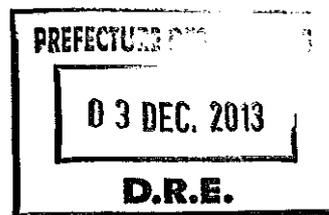


ENQUÊTE SUR LA DEMANDE DE CREATION D'UNE PLATEFORME
PORTUAIRE A TRIEL-SUR-SEINE ET CARRIERES-SOUS-POISSY,
AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU, DANS LE DÉPARTEMENT DES
YVELINES



RAPPORT
DU
COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Enquête réalisée du 2 septembre 2013 au 4 octobre 2013 inclus
par M. Fabien Ghez, Commissaire-enquêteur
à Montesson

SOMMAIRE

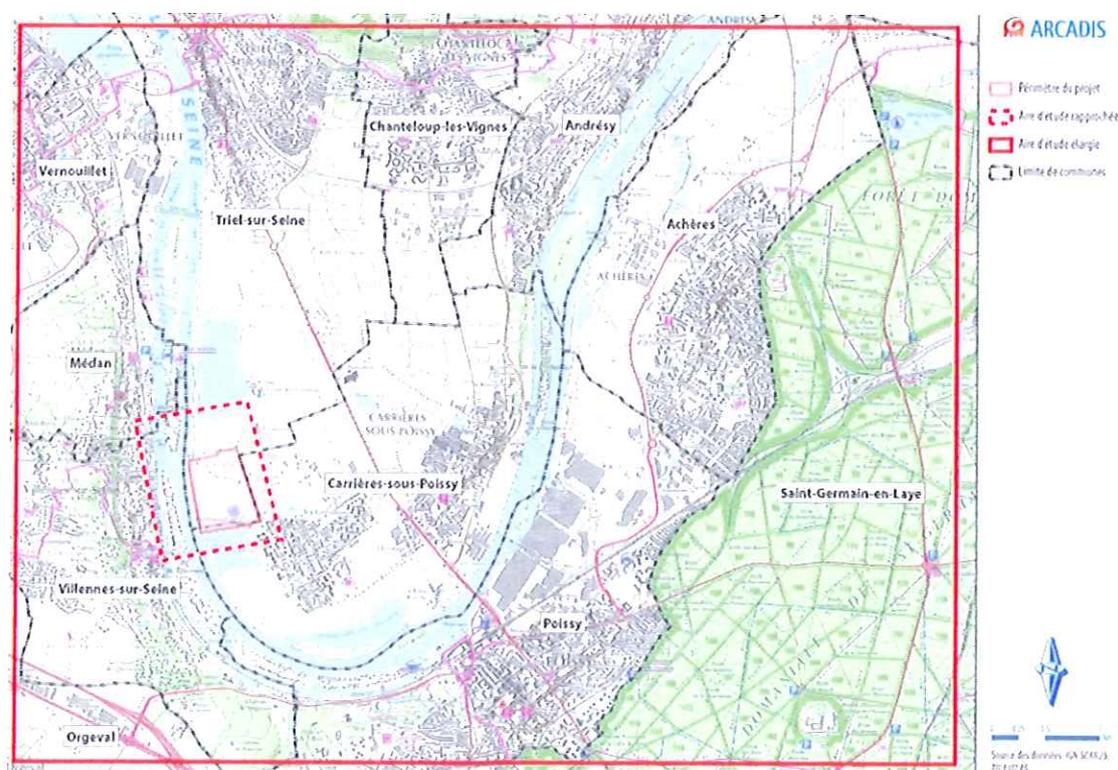
CHAPITRE 1 – GENERALITES	4
1. OBJET DE L'ENQUETE – PROCEDURES ENGAGEES	4
2. ORIGINE ET JUSTIFICATION DU PROJET	6
2.1. la situation actuelle	10
2.2. les aménagements prévus	11
3. CADRE REGLEMENTAIRE DU PROJET	12
4. COMPOSITION DU DOSSIER	13
CHAPITRE 2 – PRINCIPAUX TRAVAUX ET OUVRAGES PREVUS	15
CHAPITRE 3 – LA CONCERTATION PREALABLE	20
1. MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION	21
2. RESULTATS DE LA CONCERTATION	22
2.1. Participation du public	22
2.2. Préoccupations principales ressortant de la concertation	22
2.3. Prise en compte dans le projet d'éléments issus de la concertation	24
CHAPITRE 4 - ESTIMATION DU COÛT DES TRAVAUX	28
1. COÛTS	28
2. FINANCEMENT	28
CHAPITRE 5 - IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT	30
1. RESUME DE L'ANALYSE DE L'ETAT INITIAL	30
1.1. Environnement Physique	30
1.2. Environnement Naturel	31
1.3. Paysages et Sites	32
1.4. Environnement Humain	32
1.5. Cadre de Vie	34
1.5.1. Environnement Sonore	34
1.5.2. Qualité de l'air	35
2. ANALYSE DES EFFETS PONTENTIELS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE.	35
2.1. Pendant Les Travaux	35
2.2. Pendant l'exploitation	36
3. MESURES PREVUES POUR SUPPRIMER COMPENSER OU REDUIRE LES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE.	37
3.1. EN PHASE DE TRAVAUX	37
3.2. EN PHASE D'EXPLOITATION	37
CHAPITRE 6 – COMPATIBILITE DU PROJET AVEC L'AFECTATION DES SOLS ET LES DOCUMENTS DE PLANIFICATIONS ENVIRONNEMENTALES	39
1. COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME	39
2. COMPATIBILITE AVEC LE PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN DE L'ILE DE FRANCE	40
3. COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS SUR LA RESSOURCE EN EAU	40
CHAPITRE 7 - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE	41
1. DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR/CONCERTATION	41
2. ACTIVITES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR AVANT LE DEBUT DE L'ENQUÊTE	42
2.1. réunions et contacts préparatoires	42
2.2. présentation du projet	43
2.3. visite du site	46
3. INFORMATION EFFECTIVE DU PUBLIC	49
3.1. mesures de publicité	49
3.2. modalités d'information et de réception du public	49
4. DOCUMENTS COMPLEMENTAIRES MIS A LA DISPOSITION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR	50

5.	CLIMAT DE L'ENQUETE PUBLIQUE / ACTIVITE POURSUIVIE	51
5.1.	Tenue Des Permanences	51
6.	CLOTURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE-RECUPERATION DES REGISTRES-INCIDENTS SURVENUS	54
CHAPITRE 8 – AVIS OBTENUS ET CONSULTATIONS		55
1.	MAIRIE DE VILLENES-SUR-SEINE	55
2.	MAIRIE DE TRIEL-SUR-SEINE	58
3.	MAIRIE DE MEDAN	60
4.	MAIRIE DE CARRIERES -SOUS -POISSY	62
5.	DIRECTION REGIONALE ET INTERDEPARTEMENTALE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ENERGIE D'ILE-DE-FRANCE - CELLULE POLICE DE L'EAU	63
6.	AUTORITE ENVIRONNEMENTALE	65
7.	DIRECTION DEPARTEMENTALES YVELINES-SERVICE AMENAGEMENT NORD	67
8.	COMITE D'AGGLOMERATION DES 2 RIVES DE SEINE (CA2RS)	69
9.	GSM	73
10.	AVIS DES CONSEILS MUNICIPAUX	75
CHAPITRE 9 – OBSERVATIONS RECUEILLIES ET REPONSES DU PETITIONNAIRE		78
1.	EXAMEN DE LA PROCEDURE	78
2.	QUESTIONS POSEES AU PETITIONNAIRE AVANT LE DEMARRAGE DE L'ENQUETE	78
2.1.	CONTENU DES QUESTIONS	78
2.2.	REPONSES DE PORTS DE PARIS	79
3.	PROCES VERBAL DES OBSERVATIONS RECUEILLIES DURANT L'ENQUETE ET MEMOIRE EN REPONSE DU PETITIONNAIRE.	81
4.	COMMENTAIRES GENERAUX SUR LE PROJET	127
ANNEXES		131

CHAPITRE 1 – GENERALITES

1. OBJET DE L'ENQUETE – PROCEDURES ENGAGEES

Ports de Paris souhaite créer sur une superficie de 34 hectares dans le département des Yvelines, à Triel-sur-Seine et en partie à Carrières-sous-Poissy, une plateforme portuaire, qui offrira une desserte fluviale de la zone, en conformité avec les orientations du Grenelle de l'environnement et en alternative aux transports routiers. Cette réalisation devrait favoriser le développement économique de ce territoire en mutation. Le projet vise à aménager 24 ha de terrains pour l'installation d'entreprises et à y construire 4 à 5 ouvrages portuaires.



Le projet correspond aux orientations du Schéma Directeur Régional de l'Île de France de 1994, qui prévoyait l'implantation d'un port de stockage/distribution à Triel-sur-Seine (le périmètre du projet apparaissant en « plateforme portuaire », ainsi qu'à celles de celui de 2008, qui prévoit la création d'une plate-forme multimodale à Triel-sur-Seine (le site apparaissant comme espace urbanisé à optimiser).

On note que cet aménagement se fait également dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National Seine Aval, dont le protocole¹ a été signé en janvier 2008.

¹ <http://www.audas.fr/joomla1.5/images/stories/pdf/protocole.pdf>

Le protocole précise dans le chapitre « *Le confortement des lieux de concentration industrielle sur les sites portuaires* » que « *Entre Port 2000 et le futur débouché du canal Seine-Nord Europe, Seine Aval peut devenir un lieu portuaire majeur avec le développement du site portuaire de Limay et la création de deux nouveaux ports à Triel et Achères. Ces opérations seront menées sous la maîtrise d'ouvrage du Port Autonome de Paris ; l'OIN doit permettre de mieux coordonner leur création avec le développement territorial. Ces trois sites sont en même temps des lieux de développement industriels fort :*

- *le site de la plaine d'Achères accueillera, autour d'une plate-forme multimodale fer/route/eau, les installations logistiques du Port autonome de Paris à la faveur du projet Seine Nord Europe ainsi que les extensions du site industriel de Peugeot-Poissy,*

- *le site de la Boucle de Chanteloup apparaît comme une zone d'expansion naturelle du pôle de Poissy et devrait voir se développer des activités en lien avec le centre tertiaire de PSA et son centre de recherche et développement de Carrières-sous-Poissy, mais aussi les installations du Port Autonome de Paris à Triel-sur-Seine ainsi que des activités éco-industrielles,*

- *le secteur autour du port de Limay, en incluant les sites situés à Porcheville, Mantes-la-Ville et Gargenville constitue un atout fort, de part et d'autre de la Seine, pour le développement économique. Il devra être mené en utilisant les potentiels de transport fluvial et ferré, et routier avec le projet C13-F13 qui doit permettre de réduire les nuisances pour les habitants. »*

L'Établissement Ports de Paris a soumis à enquête publique le dossier de demande d'autorisation « Loi sur l'eau », lequel avait fait l'objet :

- d'un dépôt le 24 mai 2012 auprès des services de l'Etat,
- d'une instruction préalable par ces mêmes services de l'Etat conclue le 31 octobre 2012,
- de l'avis de l'Autorité Environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement durable rendu le 13 février 2013.

Ports de Paris a modifié et complété son dossier en fonction des remarques et des recommandations qui lui ont été faites.

A la suite de quoi, à la date du 4 juin 2013, la Cellule Police de l'Eau Spécialisée de la DRIEE Ile de France, indiquait que « *différents services de l'État ont été consulté en vue d'établir la compatibilité du projet aux différentes réglementations en vigueur* » et précisait : « *Tous les avis reçus sont favorables au projet au vu de l'exhaustivité du dossier présenté par Ports de paris. Ainsi, tenant compte de ces avis favorables et de sa propre analyse, la DRIEE n'a pas jugé nécessaire de demander des compléments...* ».

En conclusion : « *Au regard du contenu du dossier loi sur l'eau et de l'étude d'impacts, le projet de Ports de paris apparaît compatible aux prescriptions du SDAGE 2009 en matière de préservation de la qualité des milieux naturels, ainsi qu'aux prescriptions du PPRI¹ des Yvelines en ce qui concerne la préservation de la zone d'expansion des crues de la Seine au droit du projet.*

¹ Plan de Prévention des Risques d'Inondation

En conséquence la demande d'autorisation déposée par Ports de Paris apparaît recevable en l'état au titre des articles L.214-1 à L.214-6 et R.214-1 à R.214-6 du CE et peut être proposée à l'enquête publique prévue à l'article L.123-1 du code de l'environnement. » (Annexe 1)

Considérant que le dossier est jugé régulier et complet, sur proposition du Secrétaire Général de la Préfecture des Yvelines, Monsieur le Préfet des Yvelines décide qu'une enquête publique sera ouverte «*qu'une enquête publique d'une durée de trente-trois jours sera ouverte du lundi 2 septembre 2013 au vendredi 4 octobre 2013 inclus sur le département des Yvelines dans la mairie de Triel-sur-Seine et dans les locaux du siège de la Communauté d'Agglomération des Deux Rives de Seine (CA2RS) à Carrières-sous-Poissy, sur la demande présentée par l'établissement public « Ports de Paris » en vue d'obtenir l'autorisation au titre de la loi sur l'eau pour la création d'une plateforme portuaire à Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy.*» (Annexe 2).

Les opérations sont soumises à **autorisation** sous les rubriques suivantes de la nomenclature « eau » :

2.1.5.0 - Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol ;

3.1.2.0 - Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3.1.4.0, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau ;

3.2.1.0 - Entretien de cours d'eau ou de canaux, à l'exclusion de l'entretien visé à l'article L.215-14 du code de l'environnement réalisé par le propriétaire riverain, du maintien et du rétablissement des caractéristiques des chenaux de navigation, des dragages visés à la rubrique 4.1.3.0 et de l'entretien des ouvrages visés à la rubrique 2.1.5.0 ;

3.2.2.0 - Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau ;

3.3.1.0 - Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais ;

Les opérations sont également soumises à **déclaration** sous la rubrique de la nomenclature « eau »:

3.1.4.0 - Consolidation ou protection des berges, à l'exclusion des canaux artificiels, par des techniques autres que végétales vivantes.

2. ORIGINE ET JUSTIFICATION DU PROJET

L'établissement public Ports de Paris gère les 70 ports du réseau fluvial francilien. Dans le cadre des orientations du Grenelle de l'Environnement¹ qui visait à accroître la part

¹ La loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, dite Grenelle 1, a fixé l'objectif, d'ici 2022, d'augmenter la part du transport non routier et non aérien de marchandises de 14 % à 25 %. L'État accordera en matière d'infrastructures une priorité aux investissements concernant le réseau fluvial dit magistral et en particulier celui à grand gabarit pour le développer et le moderniser.

(http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Transport_fluvial_durable.pdf)

du transport non-routier et non-aérien de 14 % à 25 % à l'échéance 2022, et de celles du SDRIF de 1994 et du projet de SDRIF de 2008, il souhaite réaliser un port dans la boucle de Chanteloup.

Il est rappelé aussi qu'à la demande de l'Etat en 1992, un emplacement réservé d'une superficie d'environ 35 hectares est inscrit dans le Plan d'Occupation des Sols de la ville de Triel-sur-Seine, inscription reconduite lors de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme de la commune, approuvé le 11 décembre 2004.

Ce port sera situé pour l'essentiel sur la commune de Triel-sur-Seine, et pour une petite partie sur la commune de Carrières-sous-Poissy.

Il existe actuellement à l'emplacement du futur projet une darse qui accueille de nombreux mouvements de barges transportant des matériaux alluvionnaires pour le compte des entreprises GSM¹ et LGSN². Ainsi en 2009, le trafic a été de 2 et 4 bateaux par semaine pour un volume de 220 000 tonnes de matériaux.

Le projet devrait, en complétant le réseau portuaire d'île de France, apporter face au transport routier, une desserte fluviale aux entreprises existantes et future de la boucle de Chanteloup, et accompagner la mutation économique du secteur.

Le potentiel de trafic fluvial est estimé, pour les prochaines années, s'établir entre 565 000 tonnes et 1 025 000 tonnes.



Le site

¹ GSM Granulats, Italcementi Group

² Lafarge Granulats Seine Nord

Le dossier précise que « Le projet d'une infrastructure portuaire dans la boucle de Chanteloup répond à plusieurs objectifs :

- Offrir une desserte fluviale locale aux entreprises du bassin économique de la boucle de Chanteloup, tant pour les activités existantes que pour les activités attirées par ce territoire en pleine mutation,
- Participer à la dynamique de développement économique en cours sur ce territoire,
- Etre une véritable alternative au transport routier et répondre aux orientations fixées par le Grenelle de l'environnement à savoir l'accroissement de 25 % la part des modes des transports alternatifs à la route d'ici à 2012,
- Compléter le maillage des ports en Île-de-France (présenté sur la figure 2), et notamment dans les Yvelines.

Et que «Le périmètre du projet est actuellement occupé par :

- La société LGSN (Lafarge Granulats Seine Nord) sur la partie terrestre située au nord de la darse Saint-Louis, qui effectue du traitement de granulats. LGSN possède une estacade pour le chargement et le déchargement de matériaux en Seine, au nord-ouest du périmètre du projet.
- La société GSM, qui possède une grande partie de la darse (environ 7,45 ha) reliée directement à la Seine où se situe une estacade (berge sud de la darse) pour le chargement/déchargement de matériaux. Un tapis roulant permettant le transport de matériaux part de cette estacade, puis longe le chemin des Bois des Grésillons au sud, puis le chemin des Gilbertes à l'est.
- Une marina « la Marina Port Saint-Louis », exploitée par la société « Nouvelle Marina du Port Saint-Louis », locataire de GSM propriétaire, dont les activités principales sont les suivantes : l'amarrage de bateaux ou leur parcage à terre, l'entretien, la vente de bateaux, le grutage, le ravitaillement, l'accastillage.»

Rappel des Textes

Les articles L.214.1 à L.214.6 du Code de l'Environnement soumettent au régime d'autorisation ou de déclaration les installations, ouvrages, travaux et activités définis dans une nomenclature, établie par décret en Conseil d'Etat après avis du Comité national de l'eau, suivant les dangers qu'ils présentent et la gravité de leurs effets sur la ressource en eau et les écosystèmes aquatiques compte tenu notamment de l'existence des zones et périmètres institués pour la protection de l'eau et des milieux aquatiques.

Ce décret définit en outre les critères de l'usage domestique, et notamment le volume d'eau en deçà duquel le prélèvement est assimilé à un tel usage, ainsi que les autres formes

d'usage dont l'impact sur le milieu aquatique est trop faible pour justifier qu'elles soient soumises à autorisation ou à déclaration.

Le projet de plateforme portuaire à Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy, est soumis à autorisation sous les rubriques 2.1.5.0, 3.1.2.0, 3.2.1.0 et 3.2.2.0 et 3.3.1.0 de la nomenclature « eau ».

Le texte de l'article R214-1, modifié par Décret n°2012-1268 du 16 novembre 2012 - art. 1, modifié par Décret n°2012-1268 du 16 novembre 2012 - art. 2, portant sur la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation ou à déclaration en application des articles L. 214-1 à L. 214-6 précise :

- *au TITRE II : REJETS :*

2. 1. 5. 0. Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant :

1° Supérieure ou égale à 20 ha (A) ;

2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D).

- *au TITRE III : IMPACTS SUR LE MILIEU AQUATIQUE OU SUR LA SÉCURITÉ PUBLIQUE*

3. 1. 2. 0. Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3. 1. 4. 0, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau :

1° Sur une longueur de cours d'eau supérieure ou égale à 100 m (A) ;

2° Sur une longueur de cours d'eau inférieure à 100 m (D).

Le lit mineur d'un cours d'eau est l'espace recouvert par les eaux coulant à pleins bords avant débordement.

3. 2. 1. 0. Entretien de cours d'eau ou de canaux, à l'exclusion de l'entretien visé à l'article L. 215-14 réalisé par le propriétaire riverain, des dragages visés à la rubrique 4. 1. 3. 0 et de l'entretien des ouvrages visés à la rubrique 2. 1. 5. 0, le volume des sédiments extraits étant au cours d'une année :

1° Supérieur à 2 000 m³ (A) ;

2° Inférieur ou égal à 2 000 m³ dont la teneur des sédiments extraits est supérieure ou égale au niveau de référence S1 (A) ;

3° Inférieur ou égal à 2 000 m³ dont la teneur des sédiments extraits est inférieure au niveau de référence S1 (D).

Est également exclu jusqu'au 1er janvier 2014 l'entretien ayant pour objet le maintien et le rétablissement des caractéristiques des chenaux de navigation lorsque la hauteur de sédiments à enlever est inférieure à 35 cm ou lorsqu'il porte sur des zones d'atterrissement localisées entraînant un risque fort pour la navigation.

L'autorisation est valable pour une durée qui ne peut être supérieure à dix ans. L'autorisation prend également en compte les éventuels sous-produits et leur devenir.

3. 2. 2. 0. Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau :

1° Surface soustraite supérieure ou égale à 10 000 m² (A) ;

2° Surface soustraite supérieure ou égale à 400 m² et inférieure à 10 000 m² (D).

Au sens de la présente rubrique, le lit majeur du cours d'eau est la zone naturellement inondable par la plus forte crue connue ou par la crue centennale si celle-ci est supérieure. La surface soustraite est la surface soustraite à l'expansion des crues du fait de l'existence de l'installation ou ouvrage, y compris la surface occupée par l'installation, l'ouvrage ou le remblai dans le lit majeur.

3. 3. 1. 0. Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant :

1° Supérieure ou égale à 1 ha (A) ;

2° Supérieure à 0,1 ha, mais inférieure à 1 ha (D).

Le projet répond au 1° des articles ci-dessus.

2.1. LA SITUATION ACTUELLE

Les communes de Triel-sur-Seine et de Carrières-sous-Poissy sont situées en partie le long de la Seine, dans la Boucle de Chanteloup dans laquelle d'une part il existe diverses zones d'activités secondaires (notamment automobile) et d'activités tertiaires, ainsi que des projets de développement, dont la future ZAC¹ de l'Ecopôle Seine-Aval, orientée vers les éco-activités.

Ces deux communes font partie de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Seine Aval, dont l'un des enjeux est le développement économique, notamment technologique et industriel.

Le dossier rappelle que pour l'OIN « *la Seine Aval peut devenir un lieu portuaire majeur avec le développement du site portuaire de Limay et la création de deux nouveaux ports à Triel et Achères....(..). Notamment, le site de la Boucle de Chanteloup apparaît*

¹ Zone d'Aménagement Concerté

comme une zone d'expansion naturelle du pôle de Poissy et devrait voir se développer des activités en lien avec le centre tertiaire de PSA et son centre de recherche et développement de Carrières-sous-Poissy, mais aussi les installations du Port Autonome de Paris à Triel-sur-Seine ainsi que des activités éco-industrielles »

Dans le périmètre de la darse Saint-Louis, s'est développée pendant plusieurs années une exploitation à ciel ouvert de sables et de graviers. Actuellement, s'y trouve une activité d'exploitation et de traitements de granulats. La société LGSN¹ (Lafarge Granulats Seine Nord) au nord, possède une estacade pour le chargement/ déchargement de matériaux, la société GSM, propriétaire d'une grande partie de la darse, dispose d'une estacade de chargement/déchargement de matériaux et un tapis roulant permettant leur transport.

Enfin il existe un port de plaisance, « la Marina Port Saint-Louis » qui fournit un service d'amarrage de grutage, de parcage, d'entretien et de vente de bateaux et dont le bail commercial qui expirait à la fin de 2011 n'a pas été renouvelé.



La marina et l'environnement

2.2. LES AMENAGEMENTS PREVUS

De façon succincte, on peut indiquer que les principaux aménagements dont le montant total est estimé à 26 200 000 € HT, porteront sur :

- ⇒ L'aménagement de 24 ha de terrains, à usage des entreprises qui s'installeront sur le port,
- ⇒ La construction de 4 à 5 ouvrages portuaires dans la darse :
 - L'un pour GSM pour ses activités de traitement de granulats,
 - Deux autres pour les entreprises implantées,
 - Un port à usage partagé,

¹ LGSN doit quitter le site, pour s'installer dans la ZAC de l'Ecopôle.

- Une extension du port à usage partagé dès que les trafics le nécessiteront.

Davantage de précisions sur les aménagements prévus sont données dans le chapitre 2 du présent rapport.

3. CADRE REGLEMENTAIRE DU PROJET

Le projet relève d'un certain nombre de textes de loi et de décrets et documents :

Le code de l'environnement ;

Le dossier déposé le 24 mai 2012, comprenant une étude d'impact, par lequel l'établissement public « Ports de Paris » sollicite l'autorisation au titre de la loi sur l'eau pour la création d'une plateforme portuaire à Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy.

Les pièces du dossier et notamment l'étude d'impact, présentées par « Ports de Paris » afin d'être soumis à enquête publique à Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy ;

L'avis de l'autorité environnementale sur le projet de création d'une plateforme portuaire à Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), en date du 13 février 2013 ;

Le rapport de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France, Service Police de l'Eau, en date du 4 juin 2013 ;

L'ordonnance de Monsieur le Président du tribunal administratif de Versailles n°E13000094/78 du 1er juillet 2013 désignant le commissaire enquêteur et son suppléant.

Le commissaire enquêteur note que le présent dossier requiert une autorisation au titre de la loi sur l'eau, articles L. 214-1 et suivants du Code de l'environnement.

Il rappelle qu'en vertu de l'Article L214-1 du code de l'environnement « Sont soumis aux dispositions des articles L. 214-2 à L. 214-6 les installations ne figurant pas à la nomenclature des installations classées, les ouvrages, travaux et activités réalisés à des fins non domestiques par toute personne physique ou morale, publique ou privée, et entraînant des prélèvements sur les eaux superficielles ou souterraines, restitués ou non, une modification du niveau ou du mode d'écoulement des eaux, la destruction de frayères, de zones de croissance ou d'alimentation de la faune piscicole ou des déversements, écoulements, rejets ou dépôts directs ou indirects, chroniques ou épisodiques, même non polluants... »

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

4. COMPOSITION DU DOSSIER

4.1. Rappel

Le dossier d'enquête publique exigé doit respecter les dispositions des articles R.214-6 et R. 123-8 du Code de l'environnement.

Conformément à l'article R214-6 (§1) du Code de l'Environnement, « *I.-Toute personne souhaitant réaliser une installation, un ouvrage, des travaux ou une activité soumise à autorisation adresse une demande au préfet du département ou des départements où ils doivent être réalisés ...[et produit] .. (4°) Un document :*

a) Indiquant les incidences directes et indirectes, temporaires et permanentes, du projet sur la ressource en eau, le milieu aquatique, l'écoulement, le niveau et la qualité des eaux, y compris de ruissellement, en fonction des procédés mis en œuvre, des modalités d'exécution des travaux ou de l'activité, du fonctionnement des ouvrages ou installations, de la nature, de l'origine et du volume des eaux utilisées ou affectées et compte tenu des variations saisonnières et climatiques..[.].

b) Comportant l'évaluation des incidences du projet sur un ou plusieurs sites Natura 2000, au regard des objectifs de conservation de ces sites.(.)..

c) Justifiant, le cas échéant, de la compatibilité du projet avec le schéma directeur ou le schéma d'aménagement et de gestion des eaux et avec les dispositions du plan de gestion des risques d'inondation mentionné à l'article L. 566-7 et de sa contribution à la réalisation des objectifs visés à l'article L. 211-1 ainsi que des objectifs de qualité des eaux prévus par l'article D. 211-10 ;

d) Précisant s'il y a lieu les mesures correctives ou compensatoires envisagées.... ».

Dans le cas de la présente enquête, le dossier ayant été déposé **avant le 1^{er} juin 2012**, est soumis à **étude d'impact** au titre de **l'article R. 122-8** du Code de l'environnement¹, en tant qu'aménagement de coût total est supérieur à 1 900 000 €. Toutefois le pétitionnaire a souhaité le réaliser de façon plus approfondie, selon des dispositions de l'article R122-5 du Code de l'environnement (**Annexe 3**). Cette étude d'impact comporte en outre les éléments du document d'incidence exigé dans le dossier de demande d'autorisation « Loi sur l'eau » et vaut donc étude d'incidence².

4.2. Le dossier soumis à enquête

Il est constitué de trois parties :

A- Un dossier loi sur l'eau comportant :

Pièce I – Introduction

Pièce II – Cadre réglementaire et objet de l'enquête

Pièce III – Dossier « Loi sur l'eau » et étude d'impact valant document d'incidence

¹ Pour les dossiers déposés à partir du 1 juin 2012, des modifications sont introduites par le décret 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements est pris en application de l'article 230 de la loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement. Lequel modifie les articles R122-1 à 16 du code de l'Environnement à compter du 1er juin 2012.

² en application de l'article R. 214-6 4° du Code de l'environnement.

- Résumé non technique
- Nom et adresse du demandeur
- Auteurs des études
- Présentation générale du projet
- Définition et justification des aires d'étude
- Analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet
- Principales solutions de substitution examinées et justification du choix du projet
- Description du projet / Nature, consistance, volume et objet de l'ouvrage et rubriques de la nomenclature pour le dossier Police de l'eau
- Analyse des effets potentiels du projet sur l'environnement et la santé
- Mesures prévues pour supprimer, réduire ou compenser les effets du projet sur l'environnement et la santé
- Compatibilité avec l'affectation des sols et les documents de planifications environnementales
- Analyse des méthodes utilisées pour l'évaluation, justification des choix méthodologiques et difficultés rencontrées
- Figures
- Tableaux
- Photographies

Pièce IV – Avis de l'autorité environnementale

Pièce V – Bilan de la concertation publique

B- L'Avis de l'Autorité Environnementale et le mémoire en réponse

Dans cette brochure sont spécifiées les modifications et précisions faisant suite aux recommandations figurant dans l'avis délibéré de l'autorité environnementale en date du 13 février 2013. Ces ajouts n'ont pas été intégrés dans le dossier lui-même.

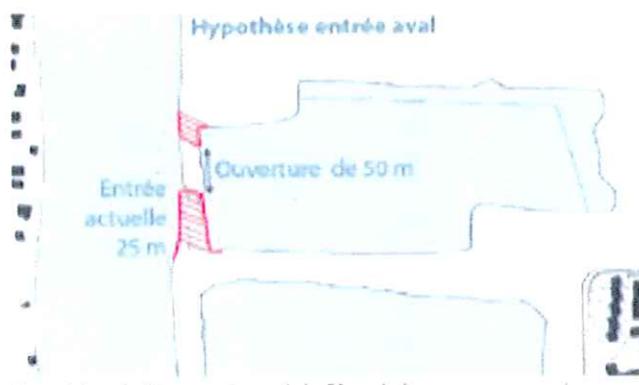
C- Le cahier des annexes de la pièce III (comportant 19 annexes)

CHAPITRE 2 – PRINCIPAUX TRAVAUX ET OUVRAGES PREVUS

Les travaux qui visent à créer un port urbain à Triel et Carrières-sous-Poissy se dérouleront selon deux phases : une phase court terme à horizon 2018 (530 000 tonnes transportées par an) et une phase long terme à horizon 2030 (760 000 tonnes par an).

Les principes d'aménagement, qui sont résumés dans ce qui suit, sont établis à partir des seuls éléments du dossier et n'impliquent aucun jugement de valeur de la part du commissaire enquêteur :

- Elargissement de l'entrée de la Darse qui passera d'une largeur actuelle de 25 m à une largeur de 50 m.



Entrée de la darse

- Réalisation au minimum de 4 ouvrages portuaires (au maximum 5 si nécessité) dont :
 - Deux postes dédiés pour les amodiataires implantés sur le Port Urbain,
 - Un poste pour ceux implantés sur le port mais sans accès direct à la voie d'eau, et les entreprises du secteur souhaitant utiliser la voie d'eau.
 - Un poste alloué à GSM pour le chargement et le déchargement de matériaux liés à son activité
 - Un cinquième poste, optionnel en cas d'augmentation des tonnages.

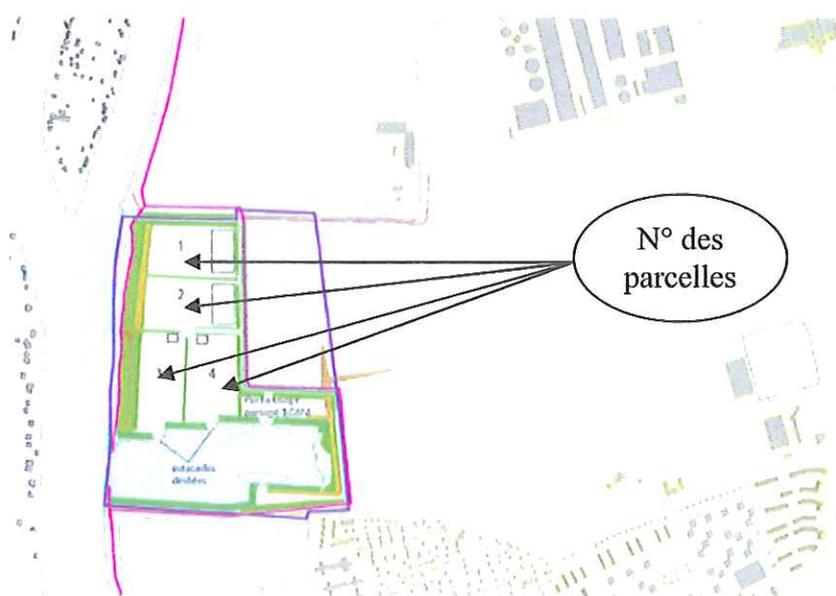
Tous les postes doivent pouvoir accueillir des bateaux de 110 m de long et le niveau de l'estacade sera à 3,5 m au-dessus de la cote de la retenue normale (17,5 N GF). Le port à usage partagé sera au-dessus des Plus hautes Eaux Navigables (21,84 m NGF)

- Déblaiement de la plate-forme existante au sud-est de la darse afin de gagner de 0,5 à 1 ha de surface non inondable pour la plateforme portuaire au nord.

Trois variantes d'aménagement ont été étudiées et comparées.

C'est la variante 1 qui a été retenue. Elle s'articule sur la conservation des merlons existants à l'ouest, l'élargissement et le centrage de l'entrée de la darse, la réalisation du 5ème ouvrage portuaire et son intégration avec la construction d'un quai au nord-est de la darse à long terme.

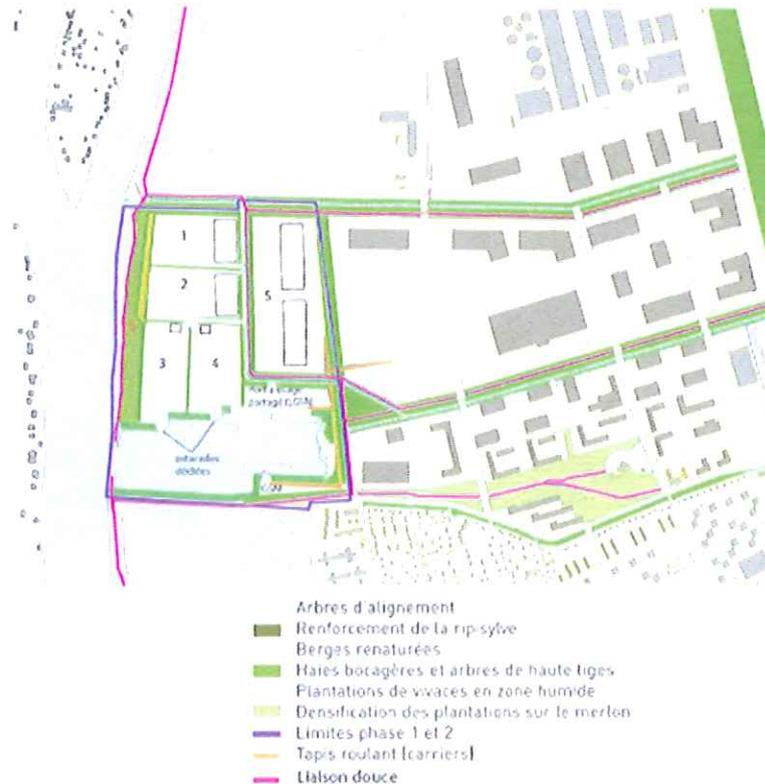
Les schémas d'aménagements figurent sur les graphiques ci-après.



Aménagements prévus court terme

En phase court terme, un port à usage partagé de 0,9 ha est créé au nord-est de la darse, et LGSN opérera au nord-est du port urbain, sur une parcelle de 7 ha et disposera d'un accès à la voie d'eau par une estacade.

De son côté, GSM restera sur les terrains qui lui appartiennent et disposera d'un accès à la voie d'eau, via une plate-forme au sud-est de la darse disposant d'une estacade. Les parcelles 1 à 4 (les parcelles 1 et 2 n'ont pas d'accès direct à la voie d'eau) sont créées pour les amodiataires.



Aménagements prévus long terme

En phase long terme, la parcelle LGSN devient amodiable entièrement constructible, en fonction des trafics, un quai remplacera l'estacade à usage partagé,

Port et PPRI

Le du projet est situé en zone verte du Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) de La Seine et l'Oise.

« Les zones vertes sont constituées de l'ensemble des secteurs inondables non bâtis, au bâti dispersé ou obsolète soumis aux aléas modérés à très forts (de 0 m à plus de 2 m). Elles concernent également certaines îles et isolats. Ces secteurs considérés comme non constructibles doivent conserver ou retrouver leur fonction de champ d'expansion des crues de la Seine. »

L'Article V 2.4 du règlement du PPRI – Aménagements liés à la voie d'eau précise que sont autorisés: *« ..(..).. 4° Les installations, constructions, remblais, ouvrages et dépôts strictement liés et nécessaires aux plateformes multimodales portuaires, à condition que les équipements, les biens et les produits polluants, toxique dangereux ou vulnérables aux inondations soient placés au-dessus de la cote des PHEC majorée de 0,20 m »¹*

¹ Plan de Prévention des Risques d'Inondation de la vallée de la Seine et de l'Oise ; Département des Yvelines. Règlement-Juin 2007

« Dans tous les cas, les travaux ne pourront être autorisés qu'à la condition qu'ils garantissent le maintien des fonctions hydrauliques du fleuve.

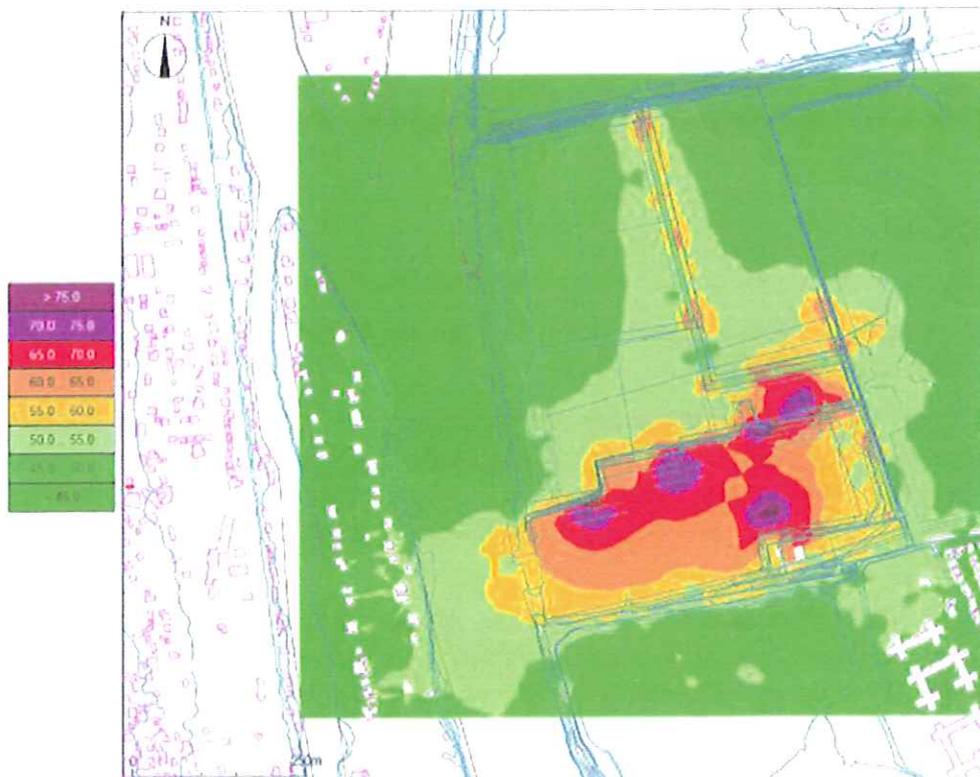
Le pétitionnaire doit mettre en œuvre les mesures correctives ou compensatoires nécessaires afin de garantir la préservation de la surface et du volume du champ d'expansion de la crue, la conservation de la libre circulation des eaux de surface (évacuation, écoulement, infiltration), la maîtrise du ruissellement.... »

L'Article 1.2 – Volumes étanches et remblais prescrit que « 3° Tout remblaiement ou volume étanche d'emprise supérieure à 400 m² doit être intégralement compensé, pour la partie comprise entre la cote du TN et la cote des PHEC, par un déblai équivalent en volume, en surface et en altitude de fonctionnement. »

Les résultats des mesures pour les compensations au titre du PPRI du projet retenu montrent que **les aménagements respecteront les contraintes du PPRI**. Les fonctions hydrauliques de La Seine seront préservées et, suite au nivellement, toutes tranches altimétriques confondues, le volume d'expansion des crues sera augmenté de près de 9 700 m³. De même les surfaces disponibles pour l'expansion des crues sont augmentées de 0,50 m par tranche altimétrique, ce qui entraîne une réduction de 3600 m² de la surface non inondable (>23,84 m NGF)¹.

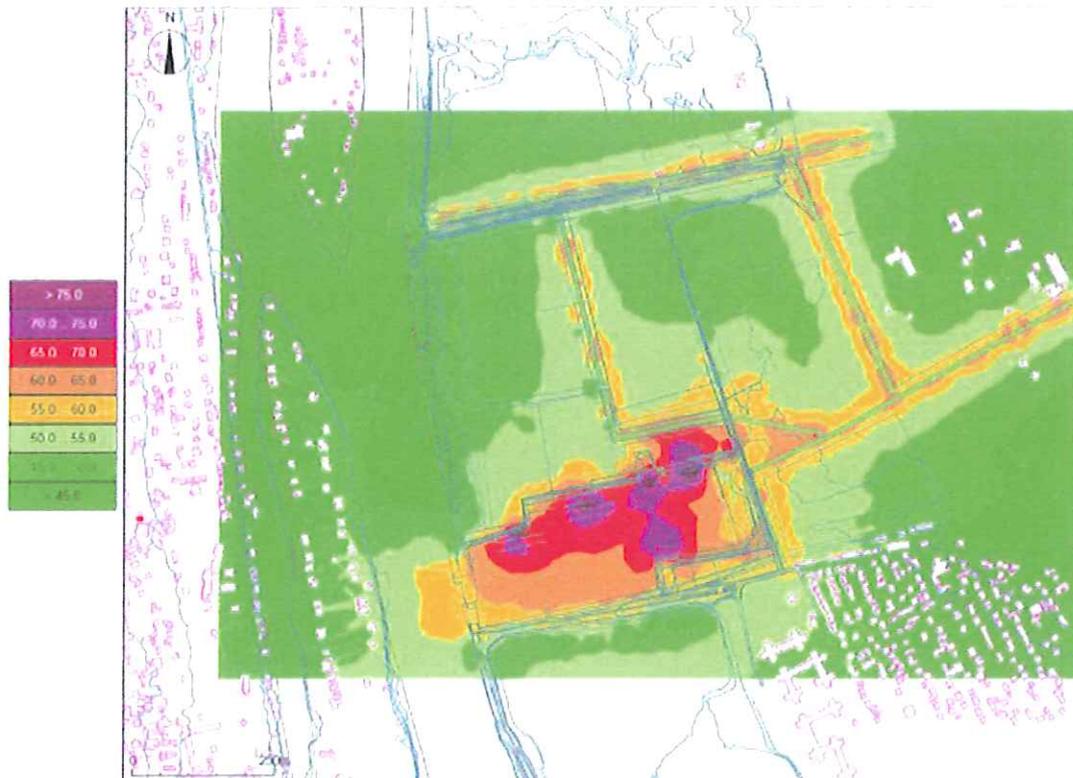
Nuisance sonores

La modélisation des nuisances sonores résultant de la réalisation de la variante 1 est donnée dans les tableaux ci-après.



Modélisation court terme (2018)

¹ Chiffres donnés p. 9 du mémoire complémentaire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale du 13 février 2013.



Modélisation long terme (2030)

On remarque que les niveaux sonores provenant de l'activité restent compris entre 45 et 55 dB (A), sans émergence dépassant la réglementation par rapport au bruit résiduel, sauf en phase long terme (2030) où le niveau de bruit augmente en limite du quartier Saint-Louis de Carrières-sous-Poissy, en raison du remplacement de l'estacade par un quai.

CHAPITRE 3 – LA CONCERTATION PREALABLE

Le projet doit faire l'objet d'une concertation, préalable en application des articles L.300-2 et R. 300-1 à R.300-3 du Code de l'urbanisme.

Pour rappel, l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme en vigueur au moment du dépôt du dossier précise que « *I - Le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale délibère sur les objectifs poursuivis et sur les modalités d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées dont les représentants de la profession agricole, avant :*

a) Toute élaboration ou révision du schéma de cohérence territoriale ou du plan local d'urbanisme ;

b) Toute création, à son initiative, d'une zone d'aménagement concerté ;

c) Toute opération d'aménagement réalisée par la commune ou pour son compte lorsque, par son importance ou sa nature, cette opération modifie de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique de la commune et qu'elle n'est pas située dans un secteur qui a déjà fait l'objet de cette délibération au titre du a) ou du b) ci-dessus. Un décret en Conseil d'Etat détermine les caractéristiques des opérations d'aménagement soumises aux obligations du présent alinéa.

Les documents d'urbanisme et les opérations mentionnées aux a, b et c ne sont pas illégaux du seul fait des vices susceptibles d'entacher la concertation, dès lors que les modalités définies par la délibération prévue au premier alinéa ont été respectées. Les autorisations d'occuper ou d'utiliser le sol ne sont pas illégales du seul fait des vices susceptibles d'entacher cette délibération ou les modalités de son exécution.

A l'issue de cette concertation, le maire en présente le bilan devant le conseil municipal qui en délibère.

Le dossier définitif du projet est alors arrêté par le conseil municipal et tenu à la disposition du public.

Lorsqu'une opération d'aménagement doit faire l'objet d'une concertation en application des b ou c et nécessite une révision du schéma de cohérence territoriale ou du plan local d'urbanisme, la révision du document d'urbanisme et l'opération peuvent, à l'initiative de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, faire l'objet d'une concertation unique. Dans ce cas, la délibération prévue aux premier et sixième alinéas est prise par le conseil municipal ou par l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale.

II - Les autres personnes publiques ayant l'initiative d'opérations d'aménagement sont tenues aux mêmes obligations. Elles organisent la concertation dans des conditions fixées après avis de la commune. »

Et l'article R300-1 précise notamment que « *Les opérations d'aménagement soumises aux obligations prévues au 3° du I de l'article L. 300-2 sont les opérations suivantes :*

..(..)..

6. *Les travaux de construction ou d'extension d'infrastructures portuaires des ports fluviaux situés dans une partie urbanisée d'une commune, lorsque le montant de ces travaux dépasse 1 900 000 euros, ainsi que la création d'un port fluvial de plaisance d'une capacité d'accueil supérieure à 150 places ou l'extension d'un port de plaisance portant sur au moins 150 places ;*

7. *Dans une partie urbanisée d'une commune, la création d'un port maritime de commerce, de pêche ou de plaisance, les travaux d'extension de la surface des plans d'eau abrités des ports maritimes de commerce ou de pêche d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, ainsi que les travaux ayant pour effet d'accroître de plus de 10 % la surface du plan d'eau abrité des ports maritimes de plaisance ; ..(..) »*

1. MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION

Suite à la délibération de son Conseil d'administration en date du 7 avril 2010 (**Annexe 4**), Ports de Paris a lancé une concertation pour la réalisation de la plateforme portuaire de Triel/Carrières-sous-Poissy.

Celle-ci s'est déroulée du 15 novembre 2010 au 9 mai 2011. Et a été organisée autour :

- d'un comité de travail réunissant les partenaires du projet,
- de l'organisation de dialogues dans les communes de Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy,
- de la tenue de deux réunions publiques (à Triel-sur-Seine et Villennes-sur-Seine),
- de la tenue de deux ateliers de concertation thématiques,
- de l'organisation, avec des riverains, de la visite d'un autre port en activité
- de l'utilisation d'outils divers de communication et de supports d'information

Les rencontres ont donné lieu à la mise en place d'un registre de présence avant chaque réunion, chaque rencontre étant animée par un intervenant extérieur et enregistrée.

Elles se sont déroulées :

- Le lundi 15 novembre 2010 à Triel (information sur la concertation, le projet et le calendrier)
- Le mardi 30 novembre 2010, à Carrières-sous-Poissy (ordre du jour identique)
- Le vendredi 17 décembre 2010, à Triel-sur-Seine (Réunion publique sur le projet)
- Le lundi 24 janvier 2011 à Villennes-sur-Seine (Réunion publique complémentaire sur le projet à la demande du maire de Villennes-sur-Seine)
- Le mardi 25 janvier 2011, à Carrières-sous-Poissy (Atelier thématique sur l'économie)
- Le jeudi 3 février 2011, à Triel-sur-Seine (Atelier thématique sur l'environnement)
- Le mercredi 2 mars 2011, au du port de Limay (visite du port)

- Le lundi 9 mai 2011, à Triel (Réunion publique sur les résultats de la concertation)

De plus une **large information** a été faite :

- Conférence de presse le 9 novembre 2010 sur la concertation.
- Emission de deux communiqués en novembre 2010 au démarrage et en mai 2011 sur la tenue de la réunion publique
- Distribution de 30 000 lettres d'information sur le projet et la concertation dans les communes de Andrésy, Carrières-sous-Poissy, Chapet, Chanteloup-les-Vignes, Triel-sur-Seine, Verneuil-sur-Seine, Villennes-sur-Seine et Médan.
- Information sur le site internet de Ports de Paris
- Exposition dans les collectivités territoriales concernées par le projet
- Affichage de proximité dans les équipements publics

2. RESULTATS DE LA CONCERTATION

Les résultats indiqués ci-après sont extraits du dossier soumis à l'enquête publique.

2.1. Participation du public

La participation du public s'est traduite par :

- ⇒ 288 participants aux différentes rencontres,
- ⇒ 153 interventions,
- ⇒ 64 observations recueillies dans les cinq registres de concertation,
- ⇒ Réception de 5 courriers et de 5 courriels

2.2. Préoccupations principales ressortant de la concertation

On peut retenir de façon simplifiée et synthétique que les préoccupations exprimées au cours de la concertation relèvent des quatre thèmes suivants :

Aménagement

- Le non maintien du port de plaisance et le devenir de la plaisance dans la boucle.
- L'utilisation d'un autre site (l'étang Cousin) pour le projet

- La nature des aménagements fluviaux et terrestres prévus, dont aménagements paysagers et conservation du merlon existant à l'ouest du site
- Les liaisons douces
- La création d'un chenal latéral à la Seine pour reporter les ouvrages portuaires vers l'aval.

Environnement

- Les types d'entreprises qui s'installeront, gestion de l'impact environnemental, aspects « valorisation environnementale » et « éco construction »
- Le Plan de Prévention des Risques Inondation
- L'évolution du trafic routier
- Les nuisances sonores
- La prise en compte des risques sanitaire, technologique, sécuritaire
- Les prescriptions architecturales, paysagères et environnementales

Economie

- Activités liées aux différentes filières, provenance des matériaux et leur classification
- Rentabilité du projet, coût financier, intérêt pour les partenaires locaux
- Choix du site par rapport à la zone de chalandise et complémentarité avec Achères
- Tonnage actuel et attendu,
- Création d'emploi générée par le projet

Autres sujets abordés dans les ateliers

- Moyens de contrôle de l'impact sonore des activités portuaires.
- Réglementation du bruit et des horaires d'activité.
- Démarche de certification norme ISO 14001

Par ailleurs un membre d'un collectif de riverains fait une proposition alternative d'aménagements. Le dossier indique qu'il s'agissait de :

- Créer un chenal parallèle à la Seine accueillant 4 estacades plus une cinquième à terme l'extension et la surélévation du merlon existant,
- Aménager un écran de verdure sur le merlon surélevé,
- Réaliser une passe d'entrée fluviale dissociée de la passe de sortie permettant de sécuriser les manœuvres,

- Regrouper la majorité des installations portuaires au niveau du merlon, permettant la diminution du bruit, des odeurs et des rejets de CO² depuis Villennes,
- Préserver une petite zone de plaisance indépendante du port industriel

Sa proposition a été étudiée par Ports de Paris qui a présenté les résultats de l'étude lors de la réunion du 9 mai 2011, en y détaillant les avantages et les inconvénients qui en résultaient. La conclusion étant, notamment en raison du coût plus élevé de 150% à 170% par rapports aux autres variantes, de ne pas retenir la proposition.

Il faut signaler que la municipalité de Villennes-sur-Seine a manifesté son opposition au projet et souhaité ne pas en être partenaire.

Une réunion d'information s'est toutefois tenue, le 24 janvier 2011, mais le Conseil municipal confirmait le 18 mars 2011 son opposition. (**Annexe 5**).

En mai 2011, quelques semaines après une réunion à la sous-préfecture de Saint-Germain-en-Laye le 31 mars 2011 pour rapprocher les points de vue, le maire de Villennes, tout en réaffirmant l'opposition de sa commune au projet, reconnaissait des avancées issues de la concertation et faisait part des exigences de Villennes pour accepter le projet (**Annexe 6**).

2.3. Prise en compte dans le projet d'éléments issus de la concertation

Les points qui ont été prise en compte et ont fait l'objet d'engagement par le maître d'ouvrage, à la suite de la concertation, portent sur :

- La conservation du merlon existant et son renforcement afin de maîtriser les nuisances sonores, tout en soignant l'insertion paysagère du port.
- Amélioration de l'entrée de darse par agrandissement de 25 à 50 m, pour faciliter les entrées et sortie des péniches et minimiser le bruit des manœuvres.
- Etude d'une zone de halte pour les mariniers à proximité de l'entrée de darse, afin de permettre l'attente des péniches jusqu'aux heures de fonctionnement du port.
- Expérimentation de la mise en œuvre d'une démarche ISO 14001 de certification environnementale de la création de la plateforme portuaire
- Poursuite de la concertation avec les riverains et les partenaires locaux sur le déroulement des travaux, l'exploitation du port, la pérennité des aménagements.

Les échanges et les débats qui ont eu lieu dans le cadre de la concertation sur le projet de création d'une plateforme portuaire à Triel-sur-Seine/Carrières-sous-Poissy, ont montré l'intérêt et les fortes préoccupations des riverains et habitants de la Boucle sur le projet : particulièrement sur le risque de nuisances pour les riverains, sur les conséquences que le projet pourra faire peser sur l'environnement, la disparition du port de plaisance.

Les réponses du maître d'ouvrage ont été nombreuses et si elles n'ont pas répondu à toutes les interrogations et attentes du public, elles ont permis d'améliorer les principes de réalisation du projet et les conditions d'exploitation du port.

Le bilan de la concertation et le choix du projet arrêté ont été présentés par le Directeur de l'Aménagement (**Annexe 7**), au conseil d'administration de Ports de Paris, réuni le 29 juin 2011 sous la présidence de M. Jean-François Dalaise.

On peut donner les quelques extraits suivants du rapport :

« Le premier constat est la forte adhésion des élus locaux à ce projet qu'ils considèrent capital pour le développement de la boucle de Chanteloup...(..). L'autre constat est que la population s'est fortement déplacée, tant pour les réunions publiques, que pour les ateliers thématiques...(..).

Sur l'ensemble des contributions...(..), trois préoccupations principales sont récurrentes pour les participants..[qui] font écho à des questions liées à l'aménagement, l'environnement et l'économie.

Concernant l'aménagement, les préoccupations exprimées ont porté principalement sur le devenir de la plaisance dans la boucle de Chanteloup, la nature des aménagements fluviaux prévus dans le cadre du projet...(...).

Concernant l'environnement : les types d'entreprises qui s'installeront et leur mode de gestion de l'impact environnemental, la nature des matériaux transportés..(..), le respect du Plan de Prévention des Risques Inondation, le trafic routier et son évolution, la gestion des nuisances sonores..(..).

Concernant l'économie : le choix du site par rapport à la zone de chalandise, le choix du site et sa complémentarité avec Achères, la création d'emploi générée par le projet, le tonnage actuel et attendu, le type d'outillage portuaire permettant de le traiter, le coût financier du projet et ses répercussions sur les collectivités locales et les citoyens...(..). »

Le rapport précise qu'à la suite de cette concertation, Ports de Paris a pris en compte une série d'engagements sur l'aménagement et la gestion future du projet, rappelés dans le § 2.3 ci-dessus « **2.3. Prise en compte dans le projet d'éléments issus de la concertation.** »

Le rapport conclut :

« La démarche de concertation a donc permis à Ports de Paris et aux partenaires locaux de mieux appréhender les avis et les préoccupations des populations et d'analyser les améliorations qui pouvaient être apportés au projet, notamment sur les préoccupations environnementales. L'objectif de l'équipe de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre de Ports de Paris a été de faire évoluer ses propositions tout en respectant le programme, afin de mettre en place un dialogue.

Au fil du temps, une évolution dans les comportements est apparue et des propositions se sont substituées dans certains cas à l'opposition radicale... »

A l'issue du rapport de présentation, « ...Après en avoir délibéré le Conseil d'Administration :

- Valide le bilan de la concertation en application des articles L 300-2 et suivants du Code de l'urbanisme,
- Arrête le projet de création d'une plateforme portuaire à Triel-sur-Seine sur la base des principes d'aménagements présentés. » (Annexe 8)

En résumé, du point de vue de l'information et des échanges réalisés, et de la prise en compte de certaines des demandes du et des riverains, le bilan de la concertation est positif.

De plus au-delà de cette concertation, des ateliers ont été créés (Atelier de travail et d'échanges, Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales séance du 25 mars 2013, Atelier de travail sur la charte d'exploitation du futur port, séance du 22 avril 2013 , Atelier de travail sur la charte d'exploitation du futur port et sur les prescriptions architecturales, paysagères et environnementales du 17 juin 2013) (Annexe 9, 10, 11).

L'élaboration du cahier concernant l'exploitation du site se poursuivait, à la date du démarrage de l'enquête publique, mais à la date du 4 octobre 2013, Ports de Paris a transmis au commissaire enquêteur, le cahier des charges d'exploitation validé à la date du 1^{er} octobre 2013, ainsi que les mesures de suivi.

On relève dans ce document que de nombreuses demandes formulées dans le cadre des ateliers ont été prises en compte par Ports de Paris, notamment le fait que :

« Toute activité nécessitant dans son process le transbordement, la manipulation/transformation ou le dépotage/rempotage de matières dangereuses, hormis pour l'alimentation secondaire des entreprises (ex : carburant), ne sera pas accueillie sur l'Eco-port. »

« Toute activité nécessitant la manipulation/transformation ou le dépotage/rempotage de matières fermentescibles (ordures ménagères, déchets verts, boues et graisses des stations d'épuration) ne sera pas accueillie sur l'eco-port. »

Cependant seront accueillies :

« Toute activité nécessitant dans son process le stockage et la manipulation de matières susceptibles de s'envoler (papier, plastiques, matériaux formant de la poussière...) sera accueillie sur l'Eco-port dans les conditions décrites au chapitre 2¹.

Toute activité nécessitant dans son process le stockage et la manipulation de matières susceptibles générer des nuisances sonores (métaux, gravats...) sera accueillie sur l'Eco-port dans les conditions décrites au chapitre 3².

Toute activité nécessitant dans son process le stockage et la manipulation de matières susceptibles générer des nuisances olfactives sera accueillie sur l'Eco-port dans les conditions décrites au chapitre 2. »

¹ Objectifs et mesures en matière d'impacts environnementaux.

² Objectifs et mesures en matière d'intégration du facteur humain et social.

De plus il apparaît que la question de relocalisation du port de plaisance n'est pas réglée.

CHAPITRE 4 - ESTIMATION DU COÛT DES TRAVAUX

1. COÛTS

Le montant total des travaux est estimé à 26 200 000 € HT, incluant notamment les postes de dépenses HT suivants :

- Installations de chantier : 3 560 000 €
- Terrassements généraux et Voirie, Réseaux Divers (VRD) : 3 182 000 €
- Ouvrages portuaires et berges : 16 096 000 €
- Plantations : 3 318 000 €

Dans ces montants sont compris 20% d'aleas pour les ouvrages portuaires, et 15% pour les autres postes.

Les mesures environnementales, incluses dans ces différents postes, sont estimées à un total à 4 180 500 euros, hors mesures liées aux dragages.

En montants HT, elles se répartissent ainsi :

- environ 90 000 € pour les mesures qui seront prises au stade des études préalables du projet (réalisation de compléments d'inventaires faune-flore et réalisation du dossier pour le Conseil National de Protection de la Nature (CNPV) ;
- environ 3 934 300 € pour - les mesures qui seront prises en phase chantier ; la principale mesure étant la mise en œuvre de plantations arborées, arbustives et herbacées dans différents secteurs du Port urbain (berges de la darse, plateforme, boisement alluvial, etc.) ;
- environ 156 200 € pour - les mesures prises en phase exploitation du projet, hors entretien des espaces verts

Le dossier précise que « *ces coûts sont provisoires car ils pourront être complétés par les mesures qui seront définies dans le dossier de demande de dérogation adressé au Conseil National de Protection de la Nature (CNPV).* »

2. FINANCEMENT

Ce point a fait l'objet d'explication lors de la réunion de présentation du projet et de complément dans les réponses aux questions du commissaire enquêteur (Cf. Chapitre 9 § 2 du présent rapport).

Le projet sera financé sur les fonds propres de l'Etablissement qui trouve ses ressources avec les redevances qu'il perçoit de l'amodiation de ses terrains. Ports de Paris dispose d'une capacité d'autofinancement supérieure à 30 M€ par an.

Il aura 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 379 347 €

CHAPITRE 5 - IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

Les communes de Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy, sur lesquelles se situe le projet, sont comprises dans le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)¹ et font partie des communes associées dans l'OIN Seine Aval, laquelle précise « *Entre Port 2000 et le futur débouché du canal Seine-Nord Europe, Seine Aval peut devenir un lieu portuaire majeur avec le développement du site portuaire de Limay et la création de deux nouveaux ports à Triel et Achères...* »²

Un certain nombre de documents, de décisions et de prescriptions, supra communaux ou communaux, gèrent les aménagements du site, notamment la Directive Cadre Européenne³, le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du Bassin Seine-Normandie adopté le 29 octobre 2009 pour la période 2010-2015, les Plans Locaux d'Urbanisme des communes concernées, et le Plan de Prévention des Risques d'Inondation de la Seine et de l'Oise.

1. RESUME DE L'ANALYSE DE L'ETAT INITIAL

Dans ce qui suit, **sont reprises du dossier d'enquête** et résumées certaines parties de l'analyse de l'état initial.

1.1. ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

Il n'existe pas de risques naturels (hors inondations). Concernant les sols, sur l'aire d'étude élargie, ceux-ci sont pollués à la suite d'épandages. Il existe des potentialités de pollution sur la marina et sur l'aire de travail de LGSN (hydrocarbures). Ils devront être dépollués.

Il n'y a pas de captage d'alimentation ou de périmètre de protection d'eau potable sur l'aire d'étude rapprochée du projet.

Toutefois, plusieurs nappes aquifères présentes au droit du projet sont considérées comme sensibles (nappe alluviale de la Seine, nappe de la craie campanienne et nappe des sables d'Albien), mais compte tenu selon les nappes, de leur mauvaise qualité, de leur non utilisation pour un usage agricole ou privé, ou de leur profondeur, elles constituent un enjeu moyen.

¹ Le SDRIF dont la révision de celui de 1994 lancée en 2004 a été validée par l'assemblée Nationale le 31 mai 2011. Mais il fait actuellement l'objet d'une révision suite de l'adoption du décret du 24 août 2011 sur le schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris. Dans l'attente, le SDRIF de 1994 est toujours applicable. Toutefois, la loi n°2011-665 du 15 juin 2011, visant à faciliter la mise en chantier des projets des collectivités locales d'Ile-de-France, autorise des dérogation pour les révisions ou modifications de documents locaux d'urbanisme, si elles sont compatibles avec les dispositions du projet de SDRIF de 2008 et non contraires à la loi sur le Grand Paris.

² Brochure du protocole de l'OIN p. 23.

³ Directive Cadre Européenne (DCE) pour l'atteinte en 2021 du « bon état » écologique de l'eau, et à l'horizon 2027 pour son « bon état » chimique.

Pour les eaux superficielles, considérées comme vulnérable et sensibles en raison de leur utilisation (activité nautique et pêche), on note une meilleure qualité pour les eaux de la darse que pour celles de la Seine, bien que les objectifs de la DCE et du SDAGE 2010-2015 ne soient pas respectés. Elles représentent un enjeu fort.

En matière de risque d'inondation, le projet est en zone verte du PPRI, avec des hauteurs de submersion pouvant aller jusqu'à 2 m. Les prescriptions du SDAGE et du PPRI de la Seine et de l'Oise (compensations hydrauliques, préservation des fonctions hydrauliques du fleuve, et du champ d'expansion des crues) doivent être respectées. C'est un enjeu fort.

1.2. ENVIRONNEMENT NATUREL

Il n'existe ni zonage de protection du milieu naturel, ni site Natura 2000, ni ZICO¹ au droit du périmètre du projet, mais le dossier indique que le projet est inscrit dans une ZNIEFF² de type II « Ballastières et zone agricole de Carrières-sous-Poissy », l'un des axes majeurs du val de Seine au plan ornithologique.

Un espace naturel sensible est en projet dans le sud de la boucle de Chanteloup.

Concernant les habitats et la flore, ils ne présentent qu'un enjeu écologique moyen. Les inventaires prévus avant le démarrage du projet devraient s'en assurer.

Il existe deux zones humides sur le périmètre du projet (ripisylve de la darse Saint-Louis et le boisement alluvial dégradée de la Seine) présentant un intérêt en matière d'habitat typiques de zones humides (ou d'intérêt communautaire). Leur préservation constitue une contrainte forte.

En matière de faune :

- plusieurs espèces d'insectes cohabitent sur le site du projet : potentiellement il y en a 11, dont deux sont protégées et une représente un intérêt écologique fort,
- il existe des amphibiens et des reptiles d'espèces communes, sans intérêt écologique majeur, mais présentant pour certains des contraintes réglementaires de protection,
- Les mammifères présents ou potentiellement présents sur le site du projet, parmi lesquels l'écureuil roux et le hérisson sont protégés, présentent un enjeu écologique faible.
- Au plan ornithologique, le périmètre du projet étant inscrit dans une ZNIEFF de type II, compte près de 5 000 oiseaux d'eau en hivernage régulier et 170 espèces y sont observables chaque année, dont certaines migratrices remarquables, rares et peu communes. Il présente un intérêt ornithologique majeur et un enjeu écologique fort.

¹ Zones d'Intérêt pour la Conservation des Oiseaux.

² Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique.

- La faune aquatique en Seine et dans la darse est restreinte, la darse constituant une zone refuge pour le frai, l'indice de qualité de frai en Seine à Triel, étant inférieur à 7, témoigne d'une très mauvaise classe de qualité.

1.3. PAYSAGES ET SITES

Il existe des paysages remarquables dans l'aire d'étude (espaces boisés, ZNIEFF et étangs), alors que le périmètre du projet fait l'objet d'exploitation et de traitement de granulats avec ses équipements et ses tas de matériaux, très visibles de plusieurs points (notamment depuis Villennes) et de zones d'habitations proches.

1.4. ENVIRONNEMENT HUMAIN

Carrières comptait une population de 14 512 habitants en mars 2008, et Triel 11 932 habitants.

Le nombre d'emplois est faible, le taux d'emploi pour des actifs de 15 à 64 ans, étant de 0,49 à Carrières et de 0,26 à Triel, ce qui fait que l'emploi est un enjeu fort.

Les zones d'activité sont situées le long de la Seine et le long de la DR 190, mais aucune n'existe au droit du projet. Les futures activités des deux communes seront concentrées dans le périmètre de la future ZAC Ecopôle Seine-Aval.

Les activités d'extraction des granulats ont été importantes, mais ont été arrêtées en 1999 au droit du périmètre du projet et se sont muées en activités de traitement. La société LGSN sera relocalisée dans la ZAC Ecopôle Seine-Aval.

Il existe aussi, depuis 1994, une marina sur le site du projet, dont le bail n'a pas été renouvelé à son expiration fin 2011.

On ne trouve par ailleurs ni commerces, ni services ni équipements publics, ni activité d'exploitation agricole, ni espaces forestiers sur le site du projet.

En matière de documents d'urbanisme et de servitudes, vis-à-vis du SDRIF, le projet de Port Urbain est compatible avec les orientations du SDRIF de 1994 qui prévoit notamment l'implantation d'un port de stockage/distribution à Triel-sur-Seine, ainsi qu'avec les orientations du projet de SDRIF de 2008, qui prévoit la création d'une plateforme multimodale à Triel-sur-Seine.

Vis-à-vis de l'OIN Seine-Aval, le projet joue un rôle important vis-à-vis du développement du territoire de la boucle de Chanteloup en conjuguant les activités d'éco-industries, dont une filière d'éco-construction, et les activités portuaires.

Vis-à-vis du PLU de Triel, les orientations d'aménagement du PADD indiquent pour la zone du projet : « zone d'aménagement du Port Autonome de Paris » et vis-à-vis du PLU de Carrières-sous-Poissy, le PADD définit au droit du périmètre partie sud du projet : « préservation du secteur des berges ».

Le périmètre du projet est couvert par la zone du PLU en vigueur de la commune de Triel : « NPb : zones naturelles à usages industriels autorisés ». Le nouveau projet de PLU le situe en zone 1AUPp dont la vocation est d'accueillir le projet urbain de Ports de Paris.

Pour le PLU de la commune de Carrières, le projet se situe en zone NS/NE Zone de protection des paysages des bords de Seine autorisant les équipements publics en faible densité.

Le périmètre du projet est concerné par 4 emplacements réservés :

Commune	N° emplacement	Objet	Surface (m ²)
Triel-sur-Seine	1	Projet du Port Autonome de Paris	302 000
Triel-sur-Seine (1)	5	Aménagement des berges de la Seine de la rive droite	54 500
Carrières-sous-Poissy	7	Prolongement de l'Av Vanderbilt à l'ouest	1 434
Carrières-sous-Poissy	15	Espace vert à vocation récréative	1 048 258

(1) emplacement supprimé pour redondance avec les servitudes de halage

En matière de servitudes, on notera au droit du périmètre du projet, celles relatives à la protection des monuments historiques, au halage, à la salubrité et à la sécurité publique relative aux inondations, à la protection du sous-sol, et dans l'aire d'étude rapprochée celles relatives aux transmissions radioélectriques, aux alignements, au chemin de fer.

En matière de foncier, Port de Paris ne possède pas encore la maîtrise foncière des terrains qui appartiennent à différents propriétaires. Pour les réseaux, on peut retenir que le réseau du SIAAP qui passe dans la partie nord du projet avec une servitude de passage, ainsi que les réseaux de LGSN présente un enjeu fort qui nécessitera de nombreux travaux.

Vis à vis du patrimoine culturel et archéologique, il n'existe pas de site archéologique sur le périmètre du projet, pour les monuments historique, seule l'église de Villennes sur Seine voit son périmètre de protection être en partie situé à l'extrémité sud-ouest du périmètre du projet.

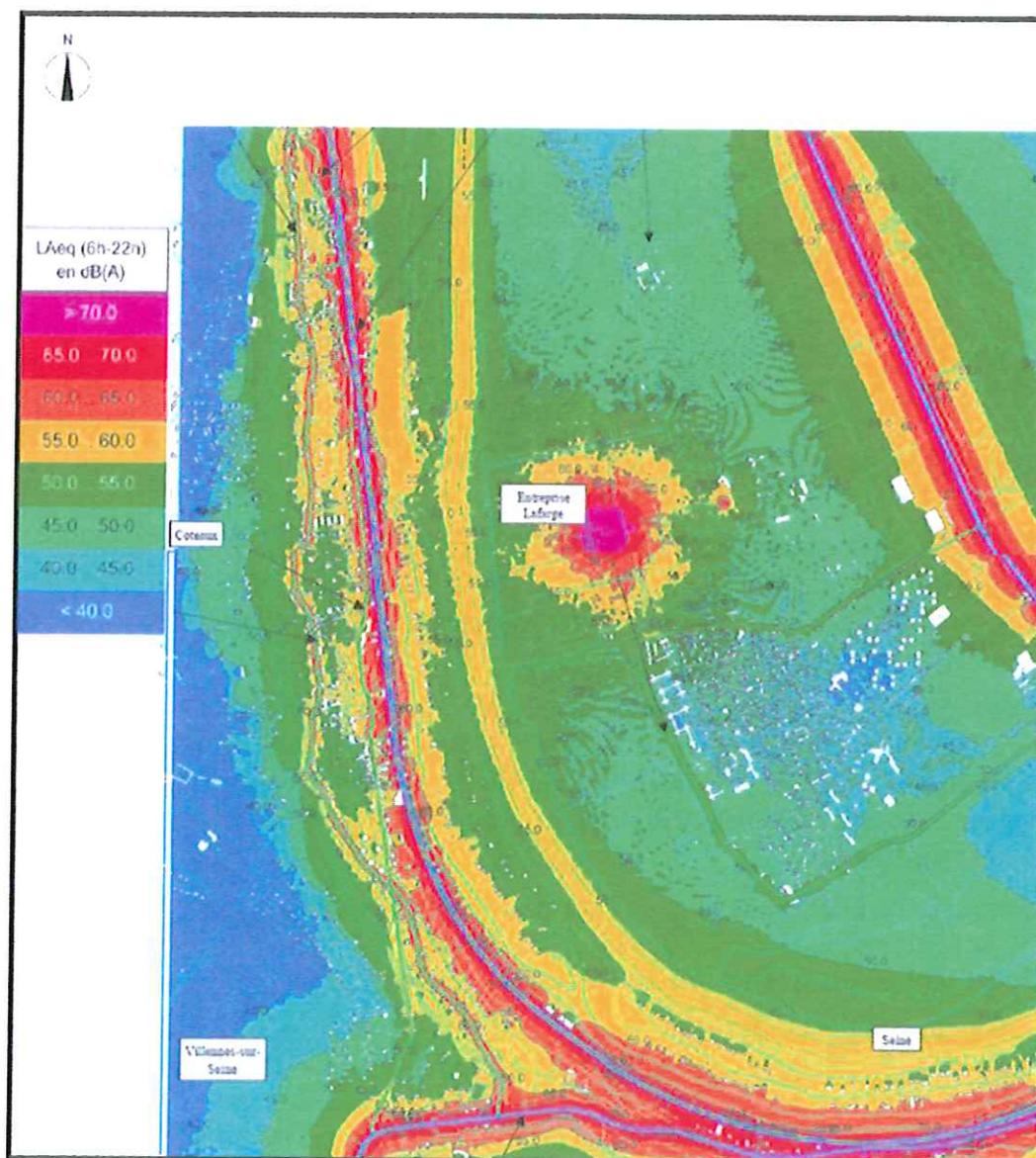
Enfin, le dossier mentionne qu'il n'existe aucune contrainte ni vis-à-vis des infrastructures portuaires et du trafic fluvial, ni vis-à-vis des infrastructures routières et du trafic routier, ni vis-à-vis des infrastructures ferroviaires et du trafic ferroviaire, ni vis-à-vis des transports en commun. La seule contrainte réglementaire concerne le maintien et la valorisation des liaisons douces et la création de nouvelles en conformité avec les orientations des PADD et des aménagements projetés.

1.5. CADRE DE VIE

1.5.1. Environnement Sonore

Différentes réglementations concernent la lutte contre les bruits du voisinage, la limitation des bruits des aménagements et infrastructures de transport, le niveau sonore à respecter pour les zones à émergence réglementée.

La modélisation en situation initiale effectuée à partir de mesures acoustiques réalisées en 2008 caractérise le bruit dans l'environnement du projet.



Cartes du bruit mesuré à 5 m du sol 6h-22h

Sauf au niveau de LGSN, les niveaux sonores sont compris entre 50db(A) et 60 db(A).

Il s'agit d'une ambiance sonore globale modérée sauf exception au niveau du coteau de Villennes en raison du passage des trains, mais compte tenu de la proximité de zones à émergence réglementées, notamment le quartier Saint-Louis, les Iles de Villennes et du Platais, l'enjeu est considéré comme fort.

1.5.2. Qualité de l'air

La qualité de l'air est globalement bonne dans le périmètre du projet comme en témoignent les différentes mesures effectuées au niveau de la boucle de Chanteloup, ainsi que celles réalisées en 2007 dans le cadre de la requalification de la RD190. Au point de mesure situé à quelques dizaines de mètres du site du projet, où la concentration en NO² est très en dessous du seuil maximum acceptable de 31,9 µg/m³.

2. ANALYSE DES EFFETS POTENTIELS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE.

2.1. PENDANT LES TRAVAUX

Milieu physique et naturel

En phase chantier le dossier relève des effets faibles ou négligeables sur le climat, la topographie, la géologie, les risques naturels (retrait-gonflement des argiles, mouvements de terrains), qualité des sols, milieu aquatique, ou eaux souterraines. Aussi aucune mesure spécifique de réduction n'est envisagée.

Vis-à-vis des eaux superficielles, l'existence de prélèvements pour les besoins du chantier, de travaux de dragage, de l'imperméabilisation d'une partie de la plateforme auront des effets faibles sur l'écoulement de la Seine, il en sera de même pour l'érection de remblais qui aura une incidence faible sur le champ d'expansion des crues. Aucune mesure ne sera mise en œuvre.

Le risque inondation ne sera pas accru par le nivellement du port urbain pendant les travaux, dont les effets seraient d'augmenter la surface d'expansion des crues, ni par le reprofilage des berges. Aucune mesure réductrice n'est envisagée.

Cependant, certains travaux d'aménagement de la darse et de reprofilage des berges pourraient avoir comme conséquence la dégradation des eaux de la darse et de la Seine, de même l'aménagement du port pourrait entraîner une altération de la qualité des eaux, notamment par épandage accidentel de substances polluantes, de produits bitumineux, ou par écoulement des eaux de lavage. En conséquences différentes **mesures de réduction** seront mises en place.

Vis-à-vis du milieu naturel, **des mesures de réduction et de compensation** seront prises concernant les habitats, la faune et la flore, le boisement alluvial de la Seine, la ripisylve de la darse, les friches.

Milieu humain

Il n'y a pas d'incidence négative des travaux sur le foncier, l'emploi, la démographie, les espaces agricoles et forestiers, les activités économiques, les risques technologiques, les activités de loisir, le patrimoine, le trafic fluvial et ferroviaire ou la salubrité publique.

Au contraire **des mesures seront prises** principalement concernant les paysages et sites, les réseaux (notamment ceux du SIAAP), les déchets, les accès aux habitations, les loisirs terrestres, le trafic routier, les transports en commun, les liaisons douces, les nuisances acoustiques ou liées aux vibrations, la qualité de l'air, les odeurs et la fumée.

2.2. PENDANT L'EXPLOITATION

Le dossier analyse les effets du projet pendant l'exploitation.

Beaucoup d'effets sont indiqués comme positifs tels l'augmentation des surfaces pour l'expansion des crues, les paysages, l'emploi, les loisirs terrestres, le transport des marchandises, la manœuvrabilité dans la darse, les liaisons douces.

Il ne sera repris dans ce qui suit que les composants des milieux physiques, aquatiques, naturels, paysagers, humains, des infrastructures de transports, des trafics, du cadre de vie, de la salubrité et de la sécurité publique, pour lesquels des mesures de réduction ou de compensation devront et seront prises.

Qualité des sols et eaux souterraines en raison des risques de contamination accidentelle, eaux superficielles en raison de l'imperméabilisation des terrains.

Zones inondables en raison des mesures de nivellement et de remblaiements. La compensation volumétrique est respectée dans chaque tranche. Toutes tranches altimétriques confondues, le volume d'expansion des crues est augmenté de près de 9700 m³. De même le projet entraîne une réduction de 3600 m² de la surface non inondable (>23,84 m NGF).

Habitats faune et flore de la Znieff « Ballastières et zones agricoles de Carrières-sous-Poissy » et Espace Naturel Sensible, notamment en raison de la réduction des friches arbustives et herbacées et de la destruction de zones d'intérêt écologique et les risques sur les individus.

Faune aquatique en raison des effets de remous de navigation, des dragages et de la pollution.

Réseaux, système d'assainissement, déchets à raccorder et gérer.

Nuisances sonores, les aménagements améliorent la situation. Les principales nuisances sonores sont dues aux estacades. Mais ils restent compris entre 45 et 55 db (A) jusqu'en 2018 et atteindraient 55-60 db (A) au-delà.

Vibrations, luminosité en raison des différentes activités d'exploitation.

Sécurité publique en raison des circulations d'engins terrestres et de barges.

3. MESURES PREVUES POUR SUPPRIMER COMPENSER OU REDUIRE LES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE.

Les principales mesures sont indiquées ci-après.

3.1. EN PHASE DE TRAVAUX

Le risque de mouvement de terrain, faible en phase de travaux fera tout de même l'objet d'études de sol. Concernant la qualité des sols différentes mesures seront prises notamment vis-à-vis des rejets, des stockages de produits polluants, ou pour les engins de chantier.

Vis-à-vis du milieu aquatique, du milieu naturel, du milieu humain, du cadre de vie, des précautions seront prises lors des travaux, par exemple les aires de chantier seront placées hors zones de crues, les stockages de produits polluants seront effectués sur des aires étanches, les eaux de ruissellement seront collectées et traitées, une gestion des déchets sera réalisée, aucune intervention n'aura lieu dans les zones de refuge et des continuités écologiques, un phasage des travaux sera respecté, des signalisations seront mises en place, des mesures pour limiter les bruits et protéger la qualité de l'air devront être respectées...

3.2. EN PHASE D'EXPLOITATION

De ce qui ressort du dossier et des réponses de Ports de Paris à l'Autorité environnementale, il est à noter :

- qu'en matière de PPRI, le projet satisfait au règlement notamment en compensation volumétrique par tranche, ainsi qu'en surface disponible pour l'expansion des crues.
- que pour les nuisances sonores, les résultats des simulations donnent des seuils acceptables. Toutefois, pour vérifier les niveaux de bruit après l'aménagement des voiries et des ouvrages portuaires il sera réalisé des mesures au niveau des habitations les plus proches du projet : habitations de l'Ile de Villennes, de Villennes-sur-Seine, du quartier Saint-Louis de Carrières-sous-Poissy et au niveau de la maison du gardien du Sivatru.
- qu'en outre différentes solutions sont à l'étude concernant la réalisation du rideau de palplanches dont le niveau sonore en situation la plus pénalisante pourrait atteindre 120db(A), sachant que différentes mesures seront prises pour réduire le bruit associé à ces travaux.

Les principales mesures de compensation portent donc sur :

La qualité des sols : imperméabilisation des zones de manœuvre, collecte des eaux usées, respect des prescriptions du PPRI pour les stockages, déchets dans des bennes étanches, pas d'utilisation de produits phytosanitaires.

Le milieu aquatique : ouvrages d'assainissement mis en place pour pluie décennale avec débit de fuite de 1l/s/ha, création d'une noue pour évacuation des eaux en cas de crue, collecte des eaux pluviales et traitement par décanteur et noues enherbées, eaux usées collectées et acheminées vers le réseau communal, définition d'un plan d'urgence en cas de pollution accidentelle et système de vannes en cas de pollution de grande ampleur...

Le milieu naturel : limitation des circulations, gestion des déchets, adaptation des éclairages, interdiction de produits phytosanitaires et d'insecticides, protection des berges, prescriptions concernant la gestion des espaces publics du site ainsi que pour l'entretien des arbres et arbustes...

Les zones humides : la destruction de zones humides comme impact du projet sera compensée par la reconstitution d'un boisement alluvial sur environ 1200 m² avec la densification de la ripisylve existante, et la restauration de la ripisylve de la darse, la création de noues sur environ 1,3 ha aménagées pour favoriser de zones de type humide.

CHAPITRE 6 – COMPATIBILITE DU PROJET AVEC L’AFFECTATION DES SOLS ET LES DOCUMENTS DE PLANIFICATIONS ENVIRONNEMENTALES

1. COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS D’URBANISME

Le projet est compatible avec:

- **les orientations du SDRIF 1994** pour la Boucle de Chanteloup qui inscrivent l’implantation d’un port à Triel-sur-Seine ainsi notamment, que l’implantation d’activités de logistique et d’éco-construction. Il l’est également au vu des objectifs du SDRIF concernant les liaisons douces, le transport de fret, l’emploi, la réhabilitation du cours d’eau et des berges ainsi que la préservation des zones humides ;
- **le projet de SDRIF arrêté au 25 décembre 2008**, notamment en ce qu’il se situe sur le territoire de Seine Aval ayant caractère d’Opération d’Intérêt National et visant le développement de fonctions éco-industrielles avec en particulier la création d’un port à Triel ;
- le Schéma Directeur d’Aménagement pour le développement équilibré des Yvelines (**SDADEY**), en raison de ses objectifs d’implantation d’activités nouvelles dans la Boucle et de valorisation de la trame naturelle.
- **l’OIN Seine Aval** (Opération d’Intérêt national) qui vise au développement d’activités portuaires et éco-industrielles à Triel et le développement du fret fluvial ;
- le **PLU de Carrières-sous-Poissy** qui vise à la préservation du secteur des berges, avec son règlement pour la zone NE où sera situé une partie du projet, laquelle peut accueillir des équipements publics, ainsi qu’avec les emplacements réservés n° 7 et n° 15 ;
- le **PLU de Triel** dont les orientations portent notamment sur la création d’une zone d’activité de Ports de Paris, et d’une promotion de la trame paysagère. Situé en grande partie en zone NPb, zone naturelle où les constructions de Port de Paris sont autorisées sous conditions, le projet est compatible avec le PLU en vigueur. Il le sera également dans le cadre de la révision du PLU qui autorise les activités portuaires en zone nouvelle 1AUPp, dans laquelle il se situe.

2. COMPATIBILITE AVEC LE PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN DE L'ILE DE FRANCE

Par ses objectifs de développement de transport par le fleuve en transport alternatif à la route et par la création et le renforcement de liaisons douces, le projet est compatible avec la PDUIF.

3. COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS SUR LA RESSOURCE EN EAU

- Les orientations de la **DCE** (Directive Cadre Européenne) de parvenir à un bon état chimique et écologique des eaux sont respectées par le projet dans le cadre de mesures de gestion et de traitement des eaux pluviales, de préservation de la qualité des éco-systèmes aquatiques.

- De même il est compatible avec les orientations du **S.D.A.G.E** (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) concernant la diminution de pollutions ponctuelles ou diffuses des milieux aquatiques ou la limitation du risque d'inondation :

- pour les eaux pluviales, collectées et traitées (noues, décanteur, vanne de confinement) ;
- pour les eaux usées (système d'assainissement autonome en phase travaux, puis raccordement au réseau communal) ;
- Ouvrage de décharge des eaux du site en cas de crue.

- Le projet respecte les dispositions réglementaires du **PPRI** de la Seine et de l'Oise.

CHAPITRE 7 - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

1. DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR/CONCERTATION

Suite à la lettre enregistrée le 19 juin 2013 par le Tribunal Administratif de Versailles par laquelle le Préfet des Yvelines demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête ayant pour objet : « *le projet de création d'une plateforme portuaire à Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy au titre de la loi sur l'eau* », monsieur le Président du Tribunal me désigne le 1^{er} juillet 2013 pour conduire cette enquête. Monsieur Georges-Michel Brunier est désigné en qualité de commissaire enquêteur suppléant. (**Annexe 12**)

Suite au dossier déposé le 24 mai 2012, comprenant une étude d'impact, par lequel l'Etablissement Public « Ports de Paris » sollicite l'autorisation au titre de la loi sur l'eau pour la création d'une plateforme portuaire à Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy, Monsieur le Préfet des Yvelines, par Arrêté du 31 juillet 2013, prescrit l'ouverture d'une enquête publique du lundi 2 septembre 2013 au vendredi 4 octobre 2013 inclus, dans la mairie de Triel-sur-Seine et dans les locaux du siège de la Communauté d'Agglomération des Deux Rives de Seine (CA2RS) à Carrières-sous-Poissy. (**Annexe 2**)

Les **Articles 1 à 13** inclus de cet Arrêté du Préfet, signé par délégation par M. Philippe Castanet, Secrétaire Général, règlent les modalités de procédure de l'enquête publique :

Il est précisé à **l'article 1** que l'enquête publique d'une durée de trente-trois jours « *Sur décision motivée du commissaire enquêteur, cette enquête pourra être prolongée pour une durée maximale de trente jours.* »

L'article 3 indique que pendant la durée de l'enquête « *Le dossier de demande d'autorisation et des registres d'enquête à feuillets non mobiles..(..)..seront déposés à la mairie de Triel-sur-Seine et dans les locaux du siège de la Communauté d'Agglomération des Deux Rives de Seine (CA2RS) à Carrières-sous-Poissy.*

Le public pourra prendre connaissance du dossier aux jours et heures habituels d'ouverture de la mairie de Triel-sur-Seine et du siège de la Communauté d'Agglomération des Deux Rives de Seine (CA2RS) à Carrières-sous-Poissy et consigner ses observations sur les registres.

Ces observations pourront également être adressées par écrit au commissaire enquêteur à la mairie de Triel-sur-Seine, siège de l'enquête, avant la date de clôture mentionnée à l'article 1, et seront alors annexées aux registres d'enquête. »

Article 6, il est dit que : « *Un avis annonçant l'ouverture de l'enquête publique..(..).. sera publié en caractères apparents par les soins du préfet ..., quinze jours au moins avant le début de l'enquête, dans deux journaux habilités à recevoir les annonces légales et*

judiciaires dans le département. » et qu'un « second avis sera rappelé dans les huit premiers jours de l'enquête dans les mêmes journaux.

Cet avis sera également publié par voies d'affiches et éventuellement par tout autre procédé dans les communes de Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci...(..).. il sera également affiché, dans les mêmes conditions, par le maître d'ouvrage, sur les lieux ou un lieu situé au voisinage des travaux projetés et visible de la voie publique. »

L'article 7 précise que le commissaire enquêteur (ou son suppléant) se tiendra à la disposition des personnes qui désireraient lui faire part directement de leurs observations lors des permanences qu'il assurera :

Mairie de Triel-sur-Seine

- Lundi 2 septembre 2013 de 14 h 00 à 17 h 00
- Samedi 28 septembre 2013 de 9 h 00 à 12 h 00
- Vendredi 4 octobre 2013 de 14 h 00 à 17 h 00

Locaux du siège de la Communauté d'Agglomération des Deux Rives de Seine (CA2RS) à Carrières-sous-Poissy

- Jeudi 12 septembre 2013 de 9 h 00 à 12 h 00
- Mercredi 18 septembre 2013 de 14 h 30 à 17 h 30

L'article 9 informe qu'à « l'expiration du délai d'enquête fixé à l'article 1er, les registres sont transmis par les maires de la commune de Triel-sur-Seine et par le Président de la Communauté d'Agglomération des Deux Rives de Seine (CA2RS) par pli recommandé avec demande d'avis de réception dans les 24 heures, au commissaire enquêteur avec le dossier d'enquête. Les registres seront clos et signés par le commissaire enquêteur.»

2. ACTIVITES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR AVANT LE DEBUT DE L'ENQUÊTE

2.1. REUNIONS ET CONTACTS PREPARATOIRES

Mme Wawrzyniak du Tribunal Administratif de Versailles m'informe le 21 juin 2013 de la demande de l'Etablissement public Ports de Paris concernant la création d'une plateforme portuaire à Triel. L'enquête est prévue débiter le 2 septembre. C'est une enquête au titre de la loi sur l'eau.

Contact est pris avec M. Douesnard de la préfecture des Yvelines le 28 juin. Un Rendez-vous est pris pour le 1^{er} juillet à son bureau de la préfecture pour remise du dossier et fixation des permanences (il y en aura 5) et remise des dossiers.

Le 2 juillet réception de l'ordonnance du tribunal administratif de Versailles désignant le commissaire enquêteur et son suppléant.

Le même jour, un entretien téléphonique a lieu avec Mme Colette Villeneuve, responsable de l'urbanisme à l'établissement public et en charge du projet, permet de préciser le déroulement de l'enquête notamment pour les annonces, la publicité, l'information sur le projet ainsi que pour la présentation du projet et la visite du site.

L'arrête préfectoral d'ouverture d'enquête me parvient le 15 juillet.

Différents contacts sont pris pour des entretiens avec des services instructeurs, l'autorité environnementale, avec les mairies de Triel et Carrières-sous-Poissy, sur le territoire desquelles se situe le projet ainsi qu'avec celles de Villennes et Médan, situées à proximité du projet. De même rendez-vous est pris avec le Président de la Communauté d'Agglomération.

La présentation du projet et la visite du site sont organisées le 24 juillet par Mme Villeneuve, avec la participation, notamment du Directeur de l'aménagement et du Directeur de l'agence Seine Aval de l'établissement Ports de Paris.

Dans la suite d'autres entretiens ou contacts ont lieu avec différentes entités ou personnes concernées par le projet.

2.2. PRESENTATION DU PROJET

Le projet a fait l'objet le 24 juillet 2013 de présentation, d'explications et de réponses à des questions du commissaire enquêteur, par M. Antoine Berbain directeur de l'Aménagement à Ports de Paris et Mme Colette Villeneuve, responsable de l'urbanisme.

La réunion s'est tenue dans un bureau de l'entreprise LGSN, sur le site du port à Triel, ont également participé aux discussions et explications M. Mariusz Wiecek, Directeur de l'agence Seine-Aval, Mme Laura Dupont juriste, Mme Morgane Belin de la société Arcadis, et Mme Amandine Doucet de la Société Urbicus, qui ont participé aux études et à l'élaboration du dossier.

Généralités sur le projet

Monsieur Berbain a présenté sur ordinateur une maquette 3D du port qui a servi dans le cadre de la concertation.

Il explique :

- Qu'il s'agit du développement d'un port public sur le lieu d'un port privé appelé à s'ouvrir ;
- Qu'il s'inscrit dans le projet de développement de la Boucle de Chanteloup autour de l'éco-construction ;
- Qu'il maintient les entreprises travaillant sur le site actuel ;
- Qu'il assure aux entreprises qui s'implanteront sur le site Ecopole la possibilité d'utiliser le port public ;

- Qu'il s'inscrit dans les documents de référence et d'urbanisme.

Le projet a dû faire face à des difficultés importantes pour la préparation et le nivellement des sols, car il est situé en zone verte du PPRI qui prescrit de nombreuses règles d'aménagement liées notamment à la préservation du champ d'expansion des crues. Sur 24 ha de terrain et 10 ha d'emprise du projet, 5 ha sont pris pour les mesures compensatoires.

L'accès et la sortie du port doivent être sans danger et satisfaire à de bonnes conditions de manœuvrabilité. Le CETMEF¹ a réalisé à ce sujet plusieurs études sur la largeur de l'entrée pour assurer une manœuvrabilité des péniches, le résultat est que la largeur de l'entrée doit être de 50 m. Avec le port urbain, il y aura davantage de bateaux qu'actuellement, mais du fait de l'amélioration des accès, les manœuvres seront plus faciles et moins nombreuses, ce qui réduira les nuisances sonores pour les riverains.

Concernant le trafic fluvial, M. Berbain indique que le trafic fluvial est actuellement inférieur à ce qu'il était en 1970, mais il progresse, et la Seine en tant qu'infrastructure de transport n'est pas saturée. Le projet participe à la volonté d'augmenter le transport fluvial comme alternative à la route. De plus, en termes de nuisances sonores, un bateau est moins bruyant que son équivalent en camions pour une quantité transportée équivalente.

Dans le cadre de la concertation un scénario a été proposé par des riverains, qui a été analysé par le CETMEF à la demande de Ports de Paris, mais il n'a pas été possible de le retenir.

Futures entreprises sur le site

La question de connaître la nature des activités qui seraient accueillies sur le site du port est une préoccupation des riverains. Ports de Paris ne peut à ce jour le savoir de façon précise, mais d'une part il a exclu priori toute activité de type Seveso, d'autre part une étude sera menée pour mieux appréhender les types d'activités qui seront développées sur le site ainsi que leurs évolutions.

Dans le cadre du projet, Ports de Paris fera les aménagements généraux et recherchera les entreprises qui souhaiteront s'y installer, étant entendu que ce sont elles qui aménageront leurs parcelles pour y conduire leurs activités. Cependant elles devront respecter « une charte de qualité de vie » avec un cahier des charges précis sur l'architecture des aménagements et sur les conditions d'exploitation de leurs activités. Cette charte issue de la concertation est en cours de finalisation.

Actuellement, les activités qui existent sur les autres ports d'île de France que gère l'établissement public, consistent principalement en des activités concernant des matériaux de constructions (sables et graviers), des mâchefers (50000 t/an). Avec la plateforme portuaire de Triel Ports de Paris espère que les entreprises d'éco-constructions feront transiter leurs matériaux par le fleuve.

Les ports de l'île de France

M. Berbain explique que 1000 ha d'espace portuaire sont gérés par Ports de Paris.

On rencontre deux types de plateformes portuaires : de grosses plateformes multimodales c'est-à-dire desservies par différents modes de transport (fluvial, fluvio-

¹ Centre d'études techniques, maritimes et fluviales

maritime, ferroviaire, routier etc.), comme Gennevilliers, Bonneuil ou Limay, et de petits ports urbains à rayonnement beaucoup plus local pour le chargement et le déchargement de marchandises.

Gennevilliers qui s'étend sur 400 ha, accueille 270 entreprises totalisant de l'ordre de 8000 emplois, entre dans la première catégorie. Port Triel entre dans la seconde.

Sur la voie d'eau, en Ile de France, 22 millions de tonnes sont acheminés dont 50% intra-régionaux. Sur le total 60% des mouvements concernent le BTP. Le reste consiste en produits agricoles, conteneurs (150 000 par an), marchandise en conteneurs...

Port de Plaisance

Il existe un port de plaisance privé sur le site, lequel réalise son activité dans le cadre d'un bail commercial. Celui-ci a été dénoncé par GSM propriétaire des terrains, pour non-respect des clauses du bail. En plus des bateaux de plaisance, on trouve dans le port des bateaux logements abritant plusieurs familles. La communauté d'Agglomération et VNF¹ dans le cadre de la recherche d'une solution, envisagent d'aménager une zone spéciale à leur intention.

Le maintien d'un port de plaisance sur le site est incompatible avec le projet pour des problèmes d'espace limité et de sécurité. Il n'y a pas de place pour laisser un port de plaisance dans la darse, car la réduction de la surface du port urbain empêcherait les péniches (dont le nombre va augmenter) de pouvoir effectuer leurs manœuvres de retournement pour sortir du port. Et il n'est pas envisageable, notamment pour des raisons de sécurité, qu'elles ressortent en marche arrière.

Ports de Paris a reçu trois projets pour le maintien d'un port de plaisance et les a transmis au CETMEF pour qu'il les étudie.

Concertation

La concertation réglementaire s'est déroulée de façon complète. Au-delà des ateliers ont été créés en février 2013 pour rédiger la « Charte de qualités » que devront respecter les futurs amodiataires.

Position du projet par rapport à Achères

Le projet d'Achères rentre dans la catégorie des plateformes multimodales. Il sera le port du grand Paris. Il s'agit d'un projet d'aménagement sur 400 ha comparé aux 24 ha de Triel.

Les cibles économiques et les filières sont différentes, notamment par le développement à Achères de la filière conteneurs, avec des centres logistiques et un terminal de conteneurs et par le développement d'activités BTP liées à l'approvisionnement de l'Ile-de-France en granulats.

Libérations foncières

¹ Voies Navigables de France

LGSN qui va reconcentrer son activité a signé ses promesses à EPFY¹. Des négociations sont en cours avec GSM. Travail en cours sur les modalités de fonctionnement et d'installation du port.

Financement

Ports de Paris est un établissement public qui équilibre ses recettes et ses dépenses. Il a une CAF (capacité d'autofinancement) supérieure à 30 M€ par an et comme il n'a que peu d'emprunts en cours, il dispose d'une capacité résiduelle d'emprunts importante. Le projet ne sera pas financé en totalité sur fonds propres. Tout n'est pas encore défini, mais si l'on se base sur la façon dont le financement des études est effectué, on peut raisonnablement supposer qu'il y aura des subventions de la région (35%) et des subventions complémentaires de l'Europe.

2.3. VISITE DU SITE

La visite du site du projet s'est déroulée le 24 juillet après la réunion de présentation et de discussion sur le projet. Elle s'est tenue sous la conduite et les explications de Madame Villeneuve et de Monsieur Berbain. Participaient à la visite toutes les personnes présentes à la réunion.

Le périmètre d'étude situé en bord de Seine, face à l'île de Villennes, est une très vaste étendue de terres en friche ou peu plantées, sauf en périphérie, et principalement occupé par des industries. On ne peut pas dire que la beauté environnementale et l'agrément des paysages soit une caractéristique du site.

Au nord se trouve un chemin au-delà duquel on aperçoit différentes installations dont celles du Syndicat intercommunal de Valorisation et Traitement des Résidus Urbains (traitement des déchets de Triel) et celles de Valomat (traitement de déchets urbains et valorisation des mâchefers).



Installations de Lafarge Granulats

¹ Etablissement Public Foncier des Yvelines

Plusieurs monticules de sable ou de graviers, issus des traitements de Lafarge Granulats occupent le centre du site. Il est réalisé un lavage des granulats extraits, dont on voit l'eau jaune s'écouler vers des bassins de décantation.

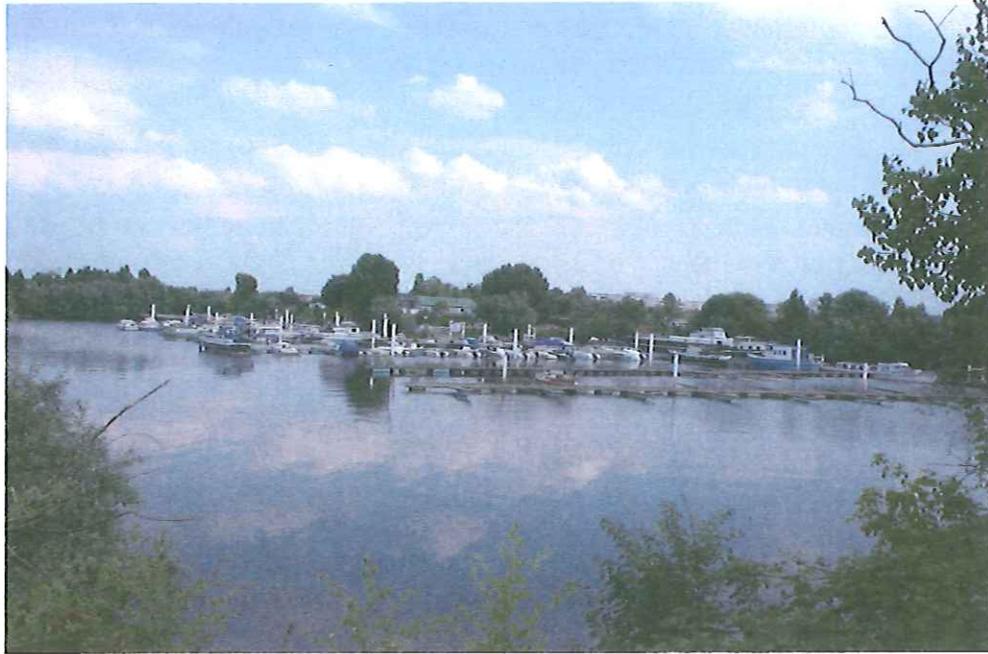
Au sud du site se trouve une vaste étendue d'eau, l'Etang de la vieille ferme qui jouxte le quartier d'habitations Saint-Louis.

La darse dans laquelle sera aménagé le port occupe la partie sud du site et son entrée fait face à l'île de Villennes. Une estacade de la société GSM, à proximité de l'entrée de la darse, en marque la limite.



Merlon ouest

Le site est entouré au nord et à l'ouest de trois merlons d'une hauteur d'environ 4 mètres, plantés de différentes espèces qui en isolent la vue depuis l'extérieur. Depuis le haut du merlon ouest, on voit les habitations de l'île de Villennes.



Marina

Actuellement une marina occupe la darse.

On y distingue plusieurs pontons avec une cinquantaine de bateaux. A terre se situent les bureaux et les ateliers de la marina.

L'île de Villennes, est à une centaine de mètre de la rive ouest du site du projet. Les habitations font face à la darse et aux terrains qui seront aménagés pour les entreprises.

Actuellement, les installations de LGSN sont visibles. Mais dans le cadre du projet, LGSN sera déplacé hors de la plateforme portuaire.



Ile de Villennes depuis le haut du merlon ouest

Les péniches entrant dans la darse longent l'île avant de manœuvrer. Pour sortir de la darse, il leur est impossible de faire demi-tour dans la darse et elles sont contraintes de la quitter en marche arrière.

3. INFORMATION EFFECTIVE DU PUBLIC

3.1. MESURES DE PUBLICITE

Affichage : L'avis au Public (**Annexe 13**) a été affiché sur le territoire des communes de Carrières-sous-Poissy et de Triel-sur-Seine, dans les lieux habituels d'affichage au moins quinze jours avant le début de l'enquête, pendant la durée de celle-ci.

Les affichages sont attestés par constat d'huissier figurant **annexes 14**. Le commissaire enquêteur a pu constater la présence des affiches annonçant l'enquête sur les panneaux administratifs de la mairie de Triel et sur ceux de la Communauté d'Agglomération.

Parution dans la presse : L'avis de l'enquête publique a été annoncé, par les soins du préfet des Yvelines, une première fois quinze jours au moins avant le début de l'enquête et un second avis a été inséré dans les huit premiers jours de celles-ci, dans les deux journaux locaux suivants diffusés dans le département des Yvelines :

- Le Parisien éditions « des Yvelines » les 13 août et 3 septembre 2013
- Le Courrier des Yvelines les 7 août et 4 septembre 2013

Voir **annexes 15 à 20**.

Pour une plus large information, Port de Paris a également annoncé l'enquête, en publiant, des annonces supplémentaires, le 28 août 2013 dans le Courrier des Yvelines et le 28 août 2013 dans le Parisien.

3.2. MODALITES D'INFORMATION ET DE RECEPTION DU PUBLIC

Le dossier de l'enquête, concernant la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau pour la création de la plateforme portuaire de Triel/Carrières a été déposé à la mairie de Triel-sur-Seine siège de l'enquête et au siège de la Communauté d'Agglomération des 2 rives de Seine, à Carrières-sous-Poissy.

L'ensemble des pièces administratives, le dossier de la demande, l'avis de l'Autorité Environnementale et les réponses du maître d'ouvrage, les annexes et plans, ont été mis à la disposition du public aux heures d'ouverture de la mairie de Triel et de la Communauté d'Agglomération durant toute la durée de l'enquête, pour permettre à tout administré, le cas

échéant, de consulter le dossier et de consigner ses remarques sur les « registres d'enquête publique » mentionnés ci-après.

Les registres destinés à recevoir les observations du public, cotés et paraphés ont été tenus à la disposition du public à la mairie de Triel et au siège de la Communauté d'Agglomération des Deux Rives de Seine, aux heures d'ouverture de celle-ci, pendant toute la durée de l'enquête.

Les permanences prévues initialement ont été tenues aux lieux, dates et heures figurant dans les tableaux ci-dessous, pour recevoir les observations écrites et orales :

Mairie de Triel-sur-Seine

Lundi	2 septembre 2013	de 14 h 00 à 17 h 00
Samedi	28 septembre 2013	de 9 h 00 à 12 h 00
Vendredi	4 octobre 2013	de 14 h 00 à 17h 00

Locaux du siège de la Communauté d'Agglomération des Deux Rives de Seine (CA2RS) à Carrières-sous-Poissy

Jeudi	12 septembre 2013	de 9 h 00 à 12 h 00
Mercredi	18 septembre 2013	14 h 30 à 17 h 30

4. DOCUMENTS COMPLEMENTAIRES MIS A LA DISPOSITION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Les documents complémentaires suivants ont été mis à disposition du commissaire enquêteur dans le cadre de l'enquête :

- CR de l'atelier Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales.
- CR de l'atelier de travail et d'échanges sur la Charte d'exploitation du futur port de Triel-sur-Seine
- CR de l'atelier de travail et d'échanges sur la Charte de qualité de vie du futur Eco-port

- Délibération du CA de Ports de Paris du 29 juin 2011
- Délibération du CA de Ports de Paris du 7 avril 2010
- Projet de Cahier des Charges d'exploitation du port au 11 juin 2013
- Cahier des prescriptions particulières d'aménagement du port
- Rapport du Directeur de l'Aménagement de Ports de Paris du 29 juin 2011 sur la création d'une plateforme portuaire à Triel-sur-Seine et présentation du bilan de la concertation et choix du projet arrêté
- Procès-verbal Conseil municipal de Triel du 04/ 10/ 2012
- Extrait des délibérations du conseil municipal de Villennes du 18 mars 2011

5. CLIMAT DE L'ENQUETE PUBLIQUE / ACTIVITE POURSUIVIE

Les accueils à la mairie de Triel et au siège de la Communauté d'Agglomération ont été cordiaux.

Les permanences se sont tenues respectivement dans un bureau de la mairie et dans la salle du Conseil de la Communauté d'Agglomération.

5.1. TENUE DES PERMANENCES

Permanence du lundi 2 septembre 2013 de 14 h 00 à 17 h 00 à Triel

Premier jour de l'enquête, je suis accueilli par l'assistante de M. Bourg, directeur aménagement et urbanisme de la ville de Triel. M. Bourg étant absent, la permanence a lieu dans son bureau.

Trois Personnes se présentent à la permanence. Il s'agit de M. Patrick Bourkoowsky de Paris et membre de l'Association de Défense du Port de Plaisance, de M. Michel Basseviev et M. François-Xavier Labayle, tous deux habitants de Villenne-sur-Seine.

Une longue discussion s'engage sur le projet, son contexte, les évolutions du trafic fluvial et les besoins, la préservation de l'environnement, le port de plaisance, le travail des ateliers, le futur cahier des charges du port, les souhaits des riverains.... Ils viendront déposer leurs observations sur le registre dans les prochains jours.

Permanence du jeudi 12 septembre 2013 de 9 h 00 à 12 h 00 à la CA2RS

Il n'y a aucune observation sur le registre d'enquête. Deux personnes se présentent à la permanence. M. Effroy, habitant Carrières et membre du Collectif des riverains du Parc du Peuple de l'Herbe, également porte-parole du Comité de soutien au port de plaisance.

Il fait état de ses préoccupations concernant de très nombreux aspects du projet, de ses impacts sur l'environnement et des choix effectués par le maître d'ouvrage. Il cite par exemple les nuisances sonores, les conséquences sur la destruction d'habitats pour l'avifaune, les risques de pollution aquatiques, les mesures liées au PPRI, les activités qui pourront être autorisées, la pertinence de certaines filières. Une longue discussion s'engage avec le commissaire enquêteur. M Effroy indique qu'il remettra toutes ses questions et observations dans une lettre au commissaire enquêteur.

Une dame habitant également Carrières vient consulter le dossier. Elle explique qu'elle a eu beaucoup de mal à trouver une adresse et un numéro de tel dans les documents sur l'enquête, joindre Ports de Paris et poser certaines questions sur le projet. Elle se préoccupe des évolutions du trafic notamment avenue Van Der Bilt et des conséquences pour les riverains. Elle reviendra mettre ses observations et questions sur le registre d'enquête.

Permanence du mercredi 18 septembre 2013 14 h 30 à 17 h 30 à la CA2RS

Il n'y a pas d'observations inscrites dans le registre, mais plusieurs lettres et documents, représentant 8 pages, y ont été annexés. Il s'agit de lettres émanant du Collectif Riverains du Parc du Peuple de l'Herbe, adressées au Président de la CASRS (16 septembre 2013), aux maires de Villennes (16 septembre 2013) et de Carrières sous Poissy (14 septembre 2013), d'une lettre du Comité de Soutien pour le Maintien de la Plaisance à Carrières-sous-Poissy/Triel-sur-Seine au Directeur du port (23 juillet 2013), et d'une lettre au Vice-Président de la CA2RS (1^{er} juillet 2013), accompagnées de deux coupures de presse sur des manifestations pour soutenir la marina de Port Saint Louis. Aucune n'est adressée au Commissaire enquêteur.

Trois personnes se présentent à la permanence.

M Fleury habitant Carrières et qui remet une note d'observations sur le projet aussitôt agrafée au registre. Il se préoccupe des activités qui seront implantées sur le site, des aspects économiques du projet, du trafic engendré et de questions liées à l'écoulement des eaux en période crue, et du paysage. Les deux autres personnes, une dame et un monsieur font part d'un certain nombre de questions portant sur le futur port, notamment de sa pertinence et des nuisances potentielles. Ils reviendront mettre leurs observations sur le registre d'enquête.

Permanence du samedi 28 septembre 2013 de 9 h 00 à 12 h 00 à Triel

Le commissaire enquêteur constate que le premier registre est plein. Il contient à la fois des observations manuscrites et des observations dactylographiées agrafées au registre ainsi que de nombreuses lettres.

Un deuxième registre a été mis à disposition du public.

Pendant la permanence un très grand nombre de personnes entre 80 et 100 se sont présentées. De très nombreux sujets ont été abordés avec le commissaire enquêteur, sujets qui ont fait l'objet ou feront l'objet d'observations dans le registre. Les questions et observations ont porté notamment sur l'organisation de l'enquête, l'affichage légal, la non fourniture du dossier suite à certaines demandes d'associations, l'intérêt du projet, sa rentabilité véritable, la réglementation que doivent respecter les péniches entrant et sortant du port, la nature des activités qui pourront être installées sur le site, la filière bois, les problèmes de zonage du PPRI, la protection de l'avifaune et des mesures compensatoires prévues, les activités de loisirs nautique, le fonctionnement du port de plaisance et de son devenir, les nuisances diverses, la question des bateaux logements celle de la mixité plaisance- industrie, , etc..

M. Gatta, gérant de la marina a indiqué au commissaire enquêteur que le port de plaisance datait de 1978 et, à propos de la mixité, que le port du Bassin Saint Gervais dans la Darse Darillon, près de Rouen était un port mixte¹.

Le commissaire enquêteur s'est efforcé de répondre aux questions posées tout en insistant sur la nécessité pour le public présent d'inscrire ses observations et questions et sur les registres d'enquête de façon à obtenir des réponses plus précises ou plus complète de la part de ports de Paris.

Il a été largement fait état de la part de nombreux habitants de Villennes de leur étonnement qu'il n'y ait pas au moins de dossier consultable à la mairie de Villennes, étant donné les incidences potentielles fortes du projet sur leur cadre de vie.

Le commissaire enquêteur, a pu constater que si dans les jours précédents, les registres n'avaient reçu que peu d'observations, il n'en était pas de même ce samedi et un troisième registre a du être ouvert. Les personnes ont fait part de différents problèmes concernant le déroulement et le contenu de l'enquête : les annonces la concernant sont intervenues en période de vacances, la complexité du dossier, une réelle difficulté pour les habitants de Villennes de pouvoir l'étudier et porter leurs observations.

Etant donné, en outre, l'affluence du public, la possibilité d'une prolongation de l'enquête a été avancée par des personnes présentes. La demande est en soi compréhensible, mais compte tenu de la date, le commissaire enquêteur a indiqué que cela semblait exclu. Les dispositions législatives stipulent de façon claire, que la décision de prolongation de l'enquête « *doit être notifiée à l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête au plus tard huit jours avant la fin* » de celle-ci, sauf si des dérogations sont possibles. Le commissaire enquêteur a précisé qu'il allait vérifier ce point².

La permanence s'est achevée à 12h20.

Permanence du vendredi 4 octobre 2013 de 14 h 00 à 17 h 00 à Triel

¹ Le commissaire enquêteur a appelé la capitainerie du port du Bassin de Saint-Gervais. L'agent portuaire qui lui a répondu a expliqué que le port fonctionnait en délégation de service public. Situé au fond de la darse, il était exclusivement réservé à la plaisance.

² La préfecture consultée a confirmé que vu la date, l'article R. 123-6 du code de l'environnement ne le permettait pas, faisant en outre remarquer l'impossibilité de mettre en œuvre les dispositions réglementaires prévues en cas de prolongation d'enquête.

C'est la dernière permanence de l'enquête. M. Gourdon maire de Villennes passe remettre au commissaire enquêteur une motion adoptée la veille par son conseil municipal. Elle est annexée au registre d'enquête.

Les trois registres ouverts sont remplis de lettres et d'observations. Un quatrième registre a été ouvert, et un très grand nombre de lettres y sont annexées.

Pendant la durée de la permanence de très nombreuses personnes se présentent pour discuter avec le commissaire enquêteur du contenu du projet et de ses diverses incidences potentielles sur les riverains, l'environnement, la circulation, du PPRI, qu'il est impossible de résumer dans ce compte rendu de permanence, tout sera repris dans le traitement des observations figurant au § 3 du chapitre 9 du présent rapport.

M. Gatta gérant de la Marina, indique au commissaire enquêteur que le port de plaisance existe depuis 1978. Il l'a racheté il y a 18 ans, en 1994. Il s'étonne qu'on ne lui ait pas signalé au moment de son achat qu'un port industriel était prévu dans la darse. Il fait par ailleurs remarquer que les activités de plaisance coexistent sans problème avec les activités de navigation industrielle, et qu'il n'y a jamais eu d'accident depuis l'ouverture de la marina. Il informe également le commissaire enquêteur qu'il a demandé il y a quelques années de pouvoir investir en vue de l'embellissement et de l'amélioration du port, et qu'il n'a reçu aucune suite à ce projet. Il n'a pas l'intention de quitter les lieux et à la suite du non renouvellement du bail de la marina, une action en justice est en cours.

Selon lui aucun article dans le bail n'interdisait d'accueillir des bateaux logements dans la marina. Il exprime, par ailleurs, son dépit que depuis le non renouvellement du bail, tous les panneaux informant de la marina, aient été supprimés, le rendant invisible et inexistant. Actuellement 3 personnes travaillent sur la Marina, mais son exploitation a occupé jusqu'à 11 personnes, ce qui pourrait se reproduire si le port était conservé et développé selon son projet.

6. CLOTURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE-RECUPERATION DES REGISTRES-INCIDENTS SURVENUS

A l'expiration du délai d'enquête, fixé au 4 octobre 2013, conformément à l'article 9 de l'arrêté préfectoral, les registres sont transmis au commissaire enquêteur pour être clos et signés par lui.

Trois lettres reçues à la mairie de Triel le 7 octobre 2013, 3 jours après la clôture de l'enquête, n'ont pas été intégrées aux observations du public.