

Communes

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

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

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

Portant sur

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

Du 17 SEPTEMBRE AU 30 OCTOBRE 2020

- **Michel GENESCO** Président de la Commission d'enquête
- **Anne de KOUROCH** Commissaire-enquêteur titulaire
- **Claude GARREAU** Commissaire-enquêteur titulaire

Près le Tribunal administratif de VERSAILLES

Conclusions et avis – deuxième partie

DEUXIÈME PARTIE

SOMMAIRE DES CONCLUSIONS

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

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

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

4 - CONCLUSION ET AVIS AU TITRE DE LA ZAC

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

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

1-1) OBJET DE L'ENQUÊTE

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

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

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

HAROPA Ports de Paris gère ainsi 70 ports, dont 6 plateformes multimodales, répartis le long de 500 km de voies navigables, générant un trafic de 22,1 Mt, dont la moitié concerne le secteur du BTP, en particulier les chantiers de terrassement du Grand Paris Express dont l'évacuation des déblais se prête particulièrement bien au trafic fluvial

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

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

La Commission a estimé que la finalité première et à court terme de ce projet est d'offrir un exutoire et une plateforme de relative proximité aux chantiers du grand Paris Express, tant en ce qui concerne l'approvisionnement que l'accueil des matériaux d'excavation.

Les objectifs affichés par HAROPA, porteur du projet, sont :

- 1) Augmenter la part modale de transport de marchandises de la route vers la voie d'eau et le fer, dans l'ouest de l'Ile de France, dans les secteurs du BTP.
- 2) Mettre en place une logistique dédiée au profit des chantiers du Grand Paris
- 3) Développer localement la confluence Seine/Oise

1-2) ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

Décrits au sein du chapitre 2 de la première partie Rapport d'enquête

S'agissant d'une enquête publique unique, des modalités communes de publicité, d'organisation et de déroulement ont été appliquées pour chacune des cinq enquêtes spécifiques en cause

1-3) PÉRIMÈTRE DE LA DUP

Le périmètre d'application de la DUP englobe les composantes suivantes :

- Le périmètre de la future ZAC, d'une surface de 98 ha délimité au nord par la Seine, à l'est par la voie ferrée, à l'ouest par la route du Barrage et au sud pour partie par le chemin des Basses Plaines
- Plusieurs emprises supplémentaires d'une surface de 3 ha destinées à la réalisation d'infrastructures liées à la ZAC

S'agissant de la surface de la ZAC, son occupation est actuellement composée de :

- 63,5 ha sur lesquels une carrière de granulats est exploitée par GSM
- 8,6 ha occupés par une ICPE de traitement et de transit de matériaux issus de l'exploitation de GSM
- 11,2 ha utilisés par diverses entreprises (LE FOLL, BRN et UNIBETON) et un embranchement ferroviaire actuellement inutilisé.
- 1,8 ha de terrains urbanisés
- 3,9 ha d'emprises relevant de l'État
- 12 ha de terrains en friche ou boisés et de voiries diverses

En bordure de Seine, on note la présence de bateaux logements, d'ouvrages de garage à bateaux et un poste de chargement pour l'évacuation des granulats.

1-4) BILAN DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

La synthèse de ces avis, remarques et observations figure au chapitre 5 et leur expression complète figure en annexe du présent rapport.

Les positions négatives principalement exprimées et directement liées à l'utilité publique du projet portent sur points suivants :

- Aspect cumulatif de la multiplication de projets affectant ce territoire
- Accroissement des nuisances liées au trafic routier (bruit, émissions atmosphériques, congestion des infrastructures routières) ; *visiblement, l'argument avancé par HAROPA de diminution du flux de poids lourds induit par le projet n'a pas convaincu le Public...*
- Dégradation du cadre de vie

Peu d'avis, en revanche, remettent en cause les objectifs du projet (cf chapitre 1 ci-avant), qui était annoncé depuis fort longtemps, qui a fait l'objet d'un débat public et d'une concertation post débat public de 2015 à 2018, donc pas d'effet de surprise, et qui concerne un secteur où la batellerie et le trafic fluvial font partie de l'environnement et de la sociologie locales.

1-5) CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

1.5.1 Sur le caractère d'utilité publique du projet

Au regard du contexte régional qui prévaut en matière de transport de marchandises surtout pondéreuses, toute opération visant à effectuer un report modal vers des moyens de transport plus vertueux en matière environnementale représente un progrès sensible pour la Collectivité tant au plan écologique qu'économique.

- Le projet complète le maillage régional des infrastructures portuaires implantées le long de la Seine en créant un équipement entre les sites de LIMAY et GENNEVILLIERS, qui plus est, situé à une zone de convergence fluviale de premier ordre, même au plan national.
- Le réaménagement et la requalification de ce vaste secteur au sud de la confluence, dont la physionomie actuelle est peu attractive, sont des éléments positifs qui bénéficieront, au plan cadre de vie, en premier lieu aux habitants d'ACHÈRES.
- L'intégration paysagère des futurs équipements, semble avoir été appréhendée de façon approfondie par HAROPA et les mesures compensatoires et d'accompagnement sont bien étudiées
- Il s'agit là d'une nouvelle génération d'installations de cette nature plus respectueuse des milieux et des paysages que celles plus anciennes déjà en exploitation
- Le développement d'activités connexes aux installations portuaires induira des retombées positives à ce territoire en matière de richesses et d'emplois

La Commission, au-delà de ces constats favorables au projet, s'est interrogée en revanche sur le périmètre prévu de la DUP et de ses extensions par rapport à celui de la ZAC.

Si l'inscription des voies d'accès et de desserte des installations fluviales existantes ne soulève aucune objection, il n'en est pas de même pour ce qui concerne l'extension située de l'autre côté de la voie ferrée.

Selon HAROPA, ce secteur supplémentaire a pour objet :

- L'aménagement de places de stationnement pour les riverains (et les promeneurs ?)
- La création d'une boucle de retournement pour les habitants de l'île PEYGRAND
- L'installation d'équipements de collecte de déchets produits par les habitants des bateaux logements.

Sur ces points, la Commission fait observer que :

- 1) La délimitation précise et définitive des besoins et des emprises nécessaires à la création de ces équipements n'est pas indiquée au sein du dossier, ce qui fragilise ou rend inopérante toute action d'expropriation au sein de ce secteur
- 2) Leurs superficies ont évolué au cours de l'élaboration du projet, dans un sens « inflationniste », sans que ces extensions successives n'aient été réellement justifiées.
- 3) La nature de ces fonctionnalités ainsi évoquées ne paraît pas consubstantielle à la future activité portuaire. Tout au plus, il s'agit d'ajustements de l'urbanisme local, relevant de la seule compétence de la Commune ou de la Communauté Urbaine, ce qui ne saurait leur conférer un caractère d'utilité publique.

Dans ces conditions, la Commission demande au Maître d'Ouvrage de justifier cet aménagement ou de retrancher du périmètre de la DUP la zone située à l'est de la voie ferrée.

Une réserve est formulée en ce sens

Cette réserve peut être levée selon les deux alternatives suivantes :

- Soit le Maître d'Ouvrage retranche la zone en litige du périmètre de la DUP
- Soit le Maître d'Ouvrage définit et explicite avec précision la justification de cette extension en indiquant le périmètre exact des emprises prévues, leur implication sur les parcelles impactées, l'usage et le positionnement des terrains libérés (nombre et surface des places de stationnement, plan de la boucle de retournement , emplacement des conteneurs de déchets)

Par ailleurs, la Commission a remarqué que l'entreprise GSM disposait déjà d'un appontement portuaire et d'une installation de chargement pour l'expédition de ses granulats extraits.

Elle sera sans doute la principale entreprise utilisatrice des futurs équipements.

Le lien entre la nécessité du projet de nouveau port par rapport aux installations déjà existantes exploitées par GSM aurait gagné à être plus explicite.

Toutefois, il paraît certain que la montée en puissance des chantiers du Grand Paris va induire un trafic supplémentaire que les équipements actuels ne pourraient absorber.

1.5.2 Sur le caractère nécessaire des expropriations

Hormis celles se rapportant au secteur situé à l'est de la voie ferrée évoqué précédemment, les autres expropriations situées sur le périmètre de la DUP et citées par l'enquête parcellaire ci-après sont nécessaires à l'aboutissement du projet.

1.5.3 Sur l'analyse bilancielle du projet

1.5.3.1 Coût du projet :

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

La décomposition de ce montant est précisée comme suit :

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

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

Les montants d'investissement présentés paraissent conformes aux standards habituels en la matière.

Le coût des acquisitions foncières est susceptible d'être révisé à la baisse en fonction du nombre définitif d'expropriations résultant de la réduction du périmètre de la DUP (cf réserve de la Commission)

1.5.3.2 Intérêt socio-économique

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

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

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

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

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

Si l'activité économique du port est largement assurée sur le moyen terme, concordant avec la phase de mise en œuvre des chantiers de l'opération Grand Paris, la période ultérieure semble moins appréhendée, en particulier après l'exploitation de la carrière de granulats par GSM. Quel trafic pérenne subsistera ? Le quai partagé aura-t-il une pertinence ainsi que l'embranchement ferré ?

Si ces deux équipements sont peu ou pas utilisés, le caractère multimodal serait remis en cause

Des projections plus affinées d'activité de l'installation portuaire sur le long terme, hors activités amodiataires, gagneraient à être réalisées

Une recommandation est émise en ce sens

Par ailleurs, la Commission a exprimé à plusieurs reprises son scepticisme sur les prévisions fournies par HAROPA Ports de Paris quant à l'usage de l'embranchement ferré de desserte du site remis en service.

Les réponses du Maître d'Ouvrage à ce sujet sont assez évasives.

Une étude prospective des flux potentiels entrants et sortants a-t-elle été conduite avec précision afin d'évaluer l'origine et la destination des convois ?

S'il s'agit, d'une part, de matériaux d'excavation de chantier et, d'autre part, de transports de granulats exportés, les wagons de transport ne sont pas les mêmes (tombereaux et trémies), ce qui exclut le principe de chargement de fret en retour, seule condition de rentabilité de convois, à la différence de camions-bennes polyvalents.

En outre, les chantiers ne sont pas embranchés fer, ce qui implique des ruptures de charge constituant un handicap supplémentaire

Pour conférer au site un réel statut intermodal le Maître d'Ouvrage devrait compléter ses études de trafic ferroviaire et éviter le reproche d'un effet d'annonce.

Une recommandation est émise en ce sens

1.5.3.3 Inconvénients d'ordre social

Ils résultent principalement du déroulement phasé de construction des installations et des infrastructures d'accès et de desserte (cf chapitre 4.4.1 de la première partie du présent rapport)

Ces opérations vont se traduire par des mouvements d'engins de terrassement générant bruit, poussières et émissions atmosphériques au détriment principalement des habitants d'ANDRÉSY situés en rive concave. Le dossier d'enquête décrit les mesures compensatoires visant à atténuer ces nuisances.

1.5.3.4 Impacts sur les milieux

Ils sont évalués et analysés dans le cadre de l'enquête environnementale ci-après.

DE CE QUI PRÉCÈDE ET CONSIDÉRANT QUE :

- ❖ L'enquête publique relative à la DUP du projet porté par HAROPA Ports de Paris s'est déroulée dans les conditions conformes aux dispositions réglementaires en vigueur, en particulier pour ce qui concerne la publicité légale et conformément aux arrêtés préfectoraux encadrant cette enquête publique.
- ❖ Le Public a pu prendre connaissance de l'ensemble des éléments d'information utiles et s'est exprimé selon les modalités requises en la matière
- ❖ Le Maître d'Ouvrage a répondu à l'ensemble des questions exprimées tant par le Public que par la Commission d'enquête
- ❖ Le caractère d'utilité publique du projet est établi, nonobstant la réserve formulée ci-après

LA COMMISSION ÉMET L'AVIS SUIVANT :

FAVORABLE

ASSORTI D'UNE RÉSERVE ET DE DEUX RECOMMANDATIONS

- **RÉSERVE** : *Le Maître d'Ouvrage exclura du périmètre de la DUP les terrains situés à l'est de la voie ferrée, pour une superficie de 3 654 m², les aménagements complémentaires proposés sur ce secteur pouvant être réalisés dans le cadre des procédures d'urbanisme local en vigueur, ou en justifiera avec précision la nécessité et les caractéristiques*
- **RECOMMANDATION n°1** : *Le Maître d'Ouvrage affinera les perspectives d'activité économique du site au-delà de la phase de réalisation des chantiers du Grand Paris principaux pourvoyeurs de trafic fluvial et de l'exploitation extractive de GSM*
- **RECOMMANDATION n°2** : *Le Maître d'Ouvrage complétera son étude socio-économique par des simulations approfondies de volume de fret ferroviaire potentiel tant au départ qu'à l'arrivée du site*

Fait à St GERMAIN EN LAYE LE 15 décembre 2020

Anne de KOUROCH

Claude GARREAU

Michel GENESCO

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

2-1) OBJET DE L'ENQUÊTE

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

Avec ce projet de plate-forme portuaire Port Seine Métropole Ouest (PSMO) sur les communes d'Achères, d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine, HAROPA – Ports de Paris, renforcera le maillage portuaire francilien.

HAROPA Ports de Paris gère en effet 70 ports, dont 6 plateformes multimodales, répartis le long de 500 km de voies navigables. Le trafic fluvial est de 22,1 Mt, dont la moitié concerne le secteur du BTP, en particulier les chantiers de terrassement du Grand Paris Express. Cette massification des flux contribue à réduire les émissions de polluants atmosphériques.

Ce projet PSMO est justement orienté vers les activités de la construction et des travaux publics.

Localisé face à la confluence Seine-Oise dans le département des Yvelines, cet emplacement est considéré comme stratégique au plan régional depuis près de trente ans.

La Commission a estimé que la finalité première et à court terme de ce projet est d'offrir un exutoire et une plateforme de relative proximité aux chantiers du grand Paris Express, tant en ce qui concerne l'approvisionnement que l'accueil des matériaux d'excavation.

Les objectifs affichés par HAROPA, porteur du projet, sont :

- 1) Augmenter la part modale de transport de marchandises de la route vers la voie d'eau et le fer, dans l'ouest de l'Île de France, dans les secteurs du BTP.**
- 2) Mettre en place une logistique dédiée au profit des chantiers du Grand Paris**
- 3) Développer localement la confluence Seine/Oise**

Le port sera équipé d'ouvrages fluviaux et ferrés, ainsi les entreprises implantées sur site ou toute autre entreprise du territoire pourront recourir à la voie d'eau ou au fer pour le transport de marchandises.

Cette enquête publique porte donc sur la demande d'autorisation environnementale présentée par l'établissement public HAROPA-Ports de Paris au guichet unique des Yvelines le 1er février 2019 et enregistrée sous le numéro cascade n° 78-2019-0015.

Après Avis délibéré n° 2019-40 de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) en date du 4 décembre 2019, le Service police de l'eau de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France a déclaré recevable le dossier le 20 décembre 2019, soumis à la présente enquête publique après mémoire en réponse apporté par HAROPA-Ports de Paris aux observations du CGEDD.

Cette enquête publique unique au titre du code de l'environnement a été prescrite par Monsieur le Préfet des Yvelines et porte sur :

- la déclaration d'utilité publique du projet d'installation d'une plateforme portuaire multimodale, dit Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) ;
- l'autorisation environnementale au titre de l'article L. 181-1 et suivants du code de l'environnement (Autorisation Loi sur l'eau) ;
- la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes d'Achères, d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine ;
- la création de la zone d'aménagement concerté, soumis à consultation
- une enquête parcellaire en vue de déterminer les parcelles à exproprier pour la réalisation du projet et de rechercher les propriétaires et les titulaires de droits réels et autres intéressés.

Le présent document présente les conclusions de l'enquête publique relative à l'autorisation environnementale.

2-2) ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

Les modalités de l'enquête ont été fixées à l'origine par l'arrêté préfectoral n° 20-013 du 5 février 2020 pour une période d'enquête, initialement prévue du 18 avril au 30 mai 2020

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

La période d'enquête a été reportée du 17 septembre au 30 octobre 2020 soit 44 jours consécutifs.

17 permanences ont été organisées sur les trois communes.

Le dossier d'enquête a été mis à disposition du public sous forme papier dans les mairies des 3 communes concernées et sur le site internet dédié au projet <http://port-seine-metropole-ouest.enquetepublique.net>. En plus des autres modalités de publicité, les sites internet des mairies et d'HAROPA-Port de Paris indiquaient également la tenue de l'enquête

Les observations du public ont pu être déposées sur les registres papiers joints aux dossiers d'enquête en mairies ou à l'adresse courriel suivante : port-seine-metropole-ouest@enquetepublique.net.

Concernant l'enquête parcellaire les avis aux propriétaires concernés ont été affichés dans chaque commune.

L'enquête s'est déroulée dans les conditions prévues dans les arrêtés d'enquêtes et aucun incident n'est à signaler. Cette enquête s'est déroulée avec un certain intérêt de la population avec plus de 52 observations sur les registres (dont 32 sur les registres papiers) et plusieurs contributions d'associations ou d'élus.

À l'issue de l'enquête publique, la commission d'enquête a remis un procès-verbal de synthèse auquel HAROPA-Port de Paris a répondu. Compte tenu de cette période ne facilitant pas les échanges, la remise du procès-verbal et donc de ce rapport ont été décalée au 15 décembre 2020.

2-3) ÉLÉMENTS MOTIVANT L'AUTORISATION « LOI SUR L'EAU » et la réalisation d'une étude d'impact

Le projet comprend :

- **Le périmètre du futur Port, d'une surface de 98 ha délimité au nord par la Seine, à l'est par la voie ferrée, à l'ouest par la route du Barrage et au sud pour partie par le chemin des Basses Plaines**
- **Plusieurs emprises supplémentaires d'une surface de 3 ha destinées à la réalisation d'infrastructures**

S'agissant de la surface du Port, son occupation est actuellement composée de :

- **63,5 ha sur lesquels une carrière de granulats est exploitée par GSM**
- **8,6 ha occupés par une ICPE de traitement et de transit de matériaux issus de l'exploitation de GSM**
- **11,2 ha utilisés par diverses entreprises (LE FOLL, BRN et UNIBETON) et un embranchement ferroviaire actuellement inutilisé.**
- **1,8 ha des terrains construits à usage d'habitations**
- **3,9 ha d'emprise de l'état utilisé par voie navigable de France (VNF) en face du barrage d'Andrézy**
- **12 ha de terrains en friche ou boisés et diverses voiries**

En bordure de Seine, on note la présence de bateaux logements, d'ouvrages de garage à bateaux, et un poste de chargement pour l'évacuation des granulats (port GSM).

Le projet prévoit :

- la création d'une darse (bassin intérieur) autour de laquelle se concentreront les activités portuaires de chargement/déchargement de marchandises ; cette darse intègre les contraintes de navigabilité et de fonctionnement du port, et préserve les berges de Seine
- des quais et estacades dédiés aux entreprises implantées sur le port pour accueillir les grands bateaux automoteurs et les convois poussés de 180 m
- un quai à usage partagé (QUP) public : acceptant les colis lourds et encombrants, ouvert à toute entreprise, implantée ou non sur le port, souhaitant venir charger/décharger des marchandises par la voie d'eau
- des équipements et services aux bateliers
- l'installation d'un poste de découplage, en amont de la darse, pour permettre l'entrée des convois fluviaux
- des aménagements ferroviaires et la création de voies attenantes pour desservir les parcelles situées autour de la darse
- des emprises réservées pour les bandes transporteuses raccordées à la voie ferrée, afin de limiter le recours à la route au sein du port
- L'aménagement d'un centre de vie avec le pôle portuaire et au fil de son évolution avec des services ouverts à tous
- L'esplanade de la darse, à l'interface entre le port et le futur parc d'Achères Ouest,
- La création d'un pôle tourisme autour de la villa de style Louis XIII qui sera conservée et d'une escale à passagers.
- L'aménagement de zones de stationnements publics (parking esplanade et à côté de l'escale).

Les espaces paysagers principalement en bord de Seine ou au droit du Parc des Hautes Plaines, ainsi qu'en accompagnement des voiries, représentent 19 hectares.

L'accueil des activités économiques (hors centre de tri de GSM existant) est prévu sur 43 hectares

L'autorisation environnementale Loi sur l'eau concerne :

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

prairie humide et zone rudérale au droit du futur centre de vie (7 850 m²) (rubrique 3.3.1.0)

Le projet est également soumis à procédure d'évaluation environnementale avec étude d'impact au titre de l'article L.122-1 du Code de l'Environnement au titre de l'article L.122-1 du Code de l'Environnement : Voies navigables et ports de navigation intérieure permettant l'accès de bateaux plus de 1350 tonnes (Rubrique 9a°) ; Travaux, constructions et opérations constitués ou en création qui créent une surface de plancher supérieure ou égale à 40 000 m² ou dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieure à 10 hectares (Rubrique 39°)

Et comprend les aménagements ou action « embarqués » suivants soumis à examen au cas par cas dans cette même liste : La construction de voies ferroviaires principales (hors grande distance) de plus de 500 mètres et de voies de services de plus de 1 000 m (Rubrique 5a°) ; La construction de routes classées dans le domaine public routier de l'État, des départements, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale (Rubrique 6a°) ; Les déboisements en vue de la reconversion de sols portant sur une superficie totale, même fragmentée, de plus de 0,5 ha (Rubrique 47b°)

2-5) BILAN DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

La synthèse des avis, remarques et observations figure au chapitre 5 du rapport d'enquête et leur expression complète figure en annexe.

Les positions négatives principalement exprimées et directement liées à l'enquête environnementale portent sur points suivants :

- Aspect cumulatif de la multiplication de projets affectant ce territoire
- Accroissement des nuisances liées au trafic routier (bruit, émissions atmosphériques, congestion des infrastructures routières) ; *visiblement, l'argument avancé par HAROPA de diminution du flux de poids lourds induit par le projet n'a pas convaincu le Public..., ni l'argument du report ferré,*
- Dégradation de la qualité de vie, notamment des riverains du quai de l'île Peygrand, juste en aval du projet et des bateaux logements (bruit, émissions atmosphériques, trafic), pendant les travaux également
- Atteinte à la qualité des paysages
- Destruction des milieux en bord de Seine (ripisylve, zones humides ...) et non actualisation des observations sur la carrière et ainsi d'autres espèces protégées (Tadorne de Belon, Vanneau huppé, Petit Gravelot) ; *l'observateur habitant sur place partage ses relevés*
- Porte d'entrée du projet Port Seine Métropole Est sur 300 hectares à l'est de la RN184 ; *l'avis de la MRAE intègre l'abandon de ce projet du fait également de l'abandon de l'Autoroute*
- Navigabilité sur le fleuve de gros convois à la confluence, avec de forts courants
- Risques additionnels liés à l'apport de déchets inertes du Grand Paris pour remblayer la carrière ; *la transparence hydraulique de ces matériaux et la pollution des eaux souterraines*

- Risques additionnels lors de fortes crues, renforcés par la confluence avec l'Oise
- Risque d'un port Mort à l'issue des travaux du chantier du Grand Paris

Si peu d'avis remettent en cause les objectifs même du projet, sa localisation fait encore l'objet d'opposition du fait de la qualité paysagère de la zone confluence Oise-Seine perçues des coteaux, et du fait de cet espace naturel qui fait lien entre la forêt de Saint-Germain en Laye, et dans une boucle de la Seine milieu plus fragile.

2-6) CONCLUSION DE LA COMMISSION DE L'ENQUÊTE

Les analyses des documents portés à l'enquête, des avis de l'autorité environnementale et des différents services consultés, des avis des mairies concernées et de la communauté urbaine GPS&O, des observations apportées par le public, des réponses données par HAROPA-Port de Paris aux demandes de l'autorité environnementale et aux demandes de précisions de la commission d'enquête, nous permettent de conclure sur cette enquête.

Dans le cadre des études le projet est divisé en deux sous-secteurs :

- Le sous-secteur 1 : 72 hectares occupés par une installation de traitement et de transit de granulats (8,6 hectares) ou exploité en carrière (5 phases de 2021-2039), tous deux par la société GSM
- Le sous-secteur 2 : 29 hectares autres, principalement en bord de Seine, et comprenant les emprises supplémentaires

La construction de la plate-forme portuaire suivra le rythme des fins de travaux des 5 phases de la carrière : ainsi HAROPA-Port de Paris réalisera environ de 2 ans de travaux tous les 5 ans, et la mise en service du port se fera de manière progressive, avec une tranche tous les 5 ans.

2-6-1 Sur le déroulement de l'enquête

À l'issue d'une enquête publique ayant duré 44 jours, il apparaît :

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- que les publications légales dans les journaux ont été faites ;
- que le dossier d'enquête papier relatif au projet a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des trois communes concernées ;
- que ce même dossier d'enquête était consultable en ligne sur le site internet de la préfecture des Yvelines et sur le site de l'hébergeur de l'enquête ;
- que des registres d'enquête papier ont été également mis à la disposition du public dans les mairies trois communes concernées ;

- qu'un registre dématérialisé permettait au public d'adresser ses observations par voie électronique ;
- qu'une adresse courriel dédiée à l'enquête permettait également d'adresser ses observations par voie électronique ;
- qu'un poste informatique mis en place à la préfecture des Yvelines permettait de consulter le dossier d'enquête relatif au projet ;
- qu'en plus des publicités ci-dessus, l'information était relayée par les sites internet des mairies et de HAROPA-Port de Paris
- que la Commission d'enquête a tenu dans chacune des 3 communes concernées par l'enquête les 17 permanences prévues au total pour recevoir le public ;
- que la Commission n'a pas jugé utile d'organiser une enquête publique ;
- que les termes des arrêtés préfectoraux ayant organisé l'enquête ont été respectés ;
- qu'aucun incident n'a affecté le bon déroulement de cette enquête ;
- que 52 observations ont été recueillies au cours de cette enquête publique

2-6-2 Sur l'opportunité du projet

Ce point est évalué et analysé dans le cadre des conclusions de l'enquête DUP ci-avant. Les trois communes concernées et la communauté de communes sont favorables à ce projet, même si certaines communes restent inquiètes

Côté environnement notamment :

La Plaine d'Achères a fait l'objet d'épandage de boues du SIAAP Seine Aval et 63 % de l'emprise du futur Port fait l'objet d'une autorisation d'exploiter les granulats sur une épaisseur de 12,5 m, depuis 2009, car en zone 109 donc d'intérêt identifié.

Le caractère inondable de la Plaine a nécessité la mise en place d'un PGA (projet général d'aménagement) décliné sur les terrains d'Achères pour préciser la mise en œuvre du PPRI, compte tenu des risques identifiés et des programmes de développement.

Le projet est dans une boucle de Seine, intercepte de cônes de vues paysagères remarquables à partir des coteaux d'Andrézy (SPR) sur la forêt de Saint-Germain qui souligne en arrière-plan, la Défense. La construction du Port formera une coupure urbanisée entre la forêt de Saint-Germain, récemment classée, et les bords de Seine.

L'environnement naturel est sensible entre la Seine, l'île de Nancy, la zone Confluence, mais aussi les berges, la ripisylve, des boisements alluviaux et des zones humides.

Le périmètre de protection éloigné d'un captage d'alimentation en Eau Potable (captage d'Andrézy) touche le nord du site projeté pour la construction du Port.

La complexité de la navigation fluviale dans cette zone confluence, compte tenu des courants, en face de l'Oise, à l'entrée d'un bras de Seine et juste en amont du barrage d'Andrézy.

Les sensibilités et enjeux environnementaux sont synthétisés à la suite.

Consciente que le projet de création de ce port est annoncé depuis longtemps et répond aux enjeux de développement des transports fluviaux d'HAROPA-Port de Paris des déblais des chantiers du Grand Paris, que la carrière d'Achères est citée dans les exutoires potentiels mis à disposition par GSM, la Commission tenait néanmoins à souligner un environnement contraint et la complexité du projet.

De plus quelle que soit la phase opérationnelle du Port (phases 1 à 5), l'exutoire de la carrière GSM est accessible par voie fluviale – elle l'est déjà aujourd'hui.

Cette accessibilité en sera facilitée en cas de réalisation du Port. La démonstration de cette facilité d'accès fluvial, et cela pour chaque phase opérationnelle du Port, semble toutefois nécessaire à la Commission.

2-6-3 Sur le périmètre retenu

La Commission émet une réserve dans le cadre de l'enquête DUP, dans le cadre du périmètre d'emprise des expropriations et du périmètre de la ZAC, sur l'usage des terrains délimités à l'est de la voie ferrée en bord de Seine, ces usages n'étant pas explicités à ce jour, donc leur utilité est à démontrer (cf conclusions sur ces 3 enquêtes).

2-6-4 Sur l'état environnemental de référence (état initial) et son évolution

Constatant ou prenant en compte :

- Que sur le secteur occupé ou exploité par la société GSM – dit « sous-secteur 1 » (environ 70 ha) : l'état initial à retenir est l'état initial projeté sur la base des conditions de remise en état et des mesures compensatoires prescrites dans l'arrêté préfectoral de la société GSM, le porter à connaissance déposé par la société GSM le 25 juin 2019 et définis par l'arrêté préfectoral du 21 octobre 2019 ;
- 1. Que cet état initial « projeté » a été évalué pour chacune des 5 phases de travaux. C'est en particulier le cas pour :
 - Les thématiques Faune / Flore, zones humides et qualité des sols, qui concernent à chaque fois un territoire bien particulier et donc des effets spécifiques notamment sur les espèces et les habitats (espèces protégées et zones humides notamment) ou la santé ;
 - Les thématiques topographie, hydraulique et zone inondable, puisque la remise en état de la carrière par la société GSM prévoit un nivellement des emprises restituées susceptibles de modifier les conditions d'expansion des crues.
- 2. Que pour les autres thématiques comme le trafic, le bruit, le paysage, la qualité de l'air... ce sont les horizons intermédiaires évalués comme les plus critiques, qui sont retenus pour les effets du projet à savoir :

- Horizon 2025 (phases 1 + 2 de travaux) : comptabilise le démarrage des activités de la société GSM à l'ouest du périmètre, et l'exploitation de la darse partiellement opérationnelle ;
- Horizon 2035 (phases 3 + 4 de travaux) : cet horizon prend en compte la fin de l'exploitation de la carrière GSM (avec le maintien cependant du remblaiement de la carrière), l'exploitation de la darse achevée, l'ouverture de l'avenue de l'Ecluse et l'installation de la majorité des activités sur les parcelles amodiées ;
- Horizon 2040 (phase 5 de travaux) : le port est finalisé et le remblaiement de la carrière est achevé (approvisionnement par bateaux pour les granulats et le train). L'horizon final 2040 est moins pénalisant que l'horizon 2035 pour la détermination des impacts du projet car l'exploitation de la carrière par la société GSM sera terminée et ne se cumulera plus au projet PSMO
- Sur le secteur non concerné par l'exploitation de la carrière – dit « sous-secteur 2 » (environ 29 ha) : le scénario de référence correspond à l'état environnemental actuel.

La commission indique une réelle difficulté à évaluer le projet dans sa globalité, ses impacts et les mesures proposées, du fait de son phasage jusqu'en 2040.

Les impacts sont en effet appréciés dans des conditions d'état initial adapté à chaque compartiment, selon des scénarios à la fois précis et incertains, et selon qu'il s'agit de la carrière ou du reste de l'emprise du port.

Ainsi l'impact de chaque nouvelle phase doit se projeter à sa date de début de travaux, donc dans un environnement dit « initial » qui aura évolué pendant 5 ans, de phase en phase, avec une évolution parfois complexe à appréhender. Conscient de cette difficulté HAROPA-Port de Paris a prévu de recalculer, avant chaque phase de travaux, la réalité de cet état initial.

2-6-5 Sur le milieu physique

Constatant ou prenant en compte les trois principaux enjeux concernant le milieu physique que sont la topographie, l'activité de carrière, et la présence de sols pollués :

TOPOGRAPHIE

Compte tenu des écarts constatés entre les niveaux livrés par GSM et les niveaux finis du projet PSMO, la commission demande que les cotes des terrains livrés par GSM soient mises en cohérence, notamment pour respecter les contraintes liées aux risques d'inondation.

La commission demande que la sécurité dans la gestion des crues soit privilégiée et ainsi suggère d'élargir les quais au nord de la darse sur l'emprise de la plate-forme de tri et de traitement des matériaux de GSM.

Dans le cadre du projet :

- Que deux buttes de terres impactées seront créées, à des fins paysagères, celles-ci ne sont pas localisées dans les zones inondables du PPRI ; ce remblaiement se fera jusqu'à 30 cm au-dessus du niveau des PHEC (plus hautes eaux connues, soit la crue de 1910 mais pas celles de la crue

millénaire) par des terres pouvant contenir des polluants non entraînés ; puis avec les terres impactées, puis par des matériaux d'apports inertes sur une hauteur supérieure à 80 cm au-dessus des terres impactées.

- La topographie des aménagements des bords de Seine n'est pas explicitée et mériterait d'être précisée sur toute l'emprise de travaux d'HAROPA-Port de Paris avec des coupes en travers pour visualiser la modification des berges.
- La vraie hauteur des merlons de terres de part et d'autre de la darse pour permettre l'accès à la passerelle devra être précisée.
- Des études géotechniques ultérieures détermineront les caractéristiques réelles de cet état initial projeté concernant la perméabilité des sols

NIVELLEMENT DE LA DARSE en longueur

Constatant :

- Que la darse dans sa longueur formée par l'exploitation des granulats (extraction à -12,5 m) sera remblayée à la cote nécessaire à la darse par GSM avec des déblais inertes du site ou en provenance des chantiers du Grand Paris

La Commission souhaite que ce remblaiement soit préférentiellement réalisé avec des terres non impactées issues de la plaine d'Achères.

TRAVAUX D'OUVERTURE DE LA BERGE SUR 240 M ET NIVELLEMENT DE L'ENTRÉE DE LA DARSE

Constatant et prenant en compte :

- Que les travaux d'ouverture de la passe d'entrée de la darse nécessitent l'extraction et la manipulation de 455 000 m³ de terres dont certaines impactées
- Que ces travaux seront effectués principalement à partir des berges, qu'une station fluviale est néanmoins nécessaire pour notamment l'évacuation des matériaux

Cette phase du chantier sera la plus sensible sur tous les aspects de l'environnement (risques de pollution en Seine, risque de situation de dangers pour les trafics fluviaux, bruit et dérangement des habitants et de la faune en nord de Seine et de l'île Nancy, etc.) et nécessite le déplacement des bateaux logements. La concertation et des suivis spécifiques seront à valider sur tous ces aspects.

POLLUTION DES SOLS

Constatant et prenant en compte :

- Les sols du secteur exploité en carrière, excavés, sont pour partie pollués par des métaux lourds (chrome, cuivre, plomb, cadmium...) en surface (sur 60 cm de façon générale), et plus ponctuellement jusqu'à 2 m de profondeur. Des hydrocarbures, Composés Organiques Volatils (COV)... sont présents mais en-dessous des valeurs guides. Ces terres polluées seront confinées par GSM et formeront la butte du parc de Hautes-Plaines.
- Les sols du secteur sous travaux HAROPA-Port de Paris « strict », de part et d'autre de la future darse, présentent des anomalies en métaux (cadmium, cuivre, nickel, plomb et mercure),

ponctuellement en arsenic, en hydrocarbures et ponctuellement en naphthalène, à des profondeurs allant jusqu'à 3 à 4 m de profondeur.

- Qu'ainsi une partie des terres pour formation de la passe d'entrée de la darse ne pourra pas être orientée vers une installation de stockage de déchets inertes (ISDI) et devra faire l'objet d'un traitement
- Qu'une plate-forme de traitement sera réalisée (2,5 ha) pour les terres extraites par HAROPA (séchage etc.) à côté de la voie ferrée
- Qu'un plan de gestion des terres polluées sera proposé par HAROPA-Port de Paris

La Commission sur ces points souhaite que la priorité soit donnée à la gestion en cycle court de ces terres ou à des évacuations pour traitement dans des installations de proximité pour limiter les émissions.

2-6-6 Sur l'eau et le milieu aquatique

Constatant ou prenant en compte les principaux enjeux que sont les risques de pollutions de l'eau, qu'il s'agisse des eaux souterraines, des eaux pluviales, ou des eaux de la Seine :

EAUX SOUTERRAINES

- Les nappes potentiellement vulnérables sont la nappe des alluvions (quelques mètres de profondeur) et la nappe des calcaires du Lutétien (environ 10 m de profondeur).
- Les alluvions de Seine sont en relation hydraulique avec le fleuve.
- Le Schéma Départemental d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SDAGE) du bassin Seine Normandie indique que les objectifs de qualité pour les masses d'eaux souterraines du périmètre d'étude devaient être atteints en 2015, ce qui n'est pas le cas
- Qu'il n'est pas considéré dans ce secteur de participation de la nappe aux écoulements de crue, ce qui mériterait avis extérieur
- Que l'exploitation de la carrière par GSM induit en hautes eaux un léger rehaussement du niveau de la nappe sur le périmètre PSMO.
- Que ce contexte a été pris en compte par le carrier au regard de la gestion des risques de contamination des eaux souterraines par les terres polluées lors de la remise en état du site
- Que la nappe est suivie dans le cadre de l'exploitation GSM et de son arrêté, par 12 piézomètres
- Qu'il convient de maintenir la surveillance de la qualité de ces nappes notamment suite aux nouvelles ouvertures de zones d'exploitation et à la mise à niveau des terrains avec des déblais issus des chantiers du Grand Paris. En effet, il s'agit d'une carrière alluviale en eau, contexte sensible.
- Le maintien de cette surveillance permettra de faire un « état zéro » des pollutions en nappe avant la livraison à HAROPA-Port de Paris.

- Que dans le cadre du port, HAROPA-Port de Paris mettra en place un suivi de la qualité de la nappe (ou des nappes ?) par le biais de 4 piézomètres (parmi les 12 suivis par GSM ou 4 nouveaux ?) ? Cela mérite avis d'un Hydrogéologue agréé.
- Le nord du périmètre PSMO, dont la berge objet de travaux d'ouverture, est inclus dans le périmètre de protection éloigné du champ captant d'Andrézy ; son arrêté de DUP du 3 février 1995, indique que tous les dépôts, opérations, activités et installations sont possibles sous réserve de faire l'objet d'une autorisation préfectorale. Cela mérite avis d'un Hydrogéologue agréé car les travaux mettront en suspension des matières (fines voire éléments solubles gênants) et qu'une attention particulière devra y être apportée.

La vulnérabilité de la nappe, la qualité et les usages des eaux souterraines constituent des enjeux environnementaux forts. Compte tenu de la typologie des matériaux de remblaiement, d'un partage de responsabilité complexe entre GSM et HAROPA-Port de Paris, du périmètre éloigné du captage d'alimentation en eau potable d'Andrézy touché par les travaux de la phase 1, la Commission recommande l'avis d'un Hydrogéologue agréé.

EAUX SUPERFICIELLES

Constatant ou prenant en compte :

- Le site projet PSMO est à la confluence Seine-Oise et rattaché au bassin Seine-Normandie ;
- Sa gestion est encadrée par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Seine-Normandie
- La Seine et l'Oise ne possèdent pas un bon état écologique et présentent également un mauvais état chimique
- Que dans le cadre du projet PSMO, le dimensionnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales est fait pour une pluie décennale ; qu'il intègre les exigences de régulation de débit du SDAGE de 4 l/s/ha.
- Que ces objectifs de débit spécifiques, incluant un pré-traitement, seront imposés aux amodiataires et seront observés par les ouvrages de gestion des eaux pluviales des espaces publics du Port, y compris au niveau du réseau de noues du port qui se rejettera dans la darse.
- Toutefois certaines parcelles des amodiataires situées à proximité de la darse ou des berges de Seine rejetteront directement dans la darse ou en Seine (cas de GSM) ce qui demandera une vigilance particulière pour éviter toute pollution (cas d'une centrale à béton avec pollution de la Seine dans le port de Nanterre) plus difficile à constater
- Que les matériaux extraits de la darse seront entreposés le long de la voie ferrée, traités et asséchés sur une zone étanchéifiée avec géomembrane ; la qualité de ces rejets en Seine sera surveillée, en sortie du prétraitement provisoire installé,
- Qu'une digue séparera le côté darse du Port du côté darse en cours de travaux par GSM pour éviter des risques de contamination des eaux de la darse (pollution en provenance de l'extraction ou des remblais en cours)

- Qu'il s'agira de régler une fois le port en exploitation, la qualité des stockages externes et des produits (risque de pollution en cas de crue)

La Commission note l'engagement de suivis réguliers des eaux de la darse et souhaite la mise en place d'un cahier de suivi intégrant également la qualité des eaux des différents bassins en sortie de leur prétraitement et du rejet de la zone temporaire de traitement des terres.

EAUX DE LA SEINE

Constatant ou prenant en compte :

- Que les travaux d'ouverture de l'entrée de la darse vont contribuer à la pollution de la Seine,
- Qu'à cet endroit les courants feront circuler les fines dans le bras de Seine alimentant le barrage d'Andrézy et qu'il s'agit de vérifier les conditions de sécurité technique de l'ouvrage (encrassement des éléments techniques) afin de ne pas perturber le bon fonctionnement notamment des écluses
- Qu'HAROPA-Port de Paris indique stopper le chantier en cas de turbidité trop importante, ou d'autres paramètres, essentiellement pour la faune piscicole patrimoniale dans ce bras, il pourra également s'agir d'interrompre le chantier pour permettre la maintenance des ouvrages du barrage et des écluses.

La Commission souhaite la mise en place d'un système d'alerte entre VNF et HAROPA-Port de Paris sur ce point, si nécessaire, et l'accompagnement de ces contrôles par un tiers voire une association de pêche locale. La diffusion de ces résultats sera utile dans le cadre de la concertation qui sera mise en place.

2-6-7 Sur le risque inondation

Constatant ou prenant en compte :

- Le PPRI demande une compensation des remblais en volume, en surface et en altitude de fonctionnement.
- Qu'avec ce niveau de crue, plus de la moitié de l'emprise du projet est inondable selon le PPRI
- Le Préfet de Région conditionne la constructibilité des projets, donc celui de PSMO, à l'élaboration d'un **Plan Global d'Aménagement (PGA)** de la Plaine d'Achères ; ce plan intègre tous les projets sur le secteur. Le dernier PGA signé en 2018, ne concernerait que la partie du périmètre du projet située sur la commune d'Achères. Le PGA demande en plus des exigences du PPRI, la libre circulation des eaux et le maintien de la capacité d'expansion. Il s'agit de ne pas aggraver les conséquences des crues.
- Les simulations ont intégré le cumul de crues simultanées de la Seine et de l'Oise, à la demande de l'Ae,
- Des modélisations supplémentaires d'une crue trois-centennale et millénaire ont été demandées par l'Ae ; ces modélisations permettent de visualiser l'expansion des crues et la vitesse d'écoulement sur la plaine d'Achères.

- La topographie du périmètre du projet varie entre 22 et 26 m NGF et la cote de la crue centennale (janvier 1910) (Plus Hautes Eaux Connues PHEC) de référence sur le site est de 24,78 m NGF.
- La crue pénètre aujourd'hui sur l'emprise du Port en 3 points dont 1, juste en amont des installations VNF ; cette entrée sur les terrains du projet semble condamnée notamment par la route du Barrage (à vérifier ?)
- En aval du site, les zones où les hauteurs d'inondation sont les plus importantes sont l'île Peygrand, la zone centrale des Basses Plaines et la zone longeant la RD30 où il est prévu la réalisation du Parc Est par la ville d'Achères. Il conviendra de vérifier le bon maintien de ces profils, voire d'utiliser ce parc en réserve de volume (création d'un plan d'eau)
- Le creusement de la darse permet un bilan volumique négatif de 344 000 m³, libéré pour l'expansion des crues selon neuf tranches altimétriques de 50 cm, dont 70 000 sur les communes d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine et 271 000 mis au crédit de la compensation mutualisée du PGA (donc au bénéfice des projets de la commune d'Achères).
- Que les activités économiques accueillies par le port seront mises sur remblai hors crue de référence de 24,7 m NGF (îlots PHEC 1910), contrairement aux plateformes des installations portuaires et aux espaces intermédiaires qui restent inondables, à des cotes variables.
- Que les accès sont calés à la cote de référence moins 20 centimètres, soit 24,5 m NGF.
- Qu'un ouvrage de décharge est nécessaire et sera installé à l'extrémité de la darse, avec rejet dans le futur Parc ouest d'Achères sous la route du barrage, afin de maintenir à moins d'1 cm le relèvement de la ligne d'eau de la Seine en amont du projet ;
- Qu'en cas de crue au-dessus des niveaux de 1982, la crue passera au-dessus de cet ouvrage de décharge ;
- Qu'une vitesse d'écoulement supérieure à 0,5m/s dans cet ouvrage et sur la route du barrage, située à -0,20 m sous la cote des PHEC sont indiquées dans certaines conditions, vitesse conséquente
- Qu'il est avéré que le ressuyage est lent (> 8 jours) et que cela nécessite des aménagements pour pouvoir réduire ce temps ; HAROPA-Port de Paris indique que les prairies intégrées dans l'aménagement naturel (centre de vie notamment) suffisent. Cela nous semble nécessaire d'être confirmé.
- Qu'il y a incohérence entre les cotes de topographie rendue par GSM et les cotes du projet de Port : certaines topographies du plan GSM ont des altitudes supérieures (cas du centre de vie) les autres sont identiques (empêchant tout aménagement) ; il s'agit donc de mettre en cohérence le réaménagement de la carrière : la sécurité du port prévaut
- Que les eaux usées du port seront collectées et dirigées vers la station d'épuration Seine Aval du SIAAP, via le nouveau poste des Arches avec un débit de 125 m³/h, très largement suffisant pour la gestion des eaux usées de PSMO (réévalué à 58 m³/h)

La commission aimerait plus de certitudes sur les options prises dans le cadre des diverses modélisations de crue, y compris d'occurrence millénale, compte tenu des choix d'aménagement

et des obstacles éventuels au libre écoulement des eaux (merlons de réalisation de la darse, digue de séparation des activités GSM et du Port, altitude réelle en fin d'aménagement), et des précisions sur les modalités de ressuyage post-crue.

Pour cela la Commission recommande l'appui d'une contre-expertise (Inéris ?) qui pourra également recommander une méthode de comptabilisation des stocks de matériaux en place sur les plates-formes portuaires, et de vérifier les volumes par rapport aux risques d'obstacles aux écoulements.

2-6-8 Sur le milieu naturel et les continuités

CONTINUITÉS ECOLOGIQUES

Constatant ou prenant en compte :

- La qualité du site au sein de la confluence Seine-Oise, la forêt de Saint-Germain-en-Laye au sud (classée en forêt de protection) et les coteaux boisés de la forêt de l'Hautil, au nord, en rive droite de la Seine permettant le développement de la richesse écologique du secteur.
- Considérant que le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) d'Ile-de-France identifie le site du projet PSMO comme réservoir biologique associé à la forêt de Saint-Germain, indique que les connexions entre les forêts et les corridors alluviaux sont à conserver et rappelle que les berges de Seine au droit du projet font l'objet d'orientations de renaturation du Schéma Environnemental des Berges des Voies Navigables d'Ile-de-France, reprises dans le SRCE.
- Que les continuités écologiques constituent un enjeu environnemental fort
- Qu'HAROPA-Port de Paris a travaillé avec la ville d'Achères pour instaurer des liaisons entre le Parc Ouest et le Port.

La Commission trouve cette approche de complémentarité avec les deux futurs Parc d'Achères essentielle.

La continuité du corridor le long de la Seine n'est plus assurée (berges ouvertes), et est compensée par des aménagements des berges de la darse. L'efficacité de ces aménagements pourra être vérifiée lors des suivis.

INVENTAIRES ÉCOLOGIQUES-HABITATS

Constatant ou prenant en compte :

- Le secteur de la carrière (63 %) n'a pas fait l'objet d'inventaire récent, néanmoins les études réalisées à l'ouverture de la carrière en 2008 ont été fournies.
- HAROPA-Port de Paris a programmé la réalisation d'inventaires avant chaque phase de travaux pour réévaluer les espèces protégées présentes après remblaiement et nivellement, à l'exception de la phase 1, l'inventaire réalisé pour celle-ci en 2016 étant considéré comme représentatif
- Sur le secteur non exploité en carrière les enjeux sont les suivants :

- Les enjeux écologiques sont moyens pour 0,16 ha de roselière, assez fort pour 0,56 ha de ripisylve et 1,9 ha de boisements. L'enjeu floristique est fort au niveau de la ripisylve avec la présence d'une espèce qui sera réinstallée
- L'enjeu faunistique est faible pour les mammifères, les amphibiens et les reptiles, moyen pour les chiroptères (8 espèces) et les poissons malgré une diversité piscicole avérée et la présence d'espèces patrimoniales (Bouvière, l'Idé mélanote, la Vandoise, Anguille, ...), et jusqu'à assez fort à fort pour l'avifaune (63 espèces d'oiseaux identifiées, 48 espèces en protection nationale, 21 espèces patrimoniales avec enjeux moyens et forts, 3 espèces à enjeu local fort). Leur nidification n'est pas avérée sur le secteur non exploité en carrière d'après les données recueillies. Les chiroptères fréquentent le site comme zone de chasse et trouvent refuge (gîte de transit potentiel et gîte d'estive) dans les secteurs de peupleraies ; trois espèces d'insectes sont protégées au niveau régional (Ædipode turquoise, Grillon d'Italie et Conocéphale gracieux) ;
- Que les observations d'un habitant ont été partagées lors de cette enquête et montrent l'intérêt d'une réactualisation des suivis (2019, 2020) sur toute l'emprise du port, car certaines espèces sont avérées nicheuses sur l'emprise globale de PSMO dont des espèces à forts enjeux (Tadorne de belon, Vanneaux huppé, Petit Gravelot, Hirondelles de rivage etc.), ainsi la non-intégration de la partie carrière fausse l'interprétation globale des enjeux, le milieu de vie des espèces étant plus large que l'emprise de la phase 1.
- Que les milieux seront reconstitués selon les opportunités des phases et que le décalage de reconstitution peut être de 10 ans, n'ayant pas dans ce cas de rôle de compensation
- Que les Parcs d'Achères bordant le projet PSMO sont en cohérence paysagère et de trame et qu'il serait logique de les utiliser également pour compenser les milieux détruits
- Qu'une autorisation de défrichement n'est pas requise
- Que la question de la trame noire en bord de Seine a été traitée et qu'il s'agira d'adapter certains éclairages le cas échéant,

ZONES HUMIDES

- Constatant que les zones humides représentent 18 500 m² sur 4 secteurs dans l'emprise hors carrière
- Qu'il s'agit de la ripisylve (bande boisée le long de la Seine) ; d'une roselière (phragmitaie) au sein des boisements alluviaux ; d'une friche humide rudérale entre VNF et l'installation de traitement de la société GSM ; d'une prairie humide à l'Ouest de l'installation de traitement de la société GSM.
- Que ces zones humides sont principalement alimentées par la nappe d'accompagnement de la Seine et par ses débordements (inondations et crues). Bien qu'aucune frayère à brochet n'y ait été identifiée ce secteur y est favorable.
- Que les espèces en présence ne portent pas d'enjeux
- Que des zones humides seront reconstituées et que leur fonctionnalité sera suivie sur le long terme,

- Que la zone Humide à l'Ouest de l'installation de traitement de la société GSM ne semble pas reconstituée selon une même emprise et fonctionnalité et mériterait d'être décalée sur l'emprise du Parc Ouest d'Achères
- Que les terrains excavés en eau de la carrière forment des zones humides temporaires mais pérenne du fait de l'avancement des extractions, qu'elles sont localisées sur l'emprise du périmètre PSMO et seront en lien avec la darse, qu'il convient donc de rassembler ces zones dans le cadre des suivis

Ainsi la Commission demande que les inventaires soient étendus a minima sur les abords des futurs aménagements (zone en cours d'extraction et autres zones naturelles non encore exploitée) afin de réaliser un bilan réaliste sur la plaine et en suivre l'évolution, phase par phase, y compris avant la première phase de travaux. Également que les gîtes de chiroptères y soient répertoriés, et que l'incidence de la destruction du linéaire de berge y soit rattachée.

Comme certaines mesures de reconstruction des habitats sont décalées dans le temps (parfois de 10 ans) car réalisées lors des dernières phases (cas du parc des Hautes-Plaines, alors que les boisements sont détruits dès les premières phases), elles ne peuvent donc pas fonctionner comme mesures compensatoires. Ainsi la Commission demande que certains aménagements des Parcs d'Achères viennent en compensation des milieux détruits par anticipation si possible, et en particulier qu'un milieu humide équivalent à celui existant au sud de VNF (alimenté par la Seine), soit réalisé sur le Parc Ouest pour faciliter le ressuyage des crues (même fonctionnalité, type frayère à Brochet)

La Commission propose dans le même esprit un recul des installations GSM pour élargir le corridor très étroit le long des berges sur ce linéaire.

2-6-8 Sur le patrimoine architectural et paysager

Constatant ou prenant en compte :

- Le site du projet est concerné par le Site Patrimonial Remarquable (SPR) d'Andrézy, localisé sur l'île Nancy, à Andrézy en rive droite de la Seine en face du périmètre PSMO, ainsi qu'en rive gauche de la Seine sur le site PSMO.
- Un des objectifs du SPR est de conserver les vues panoramiques depuis les coteaux d'Andrézy sur la forêt de Saint-Germain-en-Laye, et au-dessus plus éloignée, sur la Défense.
- Le site du projet intercepte deux périmètres de protection de Monuments Historiques, celui de la demeure dite rêve cottage, et celui de l'église Saint-Germain, tous deux sur la commune d'Andrézy, en rive droite.
- Que la villa de style Louis XIII sur le site PSMO sera conservée et réhabilitée à vocation d'accueil du public
- Que la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) de l'Ile-de-France s'est prononcée, par courrier du 26 octobre 2016 sur la sensibilité archéologique du périmètre PSMO et que le projet PSMO n'est pas susceptible de porter atteinte à la conservation du patrimoine archéologique.

- Que les aspects paysagers ont fait l'objet de nombreux échanges avec la commune d'Andrézy, que les hauteurs des constructions ont été abaissées (respectivement 20 m pour les bâtiments et 30 m pour les émergences) et que leur construction doit être cohérente avec des altitudes prédéfinies
- Que ces émergences seront positionnées autour de la darse, dans des espaces ne dépassant pas 10 % des emprises des parcelles, cet aspect est interrogé dans le cadre du règlement de la ZAC et des conclusions relatives à celle-ci
- Que le cahier des charges de prescription paysagère est d'une excellente facture
- Que dans les périmètres concernés l'architecte des bâtiments de France sera consulté et qu'un architecte du port suivra toutes les demandes de permis de construire
- Que l'intégration paysagère et l'accessibilité au public sont particulièrement qualitatives
- Que l'intégration des bâtiments et installations techniques à l'alignement de la trame plantées des voies publiques, minimisera l'impact visuel à terme des constructions dans le paysage.
- Que la zone de bateau logement sera également conçue pour minimiser les impacts paysagers

La Commission a déjà formulé une réserve sur la prise en compte de ces émergences et du nombre attendu dans le cadre de la ZAC. L'élargissement recommandé de la zone naturelle en berge de Seine au droit du centre de tri GSM contribuera également à une meilleure intégration paysagère.

2-6-8 Sur le milieu humain et les biens matériels

Constatant ou prenant en compte :

- 7 constructions et leurs annexes sont concernées par l'emprise du port, situées sur la commune d'Andrézy en berge de Seine, dont la Villa de style Louis XIII (cf. enquête parcellaire).
- Le stationnement des bateaux-logements concerné par le projet PSMO occupait un linéaire de berges de 325 m, en partie sur le territoire communal d'Andrézy et en partie sur celui de Conflans-Sainte-Honorine, que ce linéaire sera très fortement réduit pour laisser place au poste de découplage
- Hors périmètre PSMO mais à proximité immédiate, on note aussi la présence des habitations d'astreinte de VNF situés au bout de la route du Barrage.
- Ces enjeux sont intégrés dans l'enquête parcellaire et la DUP.
- Il n'est pas attendu de dévalorisation foncière

2-6-9 Sur les infrastructures de transport

TRAFIC ROUTIER

Constatant ou prenant en compte :

- Un accès rapide au réseau structurant francilien.

- Le trafic poids-lourds est important sur la RN 184 et la RD30 et ces routes sont congestionnées aux heures de pointes.
- Que le projet comprend la création de 4 nouvelles routes : l'avenue de l'Écluse, du chemin des Hautes-Plaines, du chemin de la Darse et de la promenade du Chemin de fer et que 2 routes seront modifiées : la route du Barrage et de la portion Est du chemin des Basses Plaines
- Que 2 raccordements sont projetés : de la route du Barrage à la RD 30 en « carrefour en T » (avec suppression de l'actuel « tourne à gauche » afin de sécuriser ce carrefour et fluidifier le trafic), de l'avenue de l'Écluse au giratoire existant « Jean Moulin ».
- Que le projet PSMO permet une réduction du trafic journalier de camions jusqu'à – 88 Poids-lourds à horizon 2025, puis à –31 Poids-lourds à terme (hors poids-lourds circulant à vide) et ainsi réduire le trafic de poids-lourds sur les axes locaux (RD30 et RN184)
- Qu'une augmentation des véhicules légers se fera ressentir sur la RD30 avec des augmentations de trafic jusqu'à +10 % soit 300 véhicules.
- Que la réduction de l'utilisation de la voiture sera encouragée par des accès facilités aux transports en commun, un aménagement de pistes cyclables et piétonnes le long des voiries du port, une allée piétonne et une piste cyclable le long de la route du Barrage en face de la gare d'Achères
- Qu'un maillage d'itinéraires doux entre le centre-ville d'Achères, le centre de vie du port, Andrésy rive-gauche et la promenade des berges a particulièrement bien été étudié.
- Que l'opportunité d'aménagement spécifique pour un transport collectif sera étudiée, notamment à l'issue des phases 4 et 5 présentant une densité d'emplois plus importante
- Qu'HAROPA-Port de Paris étudiera l'opportunité de réaliser un plan de déplacement inter entreprises
- Que néanmoins les trafics identifiés lors des différentes phases (Poids-Lourds et Véhicules légers) mériteraient d'être validés par la mise en place de comptage ou de jauge

La Commission souhaite que soit mis en étude une méthodologie de suivi des trafics PL et VL lié au Port.

TRAFIC FLUVIAL

Constatant ou prenant en compte :

- L'incidence de la phase travaux avec l'évacuation de 105 barges en tout de terres excavées
- Qu'à terme en fonctionnement (hors GSM) le trafic fluvial attendu est de 4 bateaux par jour.
- Qu'une estacade GSM existe et engendre un trafic jusqu'à 10 bateaux/jour
- Que la zone d'attente pour le passage de l'écluse est en conflit avec cette estacade
- Que jusqu'à 20 bateaux passagers passent également l'écluse par jour et sur 24 h
- Que le temps de passage de l'écluse est de 15 mn

- Que l'ouverture de la darse nécessitera le déplacement des bateaux logements et l'installation d'une plate-forme mobile en Seine
- Que des courants sont importants dans cette zone et ont nécessité la mise en place d'un poste de découplage

La Commission demande un approfondissement de l'étude des risques associés à une densité des trafics fluviaux, et de préciser les risques de conflit, phase par phase y compris lors des travaux d'ouverture de l'entrée de la darse. L'opportunité de maintenir fonctionnelle l'estacade de GSM et voire d'adapter le nombre de chargement sur celle-ci sera également à étudier.

TRAFIC FERROVIAIRE

- Qu'une des entreprises installées aujourd'hui (Le Foll) dispose d'un embranchement ferré (installation terminale embranchée ou ITE, plus utilisée) vers une voie empruntée par le RER A et la ligne L du transilien
- À l'horizon 2040 l'objectif est de 2 trains/jour.

La Commission reprend ici les éléments de conclusion de la DUP

2-6-9 Sur les émissions de gaz à effet de serre

Constatant ou prenant en compte :

- L'analyse détaillée des émissions en phase travaux conclue à des émissions totales d'environ 67 500 tonnes équivalent CO₂ (teqCO₂).
- La plus grande partie des émissions se fera avant l'horizon 2025, les travaux les plus conséquents étant prévus durant les premières phases du projet.
- L'exploitation du port générera des émissions importantes néanmoins les expéditions se faisant pour partie par voie fluviale, la production de ces mêmes matériaux dans un contexte non portuaire serait plus émissive.

2-6-10 Sur le bruit

Constatant ou prenant en compte :

- Un environnement principalement marqué par le bruit des infrastructures de transport (RN184, RD30, voies de desserte du site, voies sur berges, voie ferrée, écluses fluviales d'Andrésey) et des sites industriels.
- Sur les 14 points de mesures, des niveaux de bruit ambiant entre 52,5 et 62 dB(A) en période diurne, et entre 44,5 et 56 dB(A). Que ces 14 points formeront les points de suivi du bruit
- L'augmentation générale du trafic routier et les évolutions de trafic de poids-lourds qui conduiraient à une augmentation de l'ambiance sonore dès 2025 sans PSMO.

- Que le projet PSMO dégradera légèrement l'ambiance sonore avec des augmentations plus notables au droit de VNF et de la zone de bateaux logements (jusqu'à plus de 2 dB(A))
- Que les habitants des coteaux d'Andrézy s'inquiètent qu'aucun point de mesure de bruit n'ait été implanté sur les coteaux
- Que la contribution acoustique des routes nouvelles et modifiées, a été évaluée et que celles-ci ne dépassent pas non plus les seuils réglementaires.
- Que l'Ae aimerait que la contribution acoustique soit vérifiée également pour la RD30 et la RN184 compte tenu des augmentations de trafic significatives liées au projet.

La Commission suggère l'implantation d'un point de mesure du bruit sur les coteaux, en face de l'ouverture de la darse et de vérifier à la demande de l'Ae, la contribution acoustique du projet à l'augmentation du bruit à proximité de la RD30 et RN184.

2-6-11 Sur la qualité de l'air et la santé publique

Constatant ou prenant en compte :

- Qu'Airparif a mené une campagne d'analyse sur 11 points de mesures autour du site (particules fines, NO₂, benzène, poussières).
- Que le point localisé sur le site du quai de l'île du bac, au sein de la future plate-forme en bordure de Seine présentait des mesures de concentrations en PM₁₀ par moments très élevées.
- Que les PM_{2,5} sont à des concentrations importantes comme sur la région.
- Que les axes routiers secondaires de la plate-forme révèlent des empoussièrtements importants. (jusqu'à 6000 mg/m²/j sur le chemin de la Mare au Canes)
- Que ces 11 points feront l'objet de suivi dans le cadre d'un réseau de surveillance
- Que la modélisation des émissions prend en compte les installations industrielles, les activités fluviales et portuaires et les émissions liées au trafic routier.
- Que concernant les poussières la seule différence entre le scénario de référence et le scénario projet résulte des évolutions de trafic et des émissions liées aux activités à quais (dont manutention), car il est considéré ici que les activités non liées à l'exploitation du port seront les mêmes.
- Cette interprétation signifie que le port n'exerce aucune attractivité industrielle...

La commission recommande ainsi de préciser cette approche,

La commission souhaiterait le déplacement des points de mesures pour les rapprocher des habitations les plus concernées.

2-6-12 Sur la consommation d'énergie et le développement d'énergie renouvelable

Constatant ou prenant en compte :

- Un besoin annuel en énergie finale des bâtiments évalués à environ 20 GWh (hors processus industriels), dont 75 % portent sur les besoins en électricité et 25 % sur les besoins en chaud et froid.
- Que les besoins en électricité pourront être satisfaits entre 20 à 30 % par l'installation de panneaux photovoltaïques en toiture ;
- Qu'une incitation sera faite en faveur du déploiement de cette solution dans le cadre de l'amodiation des emprises portuaires, en cohérence avec la mise en place de toitures végétalisées.
- Que concernant les besoins en chaleur et en froid, il n'y a pas d'alternative d'énergie renouvelable compte tenu des activités attendues.
- Que la réalisation d'une chaudière collective n'est pas envisagée

La commission note toutefois que l'installation de panneaux photovoltaïque n'est pas forcément adaptée à des activités du BTP et que des panneaux pourront équiper le centre de vie, et les autres bâtiments, hors pourtour de la darse.

2-6-13 Sur la communication permanente

La commission a noté une réelle attente de concertation et d'échange et encourage la mise en place rapide d'une structure dédiée en cas d'autorisation.

Ainsi, compte tenu :

- **Qu'HAROPA-Port de Paris n'entamera ses travaux qu'après quitus donné par la DRIEE au carrier sur la remise en état de la phase exploitée et remblayée**
- **Qu'avant chaque phase de travaux à engager, HAROPA-Port de Paris engagera des études pour caractériser (recaler) cet état initial en situation réelle pour : les niveaux de déblais/remblais, les écoulements etc. les zones d'expansion des crues, le trafic Poids-lourds et véhicules légers extérieurs et générés par le port, un diagnostic faune et flore des zones concernées, de bruit, de qualité de l'air,**
- **Qu'HAROPA-Port de Paris fera suivre la qualité des aménagements naturels réalisés par un écologue lors de leur réalisation et en suivant les recommandations de l'Ae**
- **Qu'HAROPA-Port de Paris réalisera une digue pour séparer au droit de la darse les eaux côté carrière des eaux côté darse, suivra la qualité des nappes souterraines par le biais de 4 piézomètres et la qualité des eaux de la darse.**
- **Que le cahier de prescriptions paysagères, architecturales et environnementales détaillées a été élaboré suite aux différents échanges lors des consultations publiques et révèle l'ambition d'un port de nouvelle génération, très qualitatif, en lien avec la ville et ouvert sur le territoire**
- **Compte tenu des mesures de suivis et de contrôles proposés.**

La Commission d'enquête souhaite AINSI:

- qu'HAROPA-Port de Paris encourage l'usage du quai partagé pour réduire voire résorber progressivement les enfilades d'estacades le long de la berge rive gauche et ainsi réduire globalement la dégradation des berges.
- favorise un usage plus intensif de la darse que celui prévu (si les conditions de sécurité de navigation fluviale le permettent cf réserve ci-après), afin de réduire plus encore les trafics poids-lourds créés par les activités qui s'installeront ou se réinstalleront sur le port.

En complément des autres souhaits ci-dessus exprimés

DE CE QUI PRÉCÈDE ET CONSIDÉRANT QUE :

- ❖ L'enquête publique relative à l'autorisation environnementale du projet porté par HAROPA Ports de Paris s'est déroulée dans les conditions conformes aux dispositions réglementaires en vigueur et aux arrêtés préfectoraux d'organisation de l'enquête publique.
- ❖ Le Public a pu prendre connaissance de l'ensemble des éléments d'information utiles et s'est exprimé selon les modalités requises en la matière.
- ❖ Le Maître d'Ouvrage a répondu à l'ensemble des questions exprimées tant par le Public que par la Commission d'enquête.

LA COMMISSION ÉMET L'AVIS SUIVANT :

sur la base des souhaits ci-dessus

FAVORABLE

ASSORTI D'UNE RÉSERVE ET 5 RECOMMANDATIONS

● **RÉSERVE** : valider la faisabilité d'un usage intensif de la Seine et des conditions d'accès à la darse, voire la nécessité de créer une zone d'attente en Seine pour gérer les entrées/sortie de la darse, et affiner les conditions de sécurité du trafic fluvial attendu au cours des travaux de la phase 1 et tout au long du projet.

● **RECOMMANDATION N°1** : Soumettre à l'avis d'un hydrogéologue agréé : les travaux d'ouverture des berges de Seine pour effectuer l'entrée de la darse, incluse dans le périmètre de protection éloigné du captage d'Andrésy ; le réseau de surveillance de la nappe ainsi que la répartition du suivi entre les piézomètres GSM et les piézomètres d'HAROPA-Port de Paris.

● **RECOMMANDATION N°2** : Réaliser une contre-expertise par un organisme tiers sur l'adéquation du projet PSMO avec les objectifs du Plan Gestion des Aménagements de la Plaine d'Achères (équilibre déblais-remblais, écoulements et expansion des crues et ressuyage) et les risques associés. Et ainsi repreciser toutes les composantes du projet (cotes, bassins, digue séparative en darse entre GSM et HAROPA-Port de Paris ; merlon d'accès à la passerelle au-dessus de la darse, rehausse de la route du barrage, dimensionnement de l'ouvrage de décharge, stockage des amodiataires, etc) et les modalités de suivi des volumes de stockage des amodiataires au cours du temps.

● **RECOMMANDATION N°3** : Négocier avec GSM un recul de sa plate-forme de traitement (10 m) pour élargir les berges de Seine à cet endroit dans la continuité des aménagements prévus au droit de la villa et un recul au sud pour élargir l'emprise des quais au nord de la darse et une réduction

progressive de l'usage de l'estacade selon les conclusions objet de l'étude objet de la réserve

- **RECOMMANDATION N°4** Intégrer une logique de création de milieux (et de l'anticiper, si possible) compensatoires sur l'emprise des projets du Parc d'Achères (notamment la réalisation d'une zone humide voire une frayère à brochets et le maintien d'espaces de tranquillité dans ces zones), compte tenu d'une destruction sans reconstitution dans des délais raisonnables de certains milieux. L'usage de matériaux propres extraits lors des travaux d'ouverture de la darse pourrait sécuriser cet aménagement en cas de terres remblais non adaptés au droit du projet de zone humide.

- **RECOMMANDATION N°5** Réaliser un état zéro faune flore élargi à toute l'emprise du port, y compris les milieux de la carrière GSM, avant réalisation des travaux de la phase 1 (travaux prévus en 2022, état de référence en 2021), et dans le cadre du recalage de l'état initial des autres phases

Fait à St GERMAIN EN LAYE LE 15 décembre 2020

Anne de KOUROCH

Claude GARREAU

Michel GENESCO

3) CONCLUSION ET AVIS AU TITRE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

3-1) OBJET DE L'ENQUÊTE

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'ACHÈRES, d'ANDRÉSY, et de CONFLANS-SAINT-HONORINE est réalisée dans le cadre de la DUP du projet d'aménagement PSMO

Elle est nécessaire afin de permettre la réalisation du projet de création de la zone portuaire.

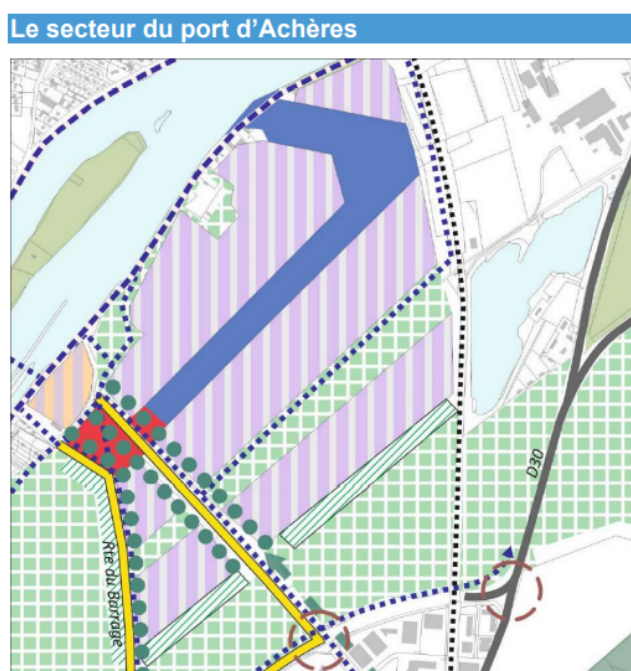
Le dossier soumis à l'enquête comporte donc les modifications visant à la compatibilité du projet et des documents d'urbanisme.

Les communes d'Achères, d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine appartiennent à la Communauté urbaine de Grand Paris Seine et Oise (CUGPS&O). En 2016, la Communauté urbaine a engagé la procédure d'élaboration de son PLU intercommunal (PLUi). L'enquête publique s'est déroulée du 5 juin au 17 juillet 2020. Au regard du calendrier d'élaboration du PLUi et du projet PSMO, HAROPA-Ports de Paris a estimé nécessaire d'engager la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme à l'échelle de chaque commune.

Celui-ci a été approuvé le 16 janvier 2020 et est entré en vigueur depuis le 21 février 2020, se substituant ainsi aux PLU des communes.

HAROPA-Ports de Paris a été associé à l'élaboration du PLUi, si bien que le projet PSMO est compatible avec celui-ci.

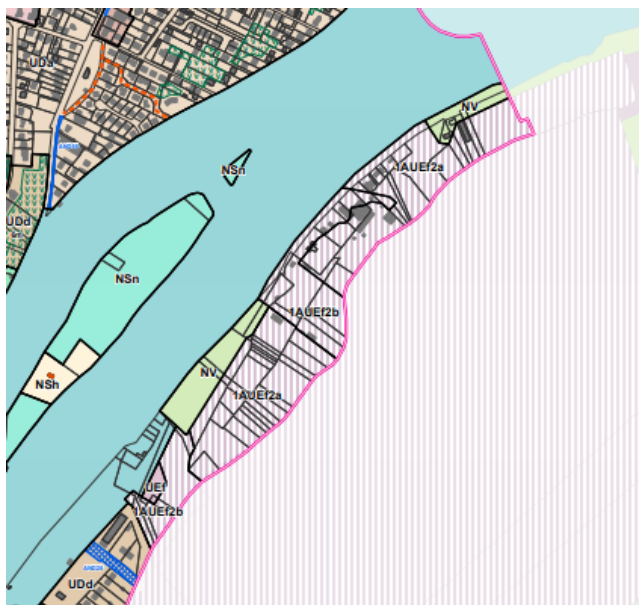
Ainsi, le secteur du port d'Achères fait l'objet d'une OAP parmi les OAP de secteurs à enjeux métropolitains dans le PLUi de la Communauté Urbaine GPS&O. Le schéma relatif à l'OAP du secteur du port d'Achères figure ci-après :



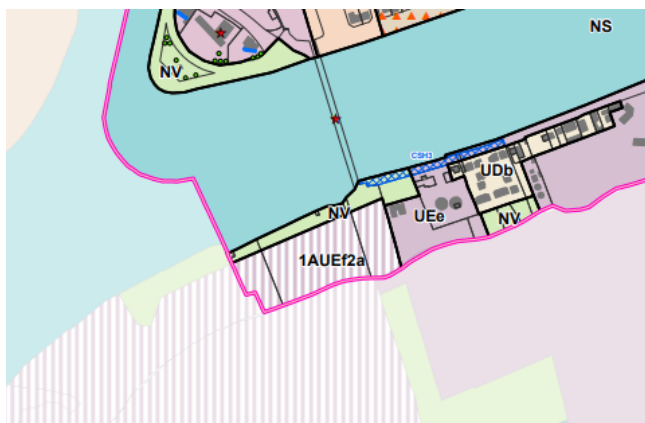
Dans le PLUi, le secteur de PSMO figure en zone AUEf2 destinée aux activités portuaires fluviales, telle que figurée ci-après :



Commune d'Achères



Commune d'Andrésy



Commune de Conflans-Sainte-Honorine

Les règles applicables à ce secteur sont celles de la zone UEf2 correspondant au futur port PSMO qui comprend 2 sous-secteurs :

- UEf2a désignant les espaces concentrés autour de la darse ;
- UEf2b désignant les espaces naturels de la zone portuaire.

Elles sont compatibles avec le projet de PSMO.

3-2) AVIS RECUEILLIS

Aucune observation relative à la mise en compatibilité des PLU ou à la compatibilité avec le PLUi n'a été émise lors de l'enquête publique.

3-3) CONSTAT DE LA COMMISSION

La commission d'enquête constate que le PLUi s'est substitué aux PLU des communes d'Andrézy, d'Achères et de Conflans-Sainte-Honorine. Elle constate que projet PSMO est compatible avec les règles du PLUi en vigueur et qu'aucune observation n'a été exprimée. Elle considère donc que la mise en compatibilité des PLU communaux ne se justifie plus.

3-4) CONCLUSION DE LA COMMISSION

Après un examen attentif et approfondi des pièces du dossier d'enquête mises à sa disposition,

Après avoir communiqué au Maître d'ouvrage un procès-verbal de synthèse comportant les questions de la commission et après examen des réponses et explications reçues,

Après avoir pris connaissance des dispositions du PLUi en vigueur,

Après l'analyse détaillée et développée dans son rapport d'enquête,

Sur la forme et la procédure de l'enquête :

CONSIDÉRANT le déroulement régulier de l'enquête dans le respect de la législation et de la réglementation en vigueur,

CONSIDÉRANT que le public a été régulièrement informé de la tenue de l'enquête et a pu consulter les dossiers dans des conditions normales d'accessibilité,

CONSIDÉRANT que la publicité des avis d'enquête dans la presse et par affichage a été régulièrement faite,

CONSIDÉRANT la tenue régulière de 17 permanences réparties entre les 3 communes et sur différents jours de la semaine,

CONSIDÉRANT que le dossier d'enquête était de qualité, complet et conforme à la réglementation en vigueur,

Sur le fond de l'enquête :

- La commission d'enquête constate que le PLUi s'appliquant à Achères, Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine est compatible avec le projet PSMO, objet de l'enquête publique,
- Aucune observation concernant la mise en compatibilité des PLU communaux ou la compatibilité avec le PLU intercommunal,

DE CE QUI PRÉCÈDE, LA COMMISSION ÉMET L'AVIS SUIVANT

La commission d'enquête constate que, la compatibilité avec le PLU intercommunal en vigueur étant acquise, la mise en compatibilité des PLU communaux ne se justifie plus.

À Saint-Germain-en-Laye, le 15 décembre 2020

La commission d'enquête

Anne de KOUROCH

Claude GARREAU

Michel GENESCO

4) ENQUÊTE SUR LA CRÉATION DE LA ZAC

4-1 OBJET DE L'ENQUÊTE

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

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

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

Le projet de dossier de création, comprenant l'étude d'impact, accompagnés des avis des collectivités concernées, ainsi que le régime de la zone au regard de la taxe d'aménagement, fait ensuite l'objet d'une consultation du public concerné, qui prend la forme d'une procédure de participation du public.

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

Conformément à l'article L.123-2 du code de l'environnement, la création de ZAC n'est pas soumise à enquête publique, mais doit être précédée d'une procédure de participation du public spécifique prévue à l'article L.123-19 du code de l'environnement.

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

4-2 AVIS RECUEILLIS

Le projet de ZAC est directement lié au projet de PSMO qui fait l'objet de façon conjointe de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et de l'enquête relative à l'autorisation environnementale. Les avis recueillis portent sur le projet proprement dit et ses impacts en sont appréciés dans le cadre de la DUP et de l'autorisation environnementale. Deux avis toutefois ont un impact direct sur la ZAC : une observation sur le périmètre, en limite est de la voie ferrée ; plusieurs observations sur les dérogations accordées aux émergences sur les hauteurs.

Dans le cadre de la procédure de création de la ZAC, les communes d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine ainsi que la communauté urbaine de Grand Paris Seine et Oise ont émis un avis par délibération de leur conseil municipal et du conseil communautaire.

Elles ont toutes émis un avis favorable sur le projet de création de la ZAC avec pour les communes d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine une demande de prise en compte par HAROPA de ses engagements relatifs à la hauteur des émergences techniques limitée à 30 mètres et à leur localisation prioritaire.

4-3 AVIS DE LA COMMISSION

La création de la ZAC vise à réaliser l'aménagement du port destiné à accueillir des entreprises du secteur du bâtiment et des travaux publics, tel qu'il a été présenté dans les différents dossiers soumis à l'enquête publique unique et tel qu'il fait l'objet de l'avis de la commission sur la déclaration d'utilité publique et l'autorisation environnementale.

Le périmètre du projet, et donc de la ZAC, représente une superficie de 98 ha, délimité au nord par les berges de la Seine, à l'est par la voie ferrée, à l'ouest par la route du barrage, et au sud, pour partie, par le chemin des Basses Plaines. Il comprend l'installation de traitement et de transit de matériaux exploitée par GSM et qui sera maintenue en place.

En complément de ce périmètre, plusieurs emprises, d'une superficie de 3 ha, sont destinées à la réalisation de travaux accessoires à la ZAC : emprises des voies d'accès au nord et au sud de la ZAC et réalisation d'une aire de retournement en bordure de Seine, à l'est de la voie ferrée.

Le périmètre de la ZAC et le projet de port sont confondus. Il n'appelle pas d'observations de la part de la commission.

Les travaux accessoires portent sur des ouvrages qui, bien que situés en dehors du périmètre du port, sont nécessaires afin d'assurer sa desserte. C'est le cas des voies d'accès au nord et au sud de la ZAC. Ces emprises complémentaires n'appellent pas d'observations de la part de la commission.

S'agissant de l'aire de retournement, **comme rappelé dans l'avis relatif à la DUP**, selon HAROPA, ce secteur supplémentaire a pour objet :

- L'aménagement de places de stationnement pour les riverains (et les promeneurs ?)
- La création d'une boucle de retournement pour les habitants de l'île PEYGRAND
- L'installation d'équipements de collecte de déchets produits par les habitants des bateaux logements.

Sur ces points, la Commission fait observer que :

- La délimitation précise et définitive des emprises nécessaires à la création de cette infrastructure n'est pas indiquée au sein du dossier,
- Son emprise a évolué au cours de l'élaboration du projet, dans un sens « inflationniste » sans que ces extensions successives n'aient été réellement argumentées,
- La nature de ces fonctionnalités ainsi évoquées ne paraît pas consubstantielle à la future activité portuaire. Tout au plus, il s'agit d'ajustements de voirie locale, relevant de la seule compétence de la Commune ou de la Communauté d'Agglomération.

Dans ces conditions, la commission demande au maître d'ouvrage de justifier l'utilité de cette aire de retournement pour le projet de ZAC ou de la retrancher des travaux accessoires.

PSMO a pour ambition d'être un port de nouvelle génération, ouvert sur la ville et respectueux des principes de développement durable.

Il vise à accueillir des activités économiques du secteur du bâtiment et des travaux publics utilisateurs des moyens de transport fluviaux, routiers et ferroviaires. Il laisse une place aux activités urbaines et de loisirs avec un pôle de vie portuaire et un pôle tourisme, loisirs et patrimoine.

Sur les 98 ha du port, les aménagements portent sur :

- La réalisation de la darse et des installations portuaires annexes, sur une emprise de près de 19 ha,
- L'aménagement d'environ 52 ha d'emprises, destinées à accueillir les activités du secteur du bâtiment et des travaux publics qui permettront la réalisation d'un programme de construction compris entre 80 000 m² et 95 000 m² de surface de plancher (SDP) se décomposant en :
 - Entre 45 000 m² et 55 000 m² de SDP d'activités industrielles du secteur du bâtiment et des travaux publics et d'activités économiques travaillant en synergie avec elles,
 - Entre 35 000 m² et 40 000 m² de SDP de bureaux et d'activités tertiaires de service et d'appui aux activités portuaires, comprenant des équipements d'intérêt collectif et de services publics (pôle de vie, accueil du public, salle polyvalente, restauration),
- Environ 2 000 mètres linéaires de quai et de zone d'accostage,

- Environ 19 ha d'espaces paysagers (parc des Hautes Plaines, espaces verts, parc de la maison style Louis XIII, bord de Seine avec passerelle de franchissement de la darse permettant la continuité piétonne),
- Environ 9 ha de voiries et de cheminements doux (cycles et piétons).

A cela s'ajoutent, comme indiqué précédemment, 3 hectares d'emprises destinées aux voies de desserte de la ZAC.

Le projet propose également le déplacement des bateaux-logements amarrés au droit du site et qui seront réinstallés à proximité, en aval du pont SNCF, en accord avec VNF, les communes d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine et les propriétaires des bateaux-logements concernés.

Le programme proprement dit n'a pas donné lieu à des avis particuliers et la commission considère que ce programme comprenant principalement l'activité économique, accompagné par le développement d'un pôle tourisme, loisirs et patrimoine et l'aménagement d'espaces verts ouverts au public, répond aux objectifs visés par HAROPA.

La commission regrette toutefois que les terrains situés au sud du parc des Hautes Plaines ne soient pas desservis par les bandes transporteuses afin que les entreprises pouvant s'y installer puissent également bénéficier de ce moyen de liaison vers le transport ferré ou fluvial.

Le secteur du port d'Achères fait l'objet d'une OAP parmi les OAP de secteurs à enjeux métropolitains dans le PLUi de la Communauté Urbaine GPS&O. Il est soumis aux règles de la zone UEf2.

L'article 2.5.1 de la zone UEf du PLUi fixe à 20 mètres la hauteur des constructions et précise que dans le secteur UEf2a, secteur situé de part et d'autre de la darse, la hauteur totale des constructions peut atteindre 30 mètres, sur une superficie n'excédant pas 10 % de la superficie du terrain, pour les émergences techniques. Cette hauteur a été arrêtée à l'issue des concertations, elle demeure un sujet sensible ainsi que cela ressort des observations faites durant l'enquête.

HAROPA précise que « compte tenu de la répartition prévisionnelle des futures activités, le nombre d'émergences attendues sur PSMO est de 1 à 3 unités ». Or, les documents soumis à l'enquête font ressortir un nombre de lots de 7 autour de la darse ce qui potentiellement conduit à la possibilité de réaliser 7 émergences à 30 mètres. Les simulations paysagères réalisées ont pris en compte l'estimation de 1 à 3 émergences.

Il nous semble qu'un travail en amont, à partir de perspectives depuis les différents points de vue les plus dominants des communes situées rive droite, et en relation avec les collectivités, doit permettre de localiser les secteurs les moins exposés sur l'ensemble de la zone UEf2a pouvant supporter les émergences à 30 mètres.

4-4 CONCLUSION DE LA COMMISSION

Après un examen attentif et approfondi des pièces du dossier d'enquête,

Après avoir communiqué à HAROPA-Port de Paris un procès-verbal de synthèse des observations émises et après examen des réponses et explications reçues,

Après l'analyse détaillée et développée dans son rapport d'enquête,

Sur la forme et la procédure de l'enquête :

- CONSIDÉRANT le déroulement régulier de l'enquête dans le respect de la législation et de la réglementation en vigueur,
- CONSIDÉRANT l'affichage en mairies des notifications individuelles non réceptionnées avant le début de l'enquête,
- CONSIDÉRANT que le public a été régulièrement informé de la tenue de l'enquête et a pu consulter le dossier dans des conditions normales d'accessibilité,
- CONSIDÉRANT que la publicité des avis d'enquêtes dans la presse et par affichage a été régulièrement faite,
- CONSIDÉRANT la tenue régulière de 17 permanences réparties entre les 3 communes dans des conditions normales et réparties sur différents jours de la semaine,
- CONSIDÉRANT que le dossier d'enquête était de qualité, complet et conforme à la réglementation en vigueur,

Sur le fond de l'enquête,

- La ZAC est l'outil d'aménagement permettant la mise en œuvre du projet de port PSMO, tel qu'il fait l'objet de l'avis de la commission au regard de son utilité publique et de l'autorisation environnementale.
- La commission estime que le projet, dans son programme et ses orientations d'aménagement, répond aux objectifs d'HAROPA-Port de Paris visant à réaliser un port dit de nouvelle génération, ouvert sur la ville et respectueux des principes de développement durable,
- Le cahier des charges des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales est d'une excellente facture et permet de respecter dans les orientations l'intégration des éléments,

- Peu d'observations ont remis en cause les objectifs proprement dits et le programme du projet de ZAC

En **CONCLUSION**, et pour toutes les raisons qui précèdent :

LA COMMISSION ÉMET L'AVIS SUIVANT :

FAVORABLE

ASSORTI D'UNE RÉSERVE ET D'UNE RECOMMANDATION

- **RÉSERVE** : *Le Maître d'Ouvrage devra justifier la nécessité de réaliser l'aire de retournement et de ses annexes dans le cadre de la ZAC ou les exclure des travaux des ouvrages accessoires ;*
- **RECOMMANDATION** : *Réaliser en amont de l'aménagement, les perspectives permettant de localiser sur l'ensemble de la zone UEf2a les secteurs les moins exposés.*

Fait à St GERMAIN EN LAYE LE 15 décembre 2020

Anne de KOUROCH

Claude GARREAU

Michel GENESCO

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

5-1) OBJET DE L'ENQUÊTE

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

L'enquête parcellaire se déroule dans le cadre de l'enquête publique unique ayant notamment pour objet l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. L'enquête publique unique et l'enquête parcellaire seront donc conjointes.

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

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

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

Le dossier d'enquête comprend, conformément à l'article R.131-3 du code de l'expropriation un plan parcellaire et un état parcellaire avec indication des propriétaires concernés.

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

5-2) AVIS RECUEILLIS

Sur la quarantaine de propriétaires concernés, et dans la mesure où le foncier privé représente une faible part, 5 propriétaires ont rencontré l'un des commissaires enquêteurs. 2 ont pris connaissance du dossier en prenant acte des dispositions les concernant. 3 ont émis des observations, dont 2 qui ne s'opposent pas au principe de l'expropriation mais qui demandent que leur situation soit bien prise en

compte en raison de leur âge ou de leurs obligations familiales, ainsi que cela est rapporté dans le procès-verbal de synthèse. Un dernier propriétaire enfin, représentant de la société YPC, propriétaire des terrains concernés par l'aire de retournement située à l'est de la voie ferrée, est opposé à son expropriation et notamment aux emprises qui seraient concernées dans la mesure où, à sa connaissance, cette emprise a été très évolutive, et de façon expansive, au cours du temps des études, et qu'il n'y a pas de projet précis et justifié.

5-3) ANALYSE DE LA COMMISSION

La commission considère que l'enquête parcellaire s'est déroulée dans de bonnes conditions et conformément aux dispositions réglementaires

La procédure d'information des propriétaires par lettres recommandées a été faite, y compris l'affichage dans les 3 mairies des avis non réceptionnés.

Le projet de PSMO aura un impact sur une quarantaine de propriétés foncière différentes, dont environ 75 % des terrains concernés appartiennent à une institution publique. La commune d'Achères est le principal propriétaire foncier du site avec plus de 60 ha, soit 67 % de la superficie du projet. VNF constitue le deuxième propriétaire de foncier public du site.

Le foncier privé, qui représente 25 % des emprises du site, se répartit entre deux propriétaires industriels, dont l'un, GSM sera maintenu sur le site, et l'autre, l'entreprise Le Foll qui a vocation à s'y réinstaller, et des propriétaires d'emprises plus réduites, dont 7 propriétés à usage d'habitation. Comme indiqué ci-dessus, peu de propriétaires concernés se sont manifestés lors de l'enquête.

Le périmètre déterminé pour la réalisation de PSMO correspond au projet retenu et n'excède pas ce qui est nécessaire à sa mise en œuvre, à l'exception des emprises situées à l'est de la voie ferrée, comme indiqué ci-après.

A l'examen du dossier, et pour avoir posé les questions au maître d'ouvrage, la commission estime que 2 propriétés font l'objet d'observations ou de réserves :

- L'une concerne la propriété YPC, parcelles cadastrées commune de Conflans-Sainte-Honorine, section AZ n°118, 119, 130, 131, concernée par l'aire de retournement située à l'est de la voie ferrée. Ainsi que cela est exprimé dans l'avis relatif à la DUP, la commission fait observer que :
 - La délimitation précise et définitive des emprises nécessaires à la création de ces équipements n'est pas indiquée au sein du dossier, ce qui fragilise ou rend inopérante toute action d'expropriation au sein de ce secteur
 - Leurs superficies ont évolué au cours de l'élaboration du projet, dans un sens « inflationniste » sans que ces extensions successives n'aient été réellement argumentées.
 - La nature de ces fonctionnalités ainsi évoquées ne paraît pas consubstantielle à la future activité portuaire.

- L'autre concerne la propriété de Madame GAYRAL, cadastrée commune d'Andrésey, section AI n°42, 43, 44, 45, 168, comportant la maison dite de style Louis XIII, qui, pour une superficie globale de 11 758 m², n'est expropriée au regard des documents parcellaires que de 11 297 m², ce qui exclu une emprise de 461 m² située à l'extrémité de la propriété, dans le prolongement du parc qui dans le cadre du projet doit être conservé. De plus cette exclusion conduit à créer des parcelles enclavées. Même si Madame Gayral peut demander une réquisition d'emprise totale, il nous semble que l'acquisition de l'ensemble de la propriété doit être réalisée, avec la possibilité pour HAROPA, si cette emprise, comme indiqué dans sa réponse n'est pas nécessaire, de la rétrocéder à GSM, propriétaire voisin.

5-4) CONCLUSION DE LA COMMISSION

Après un examen attentif et approfondi des pièces du dossier d'enquête,

Après avoir communiqué à HAROPA-Port de Paris un procès-verbal de synthèse des observations émises et après examen des réponses et explications reçues,

Après l'analyse détaillée et développée dans son rapport d'enquête,

Sur la forme et la procédure de l'enquête :

- ❖ CONSIDÉRANT le déroulement régulier de l'enquête dans le respect de la législation et de la réglementation en vigueur,
- ❖ CONSIDÉRANT la notification individuelle faite aux propriétaires du dépôt du dossier d'enquête parcellaire dans les trois communes concernées,
- ❖ CONSIDÉRANT l'affichage en mairies des notifications individuelles non réceptionnées avant le début de l'enquête,
- ❖ CONSIDÉRANT que le public a été régulièrement informé de la tenue de l'enquête et a pu consulter le dossier dans des conditions normales d'accessibilité,
- ❖ CONSIDÉRANT que la publicité des avis d'enquêtes dans la presse et par affichage a été régulièrement faite,
- ❖ CONSIDÉRANT la tenue régulière de 17 permanences réparties entre les 3 communes dans des conditions normales et réparties sur différents jours de la semaine,
- ❖ CONSIDÉRANT que le dossier d'enquête était de qualité, complet et conforme à la réglementation en vigueur,

Sur le fond de l'enquête,

- ❖ La commission d'enquête constate que c'est la procédure de déclaration d'utilité publique engagée pour le projet de réalisation de PSMO qui a motivé l'ouverture de l'enquête parcellaire,
- ❖ Le plan parcellaire est compatible avec les documents joints au dossier de la DUP,
- ❖ Un nombre limité d'observations a été déposé par les propriétaires concernés, mais, à l'exception des observations relatives à la propriété YPC, ces observations ne remettent en cause, ni l'identification des propriétaires, ni la délimitation des emprises concernées,
- ❖ Sous réserve de l'observation émise concernant la propriété YPC, en relation avec l'aire de retournement, l'acquisition des parcelles intégrées dans le périmètre du projet est indispensable à sa réalisation,

DE CE QUI PRÉCÈDE, LA COMMISSION ÉMET L'AVIS SUIVANT

FAVORABLE à la poursuite de l'acquisition à l'amiable ou par voie d'expropriation si nécessaire, des parcelles se trouvant dans le périmètre retenu, indispensable à la réalisation du projet de PSMO, assorti d'une **RÉSERVE** et d'une **RECOMMANDATION**, telles que justifiées ci-dessus et mentionnées ci-après :

RÉSERVE : Faute de justification et de projet précis limitant précisément les emprises nécessaires, exclure des acquisitions à réaliser les parcelles appartenant à la société YPC, cadastrées commune de Conflans-Sainte-Honorine, section AZ n°118, 119, 130, 131.

RECOMMANDATION : Procéder à l'acquisition de la totalité de la propriété de Madame GAYRAL, cadastrée commune d'Andrézy, section AI n°42, 43, 44, 45, 168.

Fait à St GERMAIN EN LAYE LE 15 décembre 2020

Anne de KOUROCH

Claude GARREAU

Michel GENESCO