

CHAPITRE 8 – AVIS OBTENUS ET CONSULTATIONS

Le Commissaire Enquêteur a souhaité s'entretenir avec les différentes parties intéressées au projet, en particulier les maires des communes situées sur le périmètre de l'enquête ou dans la proche périphérie du projet, ainsi qu'avec les services d'Etat qui ont instruit le dossier.

Les comptes rendus de ces réunions figurent ci-après.

1. MAIRIE DE VILLENES-SUR-SEINE

M. François Gourdon, Maire de Villennes et Vice-Président de la Communauté d'Agglomération 2 rives de Seine, a reçu le commissaire enquêteur dans ses bureaux de la mairie le 1^{er} août 2013.

Le maire explique qu'il a été a priori réservé, sinon hostile à l'égard du projet de port urbain à Triel-Carières. Il considère toutefois aujourd'hui que ce projet répond aux objectifs d'évolution du transport fluvial, en alternative au transport routier, et qu'il serait difficile de s'opposer à un développement présentant un enjeu environnemental. Selon lui, il faut plutôt faire en sorte que certaines des composantes du projet soient modifiées ou améliorées afin de préserver la qualité de vie et le bien-être des habitants situés à proximité du site.

Sur le cours des échanges qui ont eu lieu à l'origine du projet, une réunion s'était tenue le 24 janvier 2011 à la mairie de Villennes, à la demande du maire, au cours de laquelle un grand nombre de points concernant le futur projet, son déroulement et ses conséquences ont été débattus. Plusieurs réponses y avaient été apportées par la Communauté d'Agglomération et par Ports de Paris, sans convaincre véritablement les habitants de Villennes que le nouveau port n'aurait aucune conséquence négative sur leur cadre de vie.

Le 18 mars 2011 le conseil municipal de Villennes considérant notamment que Ports de Paris n'apportait « aucune garantie sur les mesures de protection qui seraient prises, sur la nature des activités qui seraient développées, sur le trafic fluvial d'apport et d'enlèvement réellement engendré et sur la non dangerosité des matériaux qui seraient transportés. », et constatant un non-respect de « l'équilibre et des contraintes de la zone » vis à vis de la qualité environnementale, de l'habitat et de l'inondabilité, le conseil considérant « compte tenu des menaces et des nuisances pesant lourdement sur le cadre de vie de la Commune de Villennes-sur-Seine » exprimait toutes ses réserves sur le projet. (Annexe 5)

Le 31 mars 2011, une réunion se tenait à la préfecture au cours de laquelle étaient discutées les conditions de réalisation du port. La réunion s'est conclue par la demande du maire de Villennes que soient pris des engagements sur la proscription de transport de matières putrescibles, de matières dangereuses, le traitement des nuisances visuelles et sonores. Il demandait aussi l'institution d'une commission de suivi du projet, la rédaction

d'une charte sur « *les engagements de Ports de Paris et les obligations des entreprises soumissionnaires.* » et la définition par l'ABF d'une charte paysagère. (Annexe 21)

Dans une lettre du 6 mai 2011 à Ports de Paris (Annexe 22), M. Gourdon confirmait la position de la commune sur le souhait des engagements formulés le 31 mars 2011 et demandait une analyse du « *projet alternatif présenté par les riverains* », un cahier des charges sur les prescriptions architecturales et environnementales ainsi qu'un suivi régulier environnemental avec une concertation avec la mairie sur la rédaction de la carte des engagements de Ports de Paris.

Pour le maire, il apparaît qu'une grande partie de ce que la commune souhaitait a été pris en compte par Ports de Paris, ou est en cours.

Les inquiétudes qui ressortent actuellement portent sur un ensemble de questions dont le cumul apparaît comme difficile à supporter :

- La qualité des entreprises qui s'implanteront sur le port (ne pas autoriser d'établissements classés) et notamment la possibilité que ce port devienne un port d'ordures ménagères (tel que le qualifie nombre de riverains) suscite de très grandes inquiétudes.
 - La rédaction d'une charte de qualité est en cours et il serait important que des engagements soient pris quant à son respect. M. le Maire prend l'exemple de l'arrêté de prolongation de l'exploitation des carrières granulats par GSM, qui s'est transformée en une activité d'importation de gravats arrivant par le fleuve et acheminés par un long tapis roulant vers le lieu de concassage. On a remplacé une activité par une autre introduisant des nuisances nouvelles. Il y a donc lieu de rassurer les riverains sur la réalité des engagements de Ports de Paris.
 - Le contexte paysager et nautique de la boucle, concernant la suppression du port de plaisance préoccupe la mairie et les riverains. Son remplacement par un port exclusivement industriel va détruire le caractère de la zone. Il faut étudier le maintien d'un petit port de plaisance, peut-être sous une forme différente (mixité avec des pontons de plaisance dans la darse, trouver un lieu de remplacement proche tout en construisant dans la darse un quai d'accueil avec service de carburant et de restauration pour des amarrages temporaires des plaisanciers).
- M. le maire fait état du projet de Parc du Peuple de l'Herbe à Carrières-sous-Poissy, classé « Espace Naturel Sensible » qui sera situé au sud du nouveau port, englobant notamment l'Etang de la Galiotte et qui attirera un très grand nombre de visiteurs dont certains de l'étranger. Beaucoup pourraient venir en bateau et non par la route. Se pose ainsi un problème d'accès qui pourrait être en partie réglé par un ponton d'accueil temporaire de bateaux de touristes.
- Les heures de fonctionnement du port. Les horaires impliquent que les péniches attendent l'heure d'ouverture, en se stationnant sur un quai en amont du port, le long de la Seine. Ce point doit être étudié afin que cette solution, n'introduise pas de nuisances nouvelles pour les riverains de l'île de Villennes.

M. Gourdon fait toutefois remarquer que plusieurs points ne semblent pas (ou plus) poser de véritables problèmes ou sont en voie de résolution. Ainsi :

Le problème des bateaux-logement est en voie de résolution.

Les nuisances sonores, lumineuses ou visuelles ne semblent pas devoir être excessives. Si l'on en croit Ports de Paris, l'élargissement de l'entrée de la darse devrait réduire les problèmes de bruit des péniches entrant dans le port. Ce point mérite toutefois d'être confirmé.

Le départ de LGSN de l'emplacement où se situent ses activités devrait améliorer les choses.

A la suite de l'entretien, le maire a accepté de conduire le commissaire enquêteur sur l'île de Villennes et sur les coteaux de la ville pour montrer le point de vue que l'on a depuis ces endroits sur le site du projet.

Depuis l'île de Villennes tout est parfaitement masqué seule apparaît l'entrée de la darse et les aménagements nouveaux ne devraient pas détériorer le paysage. On comprend parfaitement les manœuvres que font actuellement les péniches pour entrer dans la darse, qui sont obligées de serrer au maximum sur la berge de l'île et de donner à fond de leur moteur pour amorcer leur virage et entrer dans le port. Ces manœuvres créent des nuisances aux habitants de l'île. L'élargissement de l'entrée du port devrait limiter, sinon supprimer les nuisances causées aux riverains à l'occasion de ces manœuvres.



Vue depuis l'île de Villennes

Depuis les coteaux de Villennes on aperçoit l'ensemble du site, le petit port, les installations de LGSN avec ses monticules de sables, celles du SIVATRU de traitement de déchets, celles de GSM un peu plus en arrière, ainsi qu'une partie de la station d'épuration E13000094/78 – Plateforme portuaire Triel-sur-Seine/Carrières-sous-Poissy

des Grésillons. Si les nuisances sonores n'affectent pas ces endroits, on ne peut pas dire que la vue que l'on a de ces installations soit agréable et écologique. Bien qu'il soit prévu que LGSN quitte les emplacements qu'il occupe actuellement, il ne semble pas, compte tenu des industries présentes sur la zone, que la vue en sera améliorée. La plantation d'arbres de haute tige est importante.



Vue depuis les coteaux de Villennes

2. MAIRIE DE TRIEL-SUR-SEINE

M. Joël Mancel, Maire de Triel et Vice-Président de la Communauté d'Agglomération 2 rives de Seine, en charge du Transport et des déplacements urbains, a reçu le commissaire enquêteur dans ses bureaux de la mairie le 6 aout 2013, M. Matthieu Bourg, directeur aménagement et urbanisme de la ville, participait à la réunion.

M. le maire rappelle que le projet de port industriel à Triel et carrières est ancien, il date des années 90. Il a été gelé pendant plusieurs années, puis relancé avec le projet Ecopôle Seine Aval, destiné à aménager 150 ha de terrains pour y créer un espace économique accueillant des entreprises d'éco-construction. L'intérêt que présente le site choisi, qui s'étend sur les communes de Carrières-sous-Poissy et de Triel-sur-Seine, repose sur sa bonne desserte et sa proximité du futur port.

Le projet de port a fait l'objet d'une concertation qui a eu pour conséquence de le faire évoluer pour tenir compte de certaines des remarques issues du public, des élus, des associations.

Néanmoins il soulève différents problèmes qui ne sont pas entièrement résolus ainsi que des inquiétudes et interrogations :

- Disparition du port de plaisance

Le petit port de plaisance Port Saint-Louis, situé dans la darse qui doit accueillir le futur port industriel va disparaître. Or plusieurs bateaux de plaisance y sont amarrés, ainsi que quelques bateaux logements. Si des solutions sont en cours pour les bateaux logements sur différents pontons alentours, et si quelques pistes existent pour quelques bateaux de plaisance, il n'y a pas encore de solution globale pour la marina. Il s'est d'ailleurs créé un comité de soutien pour son maintien.

La position de M. Mancel est qu'il puisse y avoir une mixité fonctionnelle entre le port industriel de Triel et le port de plaisance actuel. Il a souhaité que Ports de Paris étudie toutes les solutions pouvant permettre cette mixité. Il a d'ailleurs fait part de ses souhaits à l'issue du conseil municipal du 23 mai lors des questions du public.

Actuellement Ports de Paris répond qu'une double fonction (industrie-plaisance) n'est pas envisageable pour des raisons de sécurité.

M. Mancel reconnaît que le problème du maintien ou non du port de plaisance dans la zone est un problème déconnecté du projet de port industriel, mais il considère que la conservation d'une activité de plaisance, qui permettrait d'assurer une activité fluviale touristique, à proximité du futur Parc de l'Herbe, est hautement souhaitable.

Il indique qu'il existe un port directement relié à la Seine, dans la base de loisirs Val de Seine78. Cette base qui possède 4 bassins, se situe sur les communes de Triel, Vernouillet, Verneuil et les Mureaux. Le port de plaisance du Val de Seine, qui a été aménagé en 2003/2004, dispose de 33 anneaux tous occupés, mais il n'est pas impossible d'envisager d'étudier la faisabilité et les conditions d'une éventuelle extension.

Il existe par ailleurs d'autres plans d'eau dans la proximité de Port de Saint-Louis, comme l'étang de la Galiotte ou l'étang de la Ferme. Mais ils ne sont pas assez profonds, n'ont pas d'accès à la Seine, et devraient faire l'objet de travaux importants et coûteux pour devenir des ports.

- Le niveau de l'activité engendrée

M. Mancel qui a participé à la concertation sur le projet fait part des inquiétudes des riverains sur les conséquences que pourrait avoir le futur niveau d'activité du port, sur leur cadre de vie, notamment en raison du nombre des péniches qui y transiteront (le nombre des péniches va passer de 5 par semaine à 5 par jour) et sur les manœuvres d'entrée-sortie du port (bruits, pollutions diverses). Ceci fait craindre une augmentation des nuisances.

Sur les incidences des activités du port sur les habitants mêmes de Triel, M. Mancel reconnaît que sa localisation est suffisamment éloignée des habitations de la commune pour n'avoir que très peu ou pas de conséquence sur leur vie.

- Il n'existe aucune assurance sur la nature des matériaux qui transiteront par le port.

Ce point est très sensible pour les habitants de Triel, dont beaucoup, compte tenu de l'histoire passée de la commune, redoutent que Triel ne redevienne une « décharge à ciel ouvert ».

M. le maire rappelle en effet que Triel a connu la plus grande décharge à ciel ouvert dans les années 70. Cette décharge a été fermée au début des années 90 et l'Entreprise Moderne Terrassement Agrégats (EMTA) du groupe VEOLIA, a été chargée de sa gestion produisant du méthane et de la biomasse. Dans les années 2010, des travaux ont été envisagés par EMTA pour créer une plateforme d'accueil d'une ferme solaire (projet Alterrya) et pour améliorer le réseau de collecte du biogaz en mauvais état, notamment pouvoir y intervenir pour réparations. EMTA avait proposé pour réaliser la plateforme, de déverser pendant 6 ans sur cette zone d'environ 70 hectares, 4 millions de tonnes de nouveaux déchets sur une hauteur de 4 mètres.

Suite à une action de la population, du conseil municipal et du maire de la ville, seuls les déchets inertes ont été autorisés et le volume du remblai a été divisé par deux. De plus le projet de ferme solaire a été abandonné.

Sur la préparation de l'enquête M. Bourg déplore de ne pas avoir encore reçu le dossier d'enquête pour l'étudier, surtout que le projet devrait faire l'objet de l'avis du conseil municipal du 2 octobre 2013.

Le 24 septembre, le commissaire enquêteur a rencontré une nouvelle fois, le maire, M. Mancel ainsi que M. Sixt, maire-adjoint en charge de l'urbanisme. Différents échanges ont eu lieu sur le contenu du projet, les développements futurs, les effets que pourrait avoir sa mise en œuvre sur l'environnement naturel et humain, ainsi que la participation du public à l'enquête.

3. MAIRIE DE MEDAN

Le commissaire enquêteur a rencontré M. Serge Goblet, Maire de Médan dans ses bureaux de la mairie le 7 août 2013.

M. le maire précise que la commune de Médan n'est pas directement impactée par le projet de plateforme portuaire, car située assez au nord du projet, et la partie de l'île du Palais qui appartient à Médan est une île de loisirs non habitée, qui n'est accessible que par bateau.

Compte tenu de cette situation la commune de Médan n'a pas participé aux réunions de concertation mais est restée parfaitement informée des discussions qui se sont tenues et des propositions qui ont été faites.

Concernant la **disparition prévue du port de plaisance**, M Goblet considère qu'il existe d'autres ports dans les environs, notamment celui de la base de loisirs de Verneuil, le petit port de Villennes, et qu'il faut étudier les capacités d'accueil de ces port et les

conditions dans lesquelles les bateaux actuellement amarrés à Port saint Louis pourraient y être accueillis. Il explique qu'il faut essayer de trouver des mesures de compensation à la disparition du port de Triel, mais qu'il est normal que les choses prévues de longue date puissent être réalisées.

M. le maire fait remarquer que **l'insertion paysagère** du projet dans l'environnement a fait l'objet d'efforts et d'améliorations constantes dans le cadre de réunions et d'échanges entre Ports de Paris et de la Communauté d'Agglomération. L'entrée du futur port a également été conçue de façon à minimiser les gênes aux riverains.

Concernant les **matériaux qui arriveront** et pourraient être traités dans le nouveau port, il faut considérer deux aspects : d'une part celui de leur acheminement (veut-on privilégier le transport routier ou le transport fluvial ?), d'autre part celui de leur nature (y aura-t-il des déchets et des ordures ménagères ?).

Sur le premier point les décisions prises depuis de nombreuses années en matière de transport privilégient le développement du transport fluvial. Ainsi au lieu d'arriver par camions comme cela est principalement le cas aujourd'hui, les déchets pourraient arriver par des barges.

Mais, et cela rejoint le second point, il faut considérer les traitements de déchets qui existent à proximité immédiate du futur port et leurs évolutions éventuelles.

Il y a :

- Des déchets propres et secs constitués uniquement d'emballages, dont la SIVATRU¹ assure le tri,
- Une petite quantité d'ordures ménagères qui sert à faire du compost, mais cette activité va cesser.
- Des déchets incinérés par AZALYS qui appartient au SIDRU², dont l'essentiel ne provient pas de lieux desservis par la voie d'eau, et dont la quantité traitée est limitée par la capacité de l'usine d'incinération qu'il est exclu d'augmenter. Celle-ci est conçue pour incinérer 115 000 tonnes de déchets par an, dont 90 000 arrivent par camions de la région et 25 000 tonnes arrivent d'un peu partout y compris par voie d'eau.

Compte tenu de cette situation, M. le Maire estime qu'il existe un risque minime que d'autres ordures ménagères arrivent sur le site, sauf si celui-ci devenait un site de stockage d'ordures ménagères, ce qui lui paraît peu vraisemblable.

¹ Le SIVATRU est un Syndicat Intercommunal qui a pour missions la collecte, le traitement et la valorisation des déchets ménagers des collectivités de Chanteloup les Vignes, Chapet, Ecquevilly, Evéquemont, Maisons Laffitte, Médan, Meulan, Le Port Marly, Triel, Vaux, Villennes.

² Syndicat Intercommunal pour la Destruction des Résidus Urbains

4. MAIRIE DE CARRIERES -SOUS -POISSY

Monsieur Eddie Aït, maire de la commune, a reçu le commissaire enquêteur le 11 septembre 2013. Monsieur Fabien Chébaut, directeur de l'urbanisme était présent à la réunion.

M. Aït informe que le projet de plateforme portuaire, était antérieur à son arrivée à la mairie et que la marina existante, étant presque entièrement située sur la commune de Triel, n'a jamais été vraiment considérée comme appartenant à Carrières.

Une conception globale

Or aujourd'hui le territoire de Seine Aval devenant une zone de développement prioritaire, à vocation résidentielle et économique, la commune a décidé de s'engager sur différentes opérations, comme la ZAC Nouvelle centralité, le Parc du peuple de l'herbe, l'Ecopôle, et maintenant le nouveau port.

Toutes ces opérations ont été conçues de façon globale afin d'essayer de balayer une fatalité de l'histoire qui a affecté le territoire, notamment, les atteintes au paysage, la coupure créée par la RD 190, les exploitations de carrières et sablières, les pollutions de terrains...

Le maire précise qu'il assume entièrement ce projet et rappelle que, par rapport à l'histoire du territoire et de la ville, le projet de port est pertinent et que tous les documents d'urbanisme mentionnent sa création.

De plus, la réalisation de la plateforme portuaire est un élément structurant de l'aménagement, qui correspond aussi au souhait du maire de limiter le trafic des camions sur les routes, et de développer le transport fluvial pour atteindre les objectifs actuels d'accroissement de sa part dans le transport.

Les activités futures

Sur la nature des activités qui seront installées autour du nouveau port, M. Aït insiste sur le fait qu'il ne sera pas un port de déchets et que la réalisation prévue devrait apporter une amélioration par rapport à l'existant.

Le projet va permettre de créer un espace économique accueillant des entreprises d'éco-construction. La filière de l'éco-construction doit être complètement assumée, et il est envisagé, dans la zone de l'Ecopôle, l'implantation d'un lycée professionnel, axé sur les métiers de l'éco-construction, ainsi que la création d'un internat pour les étudiants. Cela prendra du temps mais ce type de formation doit être développé.

Ce projet est le fait de personnes qui ont la volonté de réaliser des choses valorisantes, qui répondent aux besoins d'un territoire enclavé, celui de la Boucle, dont les évolutions passent par son développement.

Les inquiétudes suscitées

Concernant l'inquiétude du public, toute l'information sur le projet a été faite sur le site de la ville¹ et le maire indique qu'il n'a reçu aucune lettre de demande d'explications, les riverains ne semblant pas attendre de détérioration par rapport à la situation existante.

Si le projet cristallise certaines angoisses, il faut aussi s'interroger sur son apport pour le territoire. Par exemple, la ville n'aura aucune dépense à faire pour la requalification de l'avenue Van-der-Bilt. De même des emplois vont être créés. Il faut donc considérer le problème par rapport aux évolutions et aux besoins de la commune à terme.

Par ailleurs, la concertation a permis la tenue de plusieurs réunions, et Ports de Paris a intégré dans le projet plusieurs des demandes formulées, les améliorations sont en phase de discussions et de finalisation. Aujourd'hui, c'est un choix qu'il faut assumer. Il y a une nécessité d'avancer, sinon il faut refuser le projet en bloc. A Carrières, le schéma de développement a été voté à l'unanimité et la région Ile de France a voté également à l'unanimité, l'attribution d'une subvention de près de 380 000 € pour la réalisation du projet, au bénéfice de Ports de Paris.

A noter que le port constitue également un enjeu important pour les communes proches, comme Villennes.

La plaisance

Sur la plaisance et le devenir de la marina, pour les gens qui s'inquiètent de l'évolution du tourisme en général et plus particulièrement du tourisme fluvial, il y a la base de loisir de Verneuil.

Concernant les bateaux logements le problème se pose depuis 2009. M. Tautou, actuel président de la CA2RS et le maire de carrières ont reçu individuellement chacun des propriétaires des bateaux logements, et la ville a demandé à VNF de permettre des places supplémentaires pour les accueillir.

Or après le non-renouvellement du bail, fin 2011, le gérant de la marina a continué d'accueillir de nouveaux bateaux logements avec des enfants scolarisés. Cela constitue un problème car les places nouvelles ne sont pas encore construites. C'est un travail difficile à réaliser au cas par cas avec VNF.

5. DIRECTION REGIONALE ET INTERDEPARTEMENTALE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ENERGIE D'ILE-DE-FRANCE - CELLULE POLICE DE L'EAU

M. Dominique Bangoula, chef de la Cellule police de l'eau spécialisée de la DRIEE, a reçu le commissaire enquêteur dans ses bureaux de l'Ile de la loge à Bougival le 8 août 2013, M. Sylvain Lefebvre, chargé d'affaire police de l'eau, en charge du suivi de l'opération et du dossier de création de la plateforme portuaire de Triel-sur-Seine/Carrières-sous-Poissy participait à la réunion.

¹ <http://www.carrieres-sous-poissy.fr/urbanisme/projets-urbains/eco-port-des-2-rives>
E13000094/78 – Plateforme portuaire Triel-sur-Seine/Carrières-sous-Poissy

Un certain nombre d'échanges ont lieu, sur le projet, sur ses conséquences environnementales et sur les préoccupations des habitants riverains du site du projet.

M. Bangoula rappelle la vigilance de la Cellule police de l'eau, à l'égard des mesures visant à la préservation de la fonction hydraulique du site, la préservation des espaces naturels, le respect des dispositions du PPRI, la protection de la qualité des eaux souterraines et superficielles ainsi que la préservation des milieux naturels, notamment des zones humides.

Le dossier présenté par Ports de Paris au titre de la loi sur l'eau, décrivant le projet, l'étude d'impact et les différentes mesures prises, notamment compensatoires, répond aux préoccupations de la Cellule police de l'eau.

Zones humides

Concernant les zones humides, la Cellule eau déplore la disparition des bassins de décantation de LGSN, qui vont être asséchés puis remblayés, avec pour conséquence de perturber l'écosystème végétal et animal qui s'y était établi (enjeu écologique pour l'avifaune), notamment en supprimant définitivement des habitats humides (roselière, friches). Cependant les compensations prévues (ripisylve et noues) devraient permettre de rétablir progressivement les équilibres écologiques.

Activités futures

Concernant le développement des activités futures sur la plateforme portuaire, M. Bangoula est informé des appréhensions des riverains concernant la nature des matériaux qui y transiteront ou y seront traités.

Il considère que cette crainte est liée au fait que les futurs amodiataires ne sont pas encore connus, et à l'heure actuelle, que les activités à venir ne sont pas définitivement établies. Ces inquiétudes résultent peut-être aussi de ce que, sur des sites appartenant à Ports de Paris, existent ou sont prévus des traitements de sédiments et déchets.

- Une activité de traitement de boues polluées issues des dragages, notamment de l'Oise, existe à Bonneuil-sur-Marne.
- Des traitements analogues sont prévus à Bruyères-sur-Oise dans un objectif de décentralisation de ce type d'activité.

Toutefois, souligne M. Bangoula, il semble peu vraisemblable que cela puisse se produire à Triel.

Il fait remarquer que la possibilité d'interdire ce type d'activité sur le site de la plateforme portuaire de Triel-sur-Seine/ Carrières-sous-Poissy doit être envisagée dans le cadre d'une négociation, d'accords et d'engagements de Ports de Paris.

Une telle interdiction pourrait faire l'objet de prescriptions, qui préciseraient les termes et les limites des activités admises, dans l'arrêté d'autorisation d'exploitation de la plateforme portuaire qui sera préparé par la DRIEE.

Projet de ferme solaire

M. Bangoula, suite à une question du commissaire enquêteur, apporte des précisions sur le projet de ferme solaire qui a inquiété les habitants de la commune de Triel.

D'une part ce projet est actuellement en suspens, en attente des prescriptions du SDRIF révisé.

D'autre part, il n'était pas envisagé de créer la plateforme sur laquelle installer les panneaux photovoltaïques par la réalisation d'un remblai fait d'ordures ménagères mais par l'apport de terre végétale. Il explique en effet, qu'il est exclu que les matériaux utilisés pour créer cette ferme solaire soient de nature à pouvoir entraîner un risque de pollution de la nappe et des eaux superficielles. Le projet de GSM respectait ces impératifs.

6. AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

M. François Vauglin, Rapporteur de l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, a reçu le commissaire enquêteur dans ses bureaux de la Défense, Ministère de l'Écologie, le 27 août 2013.

Il s'exprime sur la base de l'examen approfondi qu'il a mené du dossier, en tant que rapporteur chargé d'établir le projet d'avis soumis à l'examen collégial de l'Autorité environnementale.

M. Vauglin rappelle que l'avis de l'Autorité environnementale ne porte pas sur l'opportunité du projet mais examine la forme et le fond de l'étude d'impact.

Pour la forme il s'agit de vérifier si, d'une part le dossier respecte la réglementation en vigueur, d'autre part s'il est accessible au public.

Pour ce qui est du fond, il faut évaluer la manière dont le projet prend en compte l'environnement et s'assurer que les mesures prévues sont proportionnées et cohérentes avec les effets et impacts consécutifs à sa réalisation.

Sur la forme de l'étude d'impact du dossier de création de la station portuaire de Triel-Carières :

Elle contient les éléments prévus par la réglementation.

Concernant son accessibilité, le dossier comporte deux parties, une étude d'impact claire et précise, et des annexes volumineuses et techniques, d'accès ardu pour certaines d'entre elles, mais utiles à toute personne ou association souhaitant approfondir le sujet.

Le dossier peut être considéré comme bien fait.

Sur le fond :

M. Vauglin indique que différents points ont fait l'objet de remarques de la part de l'Autorité environnementale.

Les principaux sont repris ci-après et confrontés aux réponses apportées par le maître d'ouvrage – en précisant que la réponse du maître d'ouvrage a fait l'objet d'un examen rapide par M. Vauglin mais pas d'une instruction complète :

– **Sur les inondations**, les calculs figurant dans le dossier semblaient effectués avec une mauvaise côte PHEC, donc non réglementaire, mais les réponses apportées par Ports de Paris, ont montré qu'il s'agissait d'une présentation maladroite de considérations faites sur une côte différente (interpolée), les calculs requis par la réglementation ayant bien été effectués avec la bonne côte.

– **Sur le PPRI**, les compensations en volume doivent être calculées par tranches altimétriques de 50 cm, ce qui n'était pas le cas pour une tranche particulière. Ports de Paris a pris en compte la demande en modifiant son projet qui respecte désormais rigoureusement le PPRI, notamment grâce à un reprofilage des décaissements.

– **Sur le bruit**, les horaires de fonctionnement du port limitent les nuisances sonores, de même les résultats des simulations faites montrent une conformité à la réglementation. Toutefois la mise en place de capteurs acoustiques pour mesurer les niveaux sonores et s'assurer qu'ils ne dépassent pas les seuils réglementaires serait utile. Le problème qui subsiste est celui du battage des palplanches pouvant générer un niveau de 120 dB(A) pendant des périodes plus ou moins longues, ce qui est énorme. Les réponses n'apportent pas de solution totale à ce problème mais proposent des mesures notamment sur les techniques qui seront utilisées, ou sur les horaires de battages, pour tenter d'en limiter les effets sur le milieu humain.

– **Sur les conséquences du phasage du projet sur l'environnement**. Le projet comporte deux phases, l'une à échéance 2018, l'autre à échéance 2030. Or dans la deuxième phase du projet, certaines mesures prises en faveur de l'environnement sur la berge nord de la darse seront remises en cause : par exemple dans le port le remplacement de la ripisylve récréée et des habitats reformés, par un quai de plus de 200 mètres. La réponse de Ports de Paris qui explique que l'aménagement réalisé pourrait être pérenne en cas de non extension du port en 2030 n'est pas entièrement satisfaisante car elle ne correspond pas au projet présenté, l'extension étant prévue.

– **Sur les friches et les milieux humides**, une certaine ambiguïté figure dans la réponse de Ports de Paris qui utilise à propos de l'augmentation des espaces de friches, le mot « prairie ». Or fait remarquer M. Vauglin, selon les usages qu'on pourra faire de ces terrains il peut s'agir de choses différentes, une friche constituant un habitat, n'a a priori pas les mêmes usages sociaux qu'une prairie qui peut être très fréquentée par le public. Il serait utile de montrer sur un plan la localisation de ces créations, de présenter un état des friches avant le projet et après, et d'indiquer les bilans des surfaces détruites et créées.

– **Sur la prise en compte des autres projets connus**, M Vauglin reconnaît que le dossier déposé le 24 mai 2012 auprès des Services de l'Etat, respecte la législation en vigueur à la date du dépôt. En effet, le code de l'environnement n'exige qu'à compter du 1er juin 2012 pour l'Article R 122-5 II-4° que les études d'impact comprennent « *Une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :-ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 et d'une enquête publique ; -ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été rendu public....* »

Il fait toutefois remarquer :

- Que, bien qu'il n'existe aucune obligation législative ou réglementaire à cela, il eut été utile que Ports de Paris, qui apprécie dans son dossier les impacts des 5 projets connus au moment du dépôt de l'étude d'impact, et réalise à ce titre un petit bilan des possibles effets cumulés avec le projet de ferme photovoltaïque, prévu au nord de la plateforme portuaire, en complément des effets du projet Ecopole,
- Qu'il apparaît discutable de présenter comme mesure en faveur de l'environnement de prévoir en phase chantier la pose d'enrobé pour la qualité de l'air, dans le cadre des mesures communes complémentaires à mettre en œuvre pour les projets Ecopole et Plateforme portuaire,
- Qu'il serait souhaitable de s'assurer que les maîtres d'ouvrage des projets connus, dont les effets cumulés sont pris en compte, différencient correctement les mesures compensatoires prises en commun, de celles propres à leur projet afin d'éviter de compter deux fois une compensation donnée.

Il considère que les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux recommandations de l'Autorité Environnementale sont globalement satisfaisantes et lèvent l'ambiguïté qui pouvait exister sur certains aspects du projet.

Selon M. Vauglin, en matière de prise en compte des enjeux environnementaux, le projet est parfaitement cohérent avec les orientations de Ports de Paris visant à permettre le développement de modes de transports plus respectueux de l'environnement que le transport routier. Mais fait-il remarquer en conclusion, les effets positifs globaux de ce projet sur l'environnement qui auraient pu être soulignés par exemple grâce à l'estimation du bilan carbone qui en résultera (transport fluvial futur/versus transport routier actuel), restent peu mis en avant dans le dossier.

7. DIRECTION DEPARTEMENTALES YVELINES-SERVICE AMENAGEMENT NORD

M. Marc Busso, Adjoint au Chef du Service Territorial d'Aménagement Nord, a reçu le commissaire enquêteur dans ses bureaux de Saint Germain en Laye le 4 septembre 2013.

Participaient à la réunion, Mme Cabot, en charge du suivi aménagement des opérations, Mme Huet responsable de la planification et des PLU, M. Galloux responsable de l'Unité Confluence.

M. Busso fait remarquer qu'il y a deux façons d'aborder le projet de plateforme portuaire à Triel/Carrières :

La première est de considérer le projet sous l'angle local, et en particulier par sa compatibilité avec le PLU de Triel-sur-Seine, dont la zone 1AUPP concernée¹, est située au

¹ Les parcelles qui seront aménagées sont toutes situées sur le territoire de Triel.

sud de la commune. Le conseil municipal de Triel-sur-Seine en a approuvé la révision, le 2 juillet 2013.

Dans un secteur à l'origine « blanc » et sans orientation précise, le PLU révisé permet une grande latitude d'implantation d'activités, dans la mesure où sont autorisées les activités portuaires. Il s'agit d'activités de chargement, déchargement, stockage et transformation de marchandises, d'activités industrielles à condition qu'elles soient liées aux activités portuaires ou d'extraction de granulats, de constructions à usage de commerce et de bureaux liées aux activités portuaires ou aux activités d'extraction de granulats, d'installations, remblais, ouvrages, travaux et dépôts divers liés aux activités portuaires ou d'extraction de granulats et de constructions à usage d'habitation indispensables pour assurer le fonctionnement ou le gardiennage des activités et constructions autorisées dans la zone. (Voir **Annexe 23**: Dispositions réglementaires applicables à la zone 1AUPP)¹

La seconde est de prendre en compte l'aménagement du territoire, et dans cette approche, le port prévu renvoie à la vocation que l'on souhaite pour la Boucle de Chanteloup et entraîne un certain nombre de questions qui y sont liées : quelle est la perception des riverains de ce projet à caractère industriel et des changements prévus dans la Boucle ? Pourquoi faut-il des ports à Triel et Achères ? Comment devra être gérée leur cohabitation, même s'ils n'ont pas la même vocation en termes d'objectifs et de desserte ? Quels outils faudra-t-il mettre en œuvre ? Pourra-t-il se faire (et comment) une cohabitation avec le port de plaisance existant ?

Sur la genèse du projet et ce que pourrait être sa mise en œuvre, M. Busso précise que la DDT est l'interlocuteur privilégié de Ports de Paris. De nombreuses réunions se sont tenues à cet effet, et une visite du site a eu lieu début 2013.

Dans le cours de l'élaboration du projet, à la demande de Ports de Paris, la possibilité de créer une ZAC portuaire, donnant une grande marge de manœuvre au maître d'ouvrage a été étudiée. Mais cette hypothèse a été écartée en raison des nombreuses questions qu'elle soulevait.

Sur les impacts du projet sur l'environnement et sur les riverains, principalement de Villennes et de Carrières-sous-Poissy, les problèmes de bruits, de visibilité des installations futures, d'érosion des berges opposées au port qui ne sont pas toutes protégées, constituent des questions importantes.

D'autant, rappelle M. Busso, que la commune de Villennes, située face au projet de port, est déjà très marquée par le bruit de la voie de chemin de fer qui la traverse. Elle le sera plus encore avec la mise en œuvre du projet EOLE de prolongement du RER E. La création du port industriel risque d'accroître encore les nuisances sonores, avec la multiplication des convois fluviaux, les attentes des péniches pour déchargement des produits ou leur stationnement à certaines heures.

De plus, en raison de l'existence actuellement à proximité du site, d'autres projets, comme celui de ferme solaire présentant, entre-autres, un risque d'impact visuel important, il est indispensable que tous ces projets soient mis en perspective, afin de donner une représentation de ce que pourrait être le devenir de la commune. Cette insuffisance de

¹ PLU de Triel : Section 1 – Nature de l'occupation et de l'utilisation du sol - Article 1AUPP.2 – Occupations et utilisations du sol soumises à condition.

vision du futur explique que ces projets soient ressentis comme une menace par les riverains.

Pour le Service Territorial d'Aménagement Nord de la DDT, il est important d'évaluer ce que sera le Triel de demain, de mesurer sa valorisation future, sans pour autant négliger le vécu passé de la commune, qui a connu notamment des épandages de boues d'épuration, des exploitations de carrières, des dépôts d'ordures ménagères.

Concernant les aspects urbanistiques des ouvrages qui seront développés sur la plateforme portuaire, M. Busso rappelle que les attributions des parcelles se feront par amodiation et que la DDT interviendra dans l'instruction des permis de construire. Les permis, demandés par les amodiataires, ne seront délivrés qu'au cas par cas. Les arrêtés, proposés par la DDT à la signature des maires, seront signés par ces derniers, au nom de l'Etat.

Sur cet urbanisme opérationnel, la DDT a souhaité que le maître d'ouvrage apporte des précisions sur les règles d'aménagement, que devront respecter les amodiataires, par exemple, hauteur des bâtiments, emprise et COS, espaces verts créés, etc... Ce qui revenait, à demander l'élaboration par Ports de Paris (ou en partenariat), d'un document d'orientation, servant de règlement. Sans un tel document, il n'est pas possible, en l'état du projet, de se faire une idée précise de ce que pourrait devenir le site du port.

Or il est indispensable que chaque opération soit de qualité, s'insère le mieux possible dans le paysage, et surtout n'accentue pas les dommages que Triel a subis dans le passé. Ainsi le projet estimable de création du Parc du peuple de l'herbe, à Carrières sous Poissy, en limite sud du port, ne doit pas être une sorte d'alibi et de compensation à l'égard de projets qui pourrait s'avérer, à terme, médiocres pour l'environnement naturel et humain, ou pour la qualité de la vie dans la Boucle.

Cependant, à lui seul et dans sa forme actuelle, le PLU de Triel ne permet pas de maîtriser avec précision, ni les dispositions urbanistiques qui seront appliquées sur la plateforme portuaire, ni leurs évolutions. Les réalisations dans le port de Limay, bien que situé dans un environnement complètement différent de celui de Triel, sont un exemple qui peut, à juste titre, inquiéter les riverains et prêter le flanc à toutes sortes de fantasmes.

Actuellement sont en cours de préparation sous l'égide de Ports de Paris, un premier document portant sur le « cahier des charges d'exploitation du port » et un second sur « les prescriptions d'aménagement ». Pour ne pas rester de simples vœux, ces documents, une fois approuvés par les parties, devraient pouvoir constituer des dispositions réglementaires incontournables dans l'aménagement du port. Cette perspective doit être étudiée. Leur intégration (ou leur association sous des formes à examiner) dans le PLU de la commune de Triel pourrait être une solution préservant Triel de tout risque d'évolution non souhaitable.

8. COMITE D'AGGLOMERATION DES 2 RIVES DE SEINE (CA2RS)

Monsieur Philippe Tautou, Président de la Communauté d'Agglomération des 2 Rives de Seine (CA2RS) et Maire de Verneuil-sur-Seine a reçu le commissaire enquêteur le 9 septembre 2013 dans son bureau de la Communauté d'Agglomération, à Carrières-sous-Poissy. Participaient à la réunion M. Jean-Marie Ripart, Directeur du développement E13000094/78 -- Plateforme portuaire Triel-sur-Seine/Carrières-sous-Poissy

économique, en charge du suivi du projet ainsi que M. Alain Thirion Directeur Général des Services.

M. Tautou explique que le projet est le résultat d'un long travail mené depuis plusieurs années, à l'initiative de la Communauté d'Agglomération, concernant la réhabilitation de la Boucle de Chanteloup.

La genèse du projet

Les réflexions à l'origine, ont porté sur la manière de remodeler un vaste territoire de 150 hectares constitué principalement de friches, souvent polluées, dans la perspective d'un projet cœur vert, qui préserverait le paysage ainsi que les cultures du miscanthus destinées à dépolluer les sols.

Ces réflexions ont été menées avec des industriels et des chercheurs, notamment l'entreprise Peugeot, les Ciments Calcia, et aussi avec l'INRA pour le miscanthus. Il est apparu que la création dans la Boucle d'une ZAC à vocation économique, pourrait constituer l'ossature de ce développement et que les écoconstructions, ainsi que toutes les activités qui s'y rapportaient, pourraient être un élément fort de cette dynamique nouvelle. La filière des éco-matériaux a conduit à envisager le développement d'une filière bois, matériau indispensable à la réalisation de constructions écologiques nouvelles.

Deux possibilités se présentaient pour l'acheminement de ces matériaux, soit la route, soit le fleuve. La voie d'eau constituait une sorte de renouveau dans le transport, la Seine était non seulement un magnifique poumon vert, mais devenait également un vecteur de développement économique et correspondait parfaitement aux objectifs d'accroissement du trafic fluvial.

Il est donc apparu nécessaire de créer un port industriel adossé au développement des échanges et des transports de matériaux et d'autres biens d'équipement. La localisation de la Boucle, entre les pays du Nord et les pays de l'Est lui donnait une position centrale notamment par rapport à la réalisation du futur canal Seine-Nord Europe destiné à relier le bassin de la Seine au Nord-Pas-de-Calais et au réseau d'Europe du Nord.

Les demandes qui furent alors faites à Ports de Paris dans le but d'aménager ce port dans une zone de quelques 30 hectares sur ce territoire, en bordure de Seine, n'ont pas immédiatement rencontré l'adhésion de l'établissement public.

M. Tautou indique que le projet maintenant retenu de plateforme portuaire, dont la réalisation est prévue en 2018 et 2030, est en phase avec la réalisation des autres grands projet prévus dans la proximité.

Sur les déchets

M. Tautou revient sur la nature des activités qui seront développées sur le futur port et les craintes des habitants de Triel et de Carrières, que le site puisse devenir une sorte de réceptacle de déchets et d'ordures.

Cette crainte s'explique, rappelle-t-il, notamment par l'implantation de l'usine d'incinération d'Azalys à Triel, que la population de la commune de Vernouillet avait rejeté sur son territoire, puis par l'installation du SIVATRU, qui sans autorisation des riverains, a

développé une activité de compostage entraînant des pollutions olfactives (actuellement arrêtée). Mais M. Tautou, tout en reconnaissant que les ordures ménagères doivent bien être stockées et traitées quelque part, assure qu'il comprend les craintes exprimées et considère qu'en aucun cas la vocation du territoire est d'être la poubelle de la région.

Il précise que la Communauté d'Agglomération ne souhaite aucunement créer de problèmes aux Triellois, et ne veut pas augmenter cette activité. Surtout, fait-il remarquer, il ne faut pas oublier que derrière la réalisation du port, il y aura un Ecopole avec près de 4000 logements, et que le but du projet n'est pas de plonger près de 12000 personnes dans des difficultés majeures, en leur apportant des nuisances. Plusieurs centaines de logements donnent directement sur le port, soixante millions d'Euros sont prévus pour l'installation d'entreprises. Il serait incohérent de vouloir y augmenter les nuisances.

Le port de plaisance

En ce qui concerne le port de plaisance, il faut savoir que cette activité n'a pas été considérée, pendant longtemps, comme un élément important de la vie locale.

Aujourd'hui, le Conseil Général a compris l'importance de la plaisance et un travail est en cours avec VNF pour revaloriser les activités de plaisance dans la Boucle. Le Conseil Général souhaite porter un projet ambitieux d'aménagement de la Seine dans le secteur, et il demande, dans cette perspective, aux communes de préciser les évolutions qu'elles souhaitent.

M. Tautou souligne d'une part, qu'il existe un port sur la base de loisir de Verneuil qui va être agrandi, d'autre part que Meulan et Villennes sont également porteurs de projet de développement autour du tourisme fluvial, dans le cadre d'un projet intercommunal.

Ainsi, les bateaux qui sont amarrés actuellement à Triel pourraient trouver des places dans l'extension du port de Verneuil. Les anneaux y sont à des prix peu chers, et on y trouve de la restauration ainsi que les services associés à la plaisance.

Mais cette question dépasse la plaisance pure, puisqu'il y a aussi, dans l'actuel port de Triel, des bateaux logements qui n'auraient pas dû y être. Si quelques-uns ont déjà quitté le port, il en reste pour lesquels il faut essayer de trouver des places de parking sur la Seine, et cela dépend de VNF¹.

Pour régler le problème, un travail a été réalisé en partenariat avec le SMSO² et VNF, pour réaliser un projet de 10 emplacements situés à Carrières pour ces bateaux logements, et VNF a accepté de participer au financement de ce projet.

Cependant il subsiste un problème délicat : le gérant de la marina, actuellement occupant sans titre, et bien qu'il n'ait pas d'autorisation pour le faire, continue d'accueillir de nouveaux bateaux, et quand une solution est trouvée pour certains, le problème se repose pour les autres.

¹ Voies Navigables de France

² Syndicat Mixte d'aménagement, de gestion et d'entretien des berges de la Seine et de l'Oise.

Activités et tourisme

Concernant l'existence d'un vaste projet de port à Achères, M. Thirion rappelle que les objectifs des ports de Triel et d'Achères sont différents. Le premier ayant une vocation locale, l'autre beaucoup plus large puisqu'il ouvrira Paris et sa région sur la mer à travers l'axe Seine.

Il insiste sur le fait que le tourisme qui permet une réappropriation de la Seine, est porteur d'économie, notamment avec la remontée de bateaux de Rouen jusqu'à Paris, ou avec le développement de promenades fluviales sur la Seine et sur l'Oise, en relation avec le parc naturel du Vexin et il serait intéressant d'envisager, avec le projet de parc du peuple de l'herbe prévu à Carrières, la possibilité d'aménager des arrivées de bateaux de touristes pour les visites.

Sur les évolutions de l'activité du port, M. Tautou fait remarquer qu'en 2030, il y aura 5 péniches par jour, ce qui finalement n'est pas énorme comparé aux 5 péniches par semaine, qui utilisent le port actuel. Mais il souligne que compte tenu de la configuration des lieux, l'accès au port est aujourd'hui très difficile, et que l'élargissement de l'entrée du port devrait réduire les nuisances, notamment provoquées au cours des manœuvres.

Sur la vue ce qui sera fait ne peut qu'améliorer l'existant.

La localisation du port

Sur le choix lieu d'implantation du Port, par rapport à d'autres plans d'eau à proximité, l'étang Cousin et l'étang de la Vieille Ferme, M. Tautou explique que :

- L'étang cousin, au nord du projet, est très grand d'environ 74 hectares. Mais c'est une propriété privée, et il n'est pas possible d'y réaliser un port, car :
 - La pollution, résultant des boues de dragage de la Seine qui y ont été déversées, est telle qu'il faudrait dépenser de très grosse sommes d'argent pour le dépolluer.
 - Les hauteurs d'eau y sont inégales et il faudrait draguer et niveler l'étang.
 - La largeur du bras de Seine sur lequel il donne est insuffisante pour les manœuvres des péniches.
 - Il existe en plus des courants forts qui rendent ces manœuvres très difficiles.
- En ce qui concerne le plan d'eau au sud, l'Etang de la Vielle Ferme, il est l'une des premières hypothèses étudiées en 2007 pour réaliser le port. Or il est disposé de telle sorte que si l'on le mettait en communication avec la Seine, il se viderait entièrement.

Activité et nuisances

Sur les évolutions de l'activité du port, M. Tautou fait remarquer qu'en 2030, il y aura 5 péniches par jour, ce qui finalement n'est pas énorme comparé aux 5 péniches par semaine qui utilisent le port aujourd'hui. Mais il souligne que compte tenu de la configuration des lieux, l'accès au port qui est aujourd'hui très difficile, sera amélioré avec

l'élargissement de l'entrée du port, et les nuisances liées aux manœuvres réduites. Sur la vue ce qui sera fait ne peut qu'améliorer l'existant.

A propos de la réduction des nuisances, M. Ripart rappelle que la surface d'exploitation des Carriers va être réduite de moitié. GSM va passer de 14 à 7 hectares, et LGSN réduira ses terres de moitié et il n'est pas exclu qu'elle quitte la zone en 2025.

S'il n'y avait pas de projet de port, étant donné qu'il n'y aura plus d'activité d'extraction de granulats d'ici quelques années, et qu'il subsistera une activité de traitement de granulats qui seront amenés sur le site, cela aurait pour effet d'augmenter les nuisances. Les granulats arriveront par la route, entraînant un accroissement du trafic de camions.

Interrogé par le commissaire enquêteur sur le port de Limay, pris comme exemple d'une évolution à éviter, M. Ripart répond que le port de Limay est devenu un centre d'activités industrielles qui n'utilise que très peu la voie d'eau et qu'il ne peut être comparé au futur port de Triel.

A une autre question du commissaire enquêteur concernant les volumes d'activités en 2000, M. Tautou explique que, même si dans le passé on a pu approcher avec les équipements dont disposait le port et sans besoin d'extension, les niveaux prévus pour 2030, cela a été fait avec des installations vétustes, aujourd'hui obsolètes, sans logistique, sans l'organisation d'un véritable port industriel et sans réelle préoccupation commerciale.

En conclusion

La Communauté d'Agglomération a conscience des problèmes et des difficultés que peut représenter ou susciter le projet, c'est pourquoi elle fait en sorte que toutes les mesures soient prises pour les résoudre, les réduire et surtout que sa réalisation et sa mise en œuvre n'impliquent pas d'accroissement des dommages à l'environnement, humain et naturel.

M. Tautou conclut en expliquant que depuis l'origine, la réflexion concernant l'aménagement du territoire dans la Boucle a été pensée de façon globale, intégrant l'idée de cœur vert, de ZAC nouvelle centralité, de parc du peuple de l'herbe, avec un souhait d'harmonisation de l'ensemble. Ainsi l'étang Cousin, dont les berges seront aménagées, et où seront disposés des points d'observation fera partie de la ZAC. Mais il ne sera pas ouvert au public et ses berges deviendront une zone agréable pour la promenade uniquement.

9. GSM

Monsieur Xavier Lascaux, Directeur de GSM¹ région Ile de France et Président de l'UNICEM² IDF a reçu le commissaire enquêteur le 23 septembre 2013, dans ses bureaux, au siège de la compagnie à Guerville.

Il rappelle qu'il existe actuellement sur le site un port privé, indispensable aux activités de GSM. Ce port est situé dans une darse qui lui appartient pour environ 80%, le reste étant la propriété de LGSN. Il est utilisé pour exporter la production locale et pour recevoir des

¹ Groupe des sablières Modernes-Italcementi Group

² Union Nationale des Industries de Carrières et Matériaux de Construction.

granulats puisque sur le site il existe également une activité de négoce qui s'opère par la voie d'eau, une partie des matériaux arrive et est utilisée sur place, une autre est réexpédiée.

GSM chiffre à environ 10 ans la durée d'exploitation des gisements qu'il détient actuellement sur le site.

Bref historique du projet

M. Lascaux fait un bref historique du projet.

La volonté de développer l'activité économique dans la zone de la Boucle, afin de redynamiser et de réhabiliter le secteur a été portée par Pierre Cardo alors président de la Communauté d'Agglomération des 2 Rives de Seine qui a joué un rôle déterminant en faveur de cette transformation.

Les choses se sont concrétisées avec l'étude d'un projet de réalisation d'une ZAC « Eco-pôle », dédié aux éco-activités et aux matériaux de construction à vocation écologique. La Communauté d'Agglomération a considéré qu'il était nécessaire d'assurer à ce centre un accès à la voie fluviale, pour le transport et l'acheminement des matériaux liés à ses activités afin de rendre cette zone suffisamment attractive pour attirer de nouvelles implantations.

Dans cette perspective, elle a demandé à GSM de lui vendre les terrains qu'elle possédait, pour y aménager l'Eco-pôle. GSM, bien qu'elle n'envisageât pas alors, de vendre ses terrains, et bien que considérant que le port existant suffisait pour ses activités, a accepté la demande de la Communauté d'Agglomération, à la condition expresse qu'elle puisse continuer de disposer d'un port pour ses activités.

Le port et ses conséquences

Parallèlement, Port de Paris a été chargé d'étudier la faisabilité technique et économique du projet de plateforme portuaire. Au cours de son étude, Port de Paris a averti qu'il serait impossible de conserver à la fois un port qui ait à la fois une vocation industrielle et une vocation de plaisance.

Dans ce contexte, et pour d'autres raisons liées aux conditions de fonctionnement et de gestion du port, GSM n'a pas procédé au renouvellement du bail du port de plaisance, bail commercial classique. M. Lascaux reconnaît qu'il existe une difficulté pour trouver des anneaux dans la zone et ne sait pas si des cohabitations de port industriel et de plaisance existent actuellement.

A la suite du non renouvellement du bail de la marina, une action en justice est en cours pour obtenir la libération des terrains, le locataire refusant de quitter les lieux.

Tout en reconnaissant que les habitants de Villennes, qui supportent déjà mal le trafic existant, voient avec beaucoup d'inquiétude le trafic futur et les inconvénients qu'il pourrait engendrer, M. Lascaux considère que ce projet, qui comme tout projet novateur comporte une certaine part de risque, est un moyen de développer et de redynamiser la zone.

Ainsi le port industriel, bien qu'il ne réponde pas à un besoin immédiat, est un pari nécessaire pour permettre le développement économique et l'emploi dans la Boucle. D'un point de vue économique il représente un enjeu important si l'on compare sa réalisation avec le seul maintien de la marina.

Sur les principes d'exploitation des sites et l'environnement

Concernant les craintes de nuisances, M. Lascaux précise d'une part que l'emprise d'exploitation de GSM sera réduite de 30%.

D'autre part, en terme de concertation avec les riverains, il rappelle qu'une Commission Locale d'Information et de Surveillance (CLIS) se réunit chaque année à l'initiative de GSM pour débattre des problèmes éventuels liés au fonctionnement de GSM. LGSN a une commission analogue Ainsi à Triel il y a eu des modifications des horaires de fonctionnement et l'installation d'écrans sonores pour réduire les nuisances. Il est toujours possible de parvenir à des compromis.

Il explique également, qu'en 2000 a été signée une charte « Sable en Seine » élaborée avec Port de Paris, engageant les entreprises signataires (dont les producteurs de granulats à travers l'UNICEM) à exploiter leurs installations portuaires dans le respect de l'environnement, à procéder à des améliorations des installations pour maîtriser leurs impacts environnementaux, et fournir une information régulière au public. Plus récemment a été introduit un système d'audit par rapport à une grille d'exploitation, visant à établir les points forts et les points faibles des sites, à mettre en œuvre les améliorations reconnues nécessaires et à en informer les personnes et organisations concernées.

Elle a été élaborée dans le même esprit que la Charte Granulats, mise en œuvre par la profession des carriers il y a de nombreuses années en vue d'améliorer les sites, et dont l'un des objectifs est de prendre en compte la dimension environnementale (dont l'usage de la voie d'eau), dans le cadre d'une écoute et d'un dialogue permanent.

La charte « Sable en Seine » prévoit donc la mise en place de Commissions Locales d'Informations Portuaires (CLIP), destinées à promouvoir les échanges avec les riverains des sites d'exploitation et de tenter de résoudre les différents problèmes qui peuvent découler de l'activité portuaire.

10. AVIS DES CONSEILS MUNICIPAUX

L'arrêté préfectoral du 31 juillet 2013, portant sur l'ouverture de l'enquête précise dans son Article 8 :

« Les conseils municipaux des communes où le dossier d'enquête a été déposé pourront donner leurs avis sur la demande d'autorisation dès l'ouverture de l'enquête.

Ces avis ne pourront être pris en considération que s'ils sont exprimés au plus tard dans les quinze jours suivant la clôture du registre d'enquête.»

Le Conseil municipal de Triel-sur-Seine, réuni le 3 octobre 2013, sous la présidence de Monsieur Joël Mancel, Maire, après en avoir délibéré, par 21 voix pour, 9 contre et 3 abstentions, a décidé :

« d'émettre les réserves suivantes au projet de Ports de Paris ayant pour objet la création d'un port urbain à Triel-sur-Seine, ET DE NE DONNER un avis favorable que si elles sont respectées,

- Participation de la Collectivité à une commission de contrôle environnementale permettant d'évaluer l'efficacité des mesures prises par Ports de Paris pour limiter au maximum durant les travaux et pendant toute la durée de l'exploitation du site les nuisances {bruit, odeur...} vis-à-vis de l'environnement en général et des riverains en particulier.

- Mise en place de la commission de suivi au maximum bi-mensuelle avec réunions régulières avec l'ingénieur écologue prévu au projet. Les associations seront choisies en partenariat avec la ville

- Stricte limitation des activités aux granulats au secteur de la construction, à la filière bois énergie, à la logistique et au recyclage lié aux activités économiques et industrielles listées ci-dessus,

- Refus de tout nouveau transport, ajout ou traitement de déchets (organiques, ordures ménagères ...) sur le périmètre du projet.

- Réalisation par Ports de Paris et en concertation avec la ville d'un cahier des charges (plutôt qu'une charte qui n'est pas opposable) strict protégeant l'environnement et qui devra être scrupuleusement respecté par les futurs amodiataires.

Mise en place d'une commission paritaire pour vérifier le respect de ce cahier des charges.

- Interdiction de toute nouvelle activité susceptible de créer de la pollution, des nuisances environnementales et olfactives pouvant porter atteinte à la qualité de vie des riverains,

-Une étude plus approfondie justifiant l'impossibilité d'une mixité avec un port de plaisance.

-Mettre en place un suivi permanent de l'évolution du trafic poids lourds à l'horizon 2030 sur la partie Nord de la RD 190, favoriser le nouveau pont et la future liaison RD 30 / RD 190 et interdire le passage dans le centre-ville de Triel » (Annexe 24).

Le Conseil municipal de Villennes réuni le 11 octobre 2013 sous la présidence de François Gourdon, Maire :

« ... CONSIDERANT les traditions historiques de ce bassin de Seine dédié à la plaisance et aux sports nautiques, avec sur ce site même, la marina Port Saint-Louis et de nombreux clubs de voiles dans le voisinage immédiat ainsi que le bassin de vitesse pour le motonautisme, sur la Seine à cet emplacement,

CONSIDERANT les installations d'exploitations de carrières déjà existantes à cet emplacement, ainsi que les quais de transferts et d'accueil de péniches de transports liés à leur exploitation, qui ont toujours coexisté avec ladite plaisance,

CONSIDERANT l'emplacement très privilégié de ce site, idéalement situé en amont de Paris, permettant dans le cadre de la politique générale de développement des haltes fluviales touristiques, de réaliser une telle halte fluviale offrant un potentiel important et un accès écologique exceptionnel aux projets environnementaux locaux, dont le futur Parc du Peuple de l'Herbe,

VU le projet de motion ci-après annexé remis lors de l'enquête publique sous la condition sine qua non du maintien de la mixité entre la partie industrielle et la plaisance,

CONSIDERANT que Ports de Paris confirme que la mixité ne sera pas maintenue dans le cadre de son projet, entraînant la suppression de toute plaisance au profit unique de l'activité industrielle,

Après en avoir délibéré à L'UNANIMITE,

DECIDE de se prononcer fermement CONTRE le projet de Ports de Paris « Eco-Port des 2 Rives de Seine » (Annexe 25)

CHAPITRE 9 – OBSERVATIONS RECUEILLIES ET REPONSES DU PETITIONNAIRE

1. EXAMEN DE LA PROCEDURE

L'ensemble de ce dossier semble correctement traité tant du point de vue technique que du point de vue du respect de la législation en vigueur.

Il n'est bien entendu pas de la responsabilité du commissaire enquêteur de se prononcer sur la légalité de l'environnement administratif. Cela est et reste du ressort du Tribunal Administratif compétent.

Il n'est pas du ressort du commissaire enquêteur de dire le droit, mais simplement il peut dire s'il lui semble que la procédure décrite ci-dessus est légale et s'il lui semble qu'elle a été respectée dans la conduite de cette enquête.

A la lumière des différents paragraphes ci-dessus, et par comparaison avec les dispositions prévues par l'arrêté préfectoral du 9 septembre 2005, il semble au commissaire enquêteur que la procédure a été bien respectée.

S'agissant de l'avis que doit exprimer le commissaire enquêteur, l'arrêt du Conseil d'Etat du 27 février 1970 : *Chenu*, est très clair sur ce point : « *considérant qu'il résulte des dispositions de l'article 8 du décret du 6 juin 1959 que, si le commissaire enquêteur doit examiner les observations consignées ou annexées au registre, il lui appartient d'exprimer dans les conclusions de son rapport, son avis personnel ; qu'il n'est pas tenu, à cette occasion de répondre à chacune des observations qui lui ont été soumises ni de se conformer nécessairement à l'opinion manifestée, même unanimement, par les personnes ayant participé à l'enquête* ».

C'est ainsi qu'à partir des éléments du dossier, à partir des observations relevées dans les registres ou des courriers adressés au Commissaire enquêteur, tenant compte des divers entretiens conduits ou consultations opérées, le Commissaire enquêteur après en avoir longuement délibéré rend, in fine, un **avis personnel** motivé en toute conscience et en toute indépendance.

2. QUESTIONS POSEES AU PETITIONNAIRE AVANT LE DEMARRAGE DE L'ENQUETE

2.1. CONTENU DES QUESTIONS

Par courriel adressé le 8 août 2013 le commissaire a demandé à Ports de Paris les documents portant sur:

1. Délibérations de Ports de Paris du 7 avril 2010 et délibération sur les résultats de la concertation

...et souhaité obtenir des précisions concernant :

2. Point des négociations en cours suite à la concertation
3. Etat d'avancement de la charte de qualité et les points clés en discussion.
4. Etat des discussions et/ou examens de pistes concernant le port de plaisance.
5. Existe-t-il un recours contre GSM sur le non renouvellement du bail?
6. Précisions sur le financement du projet.
7. Raisons du dimensionnement du réseau d'assainissement à une pluie décennale.

2.2. REPONSES DE PORTS DE PARIS

La réponse du maître d'ouvrage est parvenue le 22 août 2013 au commissaire enquêteur.

Concernant les questions 1, 2 et 3 les documents et comptes rendus concernant les sujets faisant l'objet de demande de précisions ont été adressés au commissaire enquêteur. Le rapport de présentation au CA de Ports de Paris le 29 juin 2011 relatif au bilan de la concertation ainsi que la délibération

*« La délibération du CA du 7 avril 2010,
Les comptes-rendus des 3 ateliers consacrés à l'élaboration de la charte de
qualité de vie,*

*Le projet de charte sur lequel nous avons travaillé lors du dernier atelier et pour
lequel nous n'avons pas eu de retour de la part des participants. »*

De même, il y est répondu sur :

Le port de plaisance :

- « Concernant les réflexions sur le port de plaisance : 3 projets nous ont été remis :*
- l'un présenté par la société Apters ; vous trouverez également joint la réponse que lui a adressé le Président du CA*
 - l'autre présenté par la Sté West marina qui privilégie une mixité d'usage : port de plaisance et port industriel ; ce projet est en cours d'analyse par le*

CETMEF en termes de manœuvrabilité et navigation pour l'entrée et sortie en darse ; nous devrions avoir les premiers retours d'ici fin août

- *un troisième présenté par le comité de défense de la marina et du parc du peuple de l'herbe, arrivé plus tardivement et qui se rapproche de celui présenté par West marina*

Nous ne manquerons pas de vous informer ainsi que les élus des retours du CETMEF. »

Le bail de la Marina :

« En ce qui concerne le bail commercial de la marina, celui-ci a été dénoncé par GSM pour non-respect des clauses ; en effet ce bail ne permet pas l'accueil des bateaux logements dans la marina ; cette affaire est aujourd'hui pendante devant le tribunal ; pour votre information je vous joins également le message transmis par une occupante d'un bateau logement. »

Le financement:

« Pour ce qui est du financement de ce projet, il sera financé sur les fonds propres de l'Établissement qui trouve ses ressources avec les redevances qu'il perçoit de l'amodiation de ses terrains ; il a également recours à l'emprunt Ce type d'opération est éligible aux subventions de la région dans le cadre des CPER, à hauteur de 35 %.

A ce jour, elle a fait l'objet de deux subventions : l'une de la commission européenne dans le cadre du projet Life+ Seine City Park, pour un montant de 350 000€, l'autre de la Région, qui subventionne les études à hauteur de 379347 € »

Le réseau d'assainissement :

« Enfin, pour le dimensionnement du réseau d'assainissement, nous nous sommes basés sur le SDAGE Seine-Normandie et cela a été discuté et accepté par la DRIEE.

C'est par ailleurs la période de référence usuelle pour le calcul des ouvrages d'assainissement. Certains règlements d'assainissements (lors de rejet aux réseaux existants, ce qui n'est pas notre cas) demandent de prendre en compte des fréquences supérieures. Cela ne s'envisage qu'en cas de risque lié à une activité sensible ou pour protéger des réseaux déjà fortement chargés. »

3. PROCES VERBAL DES OBSERVATIONS RECUEILLIES DURANT L'ENQUETE ET MEMOIRE EN REPOSE DU PETITIONNAIRE.

Le « Procès-verbal » des observations recueillies au cours de l'enquête, comportant aussi les questions complémentaires du commissaire enquêteur, a été remis le 18 octobre 2013 à Madame Colette Villeneuve, responsable de l'urbanisme à l'établissement public Ports de Paris et en charge du dossier. Ce procès-verbal a été envoyé le même jour par courriel au pétitionnaire.

Il figure (sans ses trois annexes), en **annexe 26 du présent rapport**¹.

Des explications et des commentaires sur les observations recueillies, ainsi que sur les délais de fourniture des réponses et de finalisation du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur ont été discutés avec la représentante du maître d'ouvrage

Toutes les notes inscrites et courriers reçus exposant les questions du public ont été découpés en 635 observations dont les objets ont permis un **regroupement en 17 thèmes**. Les libellés et le nombre d'observations de chacun des thèmes, figurent dans le tableau ci-après :

N° Thème	Libellé	Nb obs	N° Thème	Libellé	Nb obs
1	Opportunité du projet	60	10	Impacts sur nature et environnement	66
2	Coûts, financement et rentabilité	27	11	PPRI, inondations et conséquences	28
3	Créations d'emplois	20	12	Sécurité et les dangers	11
4	Aspect logistique et desserte	26	13	Préservation du port de plaisance et des activités de loisir	69
5	Localisation du projet-cadre de vie-santé	67	14	Mixité du port	14
6	Nature des activités et nuisances générées	108	15	Information, communication et déroulement de l'enquête	22
7	Autres ports possibles	19	16	Réglementation des activités et des constructions	18
8	Etude d'autres emplacements	14	17	Sujet divers	30
9	Trafic routier et conséquences	36			

On notera que le thème sur la « nature des activités et nuisances » arrive en tête des préoccupations du public avec 108 observations, immédiatement suivi par les thèmes

¹ Le PV comporte 3 annexes : la première est l'exposé des thèmes, la seconde est le résumé par thème de toutes les questions et observations, la troisième regroupe les questions du commissaire enquêteur. La partie du rapport sur les observations du public regroupe toutes ces annexes.

« préservation du port de plaisance » et « localisation du projet-cadre de vie-santé » avec respectivement 69 et 66 observations.

Les résumés de ces observations, la présentation et la synthèse complète des thèmes dans lesquels elles ont été regroupées, ainsi que le détail des questions du commissaire enquêteur, ont fait l'objet d'une seconde partie spécifique du présent rapport, intitulée : **« Rapport du Commissaire enquêteur - Observations du Public et Questions »**.

Les réponses de Ports de Paris ont été reçues par mail le 21 novembre 2013 et remises au commissaire enquêteur le 22 novembre 2013 lors d'une présentation des réponses par le maître d'ouvrage, qui s'est tenue dans une salle de la Communauté d'Agglomération des 2 Rives de Seine.

Dans ce qui suit, sont repris **Partie A** les thèmes avec les réponses de Ports de Paris et les commentaires que le commissaire enquêteur a estimé important de faire sur ces sujets, et **Partie B** les questions du commissaire enquêteur avec les réponses fournies, ainsi que ses commentaires.

PARTIE A : THEMES, REPONSES ET COMMENTAIRES

Thème n° 1 : Opportunité du projet (60 observations)

A quelques très rares exceptions, selon lesquelles ce projet est indispensable au développement économique du secteur, l'opportunité du projet est largement contestée.

- a-La dépense, estimée selon les observations inscrites de 24 à 50 millions d'euros, qui est supposée provenir de fonds publics, va servir à transformer un site naturel en port de déchets. Elle est jugée non pertinente et qualifiée d'aberration économique, surtout en période de situation économique difficile
- b-La proximité amont et aval de ports industriels présents ou futurs est mise en avant pour considérer ce projet comme inutile et constituant un doublon : Le port de Limay (125 ha), plateforme multimodale située à 25 km bénéficie d'une desserte complète ferroviaire et routière. Disposant de surfaces disponibles pour l'implantation d'activités nouvelles, sa sous-utilisation décrédibilise l'intérêt du projet à Triel. Le futur port d'Achères (le plus grand projet d'infrastructure portuaire à l'échelle du Bassin Parisien) réalise un doublon avec Triel.
- c-Le port avait été prévu dans les années 90 dans un tout autre contexte, sans tenir compte de l'habitat nouveau qui s'est développé alentour, ni de la décision récente de créer un espace naturel sensible jouxtant le projet de port industriel. De plus il ne tient pas compte des changements en cours dans les intercommunalités.
- d-L'intérêt de la réalisation d'un tel projet avec toutes les conséquences qu'elle aura sur l'environnement paraît dérisoire.

e- Le faible accroissement de trafic fluvial induit ne justifie pas la nécessité d'un tel projet.

f- Le projet, pris isolément des autres projets de la Boucle ne peut faire l'objet d'une évaluation pertinente.

g- Il est nécessaire d'engager une réflexion globale sur le tissu et les opportunités de la Boucle.

Réponses de Ports de Paris

a- Le montant des travaux est estimé à 26 200 000 € HT (+ le montant des acquisitions) (pièce I introduction du DLE). Ces travaux sont financés sur fonds propres de Ports de Paris, Etablissement Public de l'Etat, qui perçoit des loyers des entreprises pour l'occupation du domaine public portuaire dont il a la propriété ou la gestion. En ce sens, la grande majorité des fonds engagés correspond à des revenus fonciers portuaires destinés par nature à financer la politique de développement des transports fluviaux en Ile-de-France comme alternative au transport routier.

Les orientations du SDRIF adopté par le conseil régional le 18 octobre dernier visent à optimiser notamment l'organisation de la logistique en Ile de France en favorisant le report modal du tout routier vers le fer ou la voie d'eau. Dans cet objectif, le projet de SDRIF préconise le maintien des ports existants et le développement de nouveaux sites portuaires. Dans ce cadre, le conseil régional subventionne les projets en faveur du report modal en général et le projet de Triel en particulier, qui a reçu une subvention à hauteur de 379 347 € pour ses études. Le port envisage également de faire une demande une subvention sur les travaux dans un schéma de financement comparable.

Une aide de 345 877 € de la Commission Européenne a par ailleurs été reçue dans le cadre du programme Life +, outil financier de l'Europe pour la préservation de l'environnement, au titre de la participation à la mise en place d'une infrastructure urbaine verte nommée Seine City Park et portée par le CG78 (développement socio-économique du territoire de la boucle de Chanteloup combiné avec l'amélioration des conditions environnementales locales).

Enfin et contrairement à ce qu'indiquent certains opposants au projet, le projet d'Eco-Port n'est aucunement un projet de « zone industrielle de traitement de déchets ». Ports de Paris travaille avec des filières économiques diversifiées et accueille sur ses ports des activités et des entreprises dans le respect des spécificités urbaines, sociales, environnementales et économiques locales.

b- Les ports franciliens fonctionnent en réseaux et sont composés de plateformes multimodales, embranchées fer et voie d'eau (Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne, Limay) et de ports urbains. Les plates-formes multimodales sont des lieux d'éclatement de marchandises et ont une vocation régionale ou interrégionale. Les ports urbains ne sont desservis que par la route et la voie d'eau et ont une vocation de desserte locale au plus près des centres de production, de consommation et des entreprises locales.

Le projet Eco-port viendra compléter le réseau portuaire de l'ouest francilien et a vocation à desservir la boucle de Chanteloup et ses entreprises.

D'une façon générale, Ports de Paris dispose de peu de disponibilités foncières pour accueillir de nouvelles activités portuaires, alors même que l'objectif de développement du transport massifié impose de développer l'activité sur les ports. A l'échelle de l'ensemble de l'Ile de France, le taux d'occupation moyen du foncier portuaire est proche de 90 %. Ainsi, Ports de Paris porte une politique de développement du foncier portuaire en vue de contribuer aux objectifs de report modal de la route vers la voie d'eau et le fer.

La plateforme portuaire de Limay ne dispose pour sa part que de peu de terrains libres actuellement.

En effet, Ports de Paris remet en publicité avant la fin de chaque convention ses terrains afin de pouvoir faire jouer la libre concurrence. Ainsi, un certain nombre de terrains dits « libres » dispose en réalité de clients déjà installés ; dans d'autres cas, ces terrains « libres » ont par ailleurs reçu une affectation différente.

Il n'y a donc aujourd'hui à Limay que 2400 m² d'entrepôts à louer et 2.3 ha de terrains disponibles (dont 2 ha sont embranchés fer et n'ont pas la même vocation que les terrains de l'Eco-port) sur un total de 40 000 m² d'entrepôts et de 85 ha de terrains amodiables.

Le projet Port Seine Métropole situé à Achères constitue le principal projet porté par Ports de Paris. Son périmètre d'étude représente environ 420 ha. Il vise à la fois à garantir l'approvisionnement des chantiers du Grand Paris (nouveau métro, 70 000 logements par an) et à améliorer la compétitivité de l'axe Seine sur la filière de la logistique des marchandises conteneurisées. Pour autant, ce projet d'importance nationale est toujours actuellement en phase de définition, préalablement à un débat public qui portera sur son opportunité, ses objectifs et ses caractéristiques, et ne saurait être opérationnel avant 2020.

L'Eco-port des 2 rives de Seine n'a pas la même vocation. Il doit mettre en relation les entreprises de la boucle de Chanteloup avec le mode fluvial, afin de connecter ce territoire avec le réseau des petits ports d'Ile de France et du réseau HAROPA (Le Havre/Rouen/Paris, soit l'axe Normandie). C'est cette desserte fine du territoire qui fait l'intérêt du réseau portuaire, afin de permettre aux flux pouvant être massifiés d'échapper en partie au transport routier. En ce sens ni le port de Limay ni le futur Port Seine-Métropole ne constituent une alternative.

Commentaires du Commissaire enquêteur

S'il est possible de comprendre qu'il existe une différence de vocation entre un port urbain et une plateforme multimodale, il est malaisé de distinguer pour quelles entreprises et activités existantes dans la Boucle, se fait sentir un réel besoin d'utiliser le mode fluvial. Toutefois, la proximité du futur port d'Achères couvrant une desserte comparable à celle du port de Triel, semble contrairement à ce qu'indique dans sa réponse Port de Paris, pouvoir constituer une alternative, car sa situation (environ 4 km à vol d'oiseau du site du projet), n'interdit pas la mise en relation des entreprises de la boucle de Chanteloup, avec le mode fluvial.

c- L'environnement local des années 1990 présentait un faciès sensiblement similaire à celui d'aujourd'hui (cf. documents en annexe 1 : photo aérienne de 1993 et de 2008). La localisation de l'habitat y est quasiment identique, seules les activités d'exploitation des sous-sols se sont réduites au sud avec la fin de l'exploitation des gravières en bord de Seine dans les années 2000.

Ce sont ces mêmes gravières qui ont été depuis classées Espaces Naturels Sensibles, avec pour objectifs de réhabiliter ces friches et de valoriser écologiquement ces espaces ouverts. La volonté du CG 78 de réhabiliter des espaces fortement remaniés pour en faire des espaces naturels de qualité est partagée avec le projet Eco-port et fait l'objet d'un partenariat dans le cadre de la démarche Life+ Seine City Park.

La Communauté d'Agglomération des 2 Rives de Seine, qui participe également à la démarche Life+ Seine City Park, a soutenu une réflexion globale pour l'aménagement de ce secteur de la boucle de Chanteloup, en portant notamment l'opération Ecopôle, l'opération Cœur vert et la ZAC Centralité.

Commentaires du Commissaire enquêteur

Concernant l'habitat existant dans les années 90, Port de Paris rappelle qu'en 1993, il y était quasiment identique. Les évolutions qui ont marqué la zone après ces années, ont été faites, avec la connaissance du projet de port, comme l'ont été les projets futurs ou la création d'un ENS, d'ailleurs résultant lui-même des activités des carrières : le « nouveau contexte » ne peut être invoqué pour remettre en cause le projet.

d- L'intervention de la puissance publique et la coordination entre les différents porteurs de projets sont un gage de la préservation de l'environnement. En effet, l'étude d'impact doit prendre en compte les effets cumulés des projets dont l'étude d'impact a déjà fait l'objet de l'avis de l'autorité environnementale. Pour l'Eco-port, ceci a permis d'envisager des mesures compensatoires mutualisées avec l'Ecopôle : suivi environnemental en phase exploitation par le même écologue ou concertation entre deux écologues, réalisation du corridor écologique à cheval sur les deux projets

L'impact de ces grands projets sur l'environnement est ainsi mieux maîtrisé, ce qui ne serait pas le cas avec des activités qui continueraient à se développer de façon isolée.

Parallèlement à la démarche réglementaire de l'étude d'impact qui vise à minimiser les effets du projet sur l'environnement, l'établissement d'un cahier de prescriptions d'aménagement et d'un cahier des charges d'exploitation, aux travers desquels sont pris des engagements sur l'exploitation future du site, permettra également de veiller à cette maîtrise des impacts.

Par ailleurs, la certification ISO 14001 obtenue pour le processus de création de l'Eco-port engage fortement Ports de Paris dans la prise en compte de l'environnement dans son projet d'infrastructure portuaire.

Enfin, il est important de rappeler que le transport fluvial est faiblement émetteur de gaz à effets de serre et est ainsi le vecteur d'un développement économique plus écologique.

Commentaires du Commissaire enquêteur

La réponse de Ports de Paris est satisfaisante.

e- L'objectif du projet est de fortement augmenter le trafic fluvial comparativement à la situation initiale et à la situation sans projet. Les estimations sont les suivantes :

- En 2018 (court terme) : une augmentation d'environ 140% par rapport à l'état initial de 2009 et une augmentation de près de 100% par rapport à la situation de référence à court terme (c.a.d sans le projet de port) ;

- En 2030 (long terme) : une augmentation d'environ 240 % par rapport à l'état initial de 2009 et une augmentation de 85% par rapport à la situation de référence à court terme (c.a.d sans le projet de port).

Commentaires du Commissaire enquêteur

Il faut tout de même relativiser ces augmentations. Même si les conditions et infrastructures n'étaient pas celles qui seront installées et utilisées dans le cadre du projet, le trafic fluvial dont l'importance a été liée aux différents projets dans la zone, avec presque exclusivement des besoins de déchargement, a diminué de façon constante depuis la fin des années 90 pour atteindre des niveaux très bas (autour de 210 000 tonnes). Ainsi l'augmentation de 140% en 2018 correspond à 530 000 tonnes (à peu près le chiffre de 2002) et celle de 240% en 2030 soit 760 000 tonnes (inférieur au chiffre de 2000).

f- Le projet Eco-port s'est assuré de la logique avec le développement économique du territoire dans son ensemble ; cependant et comme cela est développé en réponse à la question n° 6 du commissaire enquêteur, l'Eco-port peut exister financièrement et économiquement sans que la ZAC Ecopôle soit créée et réciproquement, même si les deux projets se renforcent mutuellement.

Les autres projets du territoire (Cœur vert, ZAC Centralité, Parc du peuple de l'Herbe) n'ont pas de lien économique avec le projet de port. En revanche, ils s'inscrivent dans une logique de développement et de valorisation de l'environnement dans laquelle le projet de Ports de Paris s'inscrit également.

Commentaires du Commissaire enquêteur

Il est vrai que les aspects économiques ou les interactions des différents projets de la zone ne sont pas pris en compte de façon globale. Cependant le projet de port Triel, participe à la réalisation d'un vaste programme de développement de la zone, programme ayant fait l'objet de différentes études depuis de longues années. A ce titre et avec raison, Ports de Paris peut affirmer sa justification.

g- Depuis 2005, Ports de Paris travaille avec la CA2RS et l'EPAMSA sur le devenir de ce territoire en pleine restructuration, encadré par l'Opération d'Intérêt National Seine Aval.

Commentaires du Commissaire enquêteur

La réponse n'appelle pas de commentaire.

Thème n° 2 : Coût financement et rentabilité (27 observations)

La rentabilité et le financement du projet sont largement mis en doute :

- a- Les chiffrages et la rentabilité ne prennent en compte ni les nouvelles circonstances économiques, ni le fait que le site soit enclavé et le port sans desserte ferroviaire, ni l'existence proche du port de Limay.
- b- La rentabilité dépend pour une grande part du succès de la ZAC et du volume de trafic fluvial, paramètres l'un et l'autre très incertains, mais également du succès de la commercialisation de nouvelles surfaces, alors qu'à Limay bien que port multimodal disposant d'accès routiers et ferrés, il y a plus de 166000 m² de surfaces disponibles.
- c- Ports de Paris aura-t-il dans le futur des crédits pour financer le port ? Comment atteindra-t-il son équilibre économique
- d- Le financement consiste en fonds publics, donc à charge des contribuables, peut-on attendre des économies d'impôts et des emplois pour les communes ?

Réponse de Ports de Paris

a- Sur l'ensemble des sites portuaires de Ports de Paris, seuls 10 sites sur 70 sont multimodaux c.a.d. desservis, en plus du mode routier et fluvial, par le mode fluviomaritime, le mode ferré ou par un oléoduc.

En revanche, tous les sites étant en bord voie d'eau, ceci implique un certain « enclavement » lié à la présence du fleuve. Quant à la desserte routière de l'Eco-port, elle bénéficiera grâce la ZAC Ecopôle d'une desserte complémentaire et optimale.

Le port de Limay, qui dispose de peu de terrains libres, ne peut, par ailleurs, apporter une solution logistique optimale aux entreprises de la boucle de Chanteloup compte-tenu des nécessaires pré et post acheminements routiers systématiques. L'intérêt économique du transport fluvial est maximal quand les ruptures de charge (coûteuse) sont réduites et les entreprises installées directement sur les ports ou à proximité. Le port de Limay se trouve à une distance trop éloignée pour desservir ce territoire de façon efficace. L'exemple du port de Nanterre qui, malgré la proximité du port de Gennevilliers est pleinement occupé et fonctionne très bien en remplissant son rôle local, est une bonne illustration du rapport que pourront entretenir le port de Limay et l'Eco-port.

Enfin, l'évaluation socio-économique a été mise à jour en janvier 2012 et reste d'actualité.

Commentaires du Commissaire enquêteur

Le pétitionnaire ne répond que partiellement à la question posée, notamment sur les aspects chiffrages et rentabilité dans un contexte économique différent. Tout en reconnaissant l'enclavement du port, la réponse insiste sur la raison pour laquelle le port de Limay ne peut desservir convenablement le territoire de la Boucle.

b- Comme il est précisé au paragraphe 1.b, le port de Limay ne dispose aujourd'hui que de 2400 m² d'entrepôts à louer et 2.3 ha de terrains disponibles, ce qui ne représente que 2 % de la surface du port.

En phase 2, l'Eco-port générera directement environ 80 % du trafic fluvial estimé en darse (dont environ les deux tiers par les carriers), les entreprises de la ZAC assureront environ 13 % du trafic fluvial et l'entreprise VALOMAT (déjà présente sur le secteur) environ 7 %.

De plus, comme il est détaillé en réponse à la question n°6 du commissaire enquêteur : « ... les montants issus de la location du quai à usage partagé mis notamment à disposition des entreprises de l'Ecopôle ne sont pas pris en compte (dans le calcul de rentabilité financière) car ils restent non-significatifs. Un non-succès de l'Ecopôle n'aurait donc pas d'effet économique négatif sur le port urbain. (...) En revanche, même si les tonnes estimées sur le quai à usage partagé à destination de la ZAC Ecopôle sont relativement faibles, l'évaluation socio-économique en retire cependant un bilan positif lié aux externalités : « plutôt qu'un avantage économique pour un acteur particulier, l'avantage est concentré sur les gains liés au report modal (route vers voie d'eau) rendu possible grâce au projet : gains sur la pollution, l'effet de serre, l'insécurité routière, la congestion, le bruit... Le service public rendu par le quai à usage partagé serait donc moins valorisé. »

Commentaires du Commissaire enquêteur

Pour Ports de Paris, il est acquis que l'incidence de la création de la ZAC sur les résultats de l'Ecoport seront faibles, mais aucune réponse n'est apportée sur « l'incertitude » du volume du trafic fluvial, paramètre important de la réussite du projet.

c- Cf. Thème n°1-a.

Le Taux de Rentabilité Interne est estimé à 6.4 %, ce qui est satisfaisant pour une infrastructure de transport. Le projet d'Eco-Port s'inscrit dans le plan pluriannuel d'investissement de l'établissement qui représente une moyenne d'environ 40 à 45 M€ par an conforme à sa capacité d'autofinancement.

d- Cf. Thème n°1-a. Le financement de cette infrastructure ne sera pas à la charge des contribuables.

Cf. Thème suivant pour la question portant sur les emplois.

Commentaires du Commissaire enquêteur

Les réponses aux deux points c et d n'appellent pas de commentaires.

Thème n° 3 : Création d'emplois (20 observations)

Le nombre d'emplois que va permettre de créer le projet est perçu comme fluctuant, non crédible ou exagéré :

- a- Des chiffres différents et très inférieurs à ceux présentés dans le dossier, sont proposés par le public, qui indique se fonder sur des extrapolations à partir du nombre d'emplois créés sur la plateforme de Limay, ou en fonction d'estimations de l'économiste J. Haëntjens, et conduisant au maximum à une cinquantaine d'emplois.
- b- Le nombre d'emplois créé serait surestimé en raison de la mécanisation et de l'informatisation de plus en plus poussée de plateformes portuaires.
- c- Le bilan net « création d'emplois moins perte d'emplois » par suite de la suppression de divers postes (notamment dans le transport routier) consisterait en une perte nette de 95 emplois.
- d- Il est également souligné le fait que le nombre d'emplois créés dépendra du succès de la ZAC.

Réponse de Ports de Paris

a-b-c Deux méthodes convergentes ont été utilisées par le bureau d'étude SETEC international pour estimer le nombre d'emploi directs, lié à l'exploitation ; deux ratios ont ainsi été utilisés :

- le ratio emploi/surfaces bâties des ports de Gennevilliers, Limay et Bonneuil, estimé entre 120 et 170 emplois/ha bâti,
 - le ratio emploi/surfaces logistiques de l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement de la Région Ile de France, estimé à 66 emplois/ha bâti,
- soit en phase 1: entre 150 et 300 emplois, et en phase 2 : entre 330 et 700 emplois.

Si l'on considère d'une part les 5 ha de surfaces bâties qui pourront être construites sur les 2 phases et les ratios les plus bas d'autre part, ce sont 330 emplois minimum qui pourront être développés sur les 19 ha commercialisables, ce qui fait un ratio de 17.36 emploi/ha commercialisables (c.a.d. y compris terre-plein) ou 9 emplois/ha toutes surfaces confondues.

Ce sont là des ratios tout à fait habituels pour les ports d'Ile de France puisque Limay accueille à ce jour 1200 emplois sur une surface totale de 120 ha (10 emplois/ha tout confondu). Dans une fourchette haute, le port de Gennevilliers, qui accueille jusqu'à 375

emplois/ha bâti sur certains types d'entrepôts, présente une moyenne de 12 à 20 emplois/toutes surfaces confondues.

Le nombre d'emplois calculés sur ces bases oscille donc entre 300 et 700, sachant que ce nombre peut être très variable en fonction de la nature des activités.

d- La comptabilisation des emplois ne tient pas compte des trafics des entreprises situées en dehors de la plateforme mais uniquement des entreprises présentes sur l'Eco-port.

Commentaires du Commissaire enquêteur

Sur les créations d'emplois, le commissaire enquêteur note que les chiffres d'emplois pris en référence pour les ports de Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne et de Limay sont ceux des principales plateformes multimodales gérées par Ports de Paris, ce qui n'est pas le cas pour Triel.

Est-il certain que l'on puisse extrapoler ces ratios à des ports urbains, sans que cela conduise à un chiffre majoré ?

Le commissaire enquêteur considère qu'il aurait été souhaitable que Ports de Paris fournissent les ratios pour des ports urbains comparables à celui de Triel.

Si l'on considère le ratio plus global de l'Institut d'Urbanisme le nombre total d'emplois créés pour les 2 phases serait de 330.

Ces chiffres sont plutôt modestes sur la période qui va jusqu'à 2030.

Thème n° 4 : Logistique et desserte du site (26 observations)

Il est indiqué que le succès d'un port industriel dépend de sa desserte ferroviaire et routière. Le port de Triel ne disposant ni de desserte ferroviaire ni de bonne desserte routière est une « aberration économique », de surcroît à l'heure du Grand Paris et du canal Seine nord Europe. En plus il est, en situation concurrentielle, à proximité de ports qui disposent de ces atouts comme Limay, ou en disposeront comme le futur port d'Achères.

a- Une conséquence sera l'accroissement de la circulation des poids lourds

b- Il n'y a pas de plateforme logistique pour interconnexion multimodale à Triel.

Réponse de Ports de Paris

Comme il est détaillé dans les § 1.b et 2.a, la pertinence du réseau des ports fluviaux en Ile de France est basée sur un réseau fin qui permette d'innover le territoire et de réduire les ruptures de charges. La présence du mode ferré est complémentaire sur certains ports mais

n'est pas la condition sine qua non de l'existence d'un port urbain, par opposition à une plateforme multimodale.

L'accroissement du nombre de poids lourds restera local puisque l'effet global du projet permettra de réduire le nombre de poids lourds sur les routes d'Ile de France et les grands axes avec la Normandie.

Ainsi l'accroissement local tout trafic confondu a été estimé sur la RD 190 (tronçon nord-tronçon sud) à 1.55-1.09 % en phase1, et 3.11-1.66% en phase2.

Ce léger accroissement diminue la réserve de capacité de la RD mais n'est pas de nature à modifier le caractère fluide ou embouteillé de cette route.

Par ailleurs, les heures de pointe des axes routiers de la boucle de Chanteloup sont liées au déplacement pendulaire domicile-travail et sont donc par conséquent regroupées sur les plages horaires 8/9 h et 17/19h, en lien notamment avec les accès vers les autoroutes A13/A14.

Pour les axes routiers de desserte du futur port urbain (chemin des graviers, chemin de Californie), ceux-ci connaissent un trafic actuel de poids lourds relativement important (et supérieur à celui que pourrait engendrer le port) mais qui est bien absorbé par le réseau viaire de la boucle notamment parce que les heures de pointe de ces trafics sont décalées (13/14h).

Les trafics de l'Eco-port suivront les mêmes logiques avec des trafics routiers effectués principalement en dehors des heures de pointes comme observé sur les différents ports franciliens.

Commentaires du Commissaire enquêteur

Sans que cela ne soit une condition de fonctionnement du port urbain, cela n'exclut pas que ce manque de desserte ferroviaire puisse constituer un handicap. L'accroissement du nombre des poids lourds estimé est faible, mais il faut être prudent, car les flux de transport dépendront aussi de la nature de l'activité entreprises qui s'installeront sur la plateforme portuaire. Il y aura, de toutes les façons, une incidence locale sur des routes pas toujours bien adaptées.

Thème n° 5 : Localisation du projet et impacts sur le cadre de vie (67 observations)

La localisation du projet n'est pas appropriée :

a-Le projet se situe dans une zone naturelle riche en biodiversité animale et végétale, à proximité de quartiers résidentiels et de projets immobiliers, en contiguïté avec l'Espace Naturel Sensible du Parc du Peuple de l'Herbe.

b-Il va transformer cette zone, qui par ailleurs a déjà beaucoup souffert, en une zone industrielle de traitements de déchets et porter atteinte à son environnement.

c-En raison de sa localisation, le projet va générer des nuisances diverses avec des conséquences désastreuses sur les habitants de la commune de Villennes, avec une

dégradation du cadre de vie des habitants des autres communes proches, et avec des risques sanitaires, notamment aux écoles maternelles, primaires et collèges dans un rayon de moins de 500 m autour du site.

Réponse de Ports de Paris

a-b-La particularité de la boucle de Chanteloup réside dans l'effet des activités d'épandage des eaux d'épuration et de l'extraction des granulats ; ces deux activités séculaires ont créé des paysages ouverts, anthropisés et plus ou moins dégradés, qui ont permis à des formations végétales et animales particulières de s'y installer.

Ces milieux étant peu répandus en Ile de France, ils constituent un intérêt patrimonial, d'autant qu'ils restent connectés entre eux malgré l'urbanisation qui mite ce territoire. Cependant, ces milieux de friche sont peu valorisés et reste peu valorisant pour le territoire. Le projet de territoire de la boucle de Chanteloup mené par la CA2RS et le CG78 s'oriente vers une logique de réhabilitation et d'équilibre entre développement et milieux retournés à l'état « naturel ». Le programme Life+ considère également la restauration des milieux et la préservation des continuités écologiques en coordination avec le développement urbain et économique.

Ce développement local de l'activité économique est destiné à contrebalancer les phénomènes de migration pendulaire. Il trouve écho avec les activités qui ont toujours été présentes (construction, éco-industrie) ou qui sont portés sur le territoire seine aval (écoconstruction) et qui représentent de grands enjeux environnementaux.

Contrairement à ce qu'indiquent certains opposants au projet, le projet d'Eco-Port n'est aucunement un projet de « zone industrielle de traitement de déchets ». Ports de Paris travaille avec des filières économiques diversifiées et accueille sur ses ports des activités et des entreprises dans le respect des spécificités urbaines, sociales, environnementales et économiques locales.

Commentaires du Commissaire enquêteur

Deux constats doivent être faits : le premier est que l'apparence, les aspects paysagers et la beauté du site sont plus que médiocres, le second que la richesse naturelle et la biodiversité de la zone résultent d'activités difficilement qualifiables d'écologiques qui s'y sont développées (épandages de stations d'épuration et extraction de granulats). Ports de Paris rappelle son souci d'intégrer son projet dans la démarche de réhabilitation de la Boucle. Ce qui ne répond pas directement aux craintes exprimées. A noter aussi, que si le projet n'est pas de faire une zone industrielle de traitement de déchets (on pense surtout aux ordures ménagères), des entreprises de traitement de déchets du bâtiment pourront s'installer sur le site, et ce seront des déchets tout de même.

c- Concernant les nuisances, il convient de se référer à la réponse à la question n° 2 du commissaire enquêteur.

Concernant le risque sanitaire, les bâtiments scolaires les plus proches sont ceux des groupes scolaires Provence situé à 800 m environ du centre du périmètre du projet et

Bretagne situé à 1, 2 km environ du centre du périmètre du projet au niveau de la zone d'habitation Saint-Louis sur la commune de Carrières-sous-Poissy.

L'étude d'impact ne relève aucune sensibilité vis-à-vis de ces établissements, considérés comme trop éloignés (p. 386, pièce III du dossier Loi sur l'Eau).

Commentaires du Commissaire enquêteur

Il faut noter, concernant les nuisances potentielles, que par rapport aux autres ports urbains gérés par Ports de Paris, il apparaît que la situation de port Triel est assez particulière avec les habitations de Villennes situées à 150 m de l'entrée du port. La plupart des autres ports urbains ont des configurations différentes, souvent situés dans des zones industrielles relativement plus éloignées des habitations, proche de grandes voies de circulation.

Thème n° 6 : Nature des activités potentielles et nuisances (108 observations)

La nature des activités qui pourront s'installer sur la plateforme portuaire, du fait de la difficulté à développer des nouvelles filières hors BTP, inquiète les habitants. Notamment le fait que des ICPE puissent être acceptées, dont certaines catégories sont génératrices de nuisances nombreuses, à 150 m des habitations et à proximité d'espaces verts. En ce sens, il faut refuser l'accueil de déchets ou autres matières putrescibles

- a-Il est fait état de la quasi-certitude que la filière bois, mise en avant comme filière écologique à l'origine du projet, sera remplacée par des activités axées principalement sur le traitement et le recyclage des déchets et que le port deviendra un port de déchets.
- b-Les entreprises généreront un ensemble de nuisances olfactives, chimiques, acoustiques et visuelles. Des poussières liées aux manutentions, ainsi que des fumées issues des traitements seront produites. Il n'est pas certain que leur estimation et leur importance aient été faites convenablement. Les conséquences seront un risque sur la qualité de l'air et sur la santé.
- c-Les horaires du port et autres engagements des amodiataires, ainsi que propositions visant à réduire les nuisances ne seront pas forcément respectées en période de fonctionnement.
- d-La présence de déchets amiantés est difficile à constater avec de seuls contrôles visuels, ainsi le risque amiante existe.

e- Les dispositions de protection contre le bruit sont insuffisantes, sachant que le bruit dans la darse est amplifié par résonance et ricochet sur l'eau. Une zone tampon (plus qu'un simple rideau d'arbres) est nécessaire entre le port et le parc de loisirs.

f- Les mesures préconisées pour les amodiataires sont déconcertantes (toitures végétalisées, haies bocagères, végétalisation) et dérisoires face aux destructions prévisibles (zones humides, flore, insectes, oiseaux, fonctionnalités écologiques).

Réponse de Ports de Paris

a- Filière bois : Cf. réponse à la question n° 7 du commissaire enquêteur.

b- c : La filière recyclage existe déjà sur le secteur et effectue des trafics fluviaux qui passeront à terme sur le quai à usage partagé (entreprise VALOMAT). Par ailleurs, les prospects correspondant à cette filière pourront être accueillis sur le port mais dans les conditions précisées au cahier des charges d'exploitation :

- Toute activité nécessitant la manipulation/transformation ou le dépotage/rempotage de matières fermentescibles ne sera pas accueillie sur l'Eco-port,

- Les installations susceptibles de dégager des poussières ou des odeurs sont équipées de dispositifs adaptés à l'activité exercée (capotage, confinement, aspiration, filtration ...) permettant de limiter le plus efficacement possible les émissions.

- En cas de stockage aérien de matériaux fins et secs susceptibles d'entraîner l'émission de poussières, des dispositifs limitant les envols sont prévus par l'exploitant (aspersion, brumisation...)

- Pour les opérations de chargement et de déchargement de matériaux sur les unités fluviales ou camions susceptibles d'entraîner l'émission de poussières, des dispositifs de réduction sont mis en place de type goulottes, manches de chargement télescopiques sous trémies ...

- Les voiries doivent être humidifiées par temps sec.

- Les engins de chantier sont équipés de filtre à particules.

- Par tout temps et en cas de sols sales, Les roues des engins doivent être lavées avant de quitter les emprises.

- Les nouvelles implantations présentant dans leur process l'utilisation de matériaux susceptibles de s'envoler (papier, plastiques...) doivent assurer le confinement de ces matières pendant leur manipulation ou leur stockage. Des dispositifs de type filets, grilles, casiers... pour retenir les envols et une optimisation du stockage (big bag, compactage en balles...) doivent être mis en place.

Enfin, comme on l'observe sur l'ensemble des ports urbains, la filière du BTP (et de l'écoconstruction) sera très probablement présente et devra respecter les mêmes conditions d'exploitation.

En complément sur les nuisances olfactives, visuelles et sonores : cf. réponse à la question n°2 du commissaire enquêteur.

Enfin, et concernant les nuisances issues des fumées et rejets aériens, ceux-ci devront répondre au critère de qualité fixés par le code de l'environnement et les arrêtés pris pour son application.

c- Ports de Paris travaille sur l'élaboration des modalités de suivi des objectifs en matière d'exploitation, consécutifs à l'élaboration du cahier des charges d'exploitation. Ce document vise à lister les différents moyens existants ou à créer pour suivre et obtenir ces objectifs. Il propose notamment de mettre en place une instance de concertation exerçant un contrôle et un échange régulier autour du fonctionnement du port urbain. Les riverains sont appelés à participer à cette instance, selon des modalités à définir.

Commentaires du Commissaire enquêteur

Sur la filière bois, Ports de Paris renvoie à sa réponse à la question 7 du commissaire enquêteur qui y apportera ses commentaires, partie B, chapitre 9 §3 du présent rapport.

Sur les activités de substitution au bois et autres activités, Port de Paris est conscient des inquiétudes exprimées et explique que les clauses prévues au cahier d'exploitation préviendront les risques de dérive. Le commissaire enquêteur prend acte de cette réponse, qui témoigne de la volonté de Ports de Paris d'éviter ou de réduire les problèmes qui pourraient être créés à l'environnement humain par les entreprises acceptées sur la plateforme portuaire. Il n'estime pas cependant que de telles clauses, même si elles consistent en des engagements des amodiateurs constituent de réelles garanties et pourront avoir les effets escomptés. On se réfère pour le détail, aux commentaires du commissaire enquêteur faits aux réponses à ses questions 3, 4 et 5 partie B, chapitre 9 §3 du présent rapport.

d- L'amiante étant une matière dangereuse, ce matériau ne sera pas autorisé à être manipulé ou transformé sur le port, ni même à y transiter. Cf. document 6 en annexe «Cahier des Charges d'exploitation».

Les déchets d'amiante sont classés comme déchets dangereux. S'ils sont friables, ils doivent obligatoirement être enfouis en installation de stockage de déchets dangereux (1 site dans les Yvelines, à Guitrancourt), ou enfouis sous forme vitrifiée (1 site en France). S'il s'agit de déchets d'amiante liés à des matériaux de construction inerte ayant conservé leur intégrité, ils peuvent être acceptés dans des installations de stockage de déchets non dangereux autorisées à recevoir ces déchets, dans des conditions spécifiques. Les installations de stockage de déchets non-dangereux (2 sites dans les Yvelines, à Guitrancourt et Brueil en Vexin) reçoivent essentiellement des déchets industriels banals ou ménagers dont la fraction valorisable a été extraite.

A noter que depuis le 1er juillet 2012, les déchets d'amiante ne peuvent plus être acceptés dans des installations de stockage de déchets inertes. Ils sont également interdits en remblaiement de carrière.

Les entreprises de recyclage de matériaux de démolitions ne retraitent pas d'amiante car la législation encadre de manière très précise les chantiers de démolition. Tous les bâtiments

dont le permis de construire a été délivré avant le 1er juillet 1997, doivent faire l'objet d'un repérage spécifique par expert avant démolition. Si amiante il y a, la traçabilité des déchets amiantés dangereux doit pouvoir être assurée du chantier de désamiantage à l'installation d'élimination. Le bordereau (BSDA) permet d'effectuer ce suivi. La réglementation empêche donc de trouver des déchets amiantés mélangés à des déchets de chantier.

Enfin, les entreprises amenées à travailler avec des déchets de démolition sont vigilantes et savent repérer toutes situations anormales afin d'éviter les risques sanitaires concernant essentiellement les travailleurs exposés dans leur cadre professionnel.

Commentaires du Commissaire enquêteur

Ce problème est difficile à traiter car il dépend du sérieux et de la volonté des entreprises de respecter la législation et les contrôles, et la supposition que des déchets amiantés puissent arriver sur le site de n'est pas absurde. Ports de Paris ne répond pas à la question posée qui concerne d'avantage la possibilité et les moyens de contrôler efficacement et d'empêcher l'accès de déchets amiantés, que la législation en cours.

e- Nuisances sonores : cf. réponse à la question n° 2 du commissaire enquêteur.

En compléments, des mesures de bruit seront réalisées en période d'exploitation ; elles permettront de vérifier les niveaux de bruit cumulés.

Commentaires du Commissaire enquêteur

Renvoi au commentaire de la réponse à la question 7 partie B du présent chapitre 9 §3.

f- Afin de respecter le principe éviter/réduire/compenser de tout étude d'impact, le projet de port a recherché à conserver en place un maximum d'espaces à vocations écologiques, qui sont donc en situation interstitielle (haies, pelouses, murets, alignements d'arbres...) mais qui permettent le maintien de continuités naturelles.

Des réhabilitations importantes sont par ailleurs menées sur les berges de la darse pour conserver les surfaces de zones humides présentes (qui par ailleurs sont dans un état dégradé aujourd'hui).

De la même manière, plusieurs hectares de noues seront créés en frange Ouest du port et permettront de recréer une mosaïque d'habitats écologiques.

Enfin, il est nécessaire de compenser les milieux écologiques qui sont les plus étendus et qui ne peuvent rester en place, à savoir les espaces ouverts de friches à tendance sèche. Pour cela, Ports de Paris travaille sur la reconstitution de milieux similaires en dehors du périmètre de l'Eco-port.

Commentaires du Commissaire enquêteur

La réponse de Ports de Paris est satisfaisante.

Thème n° 7 : Autres ports (19 observations)

L'existence de trois ports proches, Limay, Achères et Triel, paraît être un non-sens.

a-Il existe à proximité le port multimodal de Limay sur 125 ha, à moins de 25 km de Triel, situé loin des habitations, parfaitement doté en équipements et en surfaces disponibles, disposant de dessertes ferroviaires et routières ayant plus d'atouts et une meilleure capacité que Triel pour y accueillir les activités prévues, notamment celles de recyclage.

b-Le nouveau port prévu à Achères sur 400 ha, considéré comme un projet phare, fera double emploi avec celui de Triel.

Réponse de Ports de Paris

Cf. Thème n°1-b et 2-a.

Commentaires du Commissaire enquêteur

Sur les réponses faites, le commissaire enquêteur a estimé qu'il ne lui semblait pas irrationnel que le port d'Achères, couvrant une desserte comparable à celle du port de Triel, puisse constituer une alternative, servant à la mise en relation des entreprises de la boucle de Chanteloup, avec le mode fluvial.

Thème n° 8 : Autres emplacements pour le port (14 observations)

Deux plans d'eau existent dans le secteur de la marina, l'étang de la Vielle ferme et l'Étang Cousin qui pourraient abriter le port.

L'étang Cousin, avec aménagement d'un accès à péniches, présenterait les avantages d'être situé dans un secteur sans vis-à-vis ni contact avec les zones habitées, provoquant moins d'impacts sur les riverains, et où on trouverait des gains environnementaux et logistiques (moins de camions..).

Il n'a jamais fait l'objet d'une étude de dépollution chiffrée qui devrait être faite. Son meilleur positionnement devrait faire baisser les coûts à comparer avec le projet à Triel.

Réponse de Ports de Paris

Cf. réponse à la question n° 8 du commissaire enquêteur

Cf. document annexe 2 « Fiche Étang Cousin ».

Commentaires du Commissaire enquêteur

Les aspects évoqués dans la réponse à la question 8 (Cf. partie B Chapitre 9 § 3), à la fois techniques et financiers, justifient les impossibilités pour l'étang de la Vielle ferme ou l'Etang Cousin de pouvoir abriter le port. Ports de Paris a également fourni au commissaire enquêteur un document qui figure en Annexe 27.

Thème n° 9 : trafic routier et conséquences (36 observations)

Les routes du secteur sont déjà très encombrées et la création du port, par sa mauvaise desserte et par l'augmentation des capacités de chargement/déchargement, aura pour conséquence un fort accroissement du trafic de poids lourds (25000 par an), remettant en cause l'aspect positif du projet sur l'environnement.

a-D'une part Triel n'étant pas multimodal requerra un transport routier important alors que les projets d'aménagement routiers sont en suspens.

b-D'autre part l'adaptation d'infrastructures de transport (prolongement A104, pont d'Achères) est indispensable à l'optimisation du fonctionnement.

c-Le trafic accru (il faut ajouter celui résultant de la création de 2800 logements proches), entraînera la génération d'embouteillages et une augmentation de la pollution sur les routes déjà encombrées de Triel et Carrières.

Réponse de Ports de Paris

Cf. Thème n°4-a et réponse

Cf. réponse à la question n°10 du commissaire enquêteur.

En complément, les études de trafic du projet de port ne prennent pas en compte les projets routiers considérant que la réalisation du port est indépendante de ces projets routiers. De ce fait, elles présentent une situation volontairement conservatrice. Le prolongement de l'A104 n'aurait pas d'intérêt direct pour ce port urbain à vocation locale. En revanche le pont d'Achères aurait un impact positif pour la desserte locale (rive gauche) mais cet impact n'a pas été pris en compte dans les modélisations de trafic, qui fonctionnent sans cet équipement.

Enfin, l'augmentation, et donc les émissions de pollution associées, sont négligeables par rapport au trafic de référence sur la RD 190 aux horizons de réalisation du projet.

Commentaires du Commissaire enquêteur

Voir les commentaires du commissaire enquêteur partie B, chapitre 9 §3 du présent rapport.

Le commissaire enquêteur rappelle toutefois que dans une lettre qui lui a été adressée le 1^{er} octobre 2013, lettre annexée au troisième registre des observations, M. Gérard Bachelier, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Versailles, écrit « Toutefois l'adaptation d'infrastructures de transport, comme le prolongement de l'A104, toujours en suspens aujourd'hui, ou encore la création du Ponts d'Achères entre la R30 et la RD 190 seront indispensables pour optimiser le fonctionnement de l'Ecoport » (Annexe 28)

Thème n° 10 : impacts sur la nature et l'environnement (66 observations)

Le projet est situé dans une zone naturelle d'intérêt écologique exceptionnel. De plus, il fait partie du projet Life+, et bénéficiera de ce fait d'une subvention européenne de 390 000 €, bien qu'en contradiction avec les objectifs de sauvegarde environnement, de contrôle des pollutions et de la prévention des crues.

- a-Le port se situe sur une ZNIEFF type II secteur majeur de biodiversité. On y observe l'hivernage, le passage et la reproduction d'espèces remarquables d'oiseaux. Il est aussi un refuge piscicole avec de nombreuses espèces protégées (chabot, brochet, bouvière).
- b-La création du port aura des conséquences néfastes irréversibles sur les espèces animales et végétales protégées et sur les équilibres biologiques.
- c-De nombreuses espèces protégées ne sont pas prises en compte dans l'étude d'impact.
- d-Les mesures compensatoires sont insuffisantes et la compensation qui pourra se faire dans la Boucle ou, à défaut, ailleurs sur le territoire géré par Ports de Paris en Ile de France, fera disparaître toutes ces espèces de ces lieux.
- e-Le projet va entraîner l'artificialisation de la berge nord, la destruction de 12000 m² de boisement alluvial, de la quasi-totalité de la ripisylve, de 1,6 ha de zones humides, de l'habitat type friche.
- f-Le projet ne prend pas en compte les travaux nécessaires au maintien des berges le long d'espaces protégés
- g-Ports de Paris dans son étude semble limiter les pollutions reconnues à la seule marina et les mesures de réhabilitation recommandées ne sont pas précisées.

Réponse de Ports de Paris

a-b-c : Dans la boucle de Chanteloup, les friches ouvertes et situées à proximité de l'eau, classées en ZNIEFF originellement du fait de l'épandage des eaux usées et aujourd'hui E13000094/78 – Plateforme portuaire Triel-sur-Seine/Carrières-sous-Poissy

liées à l'arrêt de l'activité des carrières sur certains secteurs, représentent un intérêt patrimonial du fait de leur étendue et de la relative rareté de ce type de milieux en Ile de France.

Les mesures compensatoires concernant ces milieux seront implantées au sein du port (cf. thème 6.f) mais également en dehors du port pour compenser de grandes étendues de friches. Ces mesures seront détaillées dans le dossier de Dérogation à l'Interdiction de Destruction d'Espèces Protégées qui encadre réglementairement la suppression de ces habitats. Ce dossier DIDEP est élaboré sur la base de proposition de Ports de Paris et du bureau d'étude Biotope, et selon les textes réglementaires et les doctrines de la DRIEE. Ce dossier sera instruit par la Commission Nationale de Protection de la Nature qui choisira le niveau exact de compensation à mettre en œuvre.

Commentaires du Commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de Ports de Paris.

d-e : Vraisemblablement alimentée par la nappe, la qualité des eaux de la darse est meilleure qu'en Seine bien qu'il existe un certain colmatage par les algues vertes. Cette darse n'accueille pas de frayères mais est un refuge pour échapper aux pics réguliers que subit la Seine. Cette fonction de refuge sera conservée. De plus, des plages sablo-graveleuses seront mises en place pour favoriser la fraie.

L'ensemble des berges de la darse, en mauvaise état (p.14 de l'annexe 10 du DLE) seront entièrement réhabilités et re-calibrés avec un maintien à 100 % des surfaces de zones humides sur site.

Les berges de la darse seront ainsi reprofilées afin d'obtenir des pentes moins raides (donc plus larges), pour être plus propices au développement de la végétation et de la faune. Des casse-batillage seront mis en place pour protéger les berges et les plages d'hélophytes, placées en retrait et complétant les mosaïques d'espaces humides.

La ripisylve en Seine, également dégradée, n'est pas détruite mais sera au contraire réhabilitée ponctuellement afin d'améliorer la couverture végétale des berges.

Commentaires du Commissaire enquêteur

La réponse ne correspond pas entièrement à la réalité. Si l'on se réfère à l'AE qui écrit dans son avis : « Toutefois, l'aménagement du port partagé prévoit que l'estacade, d'une largeur de quelques mètres, soit remplacée par un quai de 220 mètres, à une date où les plantations n'auront qu'à peine eu le temps de s'installer et de commencer leur développement. C'est ainsi environ la moitié de la berge nord de la darse qui sera artificialisée 12 ans après la première phase du projet. » Ainsi, même si Ports de Paris dans sa réponse explique que « cet aménagement écologique pourrait être pérenne si le port à usage partagé n'était pas étendu », il semble vraisemblable que dans la phase 2 du projet, la ripisylve récréée et les habitats reconstitués seront mis à mal par la réalisation d'un quai de plus de 200 mètres.

f- : Le nombre de jours de prospections de terrain a été calibré en fonction de la très riche bibliographie naturaliste disponible sur la faune de la Boucle de Chanteloup et des connaissances fournies par les acteurs locaux consultés. L'effort de prospection a été défini pour apprécier les enjeux écologiques sur le projet de port et les journées de terrain ont été réparties de façon à couvrir quasiment un cycle biologique complet. Par ailleurs, la polyvalence du personnel de Biotope (les chargés d'études sont compétents sur plusieurs groupes de faune à la fois) a permis d'accroître la pression d'observation.

Biotope a recensé au total 68 espèces d'oiseaux, dont 50 protégées, au cours des inventaires menés en 2011-2012. Les inventaires ornithologiques sont présentés en distinguant les périodes d'observation (migration, hivernage, reproduction) comme c'est l'usage pour ce type d'étude. Les chiffres avancés par le collectif sur le nombre d'espèces d'oiseaux proviennent en réalité des informations recueillies depuis les années 1990 dans la ZNIEFF de type 2 « Ballastières et zone agricole de Carrières-sous-Poissy », qui s'étend sur 430 ha. Or, les inventaires menés par Biotope se sont déroulés sur un an et ont concernés le périmètre du projet de port, soit 22 ha. Les résultats des inventaires menés par Biotope ne peuvent donc être comparés avec des inventaires menés sur un périmètre beaucoup plus large et dans un pas de temps de plusieurs années. Par ailleurs, 3 espèces d'oiseaux déterminantes de ZNIEFF ont été recensées par Biotope, certaines espèces n'étant pas considérées comme déterminantes de ZNIEFF en raison d'un effectif insuffisant, comme le précise bien le guide méthodologique des ZNIEFF en Ile-de-France. Enfin, l'Œdicnème criard est connu à proximité du projet de port mais n'a pas été recensé dans le cadre des inventaires réalisés par Biotope.

La prise en compte de la réglementation nationale sur les espèces protégées est suffisante dans la mesure où les arrêtés ministériels de protection des espèces de faune sauvage retranscrivent les exigences des directives européennes Habitats et Oiseaux en matière de protection des espèces. Concernant les conventions, elles n'entraînent pas de réglementation spécifique à prendre en compte dans le cadre du projet.

Le putois est signalé dans la ZNIEFF de type 2 « Ballastière et zone agricole de Carrières-sous-Poissy » (433 ha) et non spécifiquement sur le site du projet de port (22 ha). Concernant les chiroptères, il est reconnu par tous les spécialistes chiroptérologues, que les méthodes actuelles d'identification acoustique des ultrasons émis par les chauves-souris permettent d'identifier environ 85 % des ultrasons enregistrés, ce qui explique que les résultats présentés dans l'étude évoque des groupes d'espèces non différenciables.

L'Oedipode aigue-marine a bien été pris en compte par le biais de la bibliographie et est considéré comme potentiellement présents sur le site du projet par Biotope. Cette espèce n'a toutefois pas été recensée dans le cadre des inventaires de terrain réalisés en 2011-2012. Les 3 espèces d'amphibiens évoquées par le collectif ont bien été prises en compte par le biais de la bibliographie, mais leur présence est connue sur des étangs à proximité du site du projet. Les inventaires menés en période favorable à l'observation des amphibiens n'ont pas révélé leur présence sur le site du projet.

L'utilisation d'une double technique d'inventaire (pose et relevé de plaques, recherche active sur les milieux favorables) a permis d'optimiser l'inventaire des reptiles et justifie que d'autres inventaires ne soient pas nécessaires pour évaluer les enjeux associés à ce groupe d'espèces.

CF. document 3 en annexe « Réponse du Bureau d'Etude Biotope aux allégations du Collectif d'associations »

Commentaires du Commissaire enquêteur

La réponse est complétée par le document adressé au commissaire enquêteur et qui figure en Annexe 29 du présent rapport. Les précisions apportées semblent répondre convenablement aux inquiétudes exprimées par les associations.

g- La pollution suspectée des sols sur l'emprise du projet de port est liée à :

- Les ateliers de mécanique et autres installations potentiellement polluantes de la marina depuis 1994,
- La zone de stockage actuelle de déchets de la marina,
- Les mouvements de terres et l'éventuelle utilisation de remblais réalisés par la société SESM entre 1963 et 1966,
- Les anciennes zones de stockage de matériel de la même société entre 1956 et 1972, puisque aucune pollution majeure n'a été mise en évidence au droit du périmètre du projet sur la partie au nord de la darse exploitée par LGSN, suite à la campagne de sondages qui a été réalisée.

La pollution de la partie sud de la darse sera ou non avérée lorsque les sondages pourront être réalisés sur les emprises GSM.

Ces sondages exploratoires seront réalisés dès lors que l'accès aux zones à étudier aura été rendu possible par rapport à l'exploitation de la marina, toujours en fonctionnement depuis 2011 malgré la cessation du bail.

Si pollution avérée il y a, la dépollution sera réalisée sous la maîtrise d'Ouvrage de Ports de Paris.

Commentaires du Commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de Ports de Paris qui prévoit la réalisation de sondages exploratoires « dès l'accès aux zones à étudier » et s'engage, s'il y a pollution, à assurer la maîtrise d'ouvrage de la dépollution.

Thème n° 11 : PPRI Inondations et conséquences (28 observations)

Les contraintes du PPRI en zone inondable ne sont pas véritablement respectées par Ports de Paris qui fait état de mesures dérogatoires. Les conséquences des travaux vont créer de nombreux problèmes hydrauliques.

- a- Le PPRI (Article V2.4) ne permet d'exception que pour les aménagements strictement liés aux plateformes portuaires multimodales. Ce port n'est pas multimodal, il ne peut donc s'implanter.
- b- Le projet prévoit un remblai sur plus de 30 ha dans le lit majeur du fleuve. Il réalise des constructions et des stockages, en réduisant les zones d'expansion naturelles des crues de la Seine, ce qui va entraver l'évacuation des eaux en cas de crues.

- c- Le merlon le long du fleuve qui sera remanié est en zone marron du PPRI. D'une part cela n'est pas indiqué dans le dossier d'enquête, d'autre part ce remaniement induira des risques d'inondation pour les habitations.
- d- Les risques d'inondation ne sont pas pris en compte de façon cumulée avec les autres projets et ouvrages existants (VALOMAT, SIAAP, SIVATRU...)

Réponse de Ports de Paris

a- : La définition donnée en annexe du PPRI (titre IV, annexe1, lexique) d'une plate-forme portuaire multimodale est « un lieu d'échanges où les entreprises qui y sont implantées peuvent organiser leurs logistiques avec le mode fluvial en substitution ou complément des modes routier et/ou ferroviaire. Elle est notamment constituée des infrastructures nécessaires (terre-pleins, routes, quais, portiques, voies ferrées) et des constructions destinées à accueillir des activités de production, de transformation, de stockage, de préparation et de services liés à la voie d'eau et à l'activité portuaire. »

Le mode ferroviaire n'est donc pas une condition sine qua none de l'application des dispositions réglementaires de la zone verte et l'implantation des infrastructures portuaires du projet sont conformes à la définition de plateforme portuaire multimodale au sens du PPRI.

Il faut préciser par ailleurs que tout port nécessairement situé en bord voie d'eau est naturellement soumis aux aléas inondation et que l'exception accordée aux plateformes portuaires résulte d'une logique de fonctionnement sans laquelle le transport fluvial dans son ensemble serait rendu impossible.

b - Le projet Eco-port d'une surface de 34 ha, y compris la darse de 10 ha, ne prévoit pas de remblais sur 30 ha. Les mouvements de déblais ou de remblais concernent environ 14 ha et respectent strictement les dispositions réglementaires du PPRI 78 à savoir la compensation à surface, volume et altimétrie égaux et la préservation de la continuité d'écoulement des eaux de surface.

Ainsi, les écoulements en Seine en termes de niveaux d'eau, de débits et de vitesse ne sont pas impactés de façon significative par le projet de port (...) le projet est quasiment neutre en termes d'impacts pour les crues testées (Annexe N°19 du DLE).

c- Le merlon n'est pas situé en zone marron mais en zone verte du PPRI. Il ne sera pas remanié mais seulement replanté avec un apport de terre situé au-dessus du niveau des Plus Hautes Eaux Connues.

L'impact hydraulique du merlon a été modélisé et compensé par LGSN, qui en est l'initiateur à la demande des riverains de Villennes.

S'étant engagé à le conserver à la demande de ces mêmes riverains, Ports de Paris a modélisé son projet d'après l'état initial comportant le merlon et sa compensation, il prend donc en compte l'impact de ce volume de terre.

d- Le SIAAP est situé en dehors des zones d'expansion du fleuve et les installations du SIVATRU et de VALOMAT sont également situées en zone blanche du PPRI. Ils n'ont donc aucun impact sur le risque inondation.

Commentaires du Commissaire enquêteur

Sur l'ensemble des réponses apportées, le commissaire enquêteur n'a pas de commentaire.

Thème n° 12 : problèmes de sécurité (11 observations)

Les questions portent tant sur les risques liés à la navigation sur le fleuve, que sur ceux liés à la circulation sur les routes, résultant les uns et les autres de la réalisation du projet.

a- Le projet va entraîner la modification des conditions de navigation dans la zone. Or pour des raisons de sécurité, il faut attendre les conditions d'accès réglementaires à une telle exploitation, suite à la promulgation du règlement général de Police (D 2013-251 et 253 du 25/03/2013).

b- L'étroitesse de la Seine à cet endroit pose des problèmes de sécurité, collision, quelles sont alors les dispositions prises, pour prévenir les accidents et garantir la sécurité des riverains lors des manœuvres des péniches ?

c- La traversée de Poissy ou Triel par 50 semi-remorques par jour est irresponsable et dangereuse.

Réponse de Ports de Paris

a- Le règlement général de Police sera modifié dès lors que la mise en service du port sera proche.

b- Les risques en matière de sécurité des manœuvres de bateau résident essentiellement dans les manœuvres de sortie de darse puisqu'en manœuvre d'entrée de darse, les convois fluviaux voient le trafic en Seine et peuvent anticiper les manœuvres.

Le règlement d'exploitation prévoit d'obliger les péniches à sortir de la darse en marche avant, ce qui permet au bateau de réduire les durées de manœuvres transversales à la Seine et d'avoir un convoi plus manœuvrant en marche avant qu'en marche arrière.

Ils devront vérifier la présence des convois en Seine via la VHF et se signaler lors de la manœuvre (mise en place d'un système de signalisation permettant d'avertir les bateaux en navigation sur l'axe Seine).

Enfin, nous signalons que ce fonctionnement est appliqué sur l'ensemble des ports d'Ile de France, sans système de signalisation de sortie, et que dans des ports à la configuration similaire (par ex. : port de Nanterre Jules Quentin), il n'est à déplorer aucun accident.

c- Cf. réponse à la question n°10 du commissaire enquêteur.

Commentaires du Commissaire enquêteur

Les réponses sont satisfaisantes.

Thème n° 13 : port de plaisance et activité de loisirs (69 observations)

La disparition du port de plaisance, indiqué comme l'un des plus grands d'Ile de France, est (à une exception près) une conséquence très critiquée du projet. Ce thème recueille le nombre d'observations le plus important, immédiatement derrière le thème activités et nuisances. Cette activité est estimée devoir au contraire être développée, car elle est en cohérence et en harmonie avec le parc récréatif du Peuple de l'Herbe.

De plus Ports de Paris ne propose aucune alternative aux services et activités supprimés.

- a- Il y a un fort déficit de places pour la plaisance en région parisienne et Ports de Paris ayant la faculté (Article L4322-1 code des transports) de « gérer des installations utilisées par la navigation de plaisance », il semble plus cohérent de conserver la plaisance.
- b- La disparition de la marina, qui existe depuis 1978 et constitue une activité qui fonctionne bien, entraînera de facto celle des activités nautiques et touristiques dans un bras de Seine réservé à la plaisance.
- c- Il existe une opportunité pour améliorer et agrandir la marina Port Saint Louis avec restauration et pôle d'attraction et développer les activités de loisirs nautiques de tourisme fluvial, halte et croisières touristiques dans la Boucle, avec possibilité de création d'emplois.
- d- Pourquoi donc ne pas axer le développement de la zone et sa revalorisation par un port de plaisance avec marina dans la cadre du Grand Paris.

- e- La conservation du port de plaisance, assortie de la réalisation de 2/3 estacades devrait être suffisante pour les amodiataires, dans l'attente du devenir l'Eco-pôle.

Réponse de Ports de Paris

a- Le projet de port est inscrit depuis près de 20 ans dans tous les documents de planification : SDRIF, PLU. Il est donc en cohérence avec l'ensemble des autres projets de développement du secteur et de la région.

Ports de Paris est chargé depuis sa création de développer les infrastructures portuaires publiques assurant la navigation de commerce (marchandises et voyageurs). Il détient le monopole de cette mission en Ile de France.

Il peut, mais ce n'est pas une obligation, « créer, aménager, gérer et exploiter des installations utilisées par la navigation de plaisance ». Cette compétence est partagée en Ile de France avec Voies Navigables de France. A ce jour, Ports de Paris concentre ses investissements sur les infrastructures nécessaires pour mener la mission de service public voulue par le législateur.

Commentaires du Commissaire enquêteur

Il est vrai qu'il y a un fort déficit de places pour la plaisance en région parisienne, ce que d'aucuns ont parfaitement le droit de déplorer, mais il est tout aussi vrai que Ports de Paris reste libre de ses priorités en matière de développement.

b- La Marina Port St Louis, occupante des lieux, possède 300 anneaux mais l'occupation réelle du port oscille entre 50 et 100 bateaux de moins de 40 m (la moitié étant inférieure à 10m).

Il est à noter que même pendant la concertation, Ports de Paris n'a pu obtenir de chiffres fiables sur l'occupation de la Marina.

La majorité des plaisanciers est a priori issu du territoire de la boucle de Chanteloup. Elle exerce des activités nautiques, sur le chenal de Seine où la navigation commerciale a la priorité. Seuls les bras secondaires sont réservés à la plaisance.

Là encore, peu d'informations précises ont été apportées à Ports de Paris sur les plaisanciers disposant de bateaux dans la Marina (hormis les habitants des bateaux-logements qui font l'objet de l'attention de la Communauté d'Agglomération) et sur les pratiques exactes du nautisme sur le secteur.

Il est à noter encore qu'aucune association de plaisance n'a voulu apporter son soutien au port de Marina Port Saint-Louis en raison de la vétusté des installations.

c-d-e Le développement du transport fluvial constitue l'objectif premier de Ports de Paris, conformément aux priorités fixées par le Grenelle de l'Environnement en terme de développement des modes de transport de marchandises alternatif à la route.

Le site du projet a été retenu car possédant les atouts pour le développement d'un port urbain : darse existante de 10ha où plusieurs bateaux de 110 peuvent manœuvrer et

accoster, terrains en bord voie d'eau de 24 ha permettant d'implanter des entreprises et de rentabiliser les infrastructures portuaires. L'attachement de ces terrains est indispensable à la réalisation du port et conditionne sa rentabilité financière (qui n'est pas liée à l'Ecopôle). Une telle opportunité foncière et contextuelle (elle s'intègre dans une politique globale du développement du territoire) est rare en Ile de France.

Malheureusement, le plan d'eau ne s'avère pas assez grand pour permettre la cohabitation avec la plaisance, sans risquer de mettre en péril une marina même reconfigurée et nécessitant elle-même un développement de ses installations pour être rentable et attractive. Cf. document 4 en annexe «Etude CETMEF/West Marina »

Enfin, Ports de Paris réfléchit à la création d'une rampe de mise à l'eau, destinée à pallier une perte d'accès à l'eau pour les loisirs. Cependant, la définition des besoins réels reste difficile étant donné le manque de données fiables sur l'occupation et les usages existants.

Commentaires du Commissaire enquêteur

La question des chiffres d'occupation du port n'est pas le point essentiel. Le problème sur lequel Ports de Paris ne revient pas dans sa réponse, est que le projet va faire disparaître une marina qui est un centre de loisirs pour de nombreux plaisanciers habitant en majorité la Boucle, et qu'aucune véritable solution de remplacement n'est à ce jour trouvée. Concernant les activités nautiques, la navigation commerciale a la priorité absolue sur les bateaux de plaisance, il s'avère pourtant que de nombreuses associations ne disposant pas de port pratiquent des activités de voile et de canoë en de nombreux endroits de la Seine.

Thème n° 14 : maintien de la mixité du port. (14 observations)

Le maintien de la mixité du port, hypothèse qui pour certains n'a pas été véritablement étudiée, est, à de rares exceptions près, demandé par plusieurs personnes qui la considèrent comme à la fois possible et souhaitable, avec un cahier des charges adéquat.

Historiquement cette mixité n'a posé aucun problème, aucun conflit ni aucun accident et aucune alternative de cohabitation ou de relogement n'a été discutée.

Réponse de Ports de Paris

Historiquement, pour pouvoir accéder à son estacade, GSM n'utilise que les 150 premiers mètres situés derrière l'entrée de darse. Les bateaux entrants et sortants, ne pouvant que rarement décrire une trajectoire directe jusqu'à cette estacade du fait de l'étroitesse de l'entrée, viennent accoster au duc d'albe situé en Seine, à l'avant du rideau de palplanche aval, pour pouvoir manœuvrer à petite vitesse latéralement puis s'insérer frontalement dans la darse.

Cette situation ne génère pas de conflits avec les plaisanciers puisque la péniche est quasiment à l'arrêt.

Afin de pouvoir disposer plusieurs ouvrages de chargement/déchargement dans la darse, l'estacade GSM doit être détruite et repositionnée en fond de darse pour permettre aux bateaux de manœuvrer jusqu'au centre du bassin.

Les bateaux effectuent une trajectoire directe en réalisant une rotation qui vient longer la berge sud ; ils occupent ainsi la presque totalité de la moitié ouest de la darse pour effectuer leur manœuvre, à une vitesse de 5 km environ. La vitesse et la giration ne permettent pas d'assurer une cohabitation dans la darse sans risque pour les plaisanciers en période d'exploitation du port de marchandises.

Une utilisation pour des usages de loisirs ne pourrait être possible qu'en dehors des heures d'exploitation, et sans utilisation permanente du plan d'eau.

Cf. document 4 en annexe «Etude CETMEF/West Marina »

Commentaires du Commissaire enquêteur

Le document que Ports de Pais annexe à sa réponse «Etude CETMEF/West Marina » montre que la mixité est techniquement impossible. La seule remarque que l'on puisse faire concerne la localisation de la partie plaisance du port qui a été choisie pour faire la démonstration : était-elle la seule possible ? Auquel cas la démonstration est probante, ou bien existait-il d'autres possibilités, comme la localisation du port de plaisance dans le fond de la Darse ? Le fait est que la cohabitation entre les activités de plaisance et industrielles, compte tenu de la configuration des lieux, si elle n'est pas totalement impossible présente une très grande complexité et de grands risques sécuritaires. Le commissaire enquêteur n'a d'ailleurs pas pu trouver de ports fluviaux véritablement mixtes sur la Seine. Les risques d'une cohabitation entre plaisance et transport industriel ont été soulignés au commissaire enquêteur par des gérants de port de plaisance fluviaux.

Thème n° 15 : communication et déroulement de l'enquête (22 observations)

Les observations portent sur un grand nombre de sujets : les lieux d'enquête, l'information fournie, la concertation, les affichages, le contenu du dossier.

a-Pourquoi la commune de Villennes, très impactée par le projet n'est-elle pas lieu d'enquête ? L'absence de registre à Villennes constitue certainement un vice de procédure qui pourrait conduire à la nullité de l'enquête.

b-Pas d'affichage sur l'île de la dérivation à Carrières.

c-La page internet de Ports de Paris, d'accès aux supports d'information édités et aux relevés de discussions est inaccessible.

d-La qualité du dossier relève de la seule loi sur l'eau alors que le projet fait partie d'un programme d'ensemble, intégrant une plateforme portuaire dont les amodiations ne sont pas encore précisées.

Réponse de Ports de Paris

a- Les dispositions du Code de l'environnement (art. L. 123-1 et s., R. 123-1 et s. et R. 214-8 et s.) imposent uniquement d'organiser l'enquête publique sur la ou les communes concernées par le projet, c'est-à-dire sur le territoire desquelles auront lieu les travaux envisagés. Seul l'arrêté d'ouverture d'enquête doit être affiché non seulement sur le territoire des communes accueillant le projet, mais encore sur « les autres communes où l'opération paraît de nature à faire sentir ses effets de façon notable sur la vie aquatique » (article R. 214-8 c. env.). Cette question relative au périmètre de l'enquête a été clairement tranchée par le Conseil d'Etat dans un arrêt de sous-section de 2004, qui écarte expressément le moyen tiré de l'exclusion du périmètre de l'enquête d'une commune sur laquelle n'avaient pas lieu les travaux projetés, dès lors que « la seule formalité obligatoire y était celle de l'affichage de l'arrêté ouvrant l'enquête » (CE, Sous-section 6 et 1 réunies, 27/02/2004 n°04067).

L'arrêté d'ouverture a bien été affiché en Mairie de Villennes (*Cf. document 5 en annexe «Attestation d'affichage»*). De plus, les habitants de Villennes ont été largement associés à la concertation réglementaire, qui s'est tenue tout au long de l'élaboration du projet, et à la concertation « volontaire » qui a été mise en place depuis 2011, et ils ont été mis à même de s'exprimer librement dans le cadre de l'enquête publique, ce qu'ils ont fait comme en atteste le registre, après avoir été dûment informés du déroulement et des modalités de celle-ci par l'affichage en mairie, par voie de presse et via la concertation qui s'est poursuivie en parallèle.

En conséquence, le fait que la mairie de Villennes n'ait pas été désignée comme lieu d'enquête ne constitue nullement un vice de procédure.

b- Les dispositions du Code de l'environnement (article R123-11 modifié par Décret n°2011-2018 du 29 décembre 2011 - art. 3) imposent seulement de publier par voie d'affichage sur les lieux des mairies des communes concernées par l'arrêté d'ouverture d'enquête. L'île de la dérivation étant un quartier de la commune de Carrières-sous-Poissy (et n'étant pas directement concerné par ce projet), il ne fait pas l'objet d'un affichage spécifique.

c- Les informations liées au projet de l'Eco-port des 2 Rives de Seine figurent, depuis la première rencontre publique d'information le 15 novembre 2010 (lancement de la concertation), sur une page dédiée du site internet de Ports de Paris : <http://www.paris-ports.fr>.

Dès la page d'accueil, on trouve une rubrique « Aménagement portuaire » où figurent l'ensemble des projets de Ports de Paris, l'Eco-Port y ayant une place très visible. Une page dédiée reprend l'essentiel du projet, propose des documents relatifs aux études préliminaires et relaye la démarche participative de concertation. On y trouve les documents en format PDF facilement téléchargeables par un simple clic, ainsi que les différents comptes rendus des réunions de concertation.

Au cours des ateliers de travail autour de la charte qualité (cahier des prescriptions d'aménagement et charte d'exploitation) une personne nous avait alertés sur un défaut de lisibilité du site. En effet l'ordre chronologique choisi pour faire figurer les informations ramenait l'internaute à dérouler jusqu'au bas la page où figuraient les dernières publications. Nous avons donc réorganisé le site. Depuis lors, les études sont visibles et téléchargeables au premier coup d'œil. A ce jour aucune autre remarque n'a été émise sur l'outil internet.

Par ailleurs, une adresse mail dédiée a été communiquée aux parties prenantes. Elle figure également sur la page web dédiée afin de laisser la possibilité au visiteur de rentrer en contact avec Ports de Paris.

Aucune plainte sur l'indisponibilité des documents sur le site ne nous a été formulée.

d- Le dossier présenté à l'enquête publique relève non seulement de la loi sur l'eau, mais inclut également des dispositions relatives aux enquêtes publiques et aux études d'impact, dont le code de l'environnement fixe le contenu.

Il est vrai que selon l'article L 122-1 II de ce code, lorsque plusieurs projets soumis à études d'impacts, y compris réalisés par différents maîtres d'ouvrages, « concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et lorsque (...) [leur] réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme », étant précisé que « un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle » (même article).

En l'occurrence, si les constructions et activités qui s'implanteront sur la future plateforme portuaire avaient été définies et faisaient l'objet d'un projet précis, permettant de quantifier leur impact sur l'environnement et la santé humaine, alors ils auraient en effet pu s'analyser comme faisant partie d'un même programme dont l'impact global aurait dû être analysé.

Toutefois, ni au stade du dépôt du dossier de demande d'autorisation du projet, ni encore à ce jour, la teneur exacte des projets qui viendront s'implanter sur la future plateforme et qui, par nature évolueront dans le temps (le domaine public étant inaliénable), n'est connue. Il n'est donc pas possible d'évaluer les impacts globaux du projet de plateforme avec ceux des futurs projets d'activités (voir en ce sens CE, n° 296781 du 10/04/2009, dans lequel il a été considéré que si l'enquête avait pour objet d'évaluer l'impact sur l'eau du projet envisagé, cette obligation n'impliquait pas d'inclure dans le champ de l'enquête des extensions futures de l'ouvrage, lorsque celles-ci ne sont pas à un état d'avancement suffisant).

Pour autant, il convient de relever d'une part, que Ports de Paris a pris soin d'analyser, dans son dossier, les impacts liés au trafic fluvial de la plateforme (impacts des mouvements de bateaux, des chargements/ déchargements, et du trafic routier) en phase exploitation et, d'autre part, que lorsque les projets d'activités émergeront, ils auront, eux, l'obligation d'analyser, dans leur propre étude d'impact, les effets cumulés avec ceux du projet de plateforme portuaire et les impacts des autres projets d'implantation dans la zone (article R. 122-5 4° et 12° c. env.). Ainsi, le public et l'administration pourront être informés, et tenir compte des effets cumulés des futurs projets d'implantation avec la création de la plateforme qui les accueille.

Par ailleurs, le suivi environnemental qui est proposé dans le cadre du Cahier des Charges d'Exploitation propose également de considérer l'ensemble des activités qui seront implantées.

Cf. document 6 en annexe «Cahier des Charges d'exploitation ».

Commentaires du Commissaire enquêteur

Les réponses de Ports de Paris sont complètes.

Thème n° 16 : la réglementation des activités et des constructions (19 observations)

Les activités des navigants et des entreprises amodiataires doivent parfaitement être réglementées et leurs impacts sur le voisinage et l'environnement parfaitement contrôlés. De même les caractéristiques architecturales et d'implantation (apparences et hauteurs) des bâtiments définies.

- a- Les horaires de fonctionnement du port et de travail des entreprises (aucune activité en semaine entre 19 h et 8h et aucune exploitation ni entrée sortie le week-end) doivent être définis,
- b- Les péniches devraient dans l'attente d'ouverture, pouvoir stationner en amont ou aval sans gêne pour le voisinage.
- c- Les aménagements contre les nuisances et notamment contre le bruit doivent être spécifiés et respectés.
- d- Il faut réglementer la nature des activités admises sur le site, comme l'interdiction d'activités polluantes ou celle du traitement des métaux.
- e- Il est indispensable de faire réaliser par des organismes indépendants des mesures des nuisances conviendront sonores, olfactives et sanitaires pour l'air et l'eau
- f- Il est nécessaire d'instaurer un suivi environnemental régulier dans le cadre d'un organisme paritaire qui décidera des mesures éventuelles d'ajustement à prendre.

- g- Il serait utile de disposer de la copie des audits de conformité d'exploitation réalisés depuis 10 ans sur le site.

Réponse de Ports de Paris

a-b-c-d-e-f- Ports de Paris s'est engagé à réaliser et appliquer deux documents destinés à encadrer l'implantation des entreprises sur le site : il s'agit du Cahier des prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales d'une part, et d'autre part du Cahier des Charges d'exploitation.

L'ensemble des points évoqués ci-dessus y sont repris et font l'objet de propositions.

Ports de Paris élabore une charte de qualité de vie qui comprend ces deux documents et qui fait l'objet d'engagements partagés par l'ensemble des parties prenantes.

- g- Ports de Paris prévoit d'installer un poste d'attente en Seine, dont l'emplacement reste à préciser dans la boucle de Chanteloup.

Commentaires du Commissaire enquêteur

Les points soulevés sont importants et les réponses et actions entreprises par Ports de Paris témoignent de sa volonté de définir un cadre de fonctionnement du port préservant la qualité de vie des habitants proches du projet.

Cependant, la question reste posée de savoir s'il est véritablement et définitivement assuré que ce cahier des charges constitue mieux et plus qu'un catalogue de souhaits, principalement pour le choix des activités qui seront autorisées sur le site de la plateforme portuaire, et pour le respect des règlements par ces mêmes entreprises ?

Thème n° 17 : sujets divers (29 observations)

Sont inscrites dans ce thème des observations sur des sujets trop divers pour pouvoir faire l'objet de thèmes spécifiques, mais nécessitant attention et réponse de la part du maître d'ouvrage.

Outre la suggestion d'utiliser la récupération des calories produites par Azalys et l'adaptation de l'outil de traitement des rejets, ou certaines critiques sur la qualification « d'écologique » d'un port qui n'est pas considéré comme tel, on notera :

- a-La pollution des sols présente des risques, mais les sondages de pollution des sols n'ont pas été faits. Qui devra dépolluer la zone ? Où seront envoyées et traitées les

matières polluées ? L'implantation du port décharge-t-elle les carriers de l'obligation de réhabilitation du site ?

b-La situation des propriétaires de bateaux logements est parfois très difficile. Quelle solution pour leur proposer des places de substitution ?

c-A-t-on pris en compte la perte patrimoniale (estimée à 54 M € à comparer au 34 M € du projet) qui résultera des impacts du port et affectera les propriétaires d'habitations dans un rayon de 500 m ?

d-Disparition du seul poste d'essence pour alimenter en essence les bateaux de plaisance.

e-Demande des délibérations du Conseil régional et du CA de la base de loisirs qui assurait l'existence d'un projet d'extension du port de plaisance de Verneuil.

f- Nombreuses inexactitudes sur les cartes d'étude de circulation, notamment beaucoup de rues non représentées.

Réponse de Ports de Paris

Cf. Thème 10. d.

a- En complément, l'arrêté d'autorisation du port n'est pas lié aux arrêtés d'autorisations des carriers. Ceux-ci devront remettre en état les terrains libérés conformément à leur arrêté. Si pollution des sols il y a, les terres excavées seront envoyées en décharge habilitée à les recevoir.

b- Le départ des bateaux-logements, conséquence de la dénonciation du bail de la Marina par le propriétaire, a été pris en compte et est traité par la Communauté d'Agglomération des 2 Rives de Seine, qui s'emploie à recréer de nouvelles places de stationnement autorisées pour les bateaux-logements, en partenariat avec VNF.

c- Le montant avancé de 54 M€ n'est pas été étayé, il donc difficile de l'apprécier. Le site qui doit accueillir le futur port est aujourd'hui occupé par des activités de BTP, exploitées par deux entreprises différentes, et une Marina, qui est gérée au mépris de toute législation applicable en la matière et dont l'état de vétusté des installations est flagrant.

L'intervention de la puissance publique pour la réhabilitation de la boucle de Chanteloup (ZAC Ecopôle, Parc du peuple de l'herbe, Eco-port) est un gage de continuité et de qualité pour ce secteur.

En effet, les trois maîtres d'ouvrages concernés : La CA2RS, le CG 78 et Ports de Paris, se sont concertés pour avoir un aménagement d'ensemble cohérent et ont fait de l'exemplarité architecturale, paysagère et environnementale l'objectif prioritaire.

d-Cf. Thèmes 13 et 14.

e- Ports de Paris n'est pas associé à ce projet et ne peut fournir les informations demandées.

f- Les pages citées sont issues d'études réalisées pour le compte de l'EPAMSA par MVA Consultancy.

Commentaires du Commissaire enquêteur

Pas de commentaire particulier.

PARTIE B : QUESTIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR, REPNSES ET COMMENTAIRES

Question 1 :

Sur la graphique 107 de la p 242 du dossier loi sur l'eau on constate que le port actuel a été capable de traiter en déchargement des tonnages dépassant les 900 000 tonnes en 1999. Pourquoi ne le pourrait-il plus dans l'avenir sans totale reconfiguration ?

Réponse de Ports de Paris

Les 900 000 t de trafic annuel relevées pour l'année 2000 correspondent à des déchargements effectués sur l'estacade GSM en darse St Louis et sur l'estacade LGSN en Seine.

Ces tonnages étaient liés à la carrière des Grésillons, par l'import de matériaux complémentaires pour le traitement des granulats extraits sur place en vue de la production de bétons, mais surtout et de manière exceptionnelle, par le comblement de cette même carrière par des terres de déblais importées (pour presque 60 %).

Ces chiffres sont très probablement lié d'une part, à un pic d'activité de la carrière et d'autre part, au très important développement du trafic de déblais du BTP par le transport fluvial, porté par quelques grands chantiers parisiens à la fin des années 90 et au début des années 2000.

Les tonnages annuels du port de Triel / Carrières sont donc variables de par le gisement de granulats disponible, de par la capacité d'exploitation des installations, et enfin de par la capacité de remblaiement de la carrière avec de l'apport variable de gravats de chantiers. Ce sont des trafics qui par ailleurs sont sensibles à la conjoncture économique du bâtiment.

L'activité d'extraction des carrières étant amenée à disparaître dans la boucle de Chanteloup après 2025, les tonnages moyens du site ne sauraient être pérennes et ne pourront être maintenus à ce niveau sans l'import pour traitement de matériaux d'origine marine (filrière aujourd'hui inexistante sur le site).

Les infrastructures portuaires privées de GSM et LGSN, à caractère monofonctionnel, n'ont donc pas un avenir assuré au-delà des dix prochaines années. Elles ne permettent pas non plus une diversification du transit de produits divers puisqu'elles ne sont pas adaptées (ne sont présents en darse qu'un tapis de déchargement et une trémie de chargement ne pouvant accueillir que des granulats, et en Seine, une estacade desservie par un tapis de déchargement accolé directement au chemin de halage).

Enfin, la darse dans sa configuration actuelle ne peut accueillir d'autres infrastructures de chargement/déchargement puisque seul un bateau peut y entrer et stationner à proximité immédiate de la Seine, sans pouvoir s'avancer sur le plan d'eau du fait de l'envasement mais surtout de l'emplacement de l'estacade actuelle et de l'étroitesse de la passe d'entrée.

Rappelons enfin que les conditions actuelles de l'activité sont insatisfaisantes aux yeux des riverains puisque l'estacade LGSN située en Seine et l'estacade de GSM située à l'entrée de la darse ont toujours fait l'objet de plaintes.

De par son statut d'Etablissement public chargé de développer le trafic de marchandises en Ile de France par le biais du déploiement de nouvelles infrastructures portuaires, Ports de Paris assure la mission de service public que lui a conféré le législateur. C'est dans ce cadre et en concertation avec les collectivités et les industriels que la reconfiguration de la darse a été élaborée pour permettre d'optimiser l'utilisation du plan d'eau en y regroupant l'ensemble des installations portuaires, en augmentant le nombre de postes de chargement/déchargement pour y assurer tout type de trafic, et en assurant une insertion environnementale exemplaire.

Commentaires du Commissaire enquêteur

Le fait est que le port a été capable d'accueillir et de traiter 900 000 tonnes dans sa configuration actuelle.

Si l'on regarde les chiffres du dossier, il apparaît que même en « cas bas », le trafic du port lié aux granulats reste important : 180 000 tonnes sur 520 000 tonnes en phase 1 et 320 000 tonnes sur 710 000 en phase 2, et en « cas haut » 215 000 tonnes sur 565 000 tonnes en phase 1 et 585 000 tonnes sur 1 025 000 en phase 2. Dans le meilleur des cas, par rapport à la situation de référence (le fil de l'eau), le développement serait fait pour un accroissement de trafic compris entre 300 000 et 615 000 tonnes. On peut comprendre que pour le déchargement et le traitement de matériaux différents de ceux liés aux granulats, d'autres installations soient nécessaires, mais cela signifie aussi que, pour le seul traitement des granulats, ce qui existe actuellement est suffisant.

Question 2 :

Quels sont les engins de manutention et de fonctionnement prévus pour fonctionner sur le site portuaire ? Les nuisances sonores visuelles et olfactives pour ces équipements ont-elles été prises en compte dans l'étude d'impact ? Sinon quel sont alors leurs impacts sur l'environnement ?

Réponse de Ports de Paris

Les engins de manutention et de fonctionnement prévus sur le site portuaire sont des engins classiques de manutention présents sur les zones d'activités. On y trouve des engins sur pneu principalement, de types tracteurs avec chargeurs, pelles avec godets, chariots élévateurs, camions à bennes et autres camions de transports (plateaux, toupies, ...).

Les grues sont de manière générale peu présentes sur les zones portuaires d'Ile de France car elles représentent des investissements lourds et fixes là où des trafics très importants se réalisent. De plus, elles ne sont pas les plus adaptées aux produits transportés sur le bassin parisien. Seul le quai à usage partagé est susceptible d'accueillir des transports exceptionnels qui pourraient utiliser des grues télescopiques embarquées sur des camions ; cette activité reste cependant très marginale et très ponctuelle.

Quant aux portiques de déchargements et aux chargeurs type reach stacker, ils sont réservés aux hubs portuaires manipulant des conteneurs, ce qui n'est pas le cas du projet portuaire de l'Eco-port.

Etant donné la taille peu importante des engins de manutention classiques attendus, on peut considérer qu'ils ne produisent pas d'impact visuel particulier ou supérieur au reste de l'aménagement de la plateforme, celle-ci ayant été conçue en intégrant un principe de successions d'écrans végétalisés (merlons réaménagés qui créent un cône de protection visuelle depuis Villennes, rideaux d'arbres le long des voies et dans les parcelles).

Les impacts sonores des engins ont été modélisés et sont visibles dans le chapitre comparant les principales solutions de substitution (chap. 7.2.1.8, page 288) ainsi qu'au chapitre des effets durant l'exploitation (9.2.7.1, p372).

Des sources de bruit ont été modélisées pour représenter à la fois le trafic routier et les activités de chargement/déchargement. Pour ces dernières, les sources de bruit utilisées pour les simulations acoustiques proviennent de la bibliothèque Mithra et correspondent le mieux aux enregistrements faits durant les mesures « in situ ». Ces sources sont apparentées à des excavatrices d'une puissance acoustique de 108 dB(A). Les calculs sont réalisés suivant la méthode NMPB 96, prenant en compte notamment les effets de la météorologie, et avec comme hypothèse une propagation du bruit favorable à 50 % et ce, dans toutes les directions (vent). Ceci représente une contrainte forte pour le projet et donc plus favorable aux riverains.

La conclusion sur l'impact du bruit routier fait part d'un impact très faible sur l'environnement, réduit à la proximité directe des voies empruntées.

Concernant l'exploitation des estacades, les principales zones d'habitations subissent des niveaux sonores faibles compris entre 45 et 55 dB(A) et sans émergence dépassant

la réglementation par rapport au bruit résiduel existant (décret n° 2006-1099 du 31 août 2006 relatif à la lutte contre les bruits du voisinage, pour les autres installations).

Les sources de bruit des futurs amodiataires pouvant résulter de l'utilisation des engins ailleurs que sur les estacades n'ont pas été modélisées en l'absence de données précises et difficilement estimables. En fonction des entreprises qui s'implanteront, la réglementation qui s'imposera à elles sera celle de la législation pour les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, ou celle du décret relatif à la lutte contre les bruits du voisinage.

Cependant, l'aménagement du port prévoit les emprises nécessaires pour l'implantation de protections acoustiques sur les zones jugées les plus appropriées, et au plus proche des sources d'émissions pour plus d'efficacité. Ports de Paris s'engage à faire également exécuter par les amodiataires concernés le dimensionnement exact et la réalisation de leurs protections acoustiques. De plus, la conservation des merlons sur le flanc Ouest du port permettra de réduire en limite de la plateforme les impacts sonores résiduels qui pourraient être émis par les amodiataires.

Enfin, Ports de Paris s'engage à réaliser une mesure annuelle globale d'ambiance sonore afin de vérifier d'une part, que chaque amodiataire respecte les engagements signés dans le cahier des charges d'exploitation de Ports de Paris (plages horaires spécifiques du port, émergences limites, utilisation de matériel silencieux et de moteurs électriques...) et d'autre part, que l'ambiance sonore cumulée des activités soit conforme à la législation.

En matière de nuisances olfactives, les impacts des engins de manutention sont comparables à ceux d'une voie routière, sur les mêmes paramètres que ceux évoqués pour l'impact sonore. Afin de réduire ces nuisances, jugées faibles au regard du projet (chap. 9.2.7.5, p376) Ports de Paris s'engage au travers de son cahier des charges d'exploitation à faire respecter par les amodiataires plusieurs consignes.

Ainsi, la circulation sera limitée à 30 km/h et les engins de chantiers devront être équipés d'un filtre à particules.

Une mesure annuelle de la qualité de l'air globale du port ainsi qu'un suivi journalier par un comité de nez sera mis en place afin de corriger les éventuels problèmes liés à la qualité de l'air.

Commentaires du Commissaire enquêteur

Si les simulations des impacts sonores ont bien été réalisées et montrent qu'ils respectent les réglementations, celles des engins des futurs amodiataires n'ont pas été modélisées. L'absence de connaissance sur la nature précise des entreprises qui s'installeront sur le site, explique parfaitement cela, mais ces bruits pourront, en cumul avec l'activité exclusivement portuaire, créer des bruits élevés. La mesure globale annuelle d'ambiance sonore est une bonne chose, mais d'une part dans la période d'un an, il peut se passer survenir des dépassements sonores abusifs, d'autre part la notion réglementaire d'émergence peut conduire à des effets cumulés importants.

Question 3 :

Le cahier des charges prévoit que des entreprises soumises à la réglementation des ICPE, dont les activités pourront créer des nuisances, seront accueillies sur le site. Il est clair que certaines activités seront de nature à provoquer des nuisances beaucoup moins supportables que d'autres pour les riverains.

Il est également clair que, malgré l'existence de sanctions en cas de non-respect de la réglementation, les procédures mise en œuvre par l'autorité de l'Etat sont difficiles, longues et au résultat pas toujours certain. Dans ces conditions, Ports de Paris pourrait-il ne sélectionner, parmi les entreprises candidates, que celles dont les activités n'entraîneront aucune incommodité ou nuisance susceptible de provoquer une gêne pour les riverains, et telles que les nuisances ou les dangers puissent être prévenus de façon satisfaisante, eu égard à l'environnement actuel ou prévu.

Réponse de Ports de Paris

Ports de Paris a pris un certain nombre d'engagements lors de la concertation réglementaire, qu'il s'est appliqué à mettre en œuvre à la suite lors de la concertation « volontaire » qui a été mise en place en 2013.

Il élabore ainsi un cahier des charges d'exploitation contraignant pour les futures entreprises comme pour lui-même, futur gestionnaire ; c'est une démarche qui reste peu répandue à ce jour.

En préalable, il faut préciser que la réglementation qui encadre les activités de toute entreprise est avant tout basée sur l'impact de son activité sur l'environnement. La prévention des nuisances et des dangers est un des points forts de la législation ICPE, qui amène à classer 500 000 entreprises en France, que ce soit des usines, des élevages, des entrepôts, des éoliennes, des laiteries, des stations-services, ou des garages ..., qui peuvent être proches ou non d'habitation sans que cela porte systématiquement un préjudice immédiat et permanent aux riverains.

La sélection des entreprises uniquement par leur classement en ICPE ou non n'est donc pas un critère viable de sélection. Cette réglementation apporte au contraire une garantie sur la prévention des nuisances et des dangers.

En matière de sélection des entreprises, Ports de Paris a pris plusieurs engagements :

- ne pas accueillir d'entreprises appartenant au seuil de classement ICPE « Seveso » puisque celui-ci s'avère totalement incompatible avec la présence des habitations,
- ne pas accueillir d'entreprises nécessitant dans son process le transbordement, la manipulation/transformation ou le dépotage/rempotage de matières dangereuses,
- ne pas accueillir d'entreprises nécessitant la manipulation/transformation ou le dépotage/rempotage de matières fermentescibles.

Ces activités présentent les potentialités les plus importantes en termes de nuisances pour les riverains.

Au-delà de ces engagements, la comparaison entre plusieurs entreprises (si cette situation se présente dans un temps donné) restera difficilement évaluable, les impacts ne portant pas toujours sur les mêmes paramètres selon les entreprises, et les seuils d'acceptabilité par rapport à la notion d'inconfort restant variables selon les individus et selon les positions de chacun.

Cependant, pour le choix des entreprises qu'il accueille sur ses ports, Ports de Paris a mis en place, alors que rien ne l'y contraint à ce jour, une procédure d'appel à projets mettant en concurrence plusieurs candidats. Les critères de sélection portent sur le type d'activité et particulièrement sur son insertion architecturale, paysagère et environnementale dans le site.

Pour l'Eco-port, cette procédure sera utilisée et l'objectif de l'Etablissement sera d'accueillir des entreprises répondant à la fois à la réglementation et aux objectifs environnementaux particuliers fixés par Ports de Paris dans ce contexte précis, en les accompagnant dans la définition de leur projet, puis en s'assurant du suivi de ces objectifs sur le long terme.

Il est à noter que pour les entreprises les plus sensibles soumises à enquête publique, le dossier d'enquête publique comportera une étude d'impact qui devra prendre en compte les effets cumulés des autres activités déjà présentes.

Enfin, et pour réévaluer régulièrement les indicateurs de ces objectifs environnementaux, répondre aux attentes et informer les différentes parties prenantes, il est nécessaire de mettre en place un dispositif comprenant un Registre des parties intéressées, la création d'un Comité de Voisinage et d'un Comité Local d'Information Portuaire (CLIP) qui sont des lieux d'échanges destinés à prévenir ou déceler des éventuelles nuisances résiduelles.

Commentaires du Commissaire enquêteur

La réglementation ICPE ne signifie pas que les entreprises relevant de cette appellation présentent toutes des risques de nuisances importantes, mais certaines présentent de tels risques. Ports de Paris reconnaît que pour la sélection des entreprises « la comparaison entre plusieurs entreprises(..)..restera difficilement évaluable, les impacts ne portant pas toujours sur les mêmes paramètres selon les entreprises, et les seuils d'acceptabilité par rapport à la notion d'inconfort restant variables... ».
Ce qui fait que, malgré la bonne volonté du pétitionnaire, la possibilité d'accepter sur la plateforme portuaire des entreprises pouvant générer de fortes nuisances ne peut être écartée.

Question 4 :

Ports de Paris peut-il imposer aux amodiataires le respect strict des règles d'exploitation? Sinon quelles seront les mesures qui seront prises à leur égard ?

Réponse de Ports de Paris

A la différence d'une zone d'activité classique, Ports de Paris reste de gestionnaire du site et impose à ses amodiataires un certain nombre de conditions, qui permettent ainsi d'éviter les friches portuaires et d'assurer un suivi global.

Le contrôle du respect des règles d'exploitation s'effectue à plusieurs temps donnés : à l'installation des entreprises, lors des passages sur site dans le cadre de la gestion régulière du site, dans le cadre du suivi environnemental (au minimum annuel) du port urbain et enfin lors des reconductions des conventions.

Cela se rajoute aux contrôles effectués par l'Etat pour les ICPE. Ainsi, à l'installation des entreprises, Ports de Paris s'assure d'un certain nombre de paramètres environnementaux et peut être force de proposition pour l'amélioration pour certains d'entre eux.

Le cahier des charges étant une pièce contractuelle de la convention, le non-respect de certaines règles d'exploitation peut être un motif de non-aboutissement de signature de la convention.

Durant l'exploitation, si un dysfonctionnement dérogeant aux règles d'exploitation est remarqué ou remonté par le biais du registre des parties intéressées, Ports de Paris va en rechercher la cause et établir avec l'entreprise défaillante une mise au point pour remédier au problème.

Si aucune solution satisfaisante n'est proposée par l'entreprise face à un problème grave et récurrent, une résiliation de la convention peut être entreprise sur la base du non-respect de la convention.

Dans le cadre du suivi environnemental du port urbain, au-delà des dysfonctionnements patents décrits auparavant, si des paramètres environnementaux généraux à la plateforme et communs aux entreprises dérogent au cahier des charges d'exploitation, une mise au point générale est faite. Ports de Paris propose alors des mesures concertées d'amélioration.

Enfin, à l'expiration des conventions, si une entreprise n'a pas respecté les règles d'exploitation et n'a pas su apporter une réponse adéquate à des problèmes graves et récurrents d'exploitation, sa convention n'est pas reconduite.

Commentaires du Commissaire enquêteur

Le cahier des charges est une pièce contractuelle, mais les entreprises retenues auront des conventions d'une durée minimum de 5 ans. Si les règles d'exploitation n'étaient pas respectées, concernant notamment les nuisances de tous ordres, et si les mesures d'amélioration préconisées par Ports de Paris, non appliquées par les entreprises visées, cela fait beaucoup de temps, avant la mise en application de la résiliation éventuelle de la convention.

Même si ce cas est plus ancien et ne relève pas forcément des mêmes dispositions que celles prises par Ports de Paris dans le présent dossier, le commissaire enquêteur fait notamment référence à la situation de l'entreprise GDE de traitements de métaux, installée en 2009 sur la port de Limay et ayant généré de très nombreuses nuisances (fumées, bruits, odeurs, explosions). Cette entreprise ressortait pourtant des ICPE, et jusqu'à ce jour de novembre 2013, il semble que tous les problèmes n'aient pas été réglés.

Cela explique la circonspection du commissaire enquêteur sur les procédures de respect des consignes, leurs délais et les précautions indiquées par Ports de Paris dans sa réponse.

Question 5 :

Malgré l'accord ASA, intervenu entre les riverains et GSM/Lafarge, différents cas ont été rapportés au commissaire enquêteur, de navigants ne respectant pas les horaires de fonctionnement du port actuel. Ports de Paris est-il en mesure d'imposer aux navigants les règles de fonctionnement du port, particulièrement les obligations d'horaire ? Sinon quelles seront les mesures qui seront prises à leur égard ?

Réponse de Ports de Paris

L'Association Syndicale Autorisée des Propriétaires de l'île privée de Villennes-sur-Seine a conclu en 2007 avec GSM un protocole d'accord portant sur les heures d'activités et les entrées/sorties en darse des péniches, ainsi que diverses mesures destinées à répondre à la demandes des riverains sur les protections phoniques et visuelles.

Depuis, les échanges réguliers entre l'ASA et GSM ont fait état de quelques rares cas d'entrées non conformes à ce même protocole. Pour exemple en 2013, le nombre de cas avérés est de 2 alors que le nombre de bateaux entrant en darse actuellement est d'environ 23 bateaux par semaine, ce qui rentre dans le pourcentage d'écart tolérable convenu dans ce même protocole et porté à 3 par trimestre. De manière générale, ce nombre oscille entre 2 et 5 par an.

GSM a par ailleurs entamé une démarche d'amélioration de ces situations particulières.

Ports de Paris, au travers de son cahier des charges d'exploitation, imposera aux entreprises de respecter des consignes d'entrées/sorties proches de celle prises dans le protocole GSM/ASA de Villennes. Il appartiendra aux entreprises d'en informer leurs navigants et d'en vérifier l'application. Si une entreprise venait à déroger sciemment au règlement et à ne pas apporter d'amélioration, il appartiendra à Ports de Paris d'utiliser les moyens en son pouvoir pour faire appliquer les clauses de la convention qui les lie et voire de la résilier.

Commentaires du Commissaire enquêteur

Le commissaire prend acte du fait que seul entre 2 et 5 cas par an sur plus de 1000 mouvements de bateaux, concernent le non-respect des horaires. Pour le problème plus général de respect du cahier des charges, voir le commentaire à la question précédente.

Question 6 :

Les activités d'Eco-pôle sont-elles menacées en cas de non réalisation du port industriel? A contrario, les activités du port sont-elles menacées par le non succès de l'Eco-pôle ?

Réponse de Ports de Paris

Sans être totalement dépendants l'un de l'autre, il est réaliste de considérer que les deux projets se renforcent et se complètent.

Le projet de ZAC Ecopôle vise à aménager plus de 41 ha de foncier d'activité dont l'orientation majeure est celle de l'écoconstruction. La desserte fluviale proposée par le port via le quai à usage partagé représente un mode de desserte supplémentaire et alternatif à la route, intéressant pour son faible coût sur des flux qui peuvent être massifiés (500t à 800t de matériaux non pondéreux par barge).

Cela représente donc un argument commercial pour des entreprises qui seraient amenées à acheminer ponctuellement ou régulièrement des matériaux nécessaires à leur process.

Le projet Eco-port accueillera quant à lui des entreprises utilisatrices de la voie d'eau dans une proportion plus importante, avec des matériaux se prêtant particulièrement au mode massifié. Ports de Paris déploie pour cela une politique incitatrice pour l'utilisation de ce mode de transport en pratiquant sur ses redevances une ristourne, qui peut atteindre 50 % en fonction des tonnages transportés.

Ces redevances liées à la location des terrains sont les revenus principaux de l'Etablissement ; à l'inverse, les montants issus de la location du quai à usage partagé mis à disposition des entreprises de l'Ecopôle et plus largement des entreprises du secteur ne sont pas pris en compte car ils restent non-significatifs, même s'ils représentent une mission de service public forte de l'établissement.

Un non-succès de l'Ecopôle n'aurait donc pas d'effet économique négatif sur le port urbain.

En revanche, même si les tonnes estimées sur le quai à usage partagé à destination de la ZAC Ecopôle sont relativement faibles (10 000t à 50 000t annuelles sur un total de 530 000 à 760 000t de l'Eco-port), l'évaluation socio-économique en retire cependant un bilan positif dû à la part très forte liée aux externalités : « plutôt qu'un avantage économique pour un acteur particulier, l'avantage est concentré sur les gains liés au report modal (route vers voie d'eau) rendu possible grâce au projet : gains sur la pollution, l'effet de serre, l'insécurité routière, la congestion, le bruit... ». Le service public rendu par le quai à usage partagé serait donc moins valorisé en l'absence de l'Ecopôle.

Commentaires du Commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de Ports de Paris sur la relative indépendance « économique » du port et de l'Ecopôle.

Question 7 :

La filière bois élément important du développement est-elle définitivement compromise et si c'est le cas quelles activités sont-elles prévues pour la remplacer ?

Réponse de Ports de Paris

Il convient de rappeler, d'une part, que l'étude socio-économique n'est pas une étude de marché, et que d'autre part, en ce qui concerne la création de ce port urbain, elle n'est pas exigée par les textes, le coût des investissements étant inférieur au seuil fixé par la réglementation (83 M€).

Cette étude est donc une aide à la décision pour l'Etablissement public qui s'assure que son projet dégage un TRI socio-économique satisfaisant conformément à ses missions de services publics.

Dans l'évaluation socio-économique du port, parmi les filières identifiées sur les terrains du port, les activités de BTP/écoconstruction/ démolition ont été rassemblées sous un même thème. Ces secteurs d'activités sont proches dans les process ou les chaînes logistiques.

La construction en Ile de France représente 8.3 % des établissements franciliens ; près de 6 Millions de m2 de projet de construction sont localisés à moins de 40 minutes de la boucle de Chanteloup. C'est donc un segment d'activité actif sur le territoire considéré par le projet Eco-port et un potentiel pour le développement de l'écoconstruction.

Bien que l'écoconstruction en soit encore au stade du développement en Ile de France, il existe ailleurs des filières structurées autour de matériaux comme le bois, par exemple à Rouen et au Havre, où transitent près de 250 000t de bois annuellement.

L'écoconstruction peut par ailleurs faire appel à de nombreux autres agro-matériaux (paille, chanvre, lin, miscanthus, bioplastique ...) et matériaux divers (terre, matériaux recyclés...) dont les filières de distribution ne sont pas encore développées.

C'est pourtant l'ensemble de ces filières qui sont considérées sous le même thème «construction / écoconstruction / démolition », considérant que le port est adapté pour les recevoir et que ces filières sont complémentaires ou peuvent se remplacer l'une l'autre.

La présence de la ZAC Ecopôle et de son pôle de recherche et de promotion de l'écoconstruction doit permettre l'émergence de nouvelles filières. De plus, la CA2RS travaille sur la production d'agro-matériaux à base de miscanthus produit au sein de la boucle de Chanteloup.

Les potentialités pour que des entreprises en lien avec l'écoconstruction s'installent restent donc effectives.

Commentaires du Commissaire enquêteur

Il y a donc une réelle incertitude sur la filière bois, filière considérée comme noble dans de nombreuses observations du public. Les filières, liées aux activités de Bâtiment des Travaux publics, de l'écoconstruction et de la démolition, semblent moins incertaines et sont celles plutôt mises en avant dans le cadre du projet, en remplacement (ou en éventuel complément) de la filière bois.

Question 8 :

Une étude chiffrée de faisabilité du projet de port à l'étang Cousin, impliquant sa dépollution, a-t-elle été faite ? Si oui quels en sont les résultats ?

Réponse de Ports de Paris

Une étude de faisabilité complète du projet de port à l'emplacement de l'étang Cousin n'a pas été menée pour plusieurs raisons qui ont semblées rédhibitoires pour l'intérêt économique du projet.

Comme cela est décrit sur la planche jointe, le niveau du plan d'eau est supérieur à la Seine de près de 2m. Créer une connexion hydraulique entre la Seine et le plan d'eau reviendrait à assécher en majeure partie l'étang.

Sachant que le tirant d'eau nécessaire au port est de 3.5 m (4m à certains endroits pour l'évitage), il faudrait excaver au minimum 3.5 x 35 ha soit 1 225 000 m³ de boues polluées, pour un coût pouvant représenter près de 122 Millions d'€.

Quand bien même un système d'écluse permettrait de maintenir le niveau d'eau, ce serait 2.4m x 35 ha soit 840 000 m³ et 84 Millions d'€, qu'il faudrait employer pour réaliser un bassin.

Quand à ne réaliser qu'un petit bassin (24 Md'€ environ rien que pour l'excavation des boues), ce serait affronter des problèmes géotechniques insurmontables que de remblayer sur cet étang afin de créer les berges et les terrains nécessaires à l'exploitation de l'infrastructure portuaire.

Outre les problématiques environnementales, la faisabilité technique et financière d'une partie seulement du projet (le creusement d'une darse) dépasse largement le montant global du projet Eco-port.

Commentaires du Commissaire enquêteur

Voir commentaires du commissaire enquêteur à la réponse de Ports de Paris au thème 8 : Autres emplacements pour le port.

Question 9 :

Les calculs économiques effectués montrent que les tiers sont les plus grands bénéficiaires de l'opération. Il est indiqué dans l'établissement du bilan par acteur économique que les tiers bénéficient d'une « baisse des impacts liés aux nuisances des transports du fait du report des flux vers la voie d'eau ». D'autres éléments et facteurs que ceux indiqués ci-dessus, ont-ils été pris en compte dans ce calcul, et si oui lesquels ?

Réponse de Ports de Paris

Le bilan socio-économique, exercice encadré par des instructions-cadres officielles, permet de monétariser des avantages pour les différents acteurs et la société en regard des investissements.

Au titre des avantages pour la société (les tiers), on valorise de manière détaillée:

- L'insécurité des personnes : une baisse du trafic routier permet la baisse du nombre d'accidents, de blessés, de tués,
- La pollution atmosphérique : le report modal permet une baisse de la pollution atmosphérique, valorisée dans le bilan en référence au coût de la pollution sur la santé de la population,
- La congestion : le report modal permet une baisse globale de la congestion routière,
- Les effets de serre : la baisse des émissions carbone est spécifiquement valorisée,
- Le bruit : le report de la route vers la voie d'eau permet également un gain sur le bruit lié au transport.

Ces avantages sont liés au report de la route vers la voie d'eau : ce sont bien les véhicules. Km qui sont comparés avec et sans le projet (les trajets d'accès aux ports sont bien pris en compte en situation avec le projet).

Par ailleurs, le bilan socio-économique a mis en évidence un certain gain pour les chargeurs qui voient une baisse des coûts de transports par voie fluviale.

Enfin, d'autres avantages sont identifiés mais ne sont pas monétarisés dans l'exercice de bilan socio-économique :

- La création d'emplois : à la fois pour la construction du port et pour son exploitation, puis les emplois induits par ces nouvelles activités,
- Les possibles synergies avec les projets territoriaux (ZAC, écoconstruction),
- Enfin, la possibilité d'accès fluvial au territoire peut en permettre le développement malgré la congestion routière et en particulier la congestion des ponts.

Commentaires du Commissaire enquêteur

Le calcul économique, que Ports de Paris indique être un bilan socio-économique, consiste à « monétariser des avantages pour les différents acteurs et la société en regard des investissements ». Ce qui revient à dire qu'il se fonde, pour les tiers, sur la seule estimation valorisée de la baisse des impacts liés aux nuisances des transports (insécurité, pollution, congestion, effet de serre, bruits..) résultant du report des flux vers la voie d'eau. En d'autres termes, si le projet se fait, il attirera des entreprises nouvelles qui utiliseront plutôt la voie d'eau que la route, entraînant des conséquences positives pour l'environnement.

Or, ce mode de raisonnement paraît quelque peu spéculaire au commissaire enquêteur, car on pourrait lui opposer que si le projet ne se fait pas et qu'il n'y ait pas de nouvelles entreprises, il n'y aura aucun accroissement d'impacts négatif sur l'environnement.

Question 10 :

En matière de circulation, les poids lourds dont le trafic résultera de l'activité de la plateforme portuaire, auront-ils à traverser la commune de Triel ? la commune de Carrières ?

Réponse de Ports de Paris

L'Eco-port est un port urbain ayant pour vocation une desserte de proximité.

Les trafics de poids lourds décrits dans l'étude de circulation routière concernent d'une part le BTP/l'écoconstruction / la démolition (phase 1) et d'autre part la logistique (phase 1 et 2) en proportion sensiblement égale.

Pour les premiers, les distances parcourus sont estimées à moins de 10 km et restent principalement au sein de la boucle de Chanteloup. Ce sont des trafics changeants qui dépendent notamment des chantiers de construction. Ils traversent la boucle par la RD 190 et sont amenés à emprunter les grands axes de desserte de la boucle (rd1, rd55), en fonction des autres zones d'activités avec lesquelles ils peuvent être en interaction, et éventuellement le réseau plus fin de desserte du territoire, en fonction des opportunités de chantiers.

Ils n'ont donc pas d'intérêt à traverser les centres urbains de Triel et Carrières qui possèdent des itinéraires de déviation (D1, D55) hormis dans les cas de chantier particuliers.

Pour les trafics liés à la logistique, ce sont des parcours d'environ 15 km qui desservent les grandes zones d'activités internes et externes à la boucle de Chanteloup. Ces zones se concentrent sur les grands axes de desserte (rd190, Rd1, Rd30, Rd154, Rd113) sur les communes des Mureaux, Conflans, Achères, Poissy, Orgeval, Chambourcy, Chanteloup. Ces trafics n'ont donc pas vocation à passer en centre urbain dense.

Commentaires du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de Ports de Paris, qui répond à ses craintes concernant la traversée des centres urbains de Triel et Carrières. Toutefois il rappelle la position de M. Gérard Bachelier, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Versailles qui considère l'importance, pour l'optimisation du fonctionnement du port, de la réalisation du prolongement de l'A104 ou la création du Ponts d'Achères entre la R30 et la RD 190.

4. COMMENTAIRES GENERAUX SUR LE PROJET

Le projet de création de la plateforme portuaire de Triel / Carrières-sous-Poissy répond aux orientations du Grenelle de l'environnement comme offrant une alternative aux transports routiers.

Il correspond aussi aux objectifs exprimés dans le cadre de l'OIN Seine Aval qui a conduit la Région d'Ile-de-France et le Département des Yvelines à faire de Seine Aval un territoire de développement prioritaire, et à devenir un lieu portuaire majeur avec le développement du site portuaire de Limay et la création de deux nouveaux ports à Triel et Achères.

Toutefois, de nombreuses incertitudes et imprécisions demeurent sur l'opportunité réelle du projet, sur sa solidité économique, sur la nature exacte des activités qui pourront être accueillies ou interdites, sur l'incidence des matériels qui seront en fonctionnement sur le site et sur la nature des nuisances qu'ils pourraient engendrer pour le voisinage et l'environnement.

Le fait que le site du projet et ses environs immédiats aient accueilli diverses entreprises notamment d'exploitation à ciel ouvert de sables et de graviers, et qu'il ait fait l'objet d'épandages des boues du SIAAP est un élément qu'il ne faut pas négliger.

Actuellement on trouve sur le site des exploitations et des traitements de granulats, et à proximité immédiate une usine de collecte et de traitement des déchets de la commune de Triel-sur-Seine, une usine de collecte et de traitement des déchets de Carrières-sous-Poissy, une usine d'incinération, une entreprise spécialisée en valorisation de mâchefers, enfin la station d'épuration des Grésillons dont l'émissaire passe dans la partie nord du site.

De plus les sols proches y sont pollués à la suite d'épandages et la zone est soumise au risque d'inondation et ressort du règlement du PPRI de la Seine et de l'Oise.

Il existe un projet d'Espace Naturel Sensible dans la partie sud de la Boucle de Chanteloup qui aura pour effet de réhabiliter les lieux mais qui ne peut être une compensation à d'éventuels impacts non souhaitables sur l'environnement en général. Il faut souligner que le site du projet et ses environs immédiats constituent un regroupement de zones qui ont été très meurtries au fil des ans.

Il existe enfin dans la darse un petit port de plaisance abritant une cinquantaine de bateaux et qui devra disparaître.

L'enquête a été précédée de manifestations d'opposants au projet et d'autres ont eu lieu pendant son déroulement. De très nombreuses personnes se sont présentées aux permanences. En plus des deux registres initiaux, l'un à la mairie de Triel, l'autre à la Communauté d'Agglomération, 4 autres registres ont été rajoutés et intégralement remplis. A ces registres des dizaines de lettres essentiellement d'habitants de Villennes ont été annexées.

Il ressort une grande inquiétude, de la part des habitants proches du projet et particulièrement ceux de Villennes-sur-Seine, sur la nature des activités qui seront développées sur la plateforme portuaire, sur les nuisances de toute sorte qui pourraient en résulter ainsi que sur l'évolution du trafic fluvial. La disparition du port de plaisance est également très mal supportée par une grande partie des personnes qui se sont exprimées.

Les conclusions du commissaire enquêteur prennent en compte les observations et questions du public, mais aussi toute la problématique résultant des aspects évoqués ci-dessus. Il a tenu compte des informations et avis qu'il a pu recueillir de la part de différents services ayant instruit ou analysé le dossier d'enquête, des avis des maires des communes concernées par le projet, du Président de la Communauté d'Agglomération et enfin des compléments d'information et précisions que lui a apportés le maître d'ouvrage.

Fait et clos à Montesson, le 29 novembre 2013

Le commissaire enquêteur



Fabien GHEZ

Avec la présente première partie du **Rapport d'Enquête** sont transmis ce jour à la Préfecture des Yvelines, les documents ci-après:

La **deuxième partie** du rapport

Les **Annexes** au rapport

Les **Conclusions motivées** et Avis du commissaire enquêteur

Les Registres d'enquête côtés, paraphés et clôturés,

Copies de ces documents (à l'exclusion des registres) sont remis au Tribunal Administratif de Versailles.