans le scénario de référence et l'analyse des effets du projet.

Comme précisé dans la partie 6 « Cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » de l'étude d'impact, ainsi que dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale du C.G.E.D.D., les projets pris en compte dans l'état initial, dans son évolution en l'absence de PSMO et dans l'analyse des effets du projet sont notamment :

Les projets de développement économique des entreprises existantes ou attendues dans l'environnement du projet PSMO ;

Les projets d'aménagement urbain dans la zone d'étude ;

Les projets de création ou d'évolution des infrastructures routières et ferroviaires, dont notamment :

Le projet de liaison RD190 / RD30,

Le projet de construction du réseau du Grand Paris Express,

Le projet ferroviaire de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (L.N.P.N.),

Le projet ferroviaire du prolongement d'EOLE à l'ouest,

Le projet ferroviaire de la réalisation de la Tangentielle Ouest (Tram 13),

Le projet de renforcement des cadences du RER A.

Les projets de création ou évolution des infrastructures fluviales, dont :

Le projet de réalisation du Canal Seine-Nord-Europe (C.S.N.E.),

Le projet de Mise Au Gabarit Européen de l'Oise (M.A.G.E.O.).

Ces projets de développement économique ont été pris en compte, selon leurs caractéristiques, comme hypothèses dans les études constitutives du présent dossier, et notamment : études Trafic (SYSTRA et CDVia), études acoustiques (VENATHEC), étude qualité de l'air (AIRPARIF), études faune / flore (EGIS), étude des émissions de Gaz à Effets de Serre (SAFEGE), études des impacts hydrauliques (HYDRATEC), bilan socioéconomique (SETEC), études d'opportunités et de faisabilité de recours aux énergies renouvelables (SUEZ Consulting), études techniques (SAFEGE).

Les hypothèses retenues, les modalités de prises en compte ainsi que les impacts globaux attendus sont présentés dans les différentes parties du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

Cette réponse est certes satisfaisante mais si cette préoccupation a été exprimée de façon récurrente par le Public, elle était donc légitime.

Mêmes si elles sont appréhendées, les conséquences de la multiplicité des projets sur ce territoire peuvent soulever des interrogations, en particulier ceux liés aux nouvelles infrastructures routières de proximité (A184, barreau RD 30 et pont d'ACHÈRES) dont la future plateforme est considérée comme un facteur supplémentaire de justification et d'accélération.

1-2

La finalité de cet équipement est-elle étroitement liée aux chantiers du Grand Paris ?

Le projet PSMO vise à offrir, à court terme, une chaîne logistique durable pour les chantiers du Grand Paris, au travers notamment de l'approvisionnement en granulats par voie fluviale et de la valorisation des déblais lors des différents chantiers entrepris (métro du Grand Paris Express, construction de nouveaux logements, chantier Éole...).

Comme précisé également au chapitre 2.5 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », le projet PSMO répond également à deux autres objectifs :

Développer les transports fluvial et ferré de marchandises dans les secteurs de la construction et des travaux publics, en offrant aux entreprises de ces secteurs la possibilité de s'implanter sur un port embranché voie d'eau et fer.

Contribuer au développement économique de la confluence Seine-Oise, en participant à la redynamisation économique de ce territoire et au réaménagement qualitatif de la plaine d'Achères.

Même si elle répond à d'autres objectifs, la finalité essentielle du projet PSMO est liée à la gestion des chantiers du Grand Paris.

L'activité de la plateforme, une fois ceux-ci achevés sera plus incertaine sauf si les implantations amodiataires sont pérennes.

Par ailleurs, subsistera un trafic d'apport de matériaux de remblaiement pour la réhabilitation des activités extractives de GSM

1-3

Un site alternatif a-t-il été envisagé et étudié par HAROPA ?

Des réflexions ont été menées sur la recherche de sites d'implantation alternatifs pour le projet PSMO. Nonobstant son inscription au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) et au sein de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Seine Aval, elles ont conclu à l'absence d'autre site d'implantation présentant de meilleurs atouts que celui sélectionné. Les principales raisons du choix de ce site, présentées au chapitre 1 de la partie 4 « Solutions de substitution examinées et raisons du choix effectué » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » sont les suivantes :

Un site à la Confluence de la Seine et de l'Oise, lieu stratégique pour le transport de marchandises,

Un site déjà fortement impacté sur le plan environnemental,

Un site à fort potentiel économique,

Un site desservi par le fleuve, le fer et la route,

Un site qui impacte peu de propriétés privées proportionnellement à sa superficie,

L'absence de foncier disponible permettant de réaliser le projet dans des conditions équivalentes.

Dont acte et les raisons invoquées ne manquent pas de pertinence mais l'argument n° 2 développé ci-dessus peut prêter le flanc à la critique : « puisque le site est déjà pollué, autant en profiter ... »

1-4

Un accroissement ou une adaptation des capacités des ports de LIMAY et GENNEVILLIERS aurait-il pu éviter la constitution d'un nouveau port ?

Comme précisé au chapitre 1 de la partie 4 « Solutions de substitution examinées et raisons du choix effectué » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », la vocation de la plateforme portuaire de Limay-Porcheville, équipée d'un terminal à conteneur, est essentiellement tournée vers l'éco-industrie et la logistique.

Quant à la plateforme portuaire de Gennevilliers, elle compte une superficie disponible d'environ 2%, nécessaire pour le renouvellement des entreprises installées sur le port : elle ne permet donc pas de répondre aux objectifs de PSMO.

Dont acte mais la question méritait d'être posée par le Public

1.5

Quel sera le devenir du port fluvial à l'issue des travaux du Grand Paris ?

Comme précisé au chapitre 2.5 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », le projet PSMO, au-delà du soutien qu'il apportera aux chantiers du Grand Paris, répond également à deux autres objectifs :

Développer les transports fluvial et ferré de marchandises dans les secteurs de la construction et des travaux publics, en offrant aux entreprises de ces secteurs la possibilité de s'implanter sur un port embranché voie d'eau et fer.

Contribuer au développement économique de la confluence Seine-Oise, en participant à la redynamisation économique de ce territoire et au réaménagement qualitatif de la plaine d'Achères.

Le projet PSMO va ainsi participer, comme relais de croissance, à la redynamisation économique du territoire et sera, à ce titre, créateur d'emplois sur le long terme, notamment dans le secteur de la construction et des travaux publics. Indépendamment des chantiers du Grand Paris, les entreprises locales de l'ouest de l'Ile-de-France, auront ainsi la possibilité de s'implanter sur un port embranché voie d'eau et fer, générant à terme le report des matériaux vers des modes de transport massifiés plus vertueux pour l'environnement.

Au plan des principes et des facteurs qualitatifs, l'argumentaire se tient mais les perspectives économiques de l'activité portuaire et du trafic purement fluvial après les chantiers du Grand Paris ne sont pas clairement définies. Une surcapacité de ces installations n'est pas inenvisageable à cette échéance

1.6

L'exploitation des carrières GSM a-t-elle besoin de nouvelles installations portuaires ?

La société GSM exploite environ 90 carrières en France. Ses installations de traitement des granulats sont implantées sur différentes zones d'activités et sites portuaires français.

La stratégie de déploiement et d'implantation de la société GSM demeure du ressort de l'entreprise.

Néanmoins, Haropa- Ports de Paris, dans sa qualité de gestionnaire d'infrastructures accompagne les porteurs de projets comme GSM souhaitant opérer du report modal fluvial depuis des installations portuaires.

Réponse incomplète et hors sujet. La question portait sur le seul site en cause exploité par GSM et qui dispose déjà d'une installation portuaire apparemment adaptée à ses besoins

1.7

D'autres modalités de fret fluvial, en particulier par conteneurs, peuvent-elles être envisagées à terme ?

Comme précisé au chapitre 2.5 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », le projet PSMO a pour objectif de développer les transports fluvial et ferré de marchandises dans les secteurs de la construction et des travaux publics.

Le projet PSMO ne prévoit pas l'installation d'un terminal à conteneur.

La Commission prend bonne note de cette précision qu'elle considère comme un engagement

1.8

En matière de fret ferroviaire, il est fait état de 1 à 2 convois journaliers. Sur quelles bases se fondent cette évaluation étant donné que la SNCF a semblé absente de la concertation préalable ?

Comme indiqué au chapitre 6.1 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », les tonnages d'activité prévisionnels au terme de la réalisation du projet sont évalués à 2 millions de tonnes par an en flux entrant, avec un flux sortant équivalent.

Ces flux seront pour majoritairement transportés par la voie d'eau (de l'ordre de 65 à 70 %, soit environ 4 bateaux par jour entrants et sortants).

Dès lors, les autres flux seront assurés par camion (desserte majoritairement locale) et par train (environ 2 à 3 trains/jour entrants et sortants, en considérant des convois de 1 300 à 1 500 tonnes).

Ces hypothèses de tonnage et leur répartition modale sont détaillées à l'annexe 16 (Bilan socio-économique) du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

L'analyse des impacts du projet PSMO a été menée sur la base de ces prévisions de trafic (cf. chapitre 3.6.3 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

Des études préalables ont été menées afin de confirmer la faisabilité du raccordement ferroviaire au Réseau Ferré National. La réutilisation de l'embranchement ferré existant ne nécessite aucun aménagement supplémentaire sur le réseau RFN. Une étude en concertation avec SNCF Réseau et les futures entreprises installées sur le port déterminera les faisceaux horaires d'accès depuis la plateforme ferroviaire portuaire au Réseau Ferré National.

Si la réhabilitation de l'embranchement ferroviaire n'est pas sujette à caution, son utilisation réelle soulève le scepticisme de la Commission. La perspective des 2/3 convois journaliers ne semble pas clairement étayée et comme souvent, s'agissant de projets qualifiés, pour des raisons d'affichage, de multimodaux, l'embranchement ferré mis ou remis en service retombe plus ou moins rapidement en sommeil.

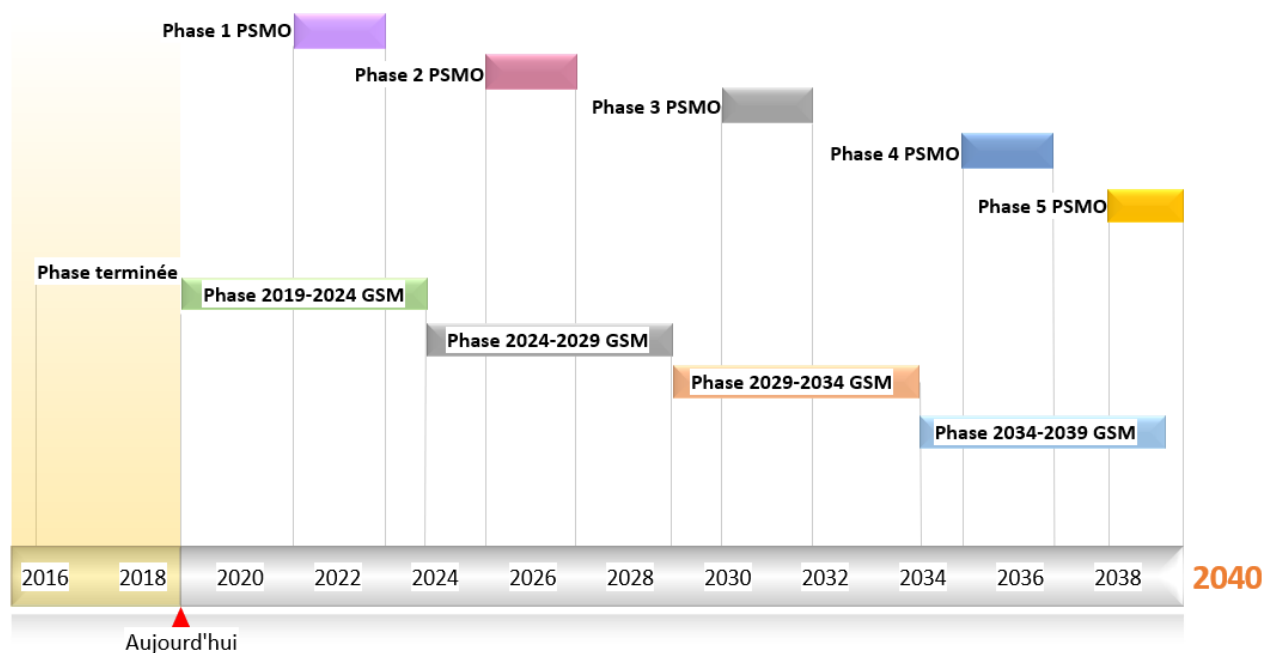
1.9

Quelles sont les garanties de l'entreprise GSM de tenir leurs délais de livraison des phases d'aménagement ? Quelles seraient les conséquences de retard ?

Le respect des délais d'exploitation de la carrière est garanti par l'arrêté de prescriptions complémentaires de la société GSM, en date du 21 octobre 2019. Celui-ci fixe un plan de phasage quinquennal d'exploitation de la carrière (cf. article 5 et annexe 1 de l'arrêté de prescriptions complémentaires), autorisant la société GSM à exploiter le site de 2019 à 2039.

Comme indiqué au chapitre 8.1 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », ce plan de phasage quinquennal a été pris en compte dans le phasage de réalisation du projet PSMO.

Comme illustré par la figure 3-23 présentée au chapitre 8.1 précité, et reprise ci-dessous, le phasage de travaux PSMO est décalé d'une année par rapport au phasage d'exploitation de la carrière, permettant, le cas échéant, d'absorber un retard éventuel de la société GSM :



L'exploitation des emprises de la carrière nécessaire à l'aménagement de la phase 1 de PSMO est à ce jour terminée.

Bien

1.10

Concernant la construction des aménagements en dehors du port, leur nécessité est-elle remise en cause ? Leur réalisation sera-t-elle différée ?

Le phasage des travaux présentés au chapitre 8.2 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » présente le phasage de réalisation du futur port et des emprises supplémentaires. La nécessité des aménagements prévus dans les emprises supplémentaires n'est pas remise en cause.

Dont acte

1.11

Dans le cadre des projets retenus pour l'analyse du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, vous faites référence au projet de port de Triel sur Seine. Ce port est-il toujours d'actualité ?

Le projet du port de Triel-sur-Seine, créé par arrêté préfectoral en date du 18 juillet 2014, fait l'objet de contentieux encore pendants devant les juridictions administratives. HAROPA-Ports de Paris reste en attente des décisions à intervenir.

Ce projet fait l'objet d'une concertation avec le territoire, afin de répondre aux attentes en termes de transport fluvial.

Donc ce projet, toujours d'actualité, est subordonné à l'aboutissement des procédures judiciaires en cours.

1.12

Dans le cadre de la consultation du public vous confirmez l'abandon du projet de PSME. Confirmez-vous toujours cet engagement ?

Par décision du 6 mai 2015 (cf. annexe 3 du dossier n°1 « Cadre réglementaire et composition du dossier d'enquête publique unique »), le Conseil d'Administration de Ports de Paris a délibéré pour la poursuite du projet Port Seine-Métropole Ouest suivant les caractéristiques présentées lors du débat public du 15 septembre au 15 décembre 2014 dédié au seul projet PSMO.

La Commission prend bonne note de cette précision qu'elle considère comme un engagement

2) SUR LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX AUX ECOSYSTEMES ET AU CADRE DE VIE

• THEME PAYSAGE

Le site d'étude est concerné par la présence d'un Site Patrimonial Remarquable, dénommé SPR d'Andrésey, localisée sur l'île Nancy, à Andrésey en rive droite de la Seine en face du périmètre PSMO, ainsi qu'en rive gauche de la Seine sur le site PSMO. Le périmètre PSMO intercepte deux périmètres de protection Monuments Historiques, celui de la demeure dite rêve cottage, et celui de l'église Saint-Germain, tous deux sur la commune d'Andrésey, en rive droite. Le niveau de sensibilité pour le projet est considéré comme très sensible dans le dossier de demande. Beaucoup d'observations apparaissent sur cette thématique.

2.1

Les habitants du coteau d'Andrésey « bénéficieront » d'une vue directe sur les futurs équipements. Peut-on atténuer ces inconvénients par des mesures supplémentaires ? Écran visuel renforcé ?

Afin d'intégrer le futur port dans le paysage existant, le projet PSMO prévoit des aménagements paysagers sur les berges de Seine et la concentration des installations industrielles autour d'une darse (un bassin intérieur).

Ces aménagements limiteront la vue directe sur celles-ci depuis les berges de la rive droite de la Seine (cf. chapitres 3.2 et 4.3.4.2 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

En complément, la renaturation des berges et les rideaux végétaux prévus par le projet ont vocation à réduire la vue directe sur le port depuis les coteaux d'Andrésey. Des illustrations, prenant en compte le relief, ont ainsi été présentées dans les dossiers mis à disposition du public (figure 5-75 à 5-80, chapitre 3.4.2 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

Des photomontages spécifiques ont également été réalisés pour présenter la situation en été et celle en hiver (cf. chapitre 3.4.2 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») :

Situation 2016 – situation initiale



Situation 2040 – Photomontage insertion du projet PSMO



Enfin, comme indiqué au chapitre 2.4.2 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », les Architectes des Bâtiments de France de l'Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine des Yvelines (UDAP 78) ont été associés au fur et à mesure de la définition du projet (derniers échanges en mars 2019). Leurs préconisations au regard des abords de Monuments Historiques et du SPR ont été prises en compte dans le projet :

- Les boîtiers d'alimentation des bateaux-logements (électricité, eau...), les passerelles permettant leurs accès à la berge, ainsi que les mobiliers urbains utilisés seront standards, en évitant des matériaux de couleur brillante ou de teinte trop claire ;
- L'architecture pour le centre de vie restera sur des aménagements sobres. La référence de bureaux modulaires est un bon compromis ;
- Le traitement des berges et du stationnement permettra une mise en valeur du site.

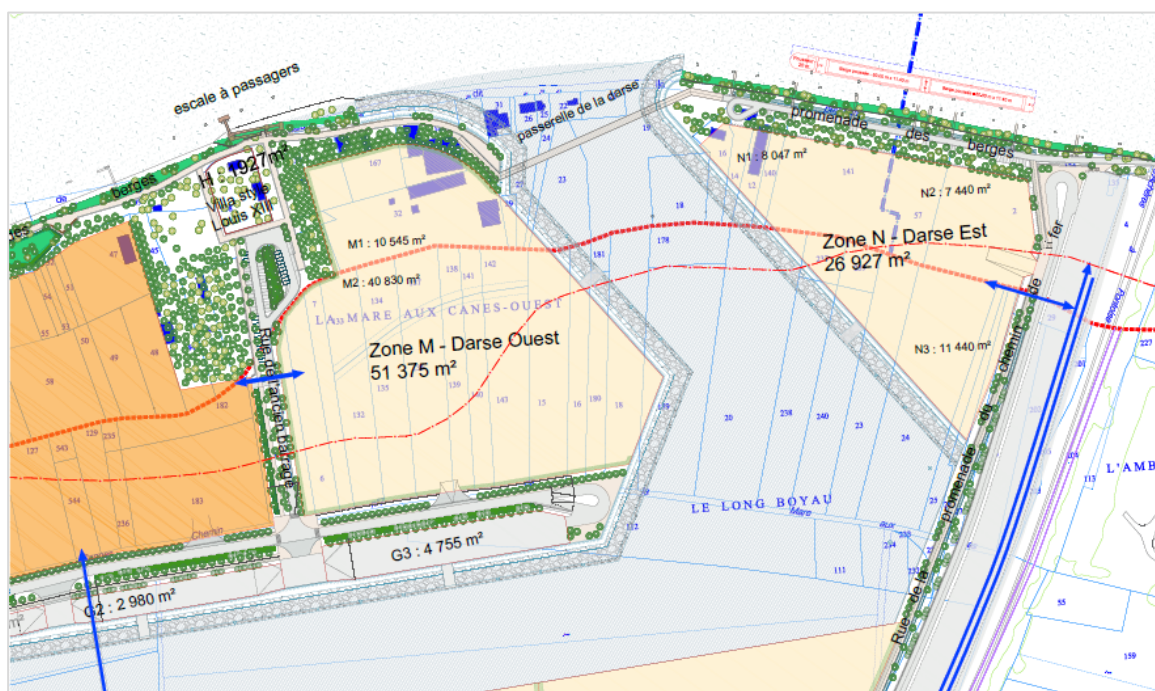
Quelle que soit la qualité des aménagements, qui est fondamentale dans le cadre du projet et bien déclinée dans ce projet, il n'en demeure pas moins que la plaine perdra son caractère naturel : c'est bien une zone urbanisée qui sera visible en premier plan de la forêt de Saint-Germain-en-Laye à partie des vues des Hauts d'Andrésy.

2.2

Les bords de Seine sont considérés « *des espaces à préserver pour leurs multiples intérêts environnementaux, partout où cela est encore possible.* » Il est fait constat de l'étroitesse de la bordure d'espace non occupée en bordure de Seine. Est-il possible d'élargir cette bande ?

Le projet prévoit un élargissement des aménagements paysagers des berges de la Seine (plantations, aménagements de zones humides et prairies, renaturation des emprises...), sur tous les secteurs où ces aménagements peuvent être mis en œuvre (cf. chapitre 2.3.2 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

Cet élargissement de la zone végétalisée des berges de Seine sera effectif notamment de part et d'autre de la future darse ou de la Villa de style Louis XIII, comme le montre le plan général des travaux donné en Pièce 2-D « Caractéristique des ouvrages les plus importants » du dossier n°2 « Dossier de Déclaration d'Utilité Publique », dont un extrait est repris ci-dessous :



La zone végétalisée ne peut pas être élargie au droit même de la villa de style Louis XIII, la clôture actuelle étant conservée pour préserver l'unité villa-jardin-parc déjà existante.

Rappelons également que les berges en pente de part et d'autre de l'entrée de la darse seront engazonnées en partie haute (cf. palettes végétales présentées en figure 5-37 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »), ce qui contribuera également à favoriser la création d'une bande enherbée le long des berges de la darse et assurer une continuité écologique.

La zone qui sera plantée autour de la darse de part et d'autre de son entrée paraît effectivement assez large, et est doublée par une plantation linéaire le long au nord de la partie interne de la darse et à l'est le long de la rue de la promenade du chemin de fer.

L'observation est néanmoins compréhensible car le projet aurait pu s'éloigner de 5 m supplémentaires des rives de Seine à l'est de l'unité Villa-jardin-parc. Dans ce cas cela aurait nécessité un recul de l'emprise de la plate-forme de traitement de l'entreprise GSM.

2-3

Comment garantissez-vous l'intégration visuelle du Port depuis notamment les hauteurs d'Andrézy ? Et à partir de la confluence ?

En complément des éléments de réponse apportés au point 2.1 précédent, les vues depuis la confluence ont fait l'objet d'une étude d'intégration paysagère avec des simulations 3D de différentes hauteurs d'émergences (jusqu'à 30m de hauteur) et localisées sur plusieurs endroits du port pour simuler les vues observées depuis des vues stratégiques de chaque commune (dont les hauteurs d'Andrézy). Le chapitre 3.4.2 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » présente des vues du projet depuis la confluence (cf. figure 5-73 de la partie 5 du Dossier n°4).

La commission comprend que la réalisation des travaux détruira une bonne partie des boisements existants le long de la Seine, en dehors du jardin conservé. Ces boisements comme cela est écrit dans la simulation paysagère, ne joueront leur rôle d'écran paysager qu'au bout de 10 -15 ans. Il s'agira donc de planter des espèces déjà d'un certain développement pour réduire ces effets.

2-4

Un recul de la darse à l'intérieur de la plaine est-il envisageable pour l'implantation d'un merlon arboré de 10 m de haut qui servirait d'écran paysager et phonique et limiterait également la poussière vers les bateaux-logements ? « Il participerait par ailleurs utilement à la préservation environnementale des espaces situés en bord de Seine »

Le dimensionnement de la darse résulte d'études préalables de trajectographie (condition de navigation des bateaux). Dans ce contexte, l'emplacement et la forme de la darse ont donc été choisis de façon à optimiser l'espace, la sécurité et le fonctionnement optimal du trafic fluvial (cf. chapitre 8.1 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

De plus, les berges de Seine étant situées en zone inondable au Plan de Prévention des Risques d'Inondation (extrait du zonage réglementaire du PPRI de la vallée de la Seine et de l'Oise en figure 2-33 de la partie 2 « État initial de l'environnement » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »), et en particulier en zone marron de grand écoulement, tout exhaussement de sol (tel qu'un merlon de 10 m de hauteur) constituerait un obstacle majeur à l'écoulement des crues et ne serait donc pas autorisé.

La commission note qu'un merlon de 10 de haut constituerait un obstacle majeur à l'écoulement des crues ; ce problème peut se poser d'ailleurs concernant l'obstacle que feront les merlons d'accès à la passerelle, passant à 7 m de haut. En effet il est fait mention d'un volume de remblai pris en compte (dans les déblais/remblais), mais il s'agit bien ici également d'un obstacle au libre écoulement des eaux en lit majeur. De même la route du barrage est en remblai pour être circulante lors d'une crue type 1982.

2.5

Quelles différences y a-t-il en termes d'impact paysager entre les activités portuaires et les autres activités ? Cette différence est mentionnée dans le cadre des modifications du PLU.

Comme précisé au chapitre 4.1 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », afin de permettre la réalisation du projet PSMO et d'homogénéiser les règles applicables aux entreprises qui s'implanteront sur le site, il a été proposé la création d'un zonage unique spécifique pour le projet portuaire : la zone AUP (zone A Urbaniser Portuaire - future zone UEf2 du règlement de zones du PLUi de GPS&O).

Cette zone est composée de deux secteurs (AUPa et AUPb) et d'une zone AUP stricte, selon les modalités suivantes :

Le secteur AUPa, concentré autour de la darse portuaire, est destiné à accueillir les équipements portuaires et les entreprises utilisant la voie d'eau ou le fer pour acheminer leurs marchandises ;

Le secteur AUPb est à dominante d'espaces verts,

Les emprises non sectorisées de la zone (AUP stricte) sont destinées à accueillir d'autres activités économiques ainsi que des activités de service liées au fonctionnement du port.

Le projet PSMO prévoit une limitation des hauteurs des bâtiments à 20 m. Comme précisé au chapitre 4.3.2 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », certaines activités industrielles du BTP dépendent d'installations de stockage (silos, cheminées, antenne...) de hauteurs supérieures à 20 m. Ces installations pourront être autorisées par HAROPA-Ports de Paris dans une limite 30 m de hauteur (cote maximale 54.30 m NGF). Ces installations seront situées principalement dans le secteur AUPa et devront avoir une superficie ne dépassant pas 10% de l'emprise de la parcelle occupée. Des mesures d'intégration de ces installations potentielles sont prévues par le projet PSMO.

La commission prend note de cette réponse.

2.6

Il est fait mention de 10% d'occupation des zones amodiataires par des émergences jusqu'à 30 m de haut. Ces émergences supérieures à 20 m seront-elles concentrées sur des zones paysagères de moindre impact : « dans des zones les moins sensibles par rapport aux cônes de vue de la rive droite » d'Andrézy. Comment allez-vous gérer ces répartitions ?

Comme précisé au point précédent, des installations dont la hauteur dépasse la limite de 20 m, pourront être autorisées par HAROPA-Ports de Paris, dans une limite toutefois de 30 m de hauteur, pour assurer l'accueil de certaines activités industrielles du BTP nécessitant des installations de stockage (silos, cheminées, antenne...) de hauteurs supérieures à 20 m. Ces installations seront situées prioritairement dans le secteur AUPa, autour de la darse, et leur localisation répondra au principe d'équilibre entre besoin industriel et fonctionnement économique de l'entreprise et insertion paysagère.

Les demandes des industriels seront conditionnées par des appels à projets lancés par HAROPA-Ports de Paris avec l'appui de ses architectes. Les besoins d'installations techniques seront analysés par HAROPA-Ports de Paris avant tout dépôt des permis de construire. Cette analyse permettra de définir la localisation et les conditions d'intégration précises.

Dans le cadre de l'instruction des autorisations administratives environnementales nécessaires à certaines installations, le territoire sera également concerté.

Enfin, les Architectes des Bâtiments de France seront sollicités lorsque les aménagements seront situés au sein des périmètres des Monuments Historiques.

La commission note cette logique d'équilibre entre besoin industriel, fonctionnement économique de l'entreprise et intégration paysagère. L'accompagnement à une insertion paysagère qualitative des amodiataires est un réel engagement. Cette notion de 10% est également traitée dans les questions relatives à la ZAC qui doit les traduire dans son règlement.

Il est vrai que la constitution des haies plantées en limite des parcelles des amodiataires complètera en effet ces insertions. Il s'agira par contre de pérenniser ces haies sur le long terme.

Est-il possible de regrouper ces zones d'émergence en « groupes » dans les zones les moins sensibles ?

Comme précisé au point 2.5, le projet PSMO prévoit l'accueil de ces éventuelles installations principalement dans le secteur AUPa.

La commission prend note de cette réponse.

2.7

Quel est le nombre attendu d'émergences supérieures à 20 m ou maximal ? Il est demandé de limiter le nombre d'émergences supérieures à 20 m à 4 ou 5.

Compte tenu de la répartition prévisionnelle des futures activités, le nombre d'émergences attendues sur PSMO est de 1 à 3 unités, estimation basée sur le nombre moyen d'émergences à l'hectare observées sur les plateformes multimodales existantes gérées par HAROPA-Ports de Paris (détails au chapitre 4.3.2.2 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

La commission prend note cette réponse ; toutefois les autres plates-formes n'étant pas dédiées aux activités du BTP, cette comparaison pourra réserver des surprises par la suite.

2.8

Les simulations paysagères d'Urbicus ne semblent positionner que 2 ou 3 émergences d'une hauteur de 30 m. Est-il possible de simuler l'impact de ces 10 % ?

Compte tenu de la répartition prévisionnelle des futures activités et de la limite de 10% d'emprise au sol, le nombre d'émergences attendues sur PSMO est de 1 à 3 unités. Les simulations paysagères ont pris en compte cette estimation (cf. chapitre 3.4.2 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

La commission prend note de cette réponse.

2.9

Y a-t-il des traitements envisagés pour ces émergences ? (Couleur etc ?) pour limiter leur impact.

Le projet PSMO a pris en compte les effets sur le paysage de ces potentielles installations. Ainsi, des prescriptions architecturales précises sont fixées d'une part dans le PLU Intercommunal de la communauté urbaine GPS&O en vigueur (chapitre 4 de la zone Uef du règlement de zones), au niveau du règlement de la zone AUP dédiée au projet PSMO. D'autre part, le Cahier des Prescriptions Architecturales, Paysagères et Environnementales (CPAPE) (annexe 17 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») fixe notamment les prescriptions suivantes :

- L'aspect extérieur des constructions sur une même parcelle dépendra d'une base commune avec le choix d'un matériau brut ou d'un dégradé de gris issu du nuancier joint en annexe 4-4 du CPAPE ;

- Cette base colorimétrique pourra être complétée de manière ponctuelle par l'usage de 2 couleurs au choix maximum par parcelles avec l'accord de l'architecte conseil d'HAROPA-Ports de Paris ;
- Une seule matière ou couleur est autorisée par façade de module, hors portes et fenêtres.

En outre, des engagements de performance sont également prévus dans le CPAPE afin de prévenir du risque de collision en plein vol avec les bâtiments, et notamment la minimisation de l'effet miroir et la réflexion du paysage environnement (le taux de réflexion extérieur sera de 15% maximum).

Les demandes des industriels seront analysées par HAROPA-Ports de Paris, ses architectes, avant tout dépôt des permis de construire en Mairie. Cette analyse permettra de définir la localisation et les conditions d'intégration précises.

Les Architectes des Bâtiments de France seront sollicités lorsque les aménagements seront situés au sein du périmètre des Monuments Historiques.

La commission prend note de la variété des couleurs potentielles offertes également pour ces émergences et de la minimisation des effets miroirs, la Seine étant en effet un couloir préférentiel de déplacement des oiseaux.

2.10

Y a-t-il risque d'une possible accumulation de conteneurs sur le site ?

Le projet PSMO ne prévoit pas l'aménagement d'un terminal à conteneur.

Le transport des conteneurs inquiète en effet les riverains, question pouvant faire suite à une visite organisée par HAROPA-Port de Paris au port de Gennevilliers ou issue du débat public qui intégrait au débat en 2014 la plate-forme PSME, réservée au trafic fluvial de conteneurs.

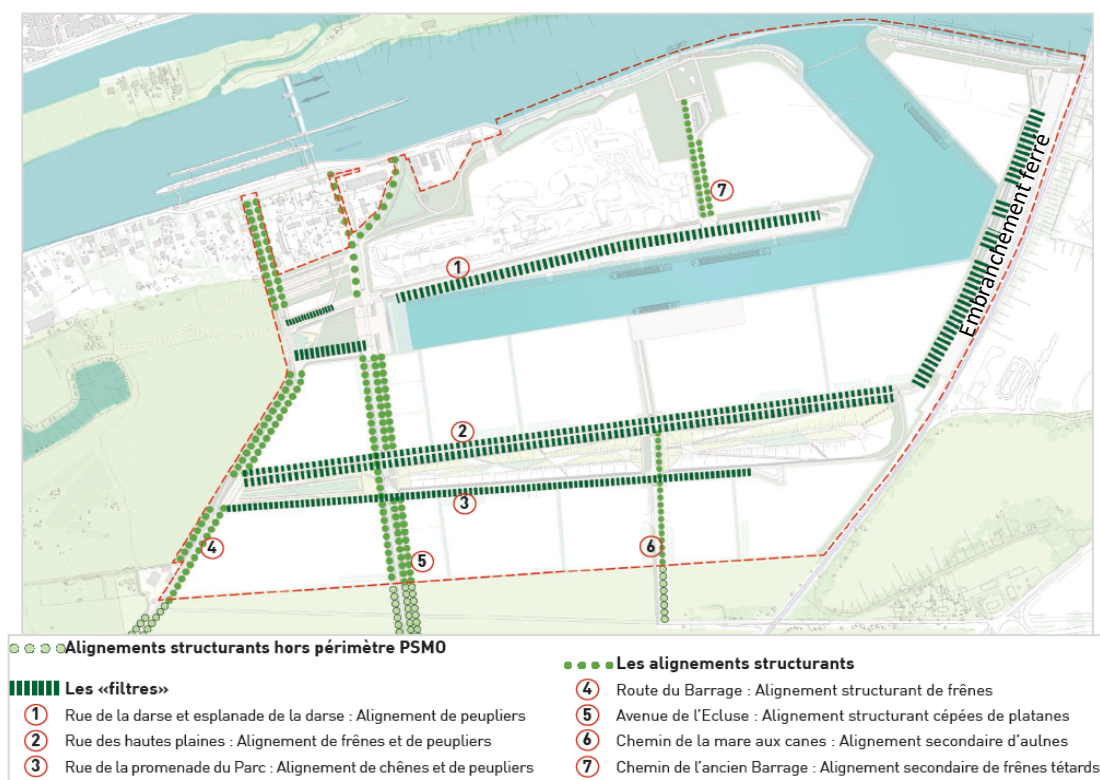
2.11

Un écran végétal depuis la voie ferrée est-il envisageable ?

Comme indiqué au chapitre 2.3.2.1.4 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », le projet PSMO prévoit la plantation d'arbres de haute tige principalement le long des voiries, afin d'accompagner les cheminements et de structurer le paysage portuaire à grande échelle. La figure 5-14 présentée au chapitre précité montre qu'un alignement d'arbres est prévu le long de l'embranchement ferré au nord-est du site PSMO :

Ces différents alignements d'arbres joueront un rôle de filtre végétal, car ils permettront de réduire l'impact visuel des installations portuaires et de celles des entreprises depuis les villes environnantes d'Achères, d'Andrézy et de Conflans-Sainte-Honorine.

Les « filtres » comprennent en effet des peupliers réputés pour leur croissance rapide, le filtre le long de l'embranchement ferré est effectivement inscrit sur le plan, mais non numéroté. La commission prend note de cette réponse. Les plantations devront intervenir dès les espaces aménagés.



2.12

Est-ce que toutes les toitures terrasses doivent être végétalisées ou bien est-ce au libre choix des amodiataires ?

En termes de performances énergétiques et environnementales des bâtiments, le projet PSMO, au travers du Cahier des Prescriptions Architecturales, Paysagères et Environnementales (CPAPE - annexe 17 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »), établi lors de la concertation du projet, définit des engagements de performance. Les modalités (végétalisation des toitures, ou parties de toiture, amélioration du confort acoustique et thermique des constructions, intégration paysagère des bâtiments, réduction des débits de pointe pluviaux...) seront à détailler au regard des projets des futures entreprises et de leurs activités.

Les toitures terrasses ne seront cependant pas une prescription obligatoire pour les amodiataires, car une partie des toitures terrasse pourra être équipée de panneaux solaires : la double installation panneaux solaires / toitures végétalisées suppose un dimensionnement plus important des structures photovoltaïques qui ne sera pas nécessairement possible sur l'ensemble des bâtiments.

La commission prend note de cette réponse. En effet l'impact paysager à partir des hauts d'Andrésy ne sera pas le même si les toitures terrasses sont végétalisées ou non. Selon l'emplacement du projet la question est plus ou moins sensible.

• **THEME BRUIT**

2.13

Dans le cadre de l'étude du bruit du transport fluvial. Pourriez-vous préciser les choix pris dans la sélection des éléments (type de péniche, moteur, manœuvre) ? Une partie des convois seront des convois de 180 m poussés. Cela change-t-il les niveaux d'impacts ? Le découplage est-il également générateur de bruits ?

L'étude acoustique du projet PSMO a été réalisée par le bureau d'étude VENATHEC (Annexe 13 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

Dans ce cadre, des mesures acoustiques ont été réalisées au passage d'un bateau sur le fleuve afin de caractériser plus précisément ces émissions. La péniche qui a fait l'objet du mesurage par VENATHEC (2 points de mesure en berges de Seine et 1 point de mesure sur la péniche) est de dimension 67X8 mètres, soit la dimension moyenne des bateaux qui seront accueillis par le futur port PSMO. Les mesures ont été réalisées au cours de différentes manœuvres du bateau (marche avant, marche arrière et giration au niveau de la confluence Seine Oise), afin de caractériser les différents régimes moteurs des bateaux. Ces données ont été intégrées dans la modélisation des émissions sonores réalisée pour évaluer les niveaux acoustiques du projet PSMO lors de ses différentes phases de réalisation. Les résultats sont présentés en annexe 14 et au chapitre 3.7.1 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

Les convois poussés sont équivalents en termes de niveaux sonores aux convois simples (un seul moteur de bateau est en fonctionnement). Les résultats des modélisations sont considérés représentatifs d'une situation de trafic fluvial faisant intervenir des convois poussés de 180 m.

Dans le cas d'opération de découplage, le bruit du moteur du bateau pousseur reste la source principale, au regard des manœuvres.

Enfin, l'étude d'impact du projet PSMO n'a pas pris en compte les bénéfices des projets actuels visant à décarboner la flotte, et qui participeront à la réduction des impacts acoustiques du transport fluvial.

La réponse indique que quelle que soit la masse poussée ou tractée, le bruit émis par le moteur sera le même... Les études de bruit qui seront réalisées en cours d'exploitation de la phase 1 pourront évaluer cet impact en situation réelle. La commission note que seul le fonctionnement du moteur est bruyant lors de ces manipulations.

La réduction des impacts acoustiques du transport fluvial est évoquée ici du fait du développement d'une flotte décarbonnée. Toutefois la commission remarque que le trafic fluvial pris en référence dans le dossier est celui de 2010, alors que VNF indique dans ses rapports 2019 des chiffres de transport fluviaux sur la Seine de 16,4 Mt en Seine aval entre le Havre et Paris (soit 60% de plus). On pourrait penser que cette différence influe sur le nombre de passages de péniche et/ou le bruit associé.

En 2019, les matériaux de construction représentent déjà 65,7 % des matériaux transportés par voie fluviale ce qui correspond à 10,8 Mt si on applique ce % pour le transport fluvial en Seine aval.

Ainsi PSMO est dans la mouvance de la nécessaire augmentation du transport de granulats et de déchets inertes par voie fluviale.

La question est la part que prendra PSMO dans la poursuite du développement du transport fluvial de ces matériaux et déchets.

2.14

L'étude acoustique prend en compte le trafic de poids lourds induit par l'activité actuelle de la société GSM, dont les installations de traitement/criblage seront maintenues au sein du périmètre ZAC. Dans ce contexte, le trafic PL du chantier reste négligeable. Pourriez-vous préciser vos évaluations ? Le trafic PL de l'activité GSM est considéré identique jusqu'en 2040 et au-delà ?

L'Annexe A du rapport de modélisation acoustique réalisé par VENATHEC dans le cadre de l'étude d'impact du projet PSMO (Annexe 14 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » et chapitre 3.7.1 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») présente le détail des trafics routiers pris en compte sur les axes routiers internes et externes au site PSMO dans la zone d'étude retenue.

Ces trafics routiers sont issus de l'étude de trafic routier réalisée par le bureau d'études SYSTRA (annexe 7 et annexe 9 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » et chapitre 3.6 1 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »). Ils ont été définis en concertation avec les entreprises présentes sur la zone d'étude (dont la société GSM) suite à l'envoi qu'un questionnaire d'enquête sur les évolutions actuelles et attendues des différentes entreprises aux phases initiale (2016), intermédiaire (2025 et 2035) et finale (2040) du projet PSMO.

Sur ces bases, l'évolution du trafic PL associé à l'activité GSM pris en compte dans l'étude acoustique est la suivante (cf. tableau 5-6 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») :

Activités		Sens du trafic	Situation actuelle (2016)	Situation de projet Horizon 2025		Situation de projet Horizon 2035		Situation de projet Horizon 2040	
			Trafic PL par jour et par sens	Tonnage transporté (en milliers de tonnes)	Trafic PL par jour et par sens	Tonnage transporté (en milliers de tonnes)	Trafic PL par jour et par sens	Tonnage transporté (en milliers de tonnes)	Trafic PL par jour et par sens
GSM (site PSMO)	Approvisionnement en matériaux	Entrant	59PL	300 kT (+ 50 par fleuve)	52 PL	0 kT (+ 50 par fleuve)	0	0 kT (+ 600 par fleuve)	0
	Expédition de granulats	Sortant	59 PL	550 kT (+ 450 par fleuve)	96 PL	300 kT (+ 300 par fleuve)	52 PL	300 kT (+ 300 par fleuve)	52 PL
	Remblais	Entrant	9 PL	300 kT (+ 300 par fleuve)	52 PL	300 kT (+ 300 par fleuve)	52 PL	0	0

Le trafic PL 2040 de GSM correspond au trafic attendu par GSM à l'issue de l'exploitation de la carrière actuelle, qui poursuivra ses activités de traitement de matériaux au-delà.

Enfin, les travaux de PSMO généreront :

- un accroissement du trafic routier journalier de véhicules légers, de l'ordre de 100 véhicules par jour en heure de pointe du soir, accroissement faible au regard des trafics actuels observés sur la RD30 (1 500 VL sur la RD30 en heure de pointe du matin et du soir) selon les comptages réalisés par IRIS Conseil en Novembre 2015. A noter que ce trafic interviendra en dehors de l'heure de pointe du matin ;
- Un trafic d'engins de chantier sur le site PSMO, circonscrit à l'intérieur du périmètre du site, qui n'induera pas d'effet sur les voies de desserte alentours,
- Un trafic de PL pour les transports de matériaux de chantier sur les voies de desserte extérieure au site (route du barrage, RD30, RN 184 en particulier), estimé à 2 à 4 camions par jour au maximum, également en dehors des heures de pointe du matin et du soir ;
- Environ 12 PL par jour pour l'évacuation des matériaux. Ce trafic est attendu au cours de la première phase de travaux uniquement (sur une durée de 9 à 10 mois).

Le détail de ces trafics est précisé aux annexes 7 et 9 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » et chapitres 2.5.2.2 et 3.6 1 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

La commission note en effet une utilisation importante du fleuve par GSM à l'horizon 2025 (total de 800 kt) qui diminue à l'horizon 2035 (650 kt) pour remonter à l'horizon 2040 (900 kt avec le traitement sur la plateforme de matériaux venant par voie fluviale uniquement), le reprofilage de la zone portuaire et de la butte des Hautes Plaines étant terminés. Dans le bilan en annexe il est indiqué que l'estacade GSM restera active pour les expéditions. Cette estacade devait être provisoire et sa position juste en amont de l'écluse semble empiéter sur la zone d'attente des bateaux.

Les manœuvres (demi-tour) juste en amont de l'écluse sont à risque de conflit (accidentogène?).

La suppression de l'usage de ce port direct en Seine à terme nous semble à étudier pour privilégier l'usage de la darse ; ci-après l'extrait du dossier.

En ce qui concerne les modes de transport utilisés, la voie d'eau est empruntée par GSM pour :

- × En situation de référence :
 - Les granulats en complément en provenance du Boulonnais (0,05 à 0,60 Mt/an) par brouettage depuis Conflans-Sainte-Honorine,
 - 0,30 Mt/an d'expéditions via l'estacade provisoire GSM en Seine,
- × En situation de projet :
 - Les granulats en complément en provenance du Boulonnais (0,05 à 0,60 Mt/an) via la darse,
 - 0,30 à 0,45 Mt/an d'expéditions via l'estacade GSM,

Nous notons également peu de trafic PL et VL émanant des autres activités autour de la darse ou sur le port (hors GSM ou LeFoll).

2.15

Comment le bruit a-t-il été évalué pour les amodiataires ? Comment avez-vous intégré le trafic généré par les autres activités (centrales à béton par ex.) selon leurs installations sur le port en phase 2, 3 ou 4 ? Si chaque amodiataire respecte la réglementation en limite de son site, quelle sera l'augmentation cumulée de bruit ?

Les études acoustiques du projet PSMO ont été menées sur la base notamment :

- Des activités attendues aux différentes phases du projet PSMO (cf. l'étude de modélisation acoustique de VENATHEC en annexe 14 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).
- De la répartition des activités attendues sur les parcelles amodiables du projet conformément à l'étude socio-économique du projet réalisée par SETEC et fournie en Annexe 16 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

Ainsi, les études s'appuient sur :

- Les niveaux de puissances acoustiques des équipements des différentes activités attendues, calculés sur la base des mesures réalisées en 2016 notamment sur les activités de Chargeur, Centrale à béton, Centrales à graves, Trémies, Bandes transporteuses et Installations de criblage.
- Des hypothèses complémentaires d'émissions sonores prises en compte par VENATHEC pour les autres activités des amodiataires :
- Les points de chargement de convois sur la darse de PSMO caractérisés par des sources ponctuelles de 93 dB(A) de puissance acoustique ;
- L'implantation d'une bande transporteuse présentant une puissance acoustique de 77,6 dB(A) par mètre.

Il a été considéré que les activités de service et d'appui aux entreprises n'émettent pas de bruits particuliers.

Concernant les trafics, comme indiqué au point 2.15, les trafics routiers pris en compte dans la modélisation acoustique de VENATHEC sont issus de l'étude de trafic routier réalisée par le bureau d'études SYSTRA dans le cadre du dossier (annexe 7 et annexe 9 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » et chapitre 3.6 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »). Ces trafics tiennent compte des conditions de fonctionnement type des entreprises attendues sur le site du projet et ont été définis en fonction des types d'activités attendus et de leur installation prévisible sur le site portuaire.

Sur la base de ces hypothèses, les résultats de la modélisation acoustique réalisée par VENATHEC (Chapitre 3.7.1 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») présentent pour chaque horizon retenu les niveaux de bruits cumulés des différentes activités projetées sur le site PSMO. Les cartographies de ces niveaux sonores cumulés sont disponibles en annexe 14 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » comme l'illustre l'extrait ci-dessous correspondant à l'horizon du projet PSMO en 2040 :



Etat projet en 2040 – Cartographie à 1,5m de hauteur

Ces cartographies et les résultats des niveaux sonores de la modélisation en chaque point cible retenu représentent donc bien les niveaux sonores cumulés sur le site PSMO et son environnement.

NOTA : pour ne pas minimiser les seuils acoustiques, l'étude VENATHEC n'a pas pris en compte les futurs bâtiments dans les modélisations acoustiques. Or ces bâtiments joueront le rôle d'écran acoustique par

rapport aux différentes sources de bruit. La simulation maximise donc les effets et présente une vision plus pénalisante.

La commission note que la représentation 3D fait référence à des sources ponctuelles pour les nouveaux amodiataires en bord de la darse. La commission remarque une augmentation de la zone de bruit d> 55 dB le long de la Seine vers la confluence avec l'Oise et au niveau des bords de Seine vers l'Ile.

2.16

Pourriez-vous préciser les modalités de la surveillance des bruits de chantier mise en place en phase travaux ? Y aura-t-il une surveillance du bruit en ZER en fonctionnement des différentes phases, pour confirmer les simulations effectuées ? Y a-t-il dans les points de retenus pour les mesures un point ZER sur les coteaux ?

L'article R.1336-10 du Code de la santé publique précise que, pour des bruits ayant pour origine un chantier de travaux publics ou privés, l'atteinte à la tranquillité du voisinage ou à la santé de l'Homme est caractérisée par l'une des circonstances suivantes :

- 1° Le non-respect des conditions fixées par les autorités compétentes en ce qui concerne soit la réalisation des travaux, soit l'utilisation ou l'exploitation de matériels ou d'équipements ;
- 2° L'insuffisance de précautions appropriées pour limiter ce bruit ;
- 3° Un comportement anormalement bruyant.

Par conséquent, et comme précisé au chapitre 7.1 de la Partie 8 « Mesures de suivi et de surveillance » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », la surveillance des bruits de chantier du projet PSMO sera réalisée de la façon suivante :

- Contrôle de la conformité du matériel de chantier vis-à-vis du marquage CE et des niveaux de bruit à la source de l'ensemble du matériel chantier ;
- En cas de nuisances sonores avérées, des moyens de réduction de bruit complémentaires seront mis en œuvre par les entreprises en charge des travaux (capotage, cycles avec pauses pour réduire les effets palier, adaptation des horaires, entretien matériels, écrans, pièces amortisseurs...).

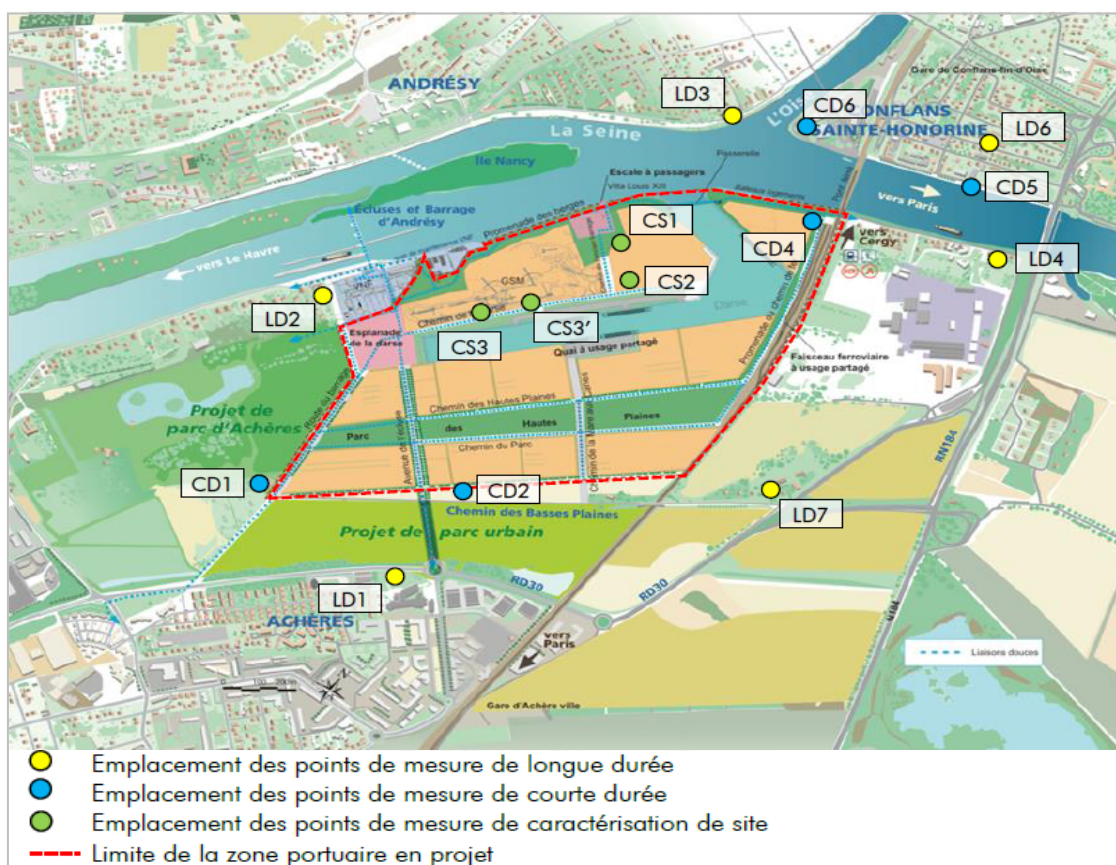
Pour s'assurer de la conformité des prévisions issues des études acoustiques du projet PSMO, HAROPA-Ports de Paris s'est engagé à vérifier, avant chaque phase de travaux PSMO, la conformité de l'état de référence à la situation atteinte. Concernant la thématique acoustique, des mesures aux points initialement considérés dans l'étude VENATHEC seront ainsi réalisés avant chaque phase de travaux PSMO.

Les points de suivi des mesures acoustiques sont présentés en figure 2-119 de la partie 2 « État initial de l'environnement » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », reprise ci-dessous :

Les coteaux d'Andrésey étant soumis à d'autres sources sonores plus proches (tracé de la ligne J SNCF et RD65 – Avenue Dr Schoelcher notamment) que le projet PSMO, il n'est pas prévu de point de mesure au niveau des coteaux d'Andrésey (la contribution sonore cumulée est en effet inférieure à 45 dBA, comme l'illustre la cartographie présentée au point 2.15).

En phase d'exploitation, l'Instance Permanente de Concertation qui sera mise en place au niveau du site portuaire par HAROPA-Ports de Paris permettra de surveiller l'évolution des seuils réglementaires et de partager des plans d'actions avec les amodiataires concernés, les élus et les associations.

Les niveaux sonores sur les coteaux d'Andrésy ne paraissent pas en effet être affectés par la présence du Port. Un point supplémentaire néanmoins sur les coteaux à mi-hauteur en face de la darse pourrait être utile pour rassurer la population. Le point CD4 semble correspondre au point de mesure des niveaux sonores au droit de la future zone de bateaux logements. La vérification de la situation acoustique juste avant chaque phase de travaux PSMO est une très bonne chose.



2.17

Est-il possible d'envisager des protections sonores en périphérie du port ?

Les études acoustiques (Chapitre 3.7.1 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») montrent que le projet PSMO n'induit pas d'effet significatif sur les niveaux acoustiques en Zones à Emergences Réglementées (ZER) (émergences < 5 dBA) par rapport à la situation actuelle (hormis au point LD2 représentatif des habitations d'astreinte de VNF au nord-ouest du site). Aucune protection sonore n'est donc prévue par le projet PSMO.

En effet l'étude indique toutefois également une augmentation supérieure à celle du LD2 au point BL qui est celui des bateaux logements (2,2 dBA). Il semblerait que les bateaux logements soient déplacés dans une zone à niveau sonore plus important qu'actuellement en se rapprochant de la voie ferrée et de la RN184.

2.18

Le merlon paysager au sud du port a-t-il une vocation de réduction des nuisances sonores ?

Le merlon paysager aménagé au cœur du futur port a vocation à accueillir un parc ouvert au public. Il participera également à améliorer l'intégration paysagère du futur port pour les habitants de la commune d'Achères et à créer un nouveau paysage offrant de nouvelles vues vers le reste du territoire. Il pourra également contribuer à réduire les effets acoustiques des activités portuaires.

La commission prend note de cette réponse.

2.19

Est-il possible d'avoir une cartographie relative au bruit sur la zone (3D), à chaque phase de travaux et après 2040 ? Globalisant toutes les sources ?

Toutes les cartographies de propagation sonore, toutes sources confondues (activités présentes sur le site, activités attendues, trafic routier, trafic fluvial, trafic ferré...), pour chaque horizon temporel, sont présentées en annexe 14 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

Comme précisé au chapitre 3.7.1 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », après 2040, le projet PSMO et l'exploitation de la carrière par la société GSM étant finalisée, la situation demeurera sensiblement identique à la situation modélisée en 2040.

Le comparatif avec et sans projet PSMO est intéressant. On peut y voir une augmentation du bruit le long de la Seine et notamment sur la pointe de Conflans vers la confluence avec l'Oise.

Deux éléments posent questions : la manière dont le trafic PL est pris en compte sur la RD30, et le bruit lié au transport fluvial (flux 2010).

La situation initiale réelle avant le démarrage des travaux puis avant le démarrage des travaux de chaque phase, recalera ces simulations.

L'ouverture du canal Seine Nord ne semble pas générer de modification de niveaux de bruit dans les simulations, alors que le trafic fluvial sera plus important. Là encore cela sera recalé en situation réelle.

2.20

Les trains de marchandises seraient beaucoup plus bruyants que les trains des personnes. Les nuisances sonores de ces circulations ont-elles été prises en compte ? Comment sera intégré ce nouveau flux dans le trafic actuel de trains de voyageurs et de marchandises ? Une ligne ferrée dédiée raccordée au réseau de fret ferroviaire de la gare de triage d'Achères Grand Cormier est-elle envisageable ?

Les niveaux sonores des transports ferrés de voyageurs et de marchandises sont présentés dans le tableau suivant, extrait du rapport CGEDD n° 009254-01 « Le bruit du fret ferroviaire : une stratégie pour en limiter les impacts - Rapport final » (Mars 2014) :

Tableau des niveaux sonores en dB(A) de différents véhicules sur rails à 80 km/h⁴

Trafic voyageurs	dB	Trafic marchandises	dB
Voitures avec freins à semelle en fonte grise (ne sont pratiquement plus en service)	95	Wagons à deux/quatre essieux (semelle fonte)	95/98
Voitures avec freins à semelle en matière plastique	84	Wagons avec frein à tambour ou à disque (2 ou 4 essieux)	87
Voitures avec freins à disque	82	Wagon neuf (conforme à la norme STI bruit 2011), avec semelles de frein composites	83

⁴ Source : rapport Lamure CGEDD 1998, complété par la STI bruit 2011. Les bruits sont mesurés à 7,5 m de l'axe de la voie et à 1,2 m au-dessus du rail dans des conditions atmosphériques précises.

Les faibles écarts présentés ne prennent pas en compte la modernisation continue des infrastructures ferroviaires, de ses équipements, des systèmes de freinage menée depuis 2014.

Les études acoustiques du projet PMSO ont pris en compte les niveaux sonores des trains (Annexe 14 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

Pour rappel, il est attendu à terme environ 2 à 3 trains/jour entrants et sortants, en considérant des convois de 1 300 à 1 500 tonnes. Compte tenu de ces faibles cadences, la construction d'une ligne ferrée dédiée raccordée au réseau de fret ferroviaire de la gare de triage d'Achères Grand Cormier ne se justifie pas.

Les demandes de réservation de sillons précises seront étudiées en concertation avec SNCF Réseau et les futures entreprises installées sur le port, pour attribuer les faisceaux horaires d'accès depuis la plateforme ferroviaire portuaire au Réseau Ferré National.

Ces éléments doivent en effet faire l'objet de précisions et d'une étude de faisabilité réelle, même si ce mode n'est utilisé qu'à des horizons plus éloignés (ou pas du tout....)

2.21

Des propositions de réduction du bruit sont faites : Que pensez-vous de la réalisation d'écrans antibruit vitrés sur le pont de la RN 184 franchissant la Seine, ainsi que sur les sections de la RN 184 non encore équipées ?

HAROPA–Ports de Paris n'a pas été mandaté pour analyser la pertinence de la mise en œuvre de dispositifs de protection acoustiques sur la RN 184.

Cette demande révèle l'inquiétude des riverains de la RN 184 vis-à-vis de l'augmentation du flux de véhicules PL notamment sur cette route. Cela n'est pas en effet du ressort d'HAROPA–Ports de Paris.

2.22

Idem : Que pensez-vous d'un écran anti-bruit longeant la voie ferrée ?

HAROPA–Ports de Paris n’a pas été mandaté pour analyser la pertinence de la mise en œuvre de dispositifs de protection acoustiques le long de la voie ferroviaire.

Cela n’est pas en effet du ressort d’HAROPA–Ports de Paris. La question portait principalement sur des nuisances additionnelles la nuit compte tenu de la difficulté évoquée de la cadence importante des trafics existants de jour.

2.23

Quelles seront les périodes de fonctionnement des activités du Port et sur la zone d’activité ?
Confirmez-vous l’arrêt de nuit de toutes les activités ?

Comme indiqué dans la notice explicative du dossier de DUP (Chapitre 4.2.5 de la pièce 2-A du Dossier n°2) et dans les « Les grands principes d’exploitation et de la vie de PSMO » (annexe 17 du dossier n°4 « Dossier d’études d’impact du projet PSMO et de la MECDU »), le principe d’exploitation du port PSMO prévoit une limitation des horaires d’exploitation du port de 7h à 20h, sachant que les horaires du BTP sont généralement plus restreints, et une ouverture du port uniquement en semaine.

Les horaires de fonctionnement du port font vraiment l’objet d’inquiétude de la part des riverains. La commission prend note de cette limitation qui devrait être explicitement indiquée dans les modalités de fonctionnement du Port.

2.24

Quelle est la distance de la parcelle 144 (en contrebas) à la nouvelle voie prévue ? Peut-on avoir une coupe intégrant les deux types de circulation ? Y a-t-il risque de vues plongeantes dans les fenêtres des habitations en contrebas ? L’implantation est-elle en deça ou au-delà des peupliers existants ? En effet il n’y a pas de plan topographique qui permettrait de comprendre cet environnement. Quel usage ? Quels véhicules ? Trafic attendu ? Est-il possible de supprimer le tronçon de voirie entre le futur centre de vie et le quai de l’île Peygrand longeant les habitations à gauche de VNF et ne garder que l’accès à droite de VNF ? (Crainte de circulation importante et donc de bruit pour les riverains).

Le projet de déviation de la section nord de l’actuelle route du Barrage, assurant la liaison entre la commune d’Achères et le quai de l’île Peygrand (commune d’Andrésy), est le résultat des ateliers et réunions publiques menés lors de la concertation post-débat public.

Cette déviation a pour objectif :

- d’améliorer les liaisons entre la ville d’Achères et la ville d’Andrésy (rive gauche) et de supprimer les points de dangerosité au niveau du raccordement de la route du Barrage et de la future rue de la Darse ;
- de maintenir la continuité hors crue entre le quartier portuaire et la zone urbanisée d’Andrésy (rive gauche) ;
- d’améliorer les continuités douces le long de la berge ;
- de conserver la fonction de desserte du site VNF.

Le projet de déviation de la rue du Barrage permettra également la création d'une allée réservée aux déplacements doux, qui permettra de relier l'écluse d'Andrésy au futur Parc d'Achères prévu à l'ouest de la route du Barrage, comme présenté dans le plan ci-contre :



aménagée entre la limite de propriété et les voies cyclables et piétonnes.

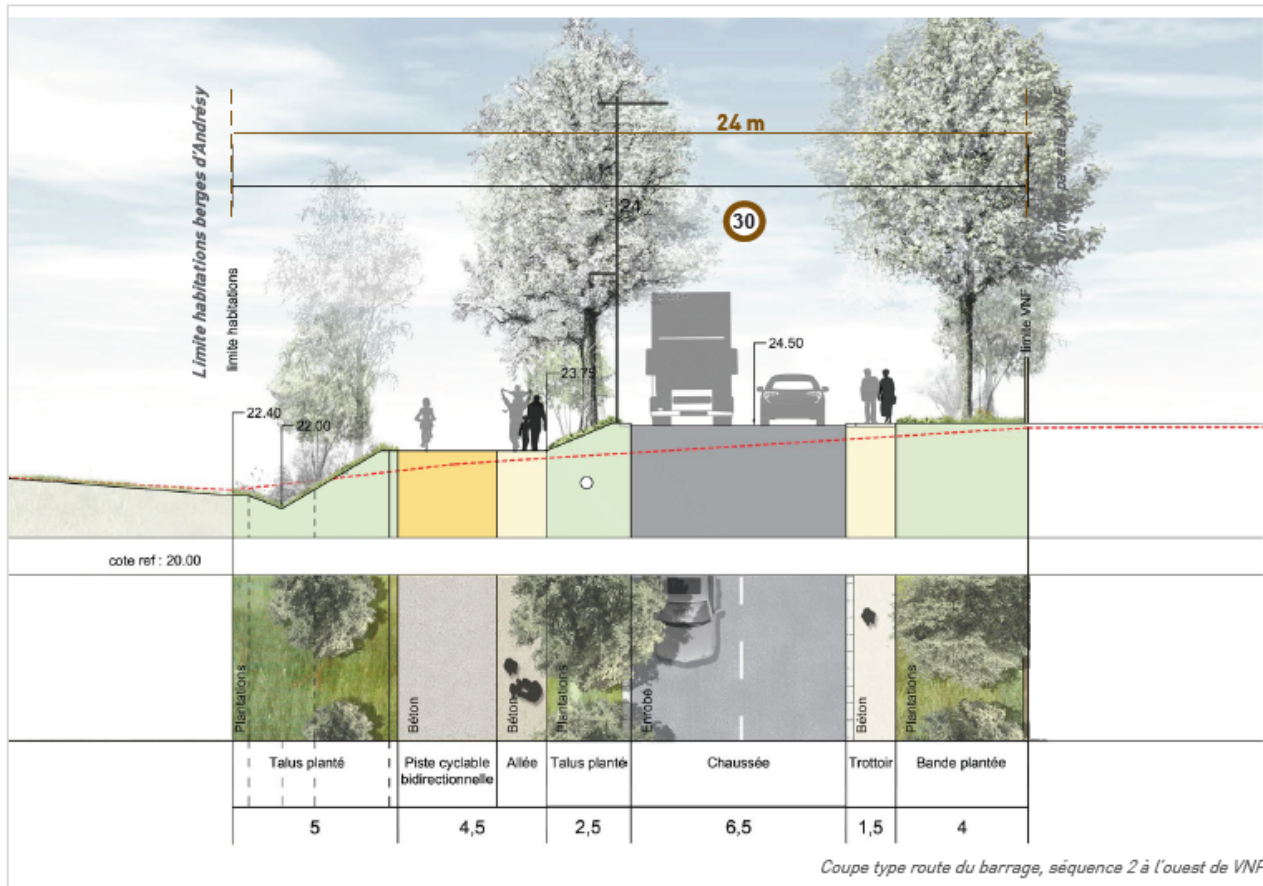
La section nord actuelle de la route du Barrage sera paysagée afin d'assurer la continuité des circulations douces au droit du site VNF.

Cette déviation sera réalisée dans le cadre des travaux de la phase 2, prévus à l'horizon 2025.

Cette voie assurant la desserte des habitations du quai de l'île Peygrand, aucun trafic portuaire n'est attendu sur ce secteur.

La future déviation sera située à plus de 10 m de la parcelle AI144, comme précisé dans la coupe suivante :

Des rideaux d'arbres seront implantés de part et d'autre de la future voirie. Ils permettront de limiter les vues plongeantes sur la parcelle AI144. Une bande végétalisée de 5 mètres environ de largeur sera également



La coupe explique bien un positionnement en hauteur de cette voie routière (cote parcelle + 2 m) et de la voie piétonne (+1,3 m) par rapport à la parcelle. La haie de peupliers existante disparaîtra dans le cadre de cette nouvelle voie (24 m de large) qui empiètera largement sur l'emprise occupée par VNF. Aujourd'hui l'accès aux habitations du quai de l'île Peygrand se fait par la droite de VNF, chemin du garage à bateau qui sera dédié aux piétons et vélos dans le cadre du projet (circulation routière supprimée).

Les rideaux d'arbres successifs réduiront en effet les vues sur ces parcelles en contrebas. Leur densité pourrait être augmentée sur le linéaire final longeant ces habitations.

Une question se pose à partir de cette coupe sur le maintien du canal assurant la liaison avec l'ouvrage de la Croix d'Achères pour l'écoulement des eaux en cas de crue (p37 ppri) ; ce canal en effet semble barré par la route rehaussée du barrage. Y a-t-il nécessité de relier ce canal à l'aval avec l'ouvrage de la darse, à travers le Parc d'Achères ?

La commission aimerait un avis indépendant (Ineris ?) sur l'étude hydraulique afin de s'assurer d'une approche sécuritaire de celle-ci. Ainsi les cotes livrées par GSM devront être mises en cohérence avec les cotes finies du projet PSMO. La notion de temps de ressuyage de la crue devra être également abordée dans le cadre de cette avis (expertise) indépendante.

2.25**Vibrations occasionnées en plus de celles des bateaux qui « cognent » dans l'écluse ?**

Les seules vibrations, que le projet PSMO sera susceptible d'engendrer concernent la phase travaux (cf. chapitre 2.6.3 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »). Ainsi, le battage nécessaire à l'implantation des palplanches de quais, et pour lequel il n'existe pas de solution alternative, sera l'activité de chantier la plus génératrice de vibrations mais elle restera limitée dans le temps.

Le projet PSMO prévoit des mesures de réduction :

- A l'issue des études de conception détaillées, HAROPA-Ports de Paris recherchera la solution technique ou la combinaison de solutions présentant le moins de nuisance pour le voisinage ;
- Une période d'essais de mise en place des palplanches sera réalisée avant le démarrage du chantier à proprement parler, afin d'optimiser la puissance des machines et de réaliser des mesures de bruit associées.
- Les périodes de battage seront limitées dans le temps (environ 2,5 mois en phase 1 et 2 mois en phase 2), interdits de 20h à 8h du matin, et accompagnés d'une information des riverains sur les dates et durées de ces nuisances.

Les périodes de battage sont en effet limitées en phase 1 et en phase 2 ; les horaires de battage seront réduits à une tranche horaire restrictive de 9h-12h / 13h-16h selon l'étude d'impact dans le cadre des horaires de fonctionnement du port (8h00 à 20h00).

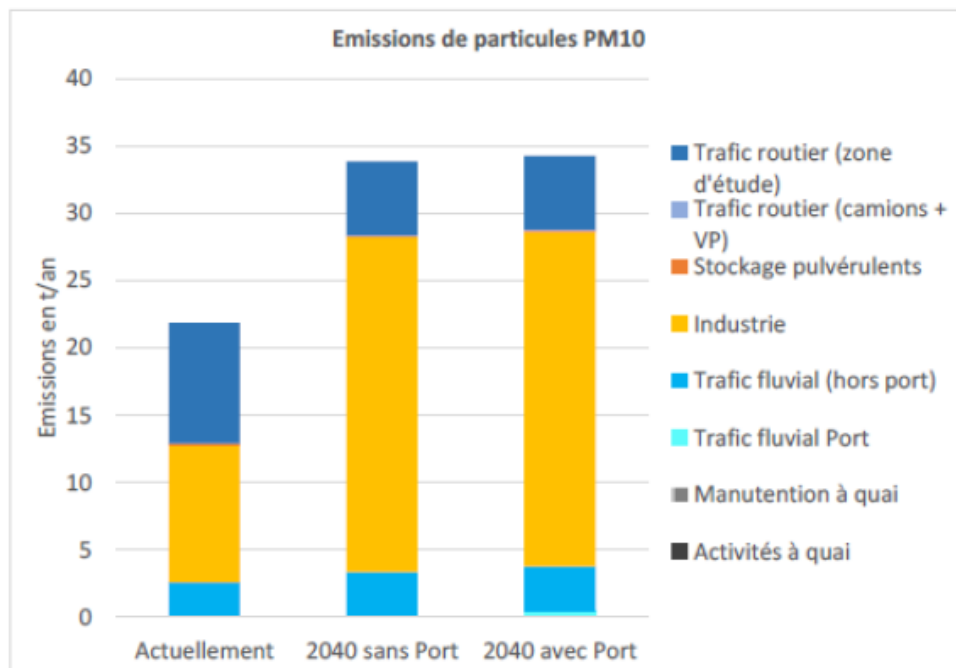
Le dossier indique également que le public sera informé par voie d'affichage et/ou site Internet dédié à la vie du chantier préalablement au début des opérations de battage, ce qui est une bonne chose. Un n° de téléphone d'un interlocuteur dédié est conseillé dans le cadre des travaux les plus impactants.

• **THEME POLLUTION DE L'AIR**

2.26

Pouvez-vous confirmer les valeurs d'émissions de PM10 ? Celles-ci atteignent-elles 75ug/m³ par endroits sur le site ? Les émissions de particules PM2.5 dépassent-elles l'objectif de qualité sur toute la zone ?

Les valeurs d'émission en PM10 sont présentées dans le graphique suivant (extrait du chapitre 3.7.2 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») :



La valeur de $75 \mu\text{g}/\text{m}^3$, mentionnée au chapitre 8.1.3.2 de la partie 2 « État initial de l'environnement » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », représente l'impact potentiel sur la concentration moyenne en PM10 au droit du quai de l'Île au Bac généré, lors de vents d'est à sud-ouest, par les activités existantes, par rapport à ce qui est mesuré sur la station Airparif de référence de Cergy (caractérisant le niveau de fond de ce secteur). Toutefois, cette valeur de $75 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ne reflète ni les valeurs d'émissions de poussières PM 10 sur le secteur, ni les concentrations atmosphériques moyennes annuelles à comparer à l'objectif de qualité.

Concernant les émissions de particules PM2.5, dont les sources sont liées à des processus de combustion, les études de la qualité de l'air réglementaire menées pour évaluer l'état initial du site PSMO ont montré que l'objectif de qualité, fixé à $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ par la réglementation, est dépassé sur toute la zone, comme cela est le cas sur la quasi-totalité de l'Île-de-France (cf. chapitre 8.1.3.2 de la partie 2 « État initial de l'environnement » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

Le chapitre 3.7.2 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » présente les estimations des effets du projet PSMO sur ce paramètre et démontre que les émissions totales de PM2.5 projetées en 2040 seront comparables à la situation actuelle.

La commission note le faible différentiel de pollution de l'air entre 2040 sans port et avec port, principalement dû au trafic fluvial lié au port. L'avis de l'autorité environnementale relevait ce point.

2.27

Est-il prévu de mesurer ces émissions aux différentes phases de construction et d'exploitation du port ?
Un point de surveillance de la qualité de l'air est-il prévu à proximité de la zone de bateaux-logements ?

Comme précisé au chapitre 8.1.4 de la partie 2 « État initial de l'environnement » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », la vérification de la conformité de l'état de référence projeté sera réalisée avant chaque phase de travaux PSMO.

Des analyses de la qualité de l'air ambiant sur les paramètres PM10, PM2,5 et Nox seront donc réalisées avant chacune des phases de travaux PSMO (à partir de la phase 2). Ces mesures seront menées sur les sites retenus lors de l'étude initiale menée par AIRPARIF (cf. figure 2-105 de la partie 2 « État initial de l'environnement » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») rappelés sur la carte ci-contre :



Le point de mesure n°5 (cf. plan ci-dessus) sera donc bien positionné Quai de l'Île du Bac à proximité de la zone d'accueil des bateaux-logements. Il sera équipé d'un dispositif de mesure automatique identiques à ceux des stations permanentes du réseau d'Airparif, qui permettra d'évaluer plus finement la variabilité temporelle des niveaux de pollution que les autres dispositifs (tubes passifs mesurant les polluants gazeux et plaquettes de dépôts pour les poussières).

La commission prend note de cette réponse, toutefois ce point n°5 semble légèrement décalé par rapport à la nouvelle zone dédiée aux bateaux logements. Là encore la commission trouve essentiel de recalculer les niveaux de pollution avant chaque phase de travaux, voire au cours des phases de travaux.

2.28

Pouvez-vous vous engager à réduire les émissions de particules (GSM, travaux du port et toute autre activité). Quelles sont les techniques/moyens que vous envisagez ?

Au travers notamment des engagements de la démarche ISO 14001 du projet PSMO et de la charte « Chantier vert » (mesure MA02) d'HAROPA-Ports de Paris, le projet PSMO prévoit des mesures de réduction des impacts temporaires liés aux émissions atmosphériques en phase travaux. Ces mesures sont détaillées au chapitre 2.6.1 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier

d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ». Les entreprises chargées des travaux devront par exemple s'assurer :

- de la conformité des véhicules à moteur thermique en action dans les enceintes du chantier avec la réglementation en vigueur en matière de rejets atmosphériques,
- de la motorisation propre des engins (ou alimentés par des énergies alternatives au tout thermique),
- de la limitation de la vitesse de circulation des poids-lourds sur les chemins non bitumés à 30 km/h au maximum, réduisant les déplacements d'air et donc la mise en suspension des poussières,
- de l'humidification des voies de circulation afin de réduire l'envol des particules fines,
- de la présence d'un dispositif de nettoyage des roues des véhicules de chantier, afin de réduire les apports de terres sur le réseau de voirie locale,
- du bâchage des poids-lourds transportant des terres ou matériaux pulvérulents,
- de la couverture de tous les stockages de matériaux pulvérulents,
- de l'utilisation régulière de balayeuses (aspirant la poussières) sur les voiries, selon les conditions météorologiques.

En phase exploitation, des mesures de réduction des impacts atmosphériques seront imposées, afin de réduire les émissions de particules (cf. chapitre 3.7.2 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») :

- Arrosage des voiries sur les aires de manipulation de granulats ;
- Transports de granulats ou de matières pulvérulents dans des camions bâchés ;
- Limitation des vitesses de circulation sur le port ;
- Mise en œuvre des meilleures technologies disponibles pour les nouvelles activités s'installant sur le port.

Le suivi de ces mesures pourra être assuré par l'Instance de Permanente de Concertation créée dans le cadre du projet. Des relevés atmosphériques pourront être réalisés par HAROPA- Ports de Paris dans le cadre de ce suivi.

A noter que la Charte d'Amélioration des Ports d'HAROPA-Ports de Paris, qui s'applique sur toutes les activités BTP et sur les installations portuaires en phase exploitation, prévoit également des critères sur la limitation des émissions de poussières.

La commission prend note de ces réponses. Se pose alors la question des modalités de suivi par l'Instance Permanente de Concertation : les personnes de cette instance auront-elles accès libre au Port ? En effet la création de cette Instance et les modalités de son fonctionnement ont été évoquées lors de cette enquête.

• THEME FAUNE ET ZONES HUMIDES

Les ZNIEFF les plus proches sont le « Parc agricole et plan d'eau d'Achères » et « l'étang de Corra à Saint germain en Laye » à l'Est de la RN184, ainsi que la « Forêt de Saint Germain en Laye » au Sud Est du site localisée à moins d'un kilomètre. La valeur des enjeux vis-à-vis des inventaires, espèces et habitats protégés sont considérés à enjeux moyen sur la carrière exploitée et fort ailleurs avec un niveau très sensible pour le projet.

2.29

Un habitant d'Achères - ornithologue amateur - a inscrit ses observations dans faune-france.org en 2019 et 2020. Ses observations totalisent 45 espèces d'oiseaux sur le site. Le Hibou moyen duc et le Fuligule morillon sont recensés. D'autres sont nicheuses certaines dont l'Hirondelle de rivage et le Petit Gravelot. Ces observations apportent-elles des changements au projet ?

D'une manière générale, les enjeux liés aux espèces identifiées, notamment en termes de cortège d'espèces par milieu, sont déjà appréhendés dans l'expertise faune flore présentée dans l'étude d'impact du projet (partie 2 « État initial de l'environnement », partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » et annexe 30 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

Concernant plus spécifiquement les 4 espèces citées dans la question :

- L'Hirondelle de rivage et le Petit gravelot sont des espèces protégées qui peuvent présenter des enjeux en raison de leurs statuts de conservation (vulnérable en IDF) : ces espèces des milieux ouverts, pionniers et aquatiques, ont clairement été identifiées dans le dossier soumis à enquête : les enjeux se situent principalement sur les potentialités d'accueil de ces espèces en liaison avec la fin d'exploitation du site par le carrier GSM. Le projet PSMO prévoit des mesures spécifiques pour ces espèces (maintien des axes de déplacement, évitement des périodes sensibles, surveillance des milieux après exploitation du carrier, gestion de l'éclairage en phase travaux et en phase d'exploitation, suivi de l'efficacité des mesures en phase exploitation...), permettant des effets résiduels attendus faibles ;
- Le Hibou Moyen Duc, espèce protégée non vulnérable en IDF, et le Fuligule morillon, espèce non protégée à enjeu faible, n'ont pas été identifiés dans les inventaires antérieurs. Cependant, les mesures prévues dans le cadre du projet pour les espèces ayant les mêmes comportements s'appliquent à ces espèces : mesures pour les espèces nocturnes (maintien des axes de déplacement, surveillance des milieux après exploitation du carrier, gestion de l'éclairage en phase travaux et en phase d'exploitation, plantations et alignements d'arbres...), mesures pour l'avifaune des milieux aquatiques et boisés (évitement des périodes sensibles pour la faune notamment).

Les mesures évoquées ci-dessus sont détaillées au chapitre 2.3.3 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

Enfin, un ingénieur écologue participera à la phase de préparation des travaux, ainsi qu'à la phase chantier, afin de s'assurer que les aspects environnementaux sont bien considérés, et les engagements respectés par les entreprises chargées des travaux.

A l'issue de l'aménagement complet du port, un suivi écologique sera réalisé sur une période de 10 ans après la fin des travaux avec 2 passages :

- Un passage à l'année n+2
- Un passage à l'année n+5

Ce suivi comprendra trois passages annuels pour répondre aux enjeux principaux, à savoir :

- Phase hivernale : les amphibiens
- Printemps : suivi de l'avifaune
- Été : suivi des orthoptères

Après chaque passage, un rapport sera transmis à la DRIEE.

Ce rapport fera un bilan de l'état écologique du site et de l'efficacité des mesures sur site. Il pourra apporter le cas échéant des corrections ou améliorations éventuelles qui seront proposées pour validation.

Ce suivi permettra effectivement de comprendre l'évolution des milieux créés et des espèces qui y évolueront. La commission pense nécessaire un passage supplémentaire avant la réalisation de la première phase compte tenu du fait que les investigations datent de 2016, en lien avec l'emprise GSM compte tenu des espèces identifiées (Tadorne de belon, Petit gravelots, Hirondelles de rivage).

2.30

Les compensations sont-elles à leur juste mesure ? Pouvez-vous garantir d'avantage la protection de ces espèces protégées pendant les différentes phases du projet ?

L'analyse des effets du projet PSMO sur la faune, la flore et leurs habitats présentée en annexe 30 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » conclut que, au regard des aménagements projetés sur le site et des mesures de réduction associées, l'état de conservation des espèces concernées ne sera pas remis en cause par le projet, que ce soit au niveau national, régional ou local.

Dans ce contexte, le projet PSMO ne prévoit aucune mesure de compensation pour la faune et la flore.

En phase chantier, les plans d'assurance environnement des entreprises mandatées par HAROPA-Ports de Paris et les contrôles qui seront confiés aux experts environnementaux d'HAROPA-Ports de Paris permettront de s'assurer de la bonne mise en œuvre des mesures prévues au projet PSMO.

Enfin, comme précisé au chapitre 1.8 de la partie 8 « Mesures de suivi et de surveillance » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », un suivi du milieu naturel permettra de s'assurer de la bonne mise en œuvre et de l'efficacité des mesures prévues par le projet PSMO.

Ces plans d'assurance et les suivis de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures prévues sont nécessaires dans cette zone sensible. Toutefois la typologie des aménagements prévus et les dérangements liés aux activités modifieront les conditions d'accueil des espèces.

2.31

Même question pour le Renard et le Lapin de Garenne.

Le Renard roux et le Lapin de Garenne ne sont pas considérés comme espèce protégée, ni menacée au niveau national ou régional. L'enjeu du projet sur ces deux espèces est donc considéré comme faible (cf. chapitre 3.4.3.1 de l'annexe 30 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

Ces espèces pourront bénéficier des mesures environnementales prévues par le projet PSMO.

La commission note cet enjeu caractérisé de faible, sur milieu de vie ou le corridor de déplacement de ces espèces qui ne semblent pas maintenus dans le cadre des mesures environnementales prévues.

2.32

Assurez-vous un suivi spécifique de ces mesures pendant les phases travaux et post travaux, couplé à des mesures correctrices ciblées le cas échéant ?

Comme présenté au chapitre 2.3.3.6 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » et au chapitre 1 de la partie 8 « Mesures de suivi et de surveillance » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », des mesures de suivi en phase chantier et durant l'exploitation du futur port sont prévues par le projet.

Ces mesures consistent notamment :

- Suivi en phase travaux :
 - A la présence d'un ingénieur écologue qui participera à la phase de préparation des travaux, ainsi qu'à la phase chantier, afin de s'assurer que les aspects environnementaux sont bien considérés, et les engagements respectés par les entreprises chargées des travaux.
 - A la mise à jour des enjeux écologiques et du programme des mesures au fur et à mesure de la libération des emprises par GSM. L'actualisation des inventaires faunistiques et floristiques prévues avant chaque phase de travaux conduira ainsi à proposer, si nécessaire, de nouvelles mesures environnementales complémentaires.
- Suivi en phase exploitation :
 - A la mise en œuvre d'un suivi écologique du site sur une période de 10 années après la fin des travaux avec 2 suivis intermédiaires : à l'année n+2 et à l'année n+5.
 - Au suivi des zones humides créées sur une durée de 30 années, avec un premier point intermédiaire à 3 ans.

La commission prend note de cet engagement et recommande un relevé préalable également aux travaux de la phase 1.

2.33

Comment les continuités sont-elles garanties au droit de la darse ?

Dans le cadre du projet PSMO, les continuités écologiques des berges de Seine seront préservées et renforcées, en s'appuyant notamment sur l'aménagement de la darse et la renaturation des berges de Seine (mesure MA09 présentée au chapitre 2.3.3 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »). Ainsi :

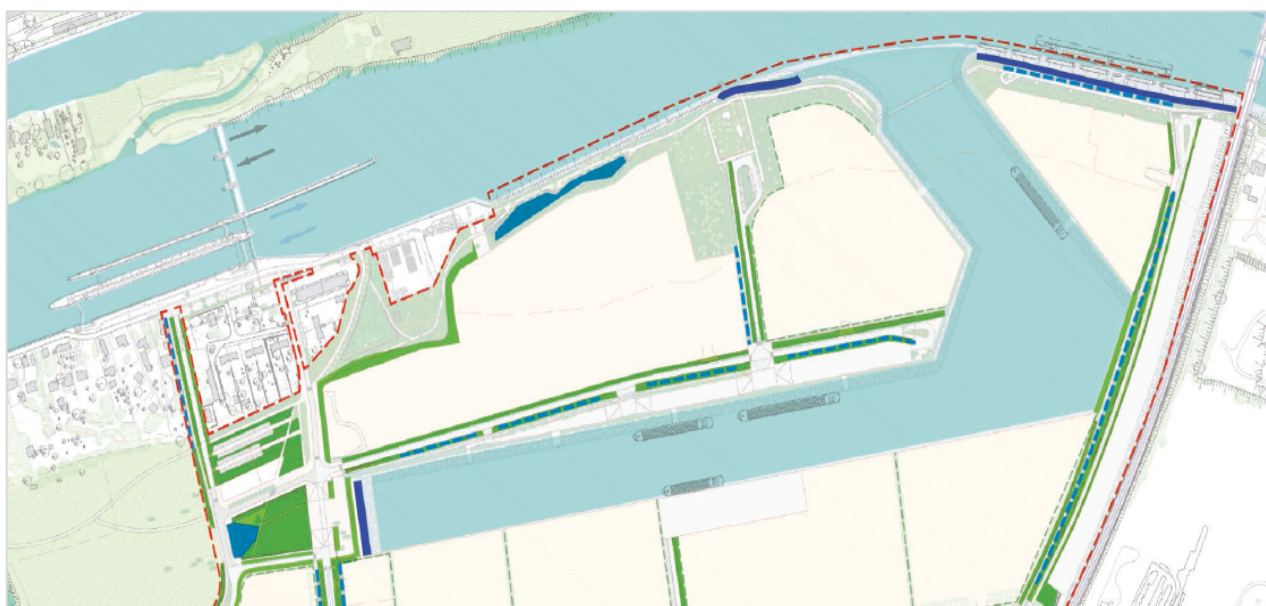
- La berge de la Seine sera reprise et renaturée à l'aide de techniques de confortement dites « mixtes », associant un enrochement libre en pied de berge et une végétalisation adaptée en partie supérieure ;
- La création de la darse donnera lieu à la création de berges végétalisées, associée à des enrochements en pente douce sur la zone située à proximité de l'esplanade de la darse (linéaire de 80 mètres en fond de darse) ;

La capacité fonctionnelle de la ripisylve actuelle au droit du projet étant réduite (section bétonnée, talus en forte pente...), la renaturation des berges permettra le renforcement et la préservation de cette zone humide. Ces aménagements seront réalisés sur une surface d'environ 2 350 m² (cf. chapitre 2.3.2.2.3 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »), avec notamment un aménagement de type risberme (zones végétalisées en eau calme protégées par des fascines) de part et d'autre du débouché de la future darse (linéaire de 450 mètres).

Ces aménagements de type risbermes au droit de la darse seront favorables à la piscifaune ainsi qu'à l'avifaune aquatique. En effet, les poissons pourront y trouver une zone d'alimentation voire de fraie potentielle.

De même, l'avifaune bénéficiera d'un territoire de chasse. La figure 5-29 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » localise ces zones de préservation des continuités écologiques de part et d'autre de l'entrée de la darse :

La continuité directe pour la faune terrestre en bord de Seine sera toutefois interrompue. Le passage pourra alors se faire vraisemblablement à travers le port par le parc des Hautes Plaines (?), ou plus au sud à travers le futur parc Est d'Achères en limite d'urbanisation.



5% / prairies tondues 10% / prairies caillouteuses 10% / bosquets arbustifs 25%
parcellaires



2.34

La majorité des zones humides fonctionnelles sera détruite (1,13 ha) faute de mesures d'évitement possibles. Comment seront reconstituées les zones humides au cours du temps ?

Le projet PSMO prévoit :

- **Le renforcement des ripisylves existantes :** celles-ci seront renaturées et aménagées à l'aide de plantations (risbermes et plantations en pied de berge). Les espèces plantées seront différentes en fonction de l'habitat (zone en eau à diverses profondeurs, pied de berge soumis au marnage). Des mesures de gestion (fauche) permettront de contrôler l'évolution de ce milieu afin de le maintenir au cours du temps.
- **la création de prairies humides :** celles-ci seront semées avec des essences adaptées à des milieux humides de type « prairial » (fleurs de coucou...). Leur reconstitution se fera selon la reprise de ces plants dans leur environnement. Leur suivi en phase d'exploitation permettra d'évaluer le développement de ces prairies humides au cours du temps et leur implantation définitive sur le site. En cas de présence d'espèces non désirées (espèces invasives, espèces pionnières ayant peu d'affinités avec un milieu humide), des mesures de gestion seront directement mises en place afin de garantir une pérennisation d'un milieu prairial essentiellement humide. Aussi, des fauches automnales seront réalisées chaque année pour maintenir le milieu à un stade prairial.

Le projet prévoit ainsi la reconstitution d'environ 1,4 hectares de zones humides.

Ces mesures sont détaillées au chapitre 2.3.2.2.3 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

Des mesures de suivi de cet habitat (cf. chapitre 1.8.2 de la partie 8 « Mesures de suivi et de surveillance » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») seront menées sur 30 années après

la fin des travaux. Ce suivi permettra également d'intervenir si le milieu souhaité n'arrive pas à se développer (arrivée d'espèces indésirables par les écoulements de la Seine, non développement des plants...).

La commission suggère la réalisation, en accord avec la ville d'Achères, d'une zone humide à l'ouest de la zone humide juste détruite sur l'emprise de l'esplanade, au sud de VNF. Cette nouvelle zone humide pourrait être réalisée avant sa destruction. (cf positionnement page suivante)

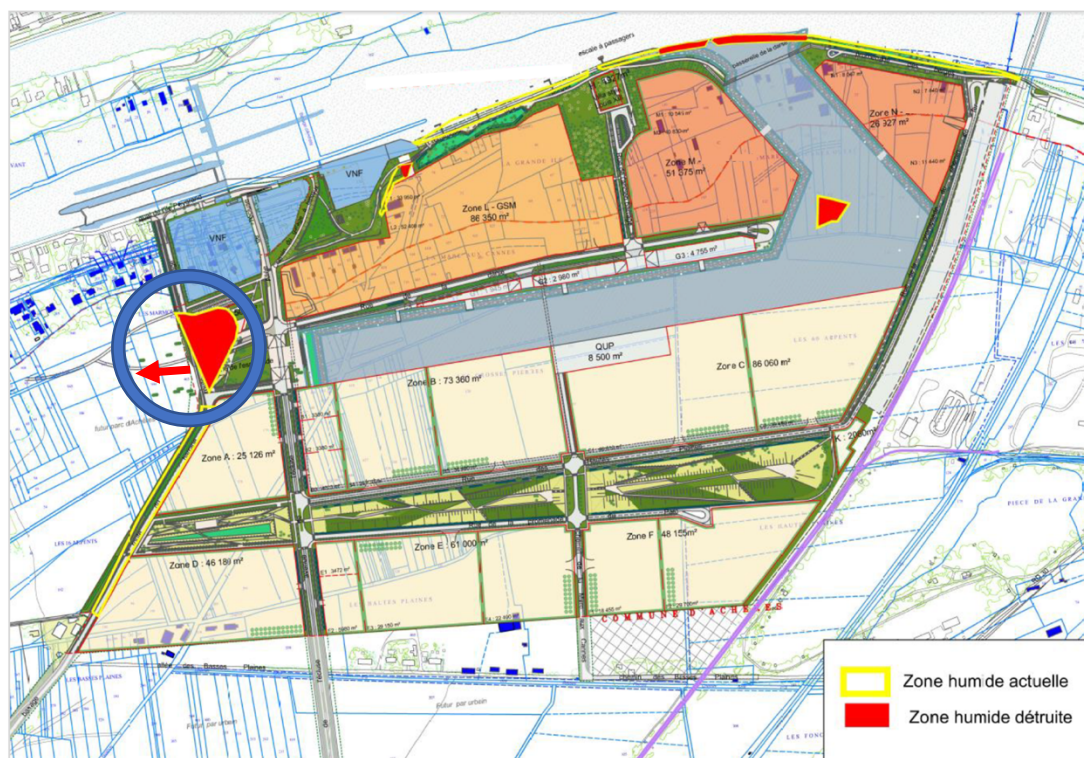


Figure 5 - 16 : Localisation des zones humides détruites dans le cadre des travaux PSMO

2.35

Quels sont les « pertes/gain » attendus sur ces points 2-30 à 2-35 ?

Conformément aux articles R.122-5 et suivants du Code de l'environnement, l'étude d'impacts du projet PSMO présente les incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement, qu'elles soient directes, indirectes, secondaires, cumulatives, transfrontalières, à court, moyen et long termes, permanentes et temporaires, positives et négatives du projet. L'étude d'impacts présente également les mesures (et leurs modalités de suivis) prévues par le projet afin d'éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, réduire les effets n'ayant pu être évités, et compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits.

Ces éléments sont présentés de manière thématique, notamment dans la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » :

Thématique	Phase travaux	Phase exploitation
Flore	Chapitres 2.3.3.2.8, 2.3.3.2.9, 2.3.3.3.4 et 2.3.3.5	Chapitres 3.3.2, 3.3.4 et 3.4
Faune	Chapitre 2.3.3	Chapitres 2.3.3.2.2, 3.2, 3.3.2, 3.3.3 et 3.3.4
Espaces boisés	Chapitres 2.3.2.1, 2.3.3.2.6, 2.3.3.2.8 et 2.3.3.5	Chapitre 3.3.2
Ripisylves	Chapitres 2.3.3.2.9 et 2.3.3.5	Chapitres 3.3.3 et 3.3.4
Zones humides	Chapitres 2.3.2.2, 2.3.3.2.10 et 2.3.3.5	Chapitre 3.2.2
Berges de Seine et darse	Chapitres 2.2.2.3.3 et 2.3.3.2.9 et 2.3.3.5	Chapitres 3.3.3 et 3.3.4
Paysage	Chapitres 2.3.3.2.8, 2.3.3.2.9 et 2.4	Chapitres 3.3.4 et 3.4
Eaux superficielles	Chapitres 2.2.2.1, 2.2.2.3, 2.3.3.2.3, 2.3.3.2.7, 2.3.3.2.9 et 2.3.3.5	Chapitre 3.2.2

Sur la thématique des zones humides, au-delà du bilan surfacique, en l'absence de solution d'évitement, des mesures de compensation ont été prises au titre de la police de l'eau. Les gains fonctionnels attendus sont centrés sur les fonctions hydrologique et biogéochimique des zones humides, fonctions principales du territoire (cf. annexe 29 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »). Les gains fonctionnels sont plus particulièrement visibles sur les sous-fonctions de rétention de sédiments et sur toutes les sous-fonctions biogéochimiques (assimilation végétale de l'azote...).

Sur le volet faune, sur les 56 espèces protégées potentiellement impactées, l'analyse des effets du projet PSMO sur la faune, la flore et leurs habitats (cf. annexe 30 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») conclut que la mise en œuvre du programme des mesures permet d'aboutir à un impact résiduel :

- faible pour 4 espèces d'insectes (Conocéphale gracieux, Oedipode turquoise, Grillon d'Italie et Mante religieuse) et une espèce d'oiseau (Alouette lulu),
- potentiellement faible pour 2 espèces d'oiseaux (hirondelle de rivage et le petit gravelot s'ils s'installent sur le site),
- négligeable pour les 49 espèces restantes.

Les aménagements projetés sur le site et les mesures de réduction associées permettront d'assurer le maintien des espèces protégées répertoriées et de constituer des milieux favorables à leur développement en améliorant leurs habitats (cf. chapitre 1 de la pièce 7 « Mesures ERC et estimation des dépenses correspondantes » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

La commission a noté toutefois que l'effet des aménagements ne sera réel que 3 ans après qu'ils aient été réalisés sur les zones herbeuses et 10 à 15 ans après sur les zones boisées.

Aucun milieu naturel ne semble conservé et la reconstitution de certains milieux détruits est différée (par exemple jusqu'à 10 ans pour les prairies sèches) ou les prairies humides (zone humides). Le parc d'Achères pourrait être utilisé comme lieu de reconstitution plus rapide de ces milieux (ex. zone humide ci-dessus, mais également les prairies sèches).

	Occupation du sol et habitats naturels	phase 1	phase 2	phase 3	phase 4	phase 5	Total
Effets (superficie détruite - ha)	Boisements	1.8					1.8
	Friches et jardins	5.6					5.6
	Prairies sèches	2.3					2.3
	Ripisylve	0.177					0.177
	Prairies humides et friche	0.635		0.148			0.783
	Phragmitaie	0.17					0.17
	Friches de recolonisation (GSM)	5.4	6	10	13.2		34.6
	Friches industrielles (sous-secteur 2)	19.8					19.8
Mesures (superficie créée - ha)	Boisement (renaturation et création)	1				1.5	2.5
	Bande boisée	3.7	0.3	0.4	1.4	1.5	7.3
	Haies, bosquets, systèmes prairiaux associés	3.9				3.8	7.7
	Prairies sèches				1.1	3.6	4.7
	Zone caillouteuse					0.3	0.3
	Prairies humides alluviales	0.34		0.11	0.3		0.75
	Boisement alluvial	0.115					0.115
	Phragmitaie	0.15			0.11		0.26
	Ripisylve (renaturation)	0.23					0.23

2.36

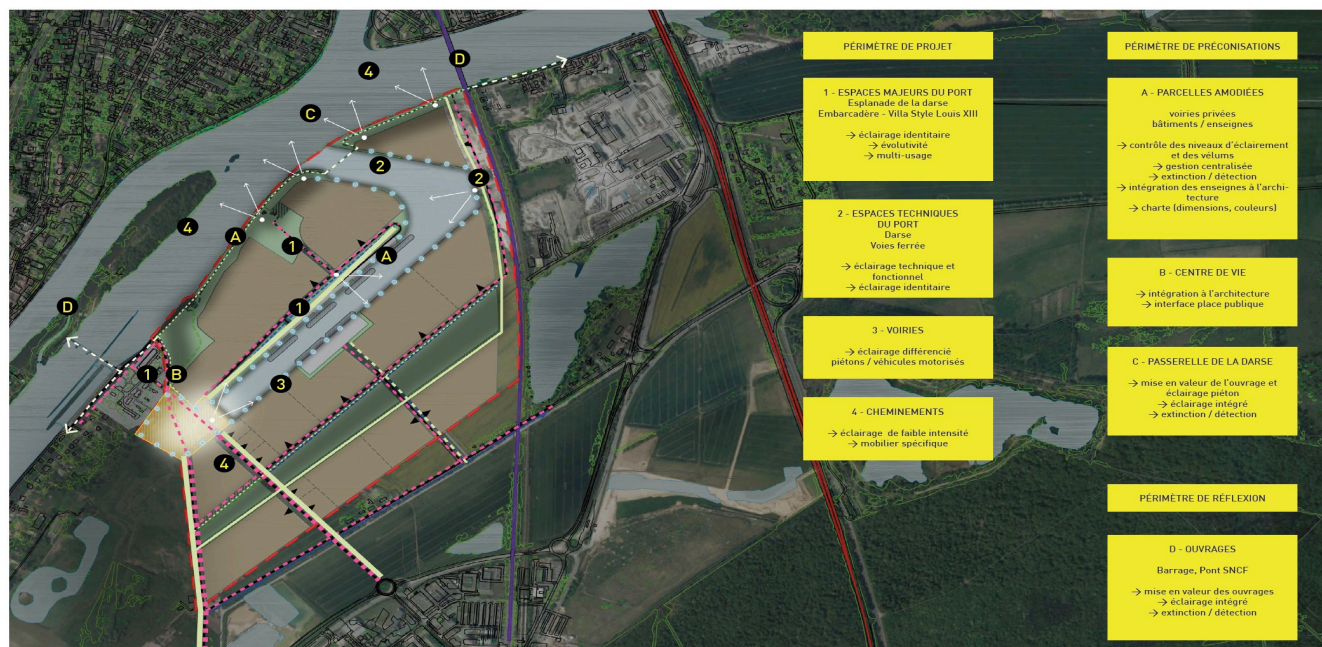
Y aura-t-il des éclairages nocturnes ? (faune, sécurité) sur le port, les voiries et aménagements connexes, le long de la sente longeant la Seine, sur la butte ? Comment seront-ils gérés ?

L'éclairage nocturne fait l'objet d'une mesure spécifique de réduction des impacts du projet sur la faune et la flore en phase chantier (MR01) et en phase d'exploitation (MR02).

Les détails de ces mesures sont précisés respectivement aux chapitres 2.2.3.2.1 et 2.2.3.2.2 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

De plus, le Cahier des Prescriptions Architecturales, Paysagères et Environnementales (CPAPE), établi au cours de la concertation du projet PSMO et applicable aux futurs amodiataires du futur port (annexe 17 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »), régleme les modalités d'éclairage sur les futures parcelles d'activités (éclairage des bâtiments, des accès, des enseignes...).

En phase d'exploitation du port, la figure 5-22 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » présente le cadre de la trame noire, qui définit notamment la politique d'éclairage des berges de Seine et du Parc des Hautes Plaines :



Cette zone aujourd'hui est peu éclairée ; l'éclairage dans le cadre du projet a été particulièrement bien étudié. Se pose juste la question des éclairages identitaires notamment en bord de Seine et leur effet sur cette trame noire, tout comme les éclairages en bord de la darse.

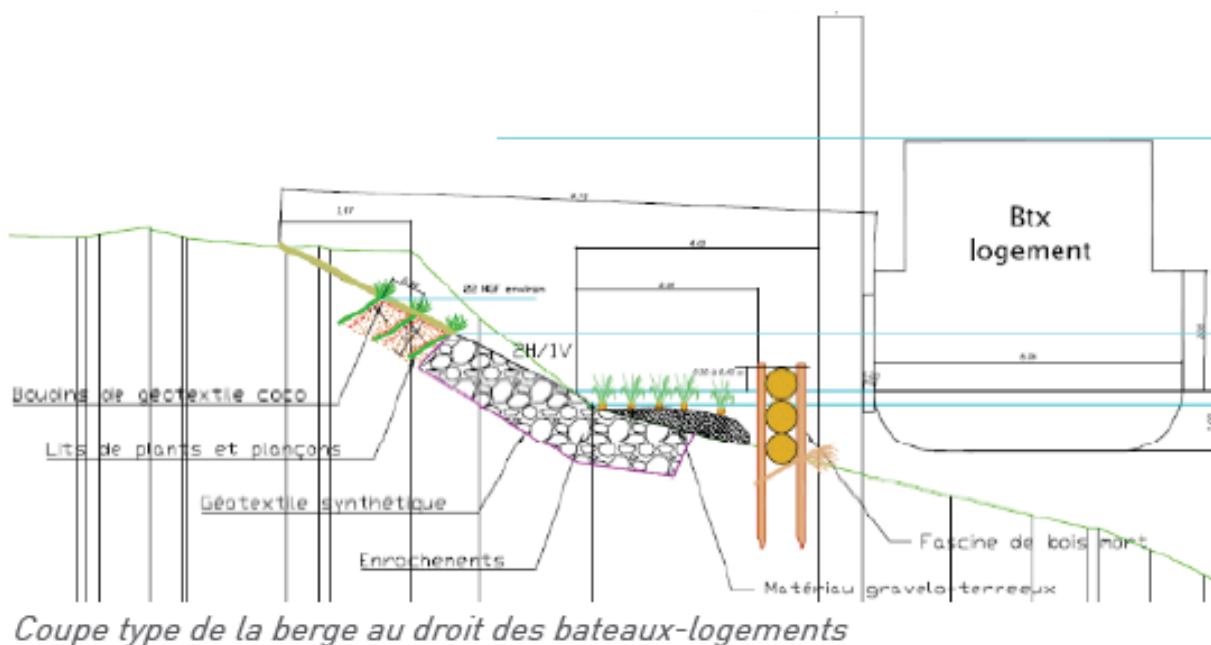
2.37

Qu'en est-il des impacts sur les poissons et les zones de reproductions ? Y aura-t-il destruction de frayères dans le cadre des travaux ?

Dans le cadre des inventaires faune/flore menés lors des études PSMO, aucune frayère avérée n'a été observée le long des berges de Seine. A l'ouverture effective de la darse, une vérification sera assurée par les entreprises en charge des travaux, sous le contrôle des experts missionnés par HAROPA-Ports de Paris.

Des mesures de réduction des effets des travaux d'ouverture de la digue sur les zones de frayères potentielles des berges de Seine sont cependant intégrées au projet. Dans ce cadre, la renaturation des berges, par un aménagement de type risberme (zones végétalisées en eau calme protégées par des fascines), permettra par exemple le renforcement et la préservation de la ripisylve qui constituent des zones de frayères potentielles pour les espèces considérées.

La coupe type de la berge renaturée est donnée en figure 5-35 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » :



Sur le linéaire de berges qui sera détruit des zones d'herbiers ont été identifiées pouvant servir de frayères. La reconstitution d'un linéaire de berge renaturée, et son bon positionnement (en aval du pont ferré et à proximité des bateaux logements) serait sans doute à faire confirmer par des spécialistes.

• THEME ENERGIE RENOUVELABLE

2.38

Vous engagez-vous à couvrir au moins 30% des besoins en électricité renouvelable, grâce à l'installation de panneaux solaires photovoltaïques sur les constructions de vos amodiataires ?

HAROPA-Ports de Paris a réalisé des études spécifiques de potentialités de recours aux énergies renouvelables et de récupération et de faisabilité en énergies renouvelables (cf. annexes 21 et 22 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

Dans ce cadre, les possibilités d'équiper le site portuaire via des panneaux solaires photovoltaïques sur les toitures des bâtiments des futurs amodiataires ont été étudiées. Le projet PSMO permet une couverture des besoins énergétiques du futur port, par panneaux solaires photovoltaïques, à hauteur de 20% à 30% des besoins en électricité (cf. détails aux chapitres 3.1.2.1 et 3.1.2.1 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »), hors besoin en énergie des process industriels. Cette capacité de production d'énergie solaire dépendra notamment des surfaces de toitures réellement construites et des surfaces dédiées aux toitures végétalisées.

Au-delà de la production d'énergie solaire, comme détaillé au chapitre 3.1.2.3 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », HAROPA-Ports de Paris s'est engagé à réduire les besoins énergétiques du futur port, en axant principalement ses efforts sur :

- L'incitation à l'optimisation des process industriels ;
- Les motorisations des bateaux (moins 55 % des émissions grâce au rechargement des bateaux à quai...);
- L'encouragement des entreprises à mettre en place des solutions de production de chaleur vertueuses sur les process (chaudières biomasse individuelles, etc.) pour limiter le recours aux énergies fossiles habituellement utilisées ;
- La réduction des consommations via une conception bioclimatique et un soin sur l'enveloppe thermique des bâtiments.

La commission prend note de ces réponses d'incitation et d'encouragements et également du rôle important joué par le rechargement des bateaux à quai dans la diminution des émissions (et donc consommation).

2.39

Avez-vous envisagé de produire de la chaleur géothermique avec raccordement au réseau de chaleur urbain d'Achères, qui se trouve à proximité ?

Le potentiel de la géothermie Basse Energie (aquifères profonds) a été étudié dans l'étude de faisabilité sur le développement des énergies renouvelables et de récupération (annexe 22 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

Le potentiel de l'aquifère de la nappe profonde (dogger) est considéré comme plutôt favorable sur la commune d'Achères. D'autres aquifères moins profonds (Lutécien, Trias, Albien...), mais moins productifs, sont aussi présents sur le périmètre.

L'étude menée conclut à la présence d'un gisement probable de géothermie basse énergie au niveau de la nappe profonde, mais à la non-pertinence de cette solution pour le projet (justifications détaillées au chapitre 3.2.2.1 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »). En effet, un projet de géothermie basse énergie est considéré pertinent lorsqu'il permet d'alimenter un ordre de grandeur de 5 000 équivalents-habitants (environ 50 GWh/an). Or, le réseau de chaleur des Champs de Villars distribue 10 GWh/an. Les consommations de chauffage et d'eau chaude sanitaire du site de PSMO sont de l'ordre de 4,8 GWh/an. La prise en compte des process industriels pourrait représenter 5 à 20 GWh/an supplémentaires, mais pour des niveaux de températures a priori incompatibles avec un réseau de chaleur de ce type.

Cette solution a donc été écartée car la demande en chaleur n'est pas suffisante pour envisager des forages de cette envergure.

La commission prend note de cette réponse.

2.40

Le besoin en chaleur de l'ensemble des installations sera-t-il couvert par une chaufferie alimentée par des énergies renouvelables ?

Plusieurs scénarios de production de chaleur via une chaufferie centralisée type bois-énergie ont été étudiés dans le cadre de l'étude de faisabilité sur le développement des énergies renouvelables et de récupération (annexe 22 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») :

- Raccordement au réseau de chaleur des Champs de Villars avec mise en place d'une chaudière bois-énergie complémentaire ;
- Création d'un réseau de chaleur alimenté par une chaudière bois-énergie avec appoint/secours au gaz naturel ;

- **Création d'un réseau de chaleur alimenté par deux chaudières bois-énergie en cascade avec appoint/secours au gaz naturel.**

Les conclusions de l'étude montrent que si ces solutions sont techniquement possibles, la consommation d'énergie thermique du site est trop faible pour que le rapport coût/avantage soit positif. D'autre part, le raccordement au réseau de chaleur des Villars (Achères) n'est pas pertinent vu la longueur de linéaire de réseau à créer.

La commission prend note de cette réponse.

• THEME TOURISME

2.41

Y aura-t-il continuité de la circulation douce aux abords du port pendant les travaux ?

Les circulations douces seront préservées au maximum lors des travaux d'aménagement du futur port. La circulation douce le long des berges de la Seine sera toutefois condamnée de façon ponctuelle (interdiction spatiale et temporelle) au cours de la première phase du projet PSMO prévue entre 2021 et 2022, afin de préserver la sécurité des usagers compte tenu de l'évolution des engins de chantier sur le secteur.

La commission prend note de cette réponse.

2.42

Un parking côté est-il prévu pour accéder à la promenade le long de la Seine ou seul le parking du centre de vie sera utilisé ?

Une zone de stationnement est prévue par le projet à l'est de la voie ferrée dans le cadre de l'aménagement de l'aire de retournement. Les zones de stationnement du Centre de vie (cf. chapitre 4.3.3 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »), situées sur le futur pôle de vie portuaire et le futur pôle tourisme, seront les aires de stationnement principales mises à disposition du public.

Ces deux zones de stationnement existent en effet dans le projet. Le manque de visibilité de l'aménagement de l'aire de retournement (pas de plan) ne permet pas de statuer à ce jour sur le nombre de places de stationnement supplémentaires sur cette zone (cf. autres remarques de la commission sur ce même sujet).

2.43

Une personne craint le développement du tourisme fluvial. Avez-vous des chiffres sur celui-ci ?

PSMO est un projet de port à vocation industrielle orienté Bâtiment et Travaux Publics (BTP) et n'a pas vocation à développer le tourisme fluvial.

L'escale prévue par le projet PSMO est une réponse à la demande du territoire née de la concertation post-débat public, pour générer une attractivité complémentaire. Elle est destinée à accueillir uniquement des bateaux à passagers.

La commission prend note de cette réponse, les bateaux à passagers sont déjà accueillis à Conflans, en rive droite. Cette attractivité complémentaire sera en effet à démontrer et à accompagner.

2.44

Le Centre de Vie, en bout de darse est ouvert sur le futur parc d'Achères. Avez-vous un planning de réalisation de ce futur parc et les points de complémentarité avec le projet PSMO ?

L'aménagement du futur parc d'Achères est porté par la Ville d'Achères. Sa date d'ouverture n'est pas encore fixée.

Le projet PSMO prévoit d'assurer les circulations douces entre le futur parc et l'esplanade de la darse et le parc des Hautes Plaines (détails au chapitre 4.3.3 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

Effectivement la réalisation simultanée du Parc Ouest d'Achères, en lien avec le Port, voire avec anticipation, pour la création de milieux compensatoires et les continuités de déplacement contribuerait au changement de regard sur le projet.

2.45

Il est reproché la date tardive de réalisation du « Parc des Hautes-Plaines » (2040). Est-il possible d'avancer son ouverture ?

Le parc des Hautes Plaines est aménagé sur des emprises qui seront libérées par la société GSM qu'en 2038, selon le phasage présenté au chapitre 1.2 de la partie 2 « État initial de l'environnement » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

Pour ces raisons, il n'est pas possible d'avancer la date prévue pour l'aménagement du parc des Hautes Plaines (phase 5 de PSMO).

La compensation des boisements détruits par les plantations sur le Parc des Hautes Plaines est donc loin d'être immédiate (en 2040... pour une destruction en 2020-2021). La partie Zone humide à l'ouest du parc sera faite avant en phase 4 (zone humide reconstituée en 2035-2036, dans 15 ans sur cet endroit). (même suggestion qu'en 2-45)

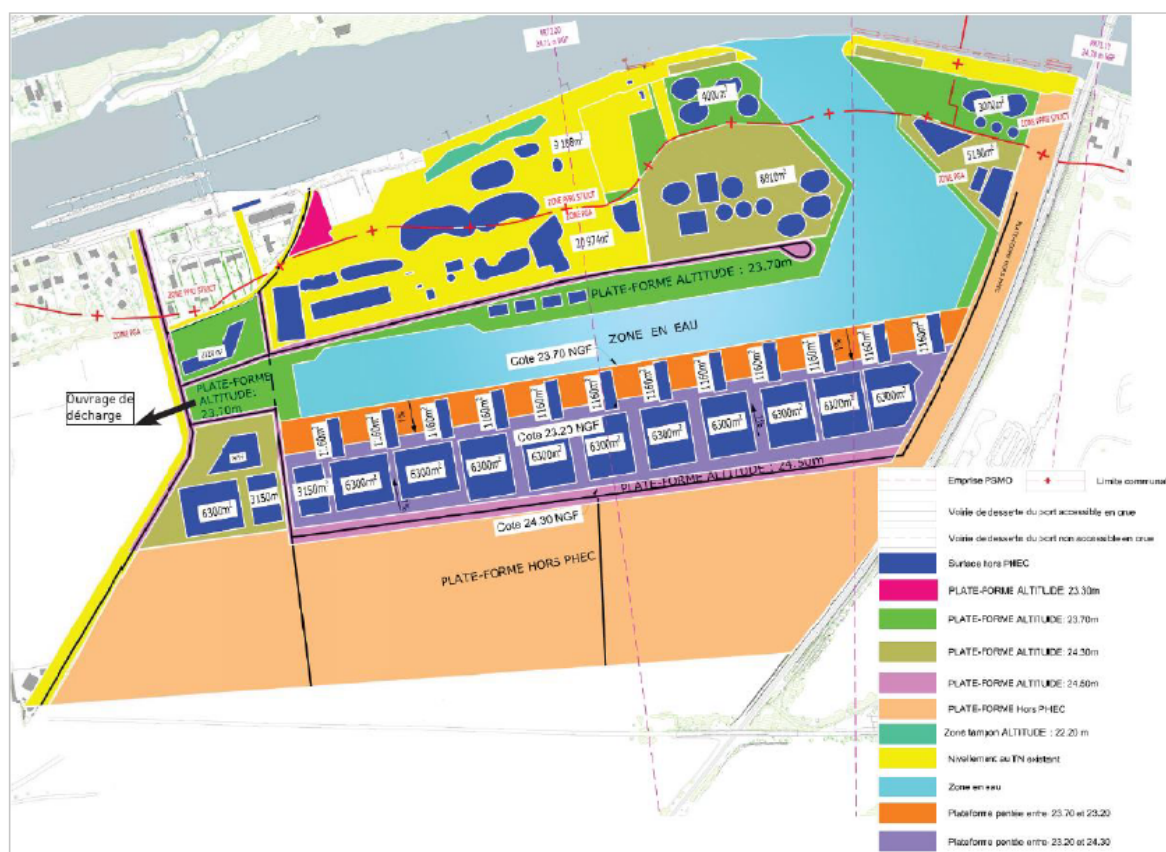
• Thème crue, zone de compensation

2.46

Concernant l'équilibre des déblais-remblais lors des différentes phases de travaux, celui-ci est toujours favorable mais vous perdez 1,4 ha de surface inondable que vous compensez par des transparences des constructions notamment. Comment avez-vous pris en compte les stocks de matériaux en extérieur sur ces plates-formes inondables qui seront de fait autant d'obstacles à la libre circulation des eaux ?

Le calcul de l'équilibre déblais / remblais mené dans l'étude hydraulique d'HYDRATEC dans le cadre de l'étude d'impact du projet (cf. chapitre 3.2.3 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » et Annexe 4 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») prend en compte les stocks de matériaux prévisionnels générés par les activités attendues sur le futur port.

Ces surfaces ont été estimées à 14 hectares. Elles sont illustrées par les zones bleues sur le plan de nivellement ci-contre (extrait de la figure 5-59 du chapitre 3.2.3 cité ci-dessus) :



L'étude hydraulique a permis de s'assurer que le projet PSMO, tant dans sa phase réalisation que dans sa phase exploitation, n'entrave pas la libre circulation des eaux de Seine en cas de crue.

La commission comprend que les surfaces identifiées dans le cadre de cette modélisation (hors plus hautes eaux connues, bleu foncé) ne devront pas être dépassées dans chaque zone.

Il s'agira de vérifier par contrôle régulier ces emprises et volumes en lien avec les risques de crue.

2.47

Vous deviez compenser une partie des travaux dans la plaine d'Achères dans le cadre d'un Plan général d'aménagement de la plaine d'Achères. Quels sont les travaux compensés dans vos simulations ? Le nouveau PGA fourni en annexe parle d'un tableau (annexe 2) qui n'est pas fourni. Pourriez-vous nous le communiquer ?

L'intégration du projet PSMO au Plan Global d'Aménagement (PGA) de la plaine d'Achères, approuvé en 2018, est détaillé au chapitre 3.2.3.3 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

Les projets de travaux pris en compte dans le PGA sont localisés en figure 5-66 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » :

- La ZAC Grande Arche à Achères ;
- La ZAC Petit Arche à Achères ;
- Le parc urbain d'Achères ;

- Le projet du CD78 de la liaison RD190/RD30.

Le protocole de réalisation du Plan Global d'Aménagement (PGA) de la plaine d'Achères, signé le 7 février 2018, est donné en annexe 19 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ». Le tableau évoqué en annexe 2, présentant le bilan volumétrique et altimétrique des remblais/déblais attribué par porteur de projet, est fourni en annexe 1 de l'annexe 19b :

ANNEXE 1

Bilan volumétrique et altimétrique des remblais (+) et des déblais (-)

	TOTAL	20.31- 20.81	20.81- 21.31	21.31- 21.81	21.81- 22.31	22.31- 22.81	22.81- 23.31	23.31- 23.81	23.81- 24.31	24.31- 24.81
Centre commercial	-2 000									-2 000
ZAC Petite Arche	-1 020		0	0	0	0	0	0	-180	-840
Zone Grande Arche						0	0	0	0	0
Parc urbain Achères	-87 500				1 000	-27 400	-34 000	-18 000	-7 500	-1 600
PSMO PdP	-271 450	-59 100	-59 400	-59 100	-45 330	-23 650	-1 750	-4 460	-14 470	-4 190
CD78	+93 200	1 700	1 200	3 000	11 000	18 100	16 000	16 900	16 800	8 500
TOTAL	-268 770	-57 400	-58 200	-56 100	-33 330	-32 950	-19 750	-5 560	-5 350	-130

Pour toutes les tranches altimétriques, l'équilibre des déblais et des remblais est atteint à l'échelle de l'emprise du PGA d'Achères, c'est-à-dire que les volumes de déblais s'avèrent supérieurs aux volumes de remblais.

Par ailleurs, l'ensemble des projets permettent de dégager un volume excédentaire de 268 000 m³, ce qui permet de compenser les 195 000 m³ des anciennes ZAC d'Achères qui n'avaient pas été compensées.

Finalement, le bilan volumétrique s'avère positif avec un volume d'expansion des crues augmenté de 73 000 m³, et un équilibre respecté pour chaque tranche altimétrique.

Ce tableau montre en effet un bilan volumétrique positif par phase, très faiblement positif néanmoins pour le dernier niveau des cotes allant de 24,31 à 24,81 m NGF. Les trois derniers niveaux pourraient faire l'objet d'une vigilance toute particulière, le parc d'Achères et PSMO apportant les compensations nécessaires.

2.48

Les vitesses d'écoulement sont supérieures à 0,5 m/s dans la plaine d'Achères et le trop plein de la darse en cas de crue se rejetera dans cette plaine. Cela influera-t-il sur les niveaux d'inondations de la plaine et cela aura-t-il des conséquences pour les habitants du quai de l'île Peygrand ? Pourriez-vous préciser les vitesses atteintes ?

L'étude hydraulique réalisée dans le cadre du projet PSMO a démontré, qu'en cas de crue centennale, la mise en œuvre du projet PSMO :

- Induit une augmentation des hauteurs d'inondation au niveau des habitations du Quai de l'île Peygrand négligeable (inférieure à 1 centimètre pour une hauteur d'eau en cas de crue centennale, en situation actuelle au droit de l'écluse d'Andrézy, estimée entre 50 centimètres et 2 mètres) et une légère diminution des hauteurs d'eau dans la plaine d'Achères ;
- Est sans incidence sur les vitesses d'écoulement au niveau du Quai de l'île Peygrand, qui demeurent comprises entre 0,1 et 0,5 m/s comme c'est le cas aujourd'hui.

Les cartes d'expansion des crues et des vitesses d'écoulements pour la crue centennale sont présentées au chapitre 3.2.3.1.4 et en figure 5-65 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

Les résultats de l'étude hydraulique sont détaillés au chapitre 3.2.3.1 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

L'intégralité de l'étude hydraulique réalisée par Hydratec est fournie en annexe 4 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

Ces questions pourront faire partie de l'avis (INERIS ?) suggéré précédemment.

2.49

Sous quelle forme la perméabilité des futurs remblais a-t-elle été prise en compte dans les simulations effectuées ?

Les mécanismes de ressuyage du lit majeur de la Seine après le passage de la pointe de crue ont été simulés dans le modèle hydraulique établi dans le cadre des études hydrauliques du projet PSMO (cf. étude détaillée présentée en annexe 4 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

L'incidence de la perméabilité des sols a été considérée comme négligeable au regard des débits transitant dans la Seine et l'Oise en crue centennale et sans effet significatif sur les zones d'expansion de crues ou sur les vitesses d'écoulement dans le secteur d'étude.

Cette hypothèse sera vérifiée par les études géotechniques qui seront réalisées avant chaque phase de travaux PSMO, une fois les emprises remises en état par la société GSM.

En cas de résultats négatifs des aménagements complémentaires devront être réalisés.

2.50

Les simulations effectuées prennent-elles en compte la montée des eaux sur l'Oise et sur la Seine de façon concomitante ? Quels sont les paramètres d'entrées ?

Les débits caractéristiques de l'Oise pris en compte dans la modélisation hydraulique sont les suivants :

- Crue de 1982 : 425 m³/s – Ce débit correspond à une crue d'occurrence décennale
- Crue de 1955 : 426 m³/s – Ce débit correspond à une crue d'occurrence cinquantennale
- Crue de 1910 : 452 m³/s – Ce débit correspond à une crue d'occurrence centennale (crue de référence)

Le rapport « Les scénarios de crue en région Ile-de-France – Notice d'utilisation » (Février 2012, DRIEE Ile-de-France) précise que :

« Hormis dans sa partie très en aval, la crue de Janvier 1910 n'a pas été exceptionnelle sur le bassin versant de l'Oise ; [...] Ainsi, pour le tronçon de l'Oise, deux hydrogrammes ont donc été utilisés pour la création des scénarios : crue de Janvier 1910 (Oise aval) et crue de Janvier 1995 (Oise amont). La limite 1910/1995 a été réalisée en comparant la hauteur d'eau moyenne, le niveau d'eau maximal atteint et le pourcentage d'inondation dans chacun des casiers inondés par ces deux crues. La limite se situe en amont des communes de Méry-sur-Oise et d'Auvers-sur-Oise ».

C'est pourquoi, pour le projet PSMO, les scénarios de crues et les débits de crues sont calculés sur les références des crues suivantes :

- janvier 1910 pour le bassin de la Seine ;

- janvier 1910 pour la partie aval de l'Oise ;
- janvier 1995 pour la partie amont de l'Oise.

Par conséquent, les débits caractéristiques de la Seine ainsi retenus pour l'étude des écoulements de crue dans le cadre des études du projet PSMO sont :

- Crue de 1982 (occurrence décennale) : 1 750 m³/s,
- Crue de 1955 (occurrence cinquantennale) : 2 140 m³/s,
- Crue de 1910 (occurrence centennale – crue de référence) : 2 600 m³/s.

Les hypothèses hydrologiques prises sur les crues de l'Oise afin de déterminer les crues de référence de la Seine sont détaillées en annexe 4 (« Étude d'impact hydraulique du projet Port Seine-Métropole Ouest » - Mai 2017), ainsi qu'en annexe 27 (« Note de calcul hydraulique et volumique complémentaire » - Juillet 2019) du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

La commission note ces éléments

2.51

Le projet augmente-t-il le fil de l'eau en amont ? Comment cela est-il compensé ?

L'étude hydraulique du projet PSMO a montré qu'en cas de crue centennale (crue de référence), le projet PSMO pourrait, sans mesure de réduction associée, générer un rehaussement de la ligne d'eau pouvant atteindre jusqu'à 1,9 cm sur les niveaux d'eau de la Seine en amont du site du projet.

Afin de limiter ce rehaussement maximal théorique induit par le projet PSMO à 1 centimètre, et donc garantir une incidence non substantielle sur le risque d'inondation dans le secteur d'étude, le projet PSMO prévoit la réalisation d'un ouvrage de décharge, situé en sortie de la darse (cf. chapitre 3.2.3.1.3 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

Les cartes d'expansion des crues et des vitesses d'écoulements pour la crue centennale, démontrant le bénéfice de cette mesure de réduction, sont présentées au chapitre 3.2.3.1.4 et en figure 5-65 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

La commission note ces réponses et remarque que la vitesse au droit de l'ouvrage de décharge sera supérieure à 0,5 m/s. Cet ouvrage de décharge est en dessous de la cote des PHEC ainsi un écoulement complémentaire se fera au-dessus de la route du barrage lors d'une crue supérieure au niveau de 1982 (le port dans ce cas cesse son activité).

2.52

Une étude hydraulique d'impact sur la rive droite est-elle intégrée ?

L'étude hydraulique réalisée par Hydratec prend en compte l'intégralité de la Seine et de l'Oise, et prend donc en compte la rive droite de la Seine (cf. annexe 4 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

La question s'est posée lors de l'enquête car les cartographies livrées concernent en premier lieu les résultats de modélisation sur le territoire du PGA donc rive gauche. Toutefois les impacts en lit majeur comprennent bien en effet la rive droite de la Seine et il est noté des hauteurs d'inondation de 1 à 2 cm sur la rive droite en amont de

l'Oise et jusqu'à 1 cm en aval. Les habitations du quai de l'île Peygrand et en aval de la rue du barrage restent en situation sensible y compris pour un niveau de crue de 1982.

• **Thème Terres polluées et remblais**

2.53

Quelle sera la teneur et l'innocuité de ces déchets utilisés en remblais et pour le parc des Hautes Plaines ? Quels contrôles seront faits sur ces déchets ?

Les terres utilisées par HAROPA-Ports de Paris pour l'aménagement des emprises du futur port respecteront les valeurs seuils pour une admission en Installation de Stockage de Déchets Inertes (arrêté du 12/12/2014), à savoir :

Paramètre	En mg/kg de matière sèche	Paramètre	En mg/kg de matière sèche
As	0,5	Pb	0,5
Ba	20	Sb	0,06
Cd	0,04	Se	0,1
Cr total	0.5	Zn	4
Cu	2	Fluorures	10
Hg	0,01	Indice phénols	1
Mo	0,5	COT sur éluât	500
Ni	0,4	FS (fraction soluble)	4 000
chlorures	800	sulfates	1 000

Les terres issues de la remise en état de la carrière par la société GSM et celles utilisées pour la réalisation du merlon, sur lequel sera aménagé le parc des Hautes Plaines, respecteront les prescriptions de l'arrêté n°09/109 du Préfet des Yvelines du 18 août 2009, modifié par l'arrêté préfectoral du 21/10/2019, autorisant la société GSM à exploiter la carrière sur les communes d'Achères et d'Andrésey. Les caractéristiques de ces sols sont détaillées aux chapitres 1.2 et 3.4 de la partie 2 « État initial de l'environnement » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ». Un plan de gestion de ces terres, établi par le carrier, permettra d'assurer un suivi.

Les matériaux composant la butte mise en œuvre par GSM, et sur laquelle sera aménagé le parc des Hautes Plaines, devra respecter les paramètres suivants :

Paramètres	En mg/kg de matières sèches
As	0,5
Ba	20
Cd	0,04
Cr total	0,5
Cu	2
Hg	0,01
Mo	0,5
Ni	0,4
Pb	0,5
Sb	0,06
Se	0,1
Zn	4
FS (fraction soluble)	4 000

Comme détaillé au chapitre 1.3 de la partie 8 « Mesures de suivi et de surveillance » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », un suivi de la qualité des sols au niveau du parc des Hautes Plaines sera mis en place, afin de vérifier l'absence de pollution des sols et l'absence d'exposition des usagers du parc à des composés polluants.

En complément, un suivi spécifique au projet PSMO sera également mis en place par HAROPA-Ports de Paris afin de vérifier l'évolution de la qualité des eaux souterraines sur le site PSMO (cf. chapitre 1.2 de la partie 8 « Mesures de suivi et de surveillance » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

Enfin, les restrictions d'usage qui seront mises en application à l'issue de l'exploitation de la carrière (servitude d'utilité publique (SUP), Secteurs d'Informations des Sols ou restrictions d'usage conventionnelle (RUC)) seront portées aux actes notariés et aux hypothèques afin de garantir leur pérennité

La commission note que ces deux tableaux indiquent les mêmes niveaux de seuils d'acceptabilité pour les aménagements par HAROPA-Port de Paris en bord de Seine et pour la butte du parc des Hautes Plaines.

Le suivi de la carrière GSM porte sur un réseau de 12 piézomètres déjà constitué vérifiant la qualité de 2 nappes. Se pose alors la question de la répartition de ces suivis entre HAROPA-Port de Paris et GSM et la responsabilité en cas de teneur en nappe d'un polluant donné.

2.54

Quel risque de contamination du sol en cours de remblais et après ? Y a-t-il un niveau étanche en surface ?

Le projet PSMO permet d'améliorer la qualité des sols du site, par le retrait, lors du creusement de la darse notamment, des matériaux non admissibles en Installation de Stockage de Déchets Inertes et par le traitement des matériaux le nécessitant.

Au regard des usages attendus, l'étude « Interprétation de l'Etat des Milieux » (cf. annexe 26 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») réalisée par ANTEA montre que, sur la base des mesures de sol effectuées en limite de site, l'état du milieu « sol » est considéré comme compatible avec les usages envisagés autour de la future darse. Aucune couverture étanche de surface n'est donc nécessaire.

Dans le cas spécifique du parc des Hautes Plaines, les terres mises en œuvre par GSM respecteront les prescriptions des arrêtés d'autorisation de GSM. Ces modalités sont décrites au chapitre 8.3 de la partie 2 « État

initial de l'environnement » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ». Elles prévoient notamment :

- Le confinement des terres 30 cm au-dessus de la cote des plus hautes eaux de la nappe alluviale (22,50 m NGF) ;
- Le recouvrement des terres confinées par au moins 80 cm de terre végétale extérieure conformément à l'arrêté de prescription complémentaire GSM du 21 octobre 2019.

Comme détaillé au chapitre 3.8.4.2 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », HAROPA-Port de Paris ne plantera pas dans le parc des Hautes Plaines d'arbres fruitiers, afin d'éviter tout risque d'exposition des populations par ingestion.

La commission prend note de cette réponse. Le poste de dépenses associées à cette dépollution est en effet important dans le cadre des travaux de cette première phase.

2.54

GSM s'est engagé à dépolluer les terres excavées. Y aura-t-il également des installations de dépollution des terres des chantiers du Grand Paris ?

Des activités de valorisation de matériaux de déconstruction issus des chantiers de travaux publics (métro du Grand Paris Express, construction de nouveaux logements, chantier Éole...) sont attendues sur le site de PSMO. Le futur port a en effet vocation à accueillir des entreprises spécialisées dans la valorisation des matériaux inertes issus de ces chantiers (terres et matériaux de terrassement non pollués, pierres, produits de démolition...).

La pratique de la valorisation est déjà très active en Ile-de-France et devrait continuer à se développer. La directive cadre européenne de 2008 impose en effet, à partir de 2020, la valorisation de 70% (en poids) des déchets de construction et de déconstruction non dangereux (incluant les inertes, mais hors terres et déblais).

Cette activité de tri et de séparation des terres est en effet une des vocations du port ; le facteur limitant est lié à l'emprise et au volume des stockages des terres et des fractions de granulats triées dans les limites du PGA.

3) SUR LE TRAFIC ROUTIER

3.1

Les estimations d'augmentation du trafic de poids lourds semblent fondées sur des bases imprécises et variables (entre 50 et 100 mouvements supplémentaires/jour). Quels sont les chiffres les plus réalistes ?

Les données de trafic présentées dans l'étude d'impact du projet PSMO sont issues des études de trafic menées par les bureaux d'études Systra et CD Via. Elles sont détaillées précisément aux annexes 6 à 8 et 20 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

Elles s'appuient sur :

une enquête de circulation réalisée auprès des entreprises implantées à proximité du site de PSMO : les trafics pris en compte ont été estimés sur la base des tonnages de matériaux transportés et/ou des trafics de camions annoncés par chacune des entreprises de la zone d'étude aux différents horizons temporels du projet,

des comptages de trafics PL et VL sur les réseaux existants,

les hypothèses de projections de trafics de la DRIEA à moyen et long terme,

des hypothèses de trafics générés par les entreprises attendues sur le futur port aux différents horizons temporels du projet.

Ces données sont rappelées au chapitre 7.3.3.2 de la partie 2 « État initial de l'environnement » et annexe 7 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », ainsi qu'au chapitre 3.6 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

Il est à noter que d'utiliser les matériaux extraits au droit de la darse en remblais de la carrière GSM constitue une réduction de fait des trafics externes au port (RD30) (pas d'apports externes pour ces volumes).

3.2

La comparaison entre la situation actuelle et celle qui prévaudrait sans le projet est remise en cause. Sur quelles bases est établie cette comparaison ?

Les données de trafic actuel sont issues de comptages réalisés sur les voiries à proximité du site du projet PSMO.

Les données de trafics routiers, qui prévaudraient sans que le projet PSMO soit mis en œuvre, ont déjà été établies dans les règles de l'art sur la base des informations et hypothèses suivantes :

une enquête de circulation réalisée auprès des entreprises implantées à proximité du site de PSMO : les trafics pris en compte ont été estimés sur la base des tonnages de matériaux transportés et/ou des trafics de camions annoncés par chacune des entreprises de la zone d'étude aux différents horizons temporels du projet,

des comptages de trafics PL et VL sur les réseaux existants,

les hypothèses de projections de trafics de la DRIEA à moyen et long terme,

des hypothèses de trafics générés par les entreprises qui s'installeraient sur le secteur à terme, en l'absence du projet PSMO.

Conformément aux articles R.122-5 et suivant du Code de l'environnement, ces données ont été comparées aux trafics actuels, afin d'estimer l'impact sur le trafic routier de l'évolution du site, en l'absence du projet PSMO (impact routier lié aux évolutions d'activités des entreprises et aux projets urbains dans la zone d'étude).

Ces éléments sont détaillés au chapitre 7.3.3.2 de la partie 2 « État initial de l'environnement » et annexe 7 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », ainsi qu'au chapitre 3.6 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ». Les études de trafic sont présentées en annexes 6 à 8 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

Le dossier n°4 indique des trafics poids-lourds en 2016 de 392 PL en provenance de GSM (127 PL), Le Foll et Bonna Sabla et de 214 PL pour le SIAAP par sens et par jour. Il est indiqué que le trafic PL est assez chargé sur la RD30 et la RN194 en situation 2016.

En situation 2040 par rapport aux situations 2025, une diminution de 100 PL par jour et par sens (ou 200 dans les deux sens) est attendue sans PSMO. La baisse la plus importante du secteur correspond au trafic du SIAAP qui est réduit du fait de l'usage de la voie d'eau depuis déjà l'horizon 2025 dans les simulations.

3.3

Quel est réellement le flux sortant de BONNA SABLA ?

Dans le cadre de l'étude de trafic menée par le bureau d'étude Systra, l'entreprise Bonna Sabla a précisé un flux sortant de 50 à 60 PL par jour en expédition, trafic étalé entre 2h et 23h, par conséquent faible aux heures de pointe (cf. annexe 7 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

Le flux sortant retenu dans le cadre de l'étude d'impact pour cette entreprise est de 50 PL par jour (cf. tableau 2-40 de la partie 2 « État initial de l'environnement » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

La commission prend note de cette réponse.

3.4

Le trafic supplémentaire de VL empruntant la RN 184 va-t-il saturer un peu plus les infrastructures locales ?

Du fait de la création de bureaux et d'activités de service dans le cadre du projet PSMO, un trafic VL supplémentaire est attendu sur les voiries à proximité immédiate du site PSMO (RN184 et RD 30).

La modélisation réalisée par Systra dans le cadre de ses études de trafic (cf. annexes 6 à 8 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») montre que l'augmentation des VL reste localisée autour du port. Un peu moins de 300 VL supplémentaires / jour est observé sur la RD30, soit moins de 10% de VL supplémentaires. De plus, cette charge décroît rapidement avec l'éloignement du site du projet.

L'étude complémentaire confiée au bureau d'études CDVia en 2018 (cf. annexe 20 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») montre qu'en 2035, après réalisation du giratoire de la route de l'Écluse, les flux générés par PSMO représenteront de 7 % à 13 % du trafic de la RD30.

Ces estimations pourront être recalées en fonction de la provenance des employés travaillant sur le Port. En cas de saturation du trafic HAROPA-Port de Paris pourrait s'engager à réaliser une étude pour fluidifier le trafic en provenance du port (navettes, horaires décalés etc.) et limiter ce trafic par la mise en œuvre de solutions.

3.5

Quels aménagements de voirie sont prévus pour la RD 30 à proximité des emprises du port et pour l'accès à celui-ci ? Des écrans phoniques sont-ils prévus ?

Le futur port sera raccordé à la RD 30 :

Au droit du carrefour de la route du Barrage : pour sécuriser ce carrefour, le projet prévoit l'interdiction de l'actuel mouvement de tourne à gauche depuis la RD30 Sud vers la route du Barrage ;

Au droit du carrefour de l'avenue de l'Écluse : accès principal du port à partir de 2035, l'avenue de l'Écluse sera raccordée à la RD 30 via le giratoire existant.

L'étude de ces aménagements, menée par le bureau d'étude CDVia, est détaillée au chapitre 3.6.1.3 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ». Ces aménagements ont été définis en concertation avec le Conseil Départemental des Yvelines, la ville d'Achères et la Communauté Urbaine GPS&O.

Aucun dispositif de protection phonique n'est prévu.

La commission prend note de cette réponse.

3.6

Une étude SYSTRA met en évidence un accroissement notable du trafic de VL, indépendamment du projet PSMO. L'ajout d'un nouveau flux ne risque-t-il pas, aux heures de pointe, de saturer le secteur ?

Grâce au report modal favorisé par le futur port, la réalisation du projet PSMO permet de maintenir des niveaux de trafic poids-lourds sur les axes locaux (RD30 et RN184) comparables à ceux actuels, malgré l'installation de nouvelles activités économiques.

L'augmentation du trafic VL est estimée à moins de 10% du trafic attendu, en heure de pointe.

En cas de saturation du trafic HAROPA-Port de Paris pourrait s'engager à réaliser une étude pour fluidifier le trafic en provenance du port (navettes, horaires décalés etc.) et limiter ce trafic par la mise en œuvre de solutions.

3.7

Le report modal annoncé de trafic vers la voie ferrée suscite beaucoup de scepticisme (cf. question 1-8 ci-avant) ; quelles sont les simulations effectuées dans ce domaine ?

Les hypothèses de tonnages et de report modal ont été établies dans le cadre de l'étude socio-économique du projet PSMO (annexe 16 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »). Ces données sont issues d'une part des données des entreprises locales présentes sur le site PSMO et à proximité, et d'autre part d'hypothèses de report modal réalistes issues des pratiques observées sur les plateformes multimodales existantes d'HAROPA-Ports de Paris, en fonction du type d'activités attendues sur la future ZAC portuaire PSMO.

Les difficultés évoquées dans l'étude des trafics ferrés en cas d'embranchement ferré de PSME pourraient laisser présager des contraintes de même type. D'où la nécessité de faire valider la faisabilité réelle de ce report par les gestionnaires du réseau.

3.8

Une desserte de la zone d'activités par transports collectifs depuis les gares proches est-il envisagé et étudié ?

La desserte du futur port par des transports collectifs pourra être étudiée à partir de la phase 4 d'aménagement de PSMO, échéance à partir de laquelle le nombre d'emplois pourrait offrir l'opportunité d'une mise en place d'un système de transport collectif spécifique, comme cela est organisé sur les plateformes multimodales HAROPA-Ports de Paris de Gennevilliers et Bonneuil.

La commission prend note de cette réponse.

3.9

Quelle est la part du trafic PL GSM dans vos estimations. Est-ce cohérent avec les études trafics de la carrière (y compris compte tenu de leur évacuation actuelle par voie fluviale) ?

Dans le cadre de ses études, SYSTRA a consulté l'entreprise GSM. Les informations de trafics routiers et fluviaux actuels et prévisionnels transmises par le carrier ont été intégrées à l'étude d'impact du projet PSMO.

Les trafics GSM indiqués par le carrier et pris en compte sont les suivants :

En situation de référence (sans PSMO) (extrait chapitre 7.3.4 de la partie 2 « Etat initial de l'environnement » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») :

Activités	Sens du trafic	Situation actuelle (2016)	Situation de référence Horizon 2025		Situation de référence Horizon 2035		Situation de référence Horizon 2040		
		Trafic PL par jour et par sens	Tonnage transporté (en milliers de tonnes)	Trafic PL par jour et par sens	Tonnage transporté (en milliers de tonnes)	Trafic PL par jour et par sens	Tonnage transporté (en milliers de tonnes)	Trafic PL par jour et par sens	
GSM (site PSMO)	Approvisionnement en matériaux	Entrant	59 PL	300 kT (+50 par fleuve Rocourt)	52 PL	0 kT (+50 par fleuve)	0	0 kT (+600 par fleuve)	0
	Expédition de granulats	Sortant	59 PL	750 kT (+300 par fleuve)	130 PL	300 kT (+300 par fleuve)	52 PL	300 kT (+300 par fleuve)	52 PL
	Remblais	Entrant	9 PL	600 kT	104 PL	600 kT	104 PL	0	0

En situation de projet (avec mise en œuvre de PSMO) (chapitre 3.6 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») :

Activités	Sens du trafic	Situation actuelle (2016)	Situation de projet Horizon 2025		Situation de projet Horizon 2035		Situation de projet Horizon 2040		
		Trafic PL par jour et par sens	Tonnage transporté (en milliers de tonnes)	Trafic PL par jour et par sens	Tonnage transporté (en milliers de tonnes)	Trafic PL par jour et par sens	Tonnage transporté (en milliers de tonnes)	Trafic PL par jour et par sens	
GSM (site PSMO)	Approvisionnement en matériaux	Entrant	59 PL	300 kT (+50 par fleuve)	52 PL	0 kT (+50 par fleuve)	0	0 kT (+600 par fleuve)	0
	Expédition de granulats	Sortant	59 PL	550 kT (+450 par fleuve)	96 PL	300 kT (+300 par fleuve)	52 PL	300 kT (+300 par fleuve)	52 PL
	Remblais	Entrant	9 PL	300 kT (+300 par fleuve)	52 PL	300 kT (+300 par fleuve)	52 PL	0	0

La part du trafic GSM s'élève donc :

Pour le scénario sans PSMO, à environ 27% du trafic générés par les activités de la zone d'étude en 2025, 15% en 2035 et 6% en 2040. Cette diminution du nombre de PL s'explique par la fin de l'exploitation de la carrière en 2040.

Pour le scénario avec PSMO, à environ 23% du trafic générés par les activités de la zone d'étude en 2025, 12% en 2035 et 7% en 2040.

Ces trafics sont compatibles avec les niveaux de production maximum définis à l'arrêté préfectoral de GSM de 2009, mis à jour en 2019.

La commission note que le ratio du transport par le fleuve par rapport au transport par route augmente entre 2035 et 2040 et atteint 900 kt en 2040.

3.10

GSM devait avoir un second ponton pour ses évacuations, pouvant éviter la nécessité d'utiliser le port de Conflans (ce qui signifie un trafic poids lourds importants comptabilisé entre GSM et le port de Conflans pour ensuite une évacuation par voie fluviale, alors qu'un second ponton local sur la rive gauche aurait annulé ce trafic). Quelles ont été les raisons de ce refus de second ponton ? Quel trafic PL aurait alors pu être évité entre la rive gauche et la rive droite ?

HAROPA-Ports de Paris n'a pas la compétence pour autoriser l'accès à la voie d'eau sur des emprises situées en dehors de son domaine. HAROPA-Ports de Paris ne peut donc apporter une réponse sans outrepasser son champ de compétences.

La commission prend note de cette réponse.

3.11

Pourriez-vous préciser le trafic actuel (ou historique si le trafic GSM est arrêté) qui a existé à la plus forte activité fluviale de GSM.

Les études PSMO s'appuient sur les trafics fluviaux moyens et fournis par GSM (cf. annexes 6 à 8 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

La commission prend note de cette réponse.

3.12

Pourquoi la société GSM n'a-t-elle pas eu l'autorisation d'un second ponton ?

Comme précisé à la question 3-10, HAROPA-Ports de Paris n'a pas la compétence pour autoriser l'accès à la voie d'eau sur des emprises situées en dehors de son domaine. HAROPA-Ports de Paris ne peut donc apporter une réponse sans outrepasser son champ de compétences.

La commission prend note de cette réponse.

3.13

Dans le cadre du trafic fluvial, quelle sera la part de GSM, par rapport aux amodiataires (GSM n'étant pas amodiatore), pendant les phases de travaux et après 2040 ?

Le trafic fluvial annoncé par la société GSM représente environ 25% du trafic fluvial attendu en darse dans le cadre du projet PSMO (cf. chapitre 3.6.2.1 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

La commission prend note de cette réponse, le trafic à partir de l'estacade semble dans cette estimation maintenu (env. 1/3 des trafics).

3.14

Pensez-vous que les projets en cours d'enquête (pont d'Achères, élargissement de la RD30) peuvent avoir des effets cumulés avec votre projet sur le trafic ?

Les effets cumulés de PSMO avec les projets cités ont été pris en compte, notamment dans le cadre de l'analyse des effets du projet PSMO sur les trafics routiers (cf. chapitre 3.6.1.2.2 et figure 5-94 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

La commission prend note de cette réponse, et suggère qu'un recalage soit fait à l'issue de la mise en service des projets attendus.

3.15

Des comptages de la circulation des PL et VL sont-ils envisagés à l'issue de la mise en fonctionnement de chaque phase ? en sortie du port et sur la RD 30 et la RN 184 ? Peut-on avoir une sorte de jauge ? Les horaires du trafic lié au port pourront-ils être adaptés en cas de saturation de la circulation ?

La conformité du scénario de référence de l'environnement à l'état existant sera vérifiée par HAROPA-Ports de Paris avant chaque phase de travaux.

À ce titre, cette vérification comprend un volet trafic : des comptages de trafic sur les voiries du port et sur les axes de circulation desservant le port seront ainsi réalisés pour s'assurer de la conformité des prévisions présentées notamment au chapitre 3.6 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la

MECDU sur l'environnement et la santé » et aux annexes 6 à 8 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

Les horaires de circulation des salariés des entreprises qui s'installeront sur le port seront fixées par chaque entreprise, au regard de leur activité, sachant que les horaires du BTP sont généralement décalés par rapport aux heures de pointe.

La vérification de cette conformité au scénario de référence pourra ainsi intégrer les effets cumulés avec les projets réalisés. La notion de jauge à mettre en place pourrait être étudiée, les entrées sur le port étant sécurisées.

3.16

Y a-t-il risque de dégradation des routes ? Quels engagements seront pris si cela est le cas ?

Le projet PSMO prévoit la construction de nouvelles voiries (rue de la Darse, avenue de l'Écluse...) et la réhabilitation de certaines voiries existantes (route du Barrage, Chemin des Basses Plaines...). En cas de dégradation des routes situées au sein du futur port, HAROPA-Ports de Paris prendra en charge leur réparation dans le cadre de l'entretien courant qu'il assurera de manière pérenne pendant toute la durée de fonctionnement du port.

La dégradation des tronçons externes sera donc du ressort de la commune d'Achères ou du département

3.17

Avez-vous envisagé un plan de déplacement ?

Un plan de déplacement d'entreprises pourra être étudié en partenariat avec les entreprises une fois qu'elles seront installées.

La commission intègre cette réponse comme un engagement.

4) SUR LE PARCELLAIRE ET LE CAS DES BATEAUX-LOGEMENTS

L'enquête parcellaire concernant l'aménagement de PSMO est réalisée dans le cadre de l'enquête publique unique comprenant notamment l'enquête préalable à la DUP. Elle a pour objectifs :

La détermination et la délimitation exacte des parcelles nécessaires à la réalisation du projet ;

La recherche des propriétaires, des locataires et des ayants droit à indemnité

Une notification individuelle a été adressée, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, accompagnée d'une fiche de renseignements à chaque propriétaire. Le suivi des retours des avis de réception a été effectué par le Maître d'ouvrage et en cas d'absence l'affichage dans les différentes mairies a été effectué.

Propriété de Mme FERNANDES Fernando, cadastrée section AI n° 26, sise 21, quai de l'Île du Bac à Andrésy, référence n° 212 du plan parcellaire (obs. And 1)

4.1 L'état parcellaire et le titre de propriété de Mme FERNANDES font état de surface de parcelle très différentes, avec un écart de plus de 10% (391 et 450 m²). Sur quelle base sera déterminée l'offre de l'indemnité d'expropriation ?

La parcelle AI 26 appartenant à Madame FERNANDES a bien une emprise au sol de 391m². La surface de 450m² indiquée par la propriétaire correspond à la surface de plancher du pavillon à usage d'habitation. Cette information est indiquée sur le titre de propriété.

Dans le cas où la démarche d'acquisition amiable menée par HAROPA – Ports de Paris n'aboutirait pas, l'offre d'indemnité d'expropriation sera fixée par le juge d'expropriation sur la base de 391 m² de foncier bâti.

La démarche d'acquisition à l'amiable doit permettre de trouver un accord en fonction de la réalité des surfaces respectives du terrain et du bâti. Il ne doit pas y avoir de confusion entre les deux surfaces ; la surface de 450 m² pour le bâtiment à usage d'habitation, importante pour une parcelle de 391 m², doit pouvoir se constater. A défaut, c'est bien le juge de l'expropriation qui fixera l'indemnité d'expropriation à partir des éléments fournis par les parties et du constat qu'il fera sur les lieux.

4.2 Mme FERNANDES héberge sur place sa fille en situation de handicap ainsi qu'une autre fille. Cette situation sera-t-elle prise en compte dans les propositions qui pourront lui être faites ?

La propriété de Madame Fernandes fait actuellement l'objet d'une démarche d'acquisition amiable par HAROPA - Ports de Paris. Une mission d'accompagnement social a été menée par le cabinet Citallios pour accompagner les ménages et faciliter les conditions de leur relogement (cf. chapitre 6.1.5 de la pièce 2-A du dossier n°2 « Dossier de Déclaration d'Utilité Publique ») et sera actualisée prochainement afin de prendre en compte la situation particulière des propriétaires.

Nous prenons acte et approuvons la démarche engagée de mise en place d'un accompagnement social visant à prendre en compte, dans le cadre de l'acquisition, la situation de Madame Fernandés et de ses filles, dont l'une est handicapée.

Propriété de la société YPC, représentée par M. et Mme CHERRIER, cadastrée à Conflans-Sainte-Honorine, section AZ n°130, 118, 131, 119, sises 21, quai de l'Île du Bac, référencées n°235 à 238 sur le plan parcellaire. M. et Mme CHERRIER sont en désaccord sur les surfaces expropriées. (Obs C3 et Ach3)

4.3 Quelle est la justification de cette expropriation ? Quels sont les besoins ? Alors que : Lors de la première réunion à Achères, une personne dans le public a demandé si ça dépasserait le pont. Vous avez répondu que la limite du port était le pont RER et que ça ne dépasserait pas le pont, le projet de port à conteneurs étant annulé. Et que sur un plan datant du 16 septembre 2016, le port s'arrêtait au niveau du pont mais il y avait un semblant de sens giratoire au niveau du 27 quai de l'Île du Bac en amont du pont RER. Pourquoi la SCI YPC n'avait-elle pas été conviée alors qu'il semblerait qu'elle soit impactée sur une très petite partie à cette époque, d'environ 20 m² ?

Le chapitre 3.2 de la pièce 2-A du dossier n°2 « Dossier de Déclaration d'utilité publique », précise que le périmètre de la DUP comprend :

Le périmètre de la future Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) PSMO, d'une surface de 98 ha délimitée au nord par les berges de la Seine, à l'est par la voie ferrée, à l'Ouest par la route du Barrage, et au Sud pour partie par le Chemin des Basses Plaines.

En sus de ce périmètre, plusieurs emprises d'une surface de 3 hectares, destinées à la réalisation de travaux accessoires à la ZAC : les emprises des voies de liaison entre la ville d'Achères et la Seine au nord et au sud de la ZAC qu'il convient d'aménager et les emprises pour la réalisation d'une aire de retournement au nord-est du site, en bordure de Seine (ouvrages accessoires).

C'est ce périmètre qui a été soumis à l'enquête publique unique.

Les propriétés de la société YPC et de Monsieur et Madame CHERRIER se trouvent dans le périmètre destiné à la réalisation des travaux de la future aire de retournement. Cet aménagement est réalisé de concours avec la ville de Conflans-Sainte-Honorine et la Communauté Urbaine GPS&O et fait suite à des demandes faites pendant la concertation.

La réunion mentionnée avait pour l'objet un échange avec les propriétaires des bateaux-logements présents sur le site du projet.

La réponse du maître d'ouvrage fait état du périmètre de la DUP soumis à l'enquête publique, sans évoquer les différentes étapes qui ont conduit à ce périmètre qui impacte désormais la propriété de M. et Mme CHERRIER. Cette emprise, à l'est du pont a semble-t-il évolué, sans être d'ailleurs présente sur tous les plans.

4.4 Avez-vous un projet précis de l'aire de retournement justifiant les surfaces à exproprier ?

Le projet d'aménagement de l'aire de retournement est actuellement en phase d'étude de conception détaillée, en partenariat avec la ville de Conflans-Sainte-Honorine et la Communauté Urbaine GPS&O.

L'emprise de la future aire de retournement a été définie pour permettre l'aménagement de places de stationnement, d'une voie de retournement pour les riverains de l'Île Peygrand, ainsi que l'installation des équipements de collecte des déchets pour les habitants des bateaux-logements.

Comme il est rappelé en introduction du présent chapitre, l'objet de l'enquête parcellaire vise à s'assurer que les biens expropriés sont nécessaires à la réalisation du projet.

Dans le cas présent, il y a un programme, non détaillé car la réponse du maître d'ouvrage fait, par exemple, état de places de stationnement sans en indiquer le nombre, mais il n'y a pas de projet graphique, ni même d'avant-projet, correspondant aux besoins, permettant d'arrêter précisément les emprises nécessaires. Un travail dans ce sens devra être réalisé avant la sollicitation de l'arrêté de cessibilité auprès du Préfet.

Une réserve est faite sur ce point

4.5 N'y a-t-il pas un autre emplacement et une autre configuration, plus adaptés à l'usage des lieux avec toutes ses nuisances ? Notamment le long de la voie ferrée ?

L'emplacement proposé pour cet aménagement permet de répondre aux usages actuels, tout en permettant de sécuriser les circulations douces au droit du futur port ainsi que le retournement des véhicules engagés sur le quai de l'Île du Bac.

Nous prenons acte de la justification de l'emplacement retenu.

4.6 Une installation d'YPC sur le site du port est-elle envisageable ?

Les parcelles aménagées seront attribuées suite à un appel à projet, conformément au Code Général de la Propriété des Personnes Publiques. La société YPC pourra participer, comme tout autre candidat, aux appels à projet.

Dans l'esprit de M. CHERRIER, l'installation de son entreprise sur le site du port serait une compensation à son expropriation. Nous prenons acte des conditions fixées par le code général de la propriété des personnes publiques.

Dans l'hypothèse d'une expropriation partielle du terrain :

4.7 Sur quelle base financière déterminez-vous l'indemnité d'expropriation ?

L'indemnité d'expropriation sera fixée par le juge de l'expropriation, dans le cadre de la procédure administrative, conformément notamment aux articles L.321-1 à L.322-9 du Code de l'expropriation.

Pour éviter cette procédure, HAROPA-Ports de Paris, en partenariat avec l'EPFIF, est actuellement en phase de négociation amiable avec les propriétaires présents sur le site.

Nous prenons acte de cette réponse qui confirme la volonté d'HAROPA de privilégier les acquisitions amiables.

4.8 Comment prenez-vous en compte les pertes de revenus locatifs ?

L'indemnité d'expropriation pour cause d'utilité publique prendra en compte les pertes de revenus, conformément notamment aux articles L.321-1 à L.322-9 du Code de l'expropriation. Cette indemnité sera fixée par le juge de l'expropriation, dans le cadre de la procédure administrative.

C'est bien le juge de l'expropriation qui prendra en compte les pertes de revenus dans le cadre de la procédure judiciaire.

4.9 Comment prenez-vous en compte les dépenses engagées pour une demande de permis de construire sur le site en 2017 ainsi que pour les travaux de dépollution du terrain réalisés de 2012 à 2014 ?

L'indemnité d'expropriation pour cause d'utilité publique fixée par le juge de l'expropriation couvrira l'intégralité du préjudice causé par l'expropriation, conformément notamment aux articles L.321-1 à L.322-9 du Code de l'expropriation. Cette indemnité sera fixée par le juge de l'expropriation, dans le cadre de la procédure administrative.

Même appréciation que précédemment.

4.10 À quelle date pourrait intervenir la prise de possession ?

HAROPA – Ports de Paris s'est engagée dans une démarche d'acquisition amiable. La prise de possession des terrains sera à définir dans le cadre de ces échanges avec les propriétaires. À défaut, la prise de possession sera définie une fois l'indemnité d'expropriation fixée.

Nous prenons acte de cette réponse, bien qu'un calendrier prévisionnel en fonction du phasage des travaux aurait pu être indiqué.

4.11 Comment seront pris en compte les aménagements nécessaires sur la partie restante, notamment : la clôture, les accès (localisation), le portail avec accès poids lourds, le stationnement intérieur pour l'ensemble des usagers, les installations sanitaires (eaux pluviales, eaux grises, eaux usées) aux normes européennes ?

Le projet d'aménagement de l'aire de retournement est actuellement en phase d'étude de conception détaillée, en concertation avec la ville de Conflans-Sainte-Honorine et la Communauté Urbaine GPS&O. Ces éléments seront connus à l'issue de ces études et seront communiqués.

Les futurs aménagements garantiront des conditions équivalentes d'accès aux parcelles limitrophes.

Nous prenons acte de cette réponse tout en regrettant à nouveau qu'un plan ne soit pas présentable. Il nous semble en effet que l'incertitude ne favorise pas les négociations amiables.

CONCERNANT LE PROJET DE PARKING ET L'AIRE DE RETOURNEMENT :

4.12 Sera-t-il éclairé la nuit, en permanence, et l'éclairage peut-il se faire par détection automatique ?

Le projet d'aménagement de l'aire de retournement est actuellement en phase d'étude de conception détaillée, en partenariat avec la ville de Conflans-Sainte-Honorine et la Communauté Urbaine GPS&O.

Ces éléments seront connus à l'issue de ces études et seront communiqués.

Il convient de préciser que les principes d'éclairage sont fixés dans le CPAPE (annexe n°17 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »). Les prescriptions imposeront notamment de :

Classer et hiérarchiser les aménagements (parking, stockage...) tout en harmonisant les niveaux d'éclairement pour chaque fonction ;

De supprimer le taux d'émission de lumière vers le ciel ;

S'adapter aux usages nocturnes du site (temporisation des éclairages, variation des régimes...) et au contexte environnant (corridor écologique, habitats naturels).

Le cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales, issu des concertations, fixe effectivement les principes d'éclairage nocturne, mais le projet n'est pas encore arrêté. Il conviendra nous semble-t-il qu'une concertation et une information en amont auprès des usagers soit réalisée.

4.13 Sera-t-il aménagé avec des plantations, des pelouses ?

Le projet d'aménagement de l'aire de retournement est actuellement en phase d'étude de conception détaillée, en partenariat avec la ville de Conflans-Sainte-Honorine et la Communauté Urbaine GPS&O.

Ces éléments seront connus à l'issue de ces études et seront communiqués.

Nous prenons acte de cette réponse.

Propriété de Mme Josette GAYRAL, cadastrée commune d'Andrésy, section AI n°45, 44, 43, 168,42 (n° de plan 196, 197, 198, 201, 202), villa Louis XIII, sise 43 quai de l'Île du Bac (et non pas 4, comme indiqué dans l'état parcellaire) (Obs Ach5 et Ach7)

4.14 Des modalités d'acquisition permettant un maintien dans les lieux de Mme GAYRAL jusqu'à la prise de possession sont-elles envisageables ? l'intérêt étant d'assurer l'entretien et le gardiennage afin de conserver le bien en bon état compte tenu de sa destination.

Comme précisé dans le chapitre 6.1.5 du dossier n° 2-A « dossier de déclaration d'utilité publique », HAROPA-Ports de Paris a engagé, depuis 2015, des négociations amiables en vue de l'acquisition des emprises nécessaires à la réalisation du projet. Cette mission, menée en partenariat avec l'Établissement Foncier d'Île-de-France, est actuellement en cours. Des modalités particulières d'acquisition peuvent être étudiées dans le cadre de ces démarches.

Nous prenons acte de cette réponse qui ouvre la possibilité d'adapter les modalités d'acquisition, notamment par un maintien dans les lieux des personnes jusqu'à la date de prise de possession effective rendue nécessaire par la réalisation des travaux.

Il conviendra d'informer l'opérateur foncier de cette possibilité.

QUESTIONS COMPLÉMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE :

4.15 Concernant les parcelles appartenant à Mme GAYRAL (Obs. Ach 5 ci-dessus), nous observons dans le tableau de l'état parcellaire une inversion des surfaces d'emprise et des surfaces restantes pour les parcelles AI 44 et 43, la plus grande partie devant être expropriée, conformément au plan.

Il s'agit en effet d'une erreur matérielle. Comme le précise la délimitation du plan parcellaire (chapitre 3 du dossier d'enquête parcellaire), il convient :

Au lieu de lire : AI 43 – Reste = 1366 m² et Emprise = 121 m²

Lire : AI 43 – Emprise = 1366 m² et Reste = 121 m²

Au lieu de lire : AI 44 – Reste = 1792 m² et Emprise = 340 m²

Lire : AI 44 – Emprise = 1792 m² et Reste = 340 m²

Nous proposons de procéder à l'inversion de cette information lors de la demande d'obtention de l'arrêté de cessibilité.

La correction pourra effectivement être apportée lors de la demande d'obtention de l'arrêté de cessibilité. Une recommandation sera faite dans ce sens.

4.16 Question (non posée par Mme GAYRAL) : Pour quelles raisons exclure de l'expropriation l'extrémité des parcelles AI 44 et 43, pour des surfaces respectives de 340 m² et 121 m², alors que les emprises exclues deviennent ainsi enclavées et ne pas appliquer l'emprise à exproprier sur la limite parcellaire ?

L'extrémité des parcelles AI 44 et 43 ont été exclues de l'expropriation car non nécessaires au projet.

La propriété de Madame Gayral comprend la villa dite Louis XIII. Cette villa est inscrite comme bâtiment remarquable dans le secteur « les berges de la rive gauche et le barrage » du SPR (sites patrimoniaux remarquables) d'Andrézy. L'objectif d'HAROPA, en complémentarité avec le développement économique du port est d'offrir un programme orienté vers l'accueil du public, les activités touristiques et la valorisation du patrimoine historique et industriel. La conservation et la mise en valeur de la villa, de ses dépendances et du parc répondent à cet objectif. C'est la raison pour laquelle la propriété de Madame GAYRAL est située dans le périmètre de la DUP et qu'elle doit être acquise par HAROPA.

Or, l'emprise définie comme devant être acquise ne correspond pas à la totalité de la propriété. La superficie de l'ensemble de la propriété est de 11 758 m² et la partie exclue de l'expropriation est d'une superficie de 461 m² après correction. De plus, cette partie exclue est située en fond de parcelle et devient de ce fait enclavée.

Le maître d'ouvrage explique que l'extrémité des parcelles n'est pas nécessaire au projet, alors que ces 461 m² font partie du parc qui doit être conservé.

Une recommandation portant sur l'acquisition de la totalité de la propriété sera faite.

BATEAUX-LOGEMENTS

Mme Julie CAZIER-BRACONNOT Ludovic, propriétaires de la péniche COLCANTA (Obs. And7)

4.17 Quel sera l'emplacement temporaire de la péniche pour permettre la base-vie travaux ?

Le projet prévoit de positionner les installations provisoires de chantier flottantes au droit du futur poste de découplage.

Nous prenons acte de cette réponse.

4.18 Quand sera-t-on à notre emplacement définitif ?

Le projet PSMO prévoit le déplacement des bateaux-logements entre 2021 et 2022. Toutefois, le planning de déplacement des bateaux-logements sera défini précisément à l'issue des études de conception détaillée actuellement en cours.

Nous prenons acte de cette réponse.

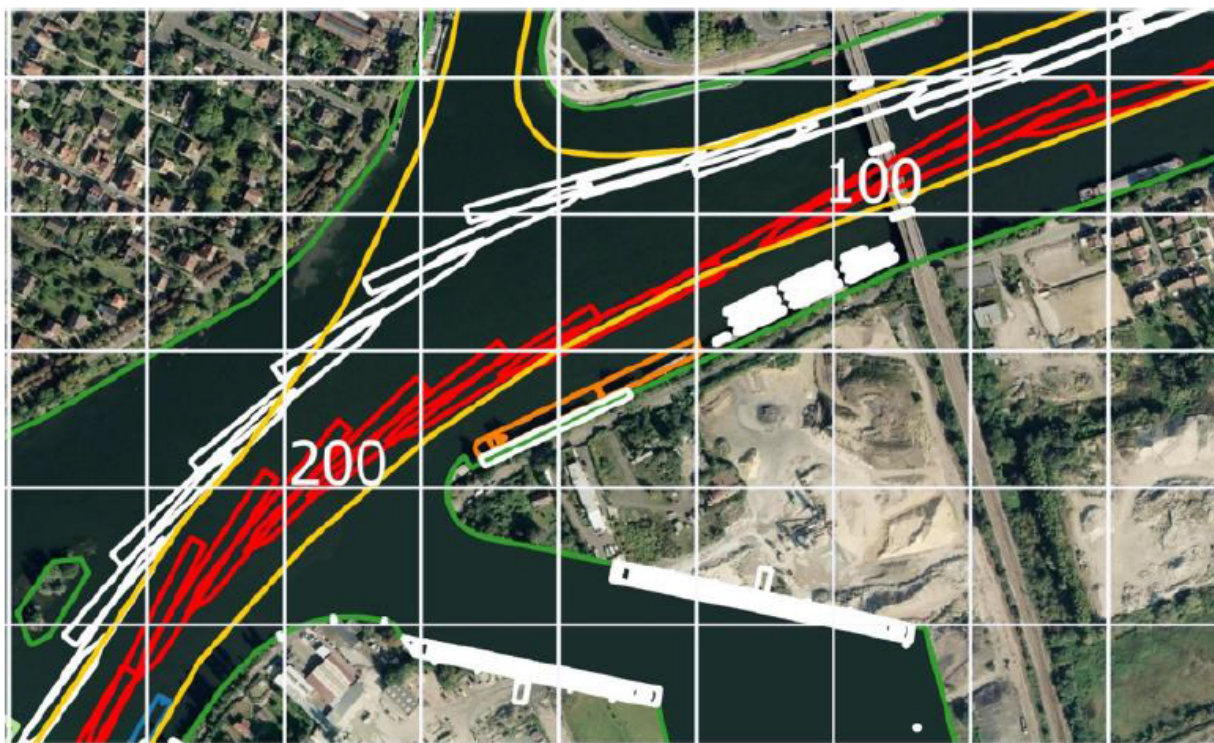
4.19 Qui assure la prise en charge des frais de branchement (eau, électricité) et de déplacement des branchements actuels ?

HAROPA-Ports de Paris prendra en charge les frais des branchements et de déplacement des branchements actuels. Le détail est précisé au chapitre 2.5.4 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

Effectivement, les dispositions relatives au déplacement des bateaux logements sont précisées dans le dossier d'étude d'impact du projet.

4.20 Le bateau logement sera coincé entre la rive et la zone de découplage. Disposez-vous des études de faisabilité de cette zone de découplage et de son impact sur les péniches (prise en compte du courant ? dangerosité lors des manœuvres, écluse/port/confluent). Pourquoi ne pas la positionner le long de l'Île Nancy ?

La localisation des bateaux-logements a été définie en concertation avec VNF et la Commission Locale des Usagers, suite aux études de trajectographie réalisées par le CEREMA (cf. chapitre 4.2.3 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » et chapitres 2.5.4.2 et 3.2.4.3 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »). Les bateaux-logements seront positionnés entre le pont ferroviaire et le poste de découplage, selon le principe suivant (extrait du chapitre 3.2.4.3 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») :



La solution proposée permet de conserver les bateaux-logements sur le site actuel sur un emplacement sécurisé (séparé du poste de découplage, éloigné de l'entrée du chenal de la darse...), tout en offrant un accès et une utilisation satisfaisants des bateaux-logements pendant tout le chantier, puis une fois les aménagements réalisés.

Nous prenons acte de cette réponse qui rappelle les dispositions détaillées dans l'étude d'impact.

4.21 Comment sera assuré l'accès des riverains, ainsi que le stationnement des véhicules pour les riverains et leurs visiteurs le long de la berge piétonne ?

Entre la darse et le pont SNCF Réseau, la promenade des berges permettra d'accéder aux bateaux-logements. La circulation automobile sera autorisée pour les seuls habitants des bateaux-logements et les véhicules de services (secours, ville, VNF et HAROPA – Ports de Paris). L'allée sera aménagée en espace partagé permettant aux résidents d'accéder et de stationner leurs véhicules à proximité de leur bateau logement. Ces éléments sont exposés dans le chapitre 4.3.2.1 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

Les dispositions prises, exposées dans les documents soumis à l'enquête, répondent bien aux préoccupations des riverains.

M.et Mme CHERRIER, MM. STURM et BERTHE (Obs. Ach3) :

4.22 Y a-t-il un plan pour l'emplacement des bateaux-logements ?

Le repositionnement proposé des bateaux-logements est présenté au chapitre 4.2.3 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » :



4.23 Quels sont les bateaux qui auront un COT sur le fleuve sur le quai de l'Île du Bac à Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine ?

Le projet prévoit le maintien des bateaux-logements actuellement présents sur le site du projet et titulaires d'une convention d'occupation temporaire auprès de VNF, le gestionnaire du domaine public fluvial.

Nous prenons acte de la condition de la détention d'une convention d'occupation temporaire auprès de VNF pour bénéficier du maintien sur le site. Ce qui conduit au maintien de 6 bateaux logements sur les 9 présents. La question du devenir de ces 3 bateaux non titrés se pose.

4.24 Y aura-t-il des emplacements en double pour les barges comme sur le dépliant ?

Le projet PSMO permet le stationnement à triple des bateaux-logements.

4.25 Dans cette hypothèse, les Ducs d'Albe serviront-ils uniquement pour le stationnement des barges ou serviront-ils aussi pour les bateaux de commerce ou autres. S'ils sont réservés aux barges, il faudrait mettre en place des panneaux sur les Ducs d'Albe ainsi rédigés : « réservé aux barges, uniquement en attente pour le port » ?

Comme précisé au chapitre 3.1 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », le poste de découplage est dédié uniquement aux convois fluviaux souhaitant accéder à la darse.

4.26 Dans cette hypothèse devons-nous laisser le passage sur notre bateau par le biais de passerelle du marinier ?

Le projet prévoit l'installation des bateaux-logement en amont du poste de découplage. Les mariniers utilisant le poste de découplage ne pourront pas accéder à la berge.

4.27 Quelle serait la distance entre les bateaux-logements et les barges ou autres, en largeur ?

Ces éléments seront définis dans le cadre des études de conception détaillées, et en concertation avec VNF, le gestionnaire du domaine fluvial et les propriétaires des bateaux-logements titrés déplacés.

Comme cela est mentionné à la suite de la dernière question relative aux bateaux logements, et comme indiqué, une concertation avec les propriétaires des bateaux logements et VNF est nécessaire.

4.28 Toujours dans cette hypothèse, les barges en stationnement ne gêneront-elles pas les navigateurs en route et ceux qui doivent faire leurs manœuvres de virement dans un espace restreint ?

Comme précisé au chapitre 4.2 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », le positionnement du poste de découplage permet d'éloigner le poste du chenal, libérant plus d'espace facilitant les manœuvres ou le transit des bateaux quand un convoi est amarré au poste.

4.29 Les barges ou autres ne seront-elles pas dans le chenal de navigation ?

Comme précisé au chapitre 4.2 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », le positionnement du poste de découplage permet d'éloigner le poste du chenal, libérant plus d'espace facilitant les manœuvres ou le transit des bateaux quand un convoi est amarré au poste. Les barges en attente sur le poste de découplage ne se trouveront donc pas dans le chenal de navigation.

4.30 Pour les bateaux-logements navigateurs : comment ferons-nous pour sortir si les barges sont amarrées devant notre longueur ?

Le positionnement des bateaux-logements a été conçu suite aux études de trajectographie menées par le bureau d'études CEREMA (études détaillées au chapitre 4.2.3 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »). Ce positionnement, en amont du poste de découplage, ne crée pas d'obstacle et permettra aux bateaux-logements de se déplacer si nécessaire.

4.31 Sur le dépliant, on voit une halte pour bateau passagers en attente sur les ducs d'Albe réservés pour les bateaux de commerce en attente d'éclusage ou pour s'y amarrer la nuit.

L'escale à passager prévue par le projet PSMO est destinée à accueillir des bateaux de passagers. Son dimensionnement a fait l'objet d'une étude de trajectographie afin de s'assurer que cette installation ne soit pas un obstacle aux manœuvres des bateaux en attente d'éclusage et qu'elle préserve le chenal de navigation. Les bateaux en attente d'éclusage n'ont pas vocation à utiliser l'escale à passager. Le chapitre 4.3.4.3 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » détaille cette installation et son dimensionnement.

4.32 Aurons-nous des places de parking devant nos bateaux-logements et combien ?

Les stationnements pour les occupants des bateaux-logements seront situés sur la promenade des berges, à raison de 2 emplacements par bateau logement (cf. annexe 23 « Grands principes d'exploitation et de la vie de PSMO » – document issu de la concertation - du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

4.33 Le port sera-t-il fermé le soir au niveau du pont RER ?

La voie d'accès aux bateaux-logements sera équipée d'un contrôle d'accès permanent au niveau du pont RER (cf. annexe 23 « Grands principes d'exploitation et de la vie de PSMO » – document issue de la concertation - du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

4.34 La redevance restera-t-elle la même après travaux ?

La redevance domaniale est fixée par VNF, gestionnaire du domaine fluvial. HAROPA-Ports de Paris n'est pas habilité à définir cette redevance.

4.35 Combien de temps dureront les travaux d'aménagement ?

Les travaux d'aménagement de PSMO seront réalisés en cinq phases, programmées entre 2021 et 2039. Le détail du phasage est présenté au chapitre 8.2 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ». Les bateaux-logements seront donc concernés uniquement par la phase 1 du projet et seront relocalisés entre 2021 et 2022. Les études de conception détaillée actuellement en cours permettront de préciser ce phasage.

4.36 Pendant les travaux, il nous faudra l'eau, l'électricité et internet.

Le projet PSMO prévoit le raccordement des bateaux-logements aux réseaux télécom, AEP et électricité, comme précisé au chapitre 4.3.6 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

4.37 Les bateaux-logements seront-ils reliés au réseau internet ?

Le projet PSMO prévoit le raccordement des bateaux-logements aux réseaux télécom, AEP et électricité, comme précisé au chapitre 4.3.6 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

4.38 Quelle sera la largeur des passerelles d'embarquement ?

La largeur des passerelles d'embarquement n'a pas encore été définie à ce stade. Elle sera fixée avec VNF et les propriétaires des bateaux-logements concernés.

4.39 Qui assurera l'entretien des berges, en général, et devant les bateaux-logements ?

L'entretien des berges sera assuré par VNF, gestionnaire des berges au droit des bateaux-logements. HAROPA-Ports de Paris assurera l'entretien du reste du linéaire de berge et de la darse.

HAROPA a répondu à l'ensemble des questions relatives au déplacement, à la localisation, aux conditions de réinstallation des bateaux logements et de fonctionnement en relation avec les barges et autres bateaux, en faisant référence aux documents soumis à l'enquête. La commission en prend acte et souligne que, compte tenu de la complexité du dossier, et qu'une partie des questions relève de la gestion future non traitée dans ces dossiers, un dialogue avec les propriétaires et occupants des bateaux logements est nécessaire.

QUESTIONS COMPLÉMENTAIRES DE LA COMMISSION

4.40 Combien y a-t-il de bateaux-logements concernés ?

9 bateaux-logements occupent actuellement le secteur du projet PSMO, 6 d'entre eux possèdent une convention d'occupation temporaire avec VNF, leur permettant d'occuper légitimement leur emplacement. Le chapitre 2.5.4.2.3 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » détaille les mesures prévues par le projet PSMO.

L'engagement de la réinstallation ne concerne que les 6 bateaux logements pour lesquels les propriétaires sont titrés. 3 bateaux ne bénéficient pas de cet engagement. La question de leur devenir se pose. L'offre d'emplacements est de 9, si bien que des propositions de convention d'occupation temporaire doit pouvoir leur être faites.

4.41 Quelle est la nature des conventions passées avec les propriétaires de bateaux-logements ? quelles sont les dispositions relatives à leur durée, les conditions de résiliation, les conditions d'installation (accès, stationnement, alimentation en réseaux divers, enlèvement des ordures ménagères...) ?

Les conventions passées entre VNF et les propriétaires des bateaux-logements sont des conventions d'occupation temporaires. Comme c'est le cas actuellement, elles seront gérées par VNF qui fixe la durée et les conditions d'exécution de ces conventions, conformément au Code Général de Propriété des Personnes Publiques et le règlement de police de navigation intérieure.

Le projet PSMO prévoit le raccordement des bateaux-logements titrés aux réseaux et la mise en place d'un point de collecte des ordures ménagères.

Nous prenons acte de cette réponse.

4.42 Dans le dossier relatif à la création de ZAC, à l'article 6, p.31, il est précisé que « le déplacement, à terme, des bateaux-logements, en priorité sur le site, est soumis à l'autorisation de VNF, des communes d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine, et à l'accord des propriétaires des bateaux-logements concernés ». Que se passe-t-il en cas de désaccord des propriétaires des bateaux-logements ?

La future localisation des bateaux-logements a été proposée en concertation avec le territoire, dans le cadre du débat public en 2014, pendant la période de la concertation post débat public. Elle permet de répondre au souhait des propriétaires de rester à proximité de leur emplacement actuel. Cet emplacement est validé par VNF et les collectivités.

A l'issue de l'obtention des autorisations administratives du projet PSMO, HAROPA-Ports de Paris rencontrera les propriétaires des bateaux-logements, en partenariat avec VNF, afin de préciser la réorganisation et les modalités de déplacement et d'identifier d'éventuelles problématiques.

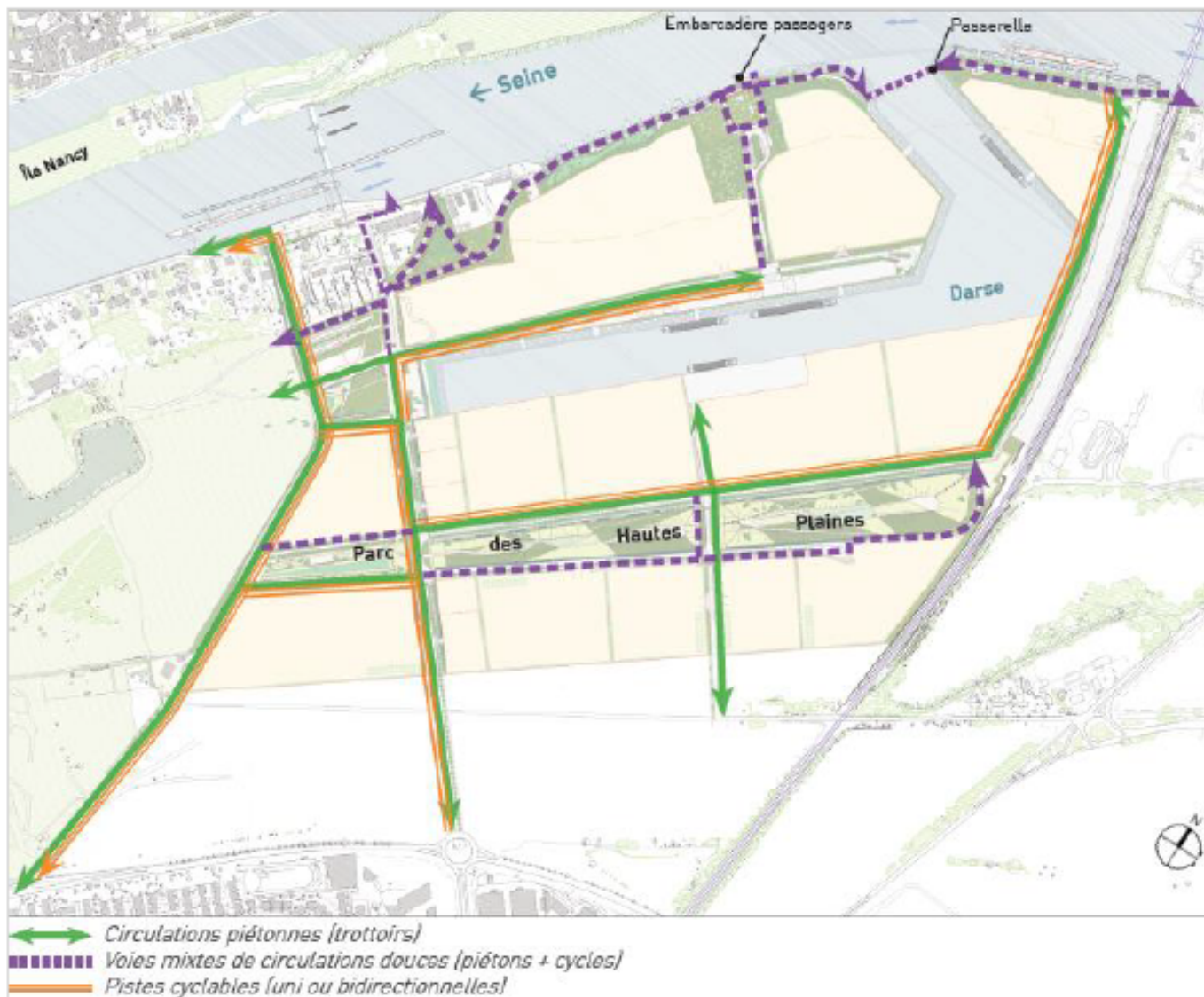
Nous prenons acte de cette réponse et soulignons l'importance de ces concertations avec les propriétaires des bateaux logements, en relation avec VNF.

) SUR LE DOMAINE DE VNF

5.1 Pourquoi ne pas prolonger la promenade sur berges jusqu'au barrage d'ANDRÉSY ?

Le projet PSMO prévoit un itinéraire réservé au mode doux entre le port (berges et centre de vie) et le barrage d'Andrésey. Cet aménagement est détaillé au chapitre 4.3.4.2 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

Le plan extrait de ce chapitre illustre ces liaisons douces :



5.2 Une passerelle pour les circulations douces reliant les deux rives par le barrage, prévue au PADD d'ANDRÉSY est-elle envisagée ?

Le projet de passerelle assurant une liaison douce entre la rive gauche de la Seine et l'Île Nancy est porté par la commune d'Andrécy.

6) DIVERS

6.1 Quelles sont les emprises précises de la boucle de retournement (et de stationnement ?) des poids lourds incluse dans le périmètre de la DUP ?

Le projet d'aménagement de l'aire de retournement est actuellement en phase d'étude de conception détaillée, en partenariat avec la ville de Conflans-Sainte-Honorine et la Communauté Urbaine GPS&O.

L'emprise a été définie pour permettre l'aménagement de places de stationnement, d'une voie de retournement pour les riverains de l'île Peygrand, ainsi que l'installation des équipements de collecte des déchets pour les habitants des bateaux-logements.

Même observation que précédemment (question 4.4)

THEME ZAC :

6.2 Concernant les amodiations : Quelles sont les durées prévues ? Y a-t-il une durée minimale ou maximale, une durée indéterminée ? quelles sont les dispositions envisagées au terme de la convention ? La participation financière prend-elle la forme d'un loyer, d'une charge foncière ? Que deviennent les constructions au terme de la convention ?

La durée des conventions d'occupation temporaire est variable, et est déterminée au cas par cas en fonction des appels à projets et des investissements réalisés par les entreprises. Ces conventions sont définies dans le cadre du Code Général de la Propriété de la Personne Publique. En contrepartie de l'occupation du domaine public, les entreprises versent une redevance trimestrielle à HAROPA-Ports de Paris.

A l'issue des conventions, les emprises doivent être libérées et remises en état, dans les conditions définies par les conventions d'occupation temporaire.

Ces éléments de réponse n'appellent pas d'observations particulières.

6.3 Concernant les permis de construire : Dans la mesure où la délivrance des permis de construire, dans cette ZAC aménagée par HAROPA, est de la compétence du Préfet, quelles seront les modalités de la concertation avec les élus des 3 communes en amont des dépôts de permis de construire ?

L'instruction des permis de construire est pilotée par la communauté urbaine GPS&O. Au-delà du contrôle de la conformité des demandes déposées en commune aux règles locales d'urbanisme, elle consulte les différents services et propose au maire de la / des commune(s) concernée(s) l'arrêté de décision. Pour les parcelles situées en secteur protégé, l'Architecte des Bâtiments de France sera également sollicité. Pour les projets industriels qui nécessiteront des émergences techniques, comme explicité dans le bilan de la concertation, des simulations 3D d'insertion urbaine seront réalisées et partagées avec les collectivités.

Cette réponse relative à la procédure d'instruction et de délivrance des permis de construire n'appelle pas d'observation particulière.

6.4 Concernant les projets de construction : Il est précisé que les émergences techniques (silos, cheminées) pourront être autorisées dans une limite de 30 mètres « sur seulement 10% de la surface de l'emprise amodiée ». Il s'agit de l'un des sujets sensibles du projet, aussi, comment interpréter cette limitation ?

Le projet PSMO prévoit une limitation des hauteurs des bâtiments à 20 m. Comme précisé au chapitre 4.3.2 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », certaines activités industrielles du BTP dépendent d'installations de stockage (silos, cheminées, antenne...) de hauteurs supérieures à 20 m. Ces installations pourront être autorisées par HAROPA-Ports de Paris dans une limite 30 m de hauteur (cote maximale 54.30 m NGF). Ces installations seront situées principalement dans le secteur AUPa (zone Uef du règlement de zones du PLUi de GPS&O) et devront avoir une

superficie ne dépassant pas 10% de l'emprise de la parcelle occupée (prescription fixée dans les pièces 5A, 5B et 5C du dossier 5 « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme »).

Compte tenu de la répartition prévisionnelle des futures activités et de la limite de 10% d'emprise au sol, le nombre d'émergences attendues sur PSMO est de 1 à 3 unités

Le secteur UEf du PLUi de GPS&O correspond aux terrains situés de part et d'autre de la darse, soit sur la partie principale du port. La disposition relative à l'implantation des émergences à 30 mètres concerne donc potentiellement 7 lots, y compris le terrain de GSM. La sensibilité du sujet nécessite que le nombre et la localisation de ces émergences soient maîtrisés.

Pour cela, la réalisation de simulation 3D d'insertion urbaine et la concertation avec les collectivités, comme indiqué ci-dessus est importante.

Sur le nombre d'émergence attendues, qu'HAROPA estime à 1 à 3 unités sur la base de la répartition prévisionnelle des futures activités, il lui appartiendra de veiller à cette limitation.

Il nous semble qu'un travail en amont, à partir de perspectives depuis les différents points de vue les plus dominants doit permettre de localiser les secteurs les moins exposés pouvant supporter les émergences à 30 mètres.

6.5 Concernant les terrains situés au sud du parc des Hautes Plaines_non destinés aux bureaux et activités tertiaires : l'objectif premier du port est d'offrir aux entreprises installées sur le site la possibilité de recourir au transport fluvial ou ferré de marchandises. Ainsi, des bandes transporteuses raccordées à la voie ferrée permettront de limiter le recours à la route au sein du port. Or, les terrains situés au sud du parc des Hautes Plaines ne seront pas desservis par ces bandes transporteuses Quelles en sont les raisons ?

Le réseau des bandes transporteuses doit permettre prioritairement une distribution des lots autour de la darse, afin de favoriser une liaison voie ferrée / voie fluviale. La distribution des lots arrière au sud du parc des Hautes Plaines a été écartée suite aux études de faisabilité, les entreprises qui y seront accueillies ne devant pas en avoir l'usage (cf. chapitres 4.2.4 et 4.2.5 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

Sauf à connaître plus précisément les résultats de l'étude de faisabilité, (met-elle en évidence des raisons techniques, économiques ?) la commission considère qu'HAROPA limite en faisant ce choix la nature des entreprises susceptibles de s'installer dans la zone du port, alors qu'il est destiné à l'accueil d'entreprises du secteur de la construction et des travaux publics, toutes utilisatrices de moyen de transport de matériaux et que les bandes transporteuses visent à limiter la circulation de camions dans l'enceinte du port.

6.6 Comment se situe l'emprise et l'activité GSM ? Le seul non amodiatore du port ? Compris dans la ZAC mais pas dans le port ? Comment cette exception est-elle prise en compte (en termes d'obligation architecturale, de type d'activités, d'insertion paysagère, d'accès à la darse, etc...). La charte leur sera-t-elle applicable ? Comment fonctionneront ces parcelles au cours du temps (par exemple en cas de vente et de changement d'activités) ? Quelle est la teneur de la convention entre HAROPA et GSM sur l'usage du site et l'accès à la darse ? Pourrait-on avoir un exemplaire de cette convention ?

Les installations actuelles de la société GSM font partie du futur périmètre de la ZAC. À ce titre, la société GSM pourra être associée à l'Instance Permanente de Concertation. Ses futures constructions éventuelles devront respecter les prescriptions définies par le CPAPE.

La société GSM pourra répondre aux appels à projet proposés par HAROPA-Ports de Paris sur les futures parcelles amodiables. L'usage de la voie d'eau faisant partie des process de fonctionnement de l'entreprise GSM, HAROPA-Ports de Paris réfléchira aux modalités d'accès à la voie d'eau une fois le port réalisé, dans le respect de la réglementation en vigueur en matière de domanialité publique.

Dans le cadre de la procédure de ZAC, HAROPA-Ports de Paris pourra exercer son droit de préemption pour l'acquisition des emprises éventuellement libérées par la société GSM.

La commission prend acte de la réponse. Effectivement, GSM est tenue de respecter les dispositions des règles d'urbanisme en vigueur et, située dans le périmètre de la ZAC, les prescriptions définies par la CPAPE. S'appliquent par ailleurs l'ensemble des règles imposées aux propriétaires de terrains situés en ZAC, mais non acquis auprès de l'aménageur, notamment en matière de participation ou de droit de préemption, comme indiqué dans la réponse.

6.7 Le projet PSMO est-il envisagé avec principe d'évolutivité et la réversibilité de ses installations ?

En cas de cessation d'exploitation de la plateforme portuaire, HAROPA-Ports de Paris prendra les dispositions nécessaires pour :

Assurer la mise en sécurité du site ;

Remettre le site en état tel qu'aucune atteinte ne puisse être portée aux intérêts mentionnés à l'article L.181-3 du Code de l'environnement.

(Cf. chapitres 1 et 2 de la partie 9 « Conditions de remise en état du site après exploitation (art. R181-14 C. Env.) » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

Nous prenons acte de cette réponse.

6.8 Des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation pourront être acceptées sur le port. Y aura-t-il des installations SEVESO?

Aucune installation de type SEVESO n'est prévue sur le port.

Nous prenons acte de cette réponse.

6.9 Il est fait mention également de centre de tri. Sont seulement concernés les déchets minéraux non dangereux ?

Des activités de valorisation de matériaux de déconstruction et des chantiers de travaux publics sont attendus sur le futur port. Il s'agit d'installations de recyclage des matériaux issus des chantiers BTP.

Nous prenons acte de cette réponse qui ne précise pas toutefois que les matériaux traités seront non dangereux.

6.10 Le bilan de la concertation indiquait la création et un calendrier de réunions (à minima semestrielle) de l'Instance Permanente de Concertation (IPC). Est-ce toujours d'actualité ? En phase travaux puis de son exploitation ?

Le projet prévoit bien la mise en place de l'Instance Permanente de Concertation (IPC), avant le démarrage des travaux et tout au long de l'exploitation du port, conformément aux engagements d'HAROPA-Ports de Paris. Cette instance associera les entreprises du port, HAROPA-Ports de Paris et le territoire (commune, associations services déconcentrés...).

La commission prend bonne note de cette réponse.

6.11 Dans son avis du 11 décembre 2018 de la MRAe d'Île-de-France sur le projet de PLUi demandait que : « le rapport de présentation analyse les effets cumulés du PLUi et des « grands projets d'infrastructures ». L'avis de la MRAe d'Ile de France pour le PLUI a-t-il été décliné dans le cadre de ce projet PSMO ?

L'avis de la MRAe a été pris en compte. Les éléments sont présentés au chapitre 4 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

La commission prend acte de cette réponse.

6.12 Une des alternatives au projet de port aurait été de transformer la zone en parc de loisirs comme cela a été fait pour les Etangs de Cergy. Pourquoi cette solution n'a-t-elle pas été retenue ?

Le projet PSMO permettra de répondre à trois objectifs d'utilité publique :

l'augmentation du report modal du transport de marchandises de la route vers la voie d'eau et le fer, dans l'ouest de l'Île-de-France, dans les secteurs de la construction et des travaux publics,

la mise en place, à court terme, d'une logistique « propre » pour les chantiers du Grand Paris,

le développement local de la confluence Seine-Oise.

D'autre part, la Ville d'Achères porte l'aménagement d'un parc urbain à l'ouest de la route du Barrage.

Nous prenons acte de cette réponse conforme aux objectifs rappelés ci-dessus.

6.13 Le prix du foncier risque-t-il de « s'écrouler » ?

Réalisé de manière concertée avec le territoire, le projet PSMO offre un projet de réaménagement de la plaine d'Achères sur un site de carrières, en zone inondable, et affecté par des épandages qui ont laissé des sols pollués.

Le projet PSMO prévoit en outre la renaturation des berges et un renforcement de l'écran végétal en bord de Seine. Il contribue à développer la trame verte avec la création du parc des Hautes-Plaines qui s'inscrit dans la continuité des autres espaces naturels du territoire (futurs parcs d'Achères au sud et à l'ouest du projet).

L'intégration de près de 20% d'espaces verts, constituant des habitats pour les espèces sensibles et protégées sur le périmètre du projet, avec en outre des voies plantées, participe au renforcement de la biodiversité et à l'amélioration de la qualité paysagère du site.

Le projet prévoit également la mise en place de liaisons douces et de voies de promenade dont pourront bénéficier les riverains.

HAROPA rappelle dans sa réponse les caractères qualitatifs de son projet, à comparer à la situation actuelle, sans se prononcer sur l'effet en matière de valeur foncière, ce qui est effectivement difficile à estimer.

6.14 Le creusement de l'entrée de la darse est en dehors de l'emprise de la carrière. Sous couvert de quel type d'autorisation celle-ci sera-t-elle creusée ?

Le creusement de la darse est soumis à une autorisation au titre la Loi sur l'eau. Les rubriques concernées sont précisées au chapitre 7 de la pièce 3-E « Nature, consistance, volume et objet du projet – Rubriques de la nomenclature dont le projet relève – Moyens de suivi et de surveillance en cas

d'incident – conditions de remise en état du site » du dossier n°3 « Dossier d'autorisation environnementale ».

Nous prenons acte de la réponse.

THEME DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES PLU DES COMMUNES D'ACHÈRES, ANDRÉSY ET CONFLANS-SAINTE-HONORINE :

6.15 L'un des objets de l'enquête publique unique concerne la mise en compatibilité des PLU des communes d'Achères, Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine. Le dossier d'enquête a été constitué en 2019, alors que le PLUi de GPSEO était en cours de procédure. Or, le PLUi de la communauté urbaine de GPSEO à laquelle appartiennent les 3 communes, est entré en vigueur le 21 février 2020.

Comme précisé au chapitre 4.5 des pièces A, B et C du dossier n° 5 « Dossiers de Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU) » HAROPA-Ports de Paris a été associé à l'élaboration du Plan local d'Urbanisme intercommunal (PLUi).

Au regard du calendrier d'élaboration du PLUi et du projet PSMO, il a été nécessaire d'engager la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme à l'échelle de chaque commune.

Le PLUi est néanmoins exécutoire depuis le 21 février 2020.

Nous prenons acte de cette réponse qui explique les raisons pour lesquelles l'objet de la mise en compatibilité des PLU communaux a été maintenu dans le cadre de l'enquête publique unique, alors que le PLUi s'est substitué aux PLU communaux dès le 21 février 2020.

6.16 La compatibilité doit donc être effective avec le PLUi de GPSEO. Est-ce le cas ?

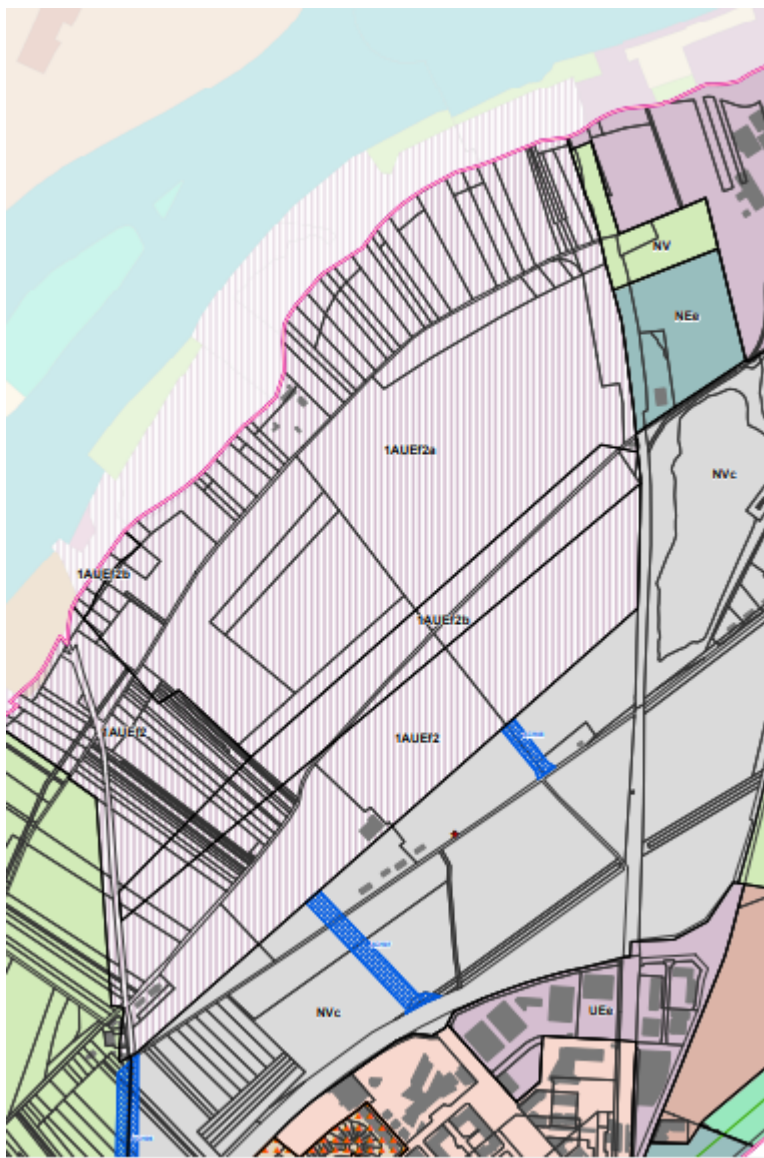
Le projet PSMO soumis à l'enquête publique est déjà compatible avec le PLUi de la Communauté Urbaine GPSEO exécutoire depuis le 21 février 2020.

Nous prenons acte de cette réponse qui rend sans objet toute mise en compatibilité des documents d'urbanisme. En effet, le secteur du port d'Achères fait l'objet d'une OAP parmi les OAP de secteurs à enjeux métropolitains dans le PLUi de la Communauté Urbaine de GPS&O. Le schéma relatif à l'OAP du secteur du port d'Achères figure ci-après :

Le secteur du port d'Achères



Dans le PLUi, le secteur de PSMO figure en zone AUEf2 destinée aux activités portuaires fluviales, telle que figurée ci-après :



. Les règles applicables à ce secteur sont celles de la zone UEf2 correspondant au futur port PSMO qui comprend 2 sous-secteurs :

UEf2a désignant les espaces concentrés autour de la darse ;

UEf2b désignant les espaces naturels de la zone portuaire.

Elles sont compatibles avec le projet de PSMO.