

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

**CONCLUSIONS  
DU  
COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

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

## **1. PREAMBULE**

La présente enquête a été effectuée à la demande de l'établissement public Ports de Paris qui souhaite créer, sur une superficie de 34 hectares situés à Triel-sur-Seine et en partie à Carrières sous Poissy, une plateforme portuaire, qui offrira une desserte fluviale de la zone.

Il s'agira d'aménager 24 ha de terrains, à usage des entreprises qui s'installeront sur le port et de construire un port à usage partagé dans la darse comprenant des ouvrages portuaires, l'un pour GSM et ses activités de traitement de granulats, deux autres pour les entreprises implantées. Une extension du port à usage partagé est envisagée dès que les trafics le nécessiteront.

Les opérations prévues requièrent une demande d'autorisation « Loi sur l'eau ».

Suite aux observations émises par l'Autorité Environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement, formulées le 13 février 2013, Ports de Paris modifiait et complétait son dossier.

A la suite de quoi, le 4 juin 2013, la Cellule Police de l'Eau Spécialisée de la DRIEE Ile de France, indiquait que la demande d'autorisation déposée par Ports de Paris apparaissait recevable en l'état, au titre des articles L.214-1 à L.214-6 et R.214-1 à R.214-6 du Code de l'environnement.

Considérant le dossier régulier et complet, sur proposition du Secrétaire Général de la Préfecture des Yvelines, Monsieur le Préfet des Yvelines décidait de l'ouverture d'une enquête publique d'une durée de trente-trois jours, du lundi 2 septembre 2013 au vendredi 4 octobre 2013 inclus, sur le département des Yvelines dans les mairies de Triel-sur-Seine et dans les locaux du siège de la Communauté d'Agglomération des Deux Rives de Seine (CA2RS) à Carrières-sous-Poissy.

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

Les opérations sont soumises à **autorisation** dans le cadre de la nomenclature eau, sous les rubriques « 2.1.5.0 - Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol ; 3.1.2.0 - Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3.1.4.0, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau ; 3.2.1.0 - Entretien de cours d'eau ou de canaux, à l'exclusion de l'entretien visé à l'article L.215-14 du code de l'environnement réalisé par le propriétaire riverain, du maintien et du rétablissement des caractéristiques des chenaux de navigation, des dragages visés à la rubrique 4.1.3.0 et de l'entretien des ouvrages visés à la rubrique 2.1.5.0 ; 3.2.2.0 - Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau ; 3.3.1.0 - Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais »

Les opérations sont également soumises à **déclaration** de la nomenclature « eau » sous la rubrique « 3.1.4.0 - Consolidation ou protection des berges, à l'exclusion des canaux artificiels, par des techniques autres que végétales vivantes. »

## **2. CONSTATS SUR L'ANNONCE ET LE DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE**

**Le commissaire enquêteur a pu constater le déroulement régulier de l'enquête,**

***- La production du dossier par le pétitionnaire***

- Son dépôt à la mairie de Triel et au siège de la communauté d'Agglomération des Deux Rives de Seine
- Sa mise à la disposition du public durant les heures d'ouverture de la mairie et de la communauté d'Agglomération pendant toute la durée de l'enquête,

***- la publicité de l'avis d'enquête publique*** faite par les soins du préfet des Yvelines

- Une première fois quinze jours au moins avant le début de l'enquête,
- Ensuite dans les huit premiers jours de celles-ci,

dans les deux journaux locaux suivants diffusés dans le département des Yvelines :

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

Des publications supplémentaires ont été faites par les soins de Ports de Paris le 28 août 2013 dans le Courrier des Yvelines et le 28 août 2013 dans le Parisien.

***- l'affichage réglementaire*** dans les mairies et dans les lieux habituels d'affichage ***au moins quinze jours avant le début de l'enquête*** et pendant toute la durée de celle-ci.

Cet affichage ayant été constaté par huissiers, Eric Kechchian, Pascale Lerik, Ludovic Garcia, Huissiers de justices associés.

***- la tenue régulière des 5 permanences***, aux dates et aux heures figurant ***ci-dessous***, pour recevoir les observations écrites et orales du public:

**Mairie de Triel-sur-Seine**

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

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

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

Concernant les permanences, le commissaire enquêteur déplore qu'aucune ne se soit tenue à la mairie de Carrières-sous-Poissy, que ni le dossier d'enquête, ni un registre d'enquête n'y aient été mis à disposition du public, alors que Carrières-sous-Poissy est incluse dans le périmètre de l'enquête, et que le projet soit situé en partie sur son territoire.

### **3. EXAMEN DU DOSSIER**

**Le dossier et les documents qui y étaient joints ont été étudiés avec attention ainsi :**

- L'introduction qui explique les raisons du choix du projet, son intérêt dans le cadre de l'offre d'une desserte de trafic fluvial pour les entreprises de la Boucle de Chanteloup, ses caractéristiques principales, et notamment les dispositions prises pour respecter le règlement du PPRI de la vallée de Seine et de l'Oise, et son insertion dans l'environnement, figurant dans le dossier loi sur l'eau initial et dans le dossier additif, ont été étudiés,
- Le cadre réglementaire et l'objet de l'enquête
- L'étude d'impact valant document d'incidence, précisant les aires d'étude, décrivant l'état initial du site, examinant les principales solutions de substitution et donnant la justification du projet, présentant le projet retenu, ses effets sur l'environnement et la santé, notamment sur les milieux aquatiques, puis détaillant les mesures compensatoires mises en place pour en limiter les impacts résiduels négatifs.
- La partie sur la concertation, précisant le cadre de la démarche, sa tenue et le bilan qui en a été tiré.
- Le document donnant les avis de l'Autorité Environnementale et les réponses de Ports de Paris, ont été pris en compte.
- Les différentes annexes ont été examinées.

On pourra **se référer à la synthèse plus complète** de ces analyses élaborées à partir du dossier d'enquête, en se reportant au rapport d'enquête.

## **4. EVALUATION ET APPRECIATION DU PROJET**

### **a. PAR SA SITUATION ET SON CONTEXTE**

#### **Un site meurtri**

Le site du projet et ses environs immédiats constituent un assemblage de zones qui ont été très meurtries au fil des ans.

Elles ont accueilli diverses entreprises notamment d'exploitation à ciel ouvert de sables et de graviers, et ont fait l'objet d'épandages des boues du SIAAP. Il y a eu à Triel-sur-Seine une décharge d'ordures ménagères, qui fut l'une des plus importantes de France, et qui est fermée depuis 1991.

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

De plus les gravières ont été remblayées avec des matériaux médiocres, les sols proches y sont pollués à la suite d'épandages et la zone est soumise au risque d'inondation et ressort du règlement du PPRI de la Seine et de l'Oise.

#### **Une création prévue de longue date**

La création de la plateforme portuaire, prévue dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National Seine Aval, correspond tant aux orientations du Schéma Directeur Régional de l'Ile de France de 1994, qu'à celles de celui de 2008, lesquels prévoyaient à Triel-sur-Seine, l'implantation d'un port de stockage/distribution ou la création d'une plate-forme multimodale.

Le projet est compatible avec l'affectation des sols et les documents de planification environnementale (Documents d'urbanisme, Plan de déplacement urbain d'Ile de France, Documents sur la ressource en eau, PPRI de la Seine et de l'Oise).

#### **Une possibilité éventuelle de réhabiliter un territoire**

Le projet de plateforme portuaire pourrait permettre, sous des conditions qui ne sont pas explicitement précisées, de réhabiliter un territoire dont une grande partie a été très maltraitée depuis de longues années.

Cette réhabilitation est en cohérence avec le projet prévu de réalisation d'un Espace Naturel Sensible dans la partie sud de la Boucle de Chanteloup, dont les retombées pourraient être bénéfiques pour les lieux.

## **b. PAR SES INCIDENCES SUR L'EAU**

Concernant l'eau, le dossier précise notamment :

- L'absence de risques naturels (hors inondations), l'absence de captage d'alimentation ou de périmètre de protection d'eau potable sur l'aire d'étude rapprochée du projet, à l'exception de nappes aquifères qui, compte tenu de leur mauvaise qualité ou de leur non utilisation pour un usage agricole ou privé, ne constituent qu'un enjeu moyen.
- Les différents ouvrages mis en place pour pluie décennale, noue pour évacuation des eaux en cas de crue, collecte des eaux pluviales et traitement par décanteur et noues enherbées, eaux usées collectées et acheminées vers le réseau communal, système de vannes en cas de pollution de grande ampleur, assurent la protection des eaux superficielles et sous-terraines.
- la compensation des zones humides détruites par la reconstitution d'un boisement alluvial sur environ 1200 m<sup>2</sup>, la restauration de la ripisylve de la darse et la création de noues sur environ 1,3 ha.
- Le respect, en matière de risque d'inondation, le projet étant en zone verte du PPRI, des prescriptions du SDAGE et du PPRI de la Seine et de l'Oise, notamment en compensation volumétrique par tranche, ainsi qu'en surface disponible pour l'expansion des crues.

Il indique également les mesures qui seront prises pendant la période de travaux pour réduire leurs incidences sur le milieu récepteur.

Compte tenu des dispositions prises, le projet ne devrait pas avoir d'incidences préjudiciables sur la qualité du milieu aquatique.

## **c. PAR SES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT ET L'EXISTANT**

Le projet répond aux objectifs d'évolution du transport fluvial, en alternative au transport routier.

En matière de nuisances sonores les simulations réalisées donnent des chiffres acceptables pour l'environnement.

Toutefois :

- Il présente un risque d'accroissement des nuisances pour les riverains :
  - en raison de l'augmentation du trafic des péniches par rapport à la situation actuelle (le nombre des péniches va passer de 5 par semaine à 5 par jour),
  - en raison des conséquences du stationnement des bateaux en attente des heures d'ouverture et d'accès au port, à proximité de zones habitées
- Il n'apporte pas de réelle garantie sur la nature des activités qui seraient développées, dans un territoire qui a été, longtemps et largement, pollué et dégradé.

- Il n'apporte pas de certitude sur les risques de nuisances qui pourront être générées par les entreprises qui s'installeront sur le site.
- Il altère le caractère paysager et nautique de la zone avec la disparition du petit port de plaisance qui existe dans la darse et qui abrite plusieurs dizaines de bateaux.

## **5. PRISE EN COMPTE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES ET DES REPONSES OBTENUES**

**Le commissaire a pris en compte :**

- ***Les réponses des différents services de l'Etat consultés***, notamment de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Ile de France – Cellule Police de l'Eau Spécialisée, de l'Autorité Environnementale, du Service Territorial de l'aménagement Nord, DDT Yvelines,
- ***Les réponses et observations*** des maires de Triel, Médan, Villennes, Carrières sous Poissy,
- ***Les réponses*** du Président de la Communauté d'Agglomération des deux rives de Seine,
- ***Les remarques et observations***, exprimées oralement par les personnes rencontrées par le commissaire enquêteur au cours de ses permanences
- ***Les questions et observations*** inscrites dans les registres d'enquêtes ou figurant dans les courriers reçus et annexés aux registres,
- ***Les réponses de Ports de Paris*** aux questions du commissaire enquêteur dans le cours de l'enquête,
- ***Les réponses de Ports de Paris aux*** observations formulées dans les registres d'enquête, et dont l'intégralité est donnée dans le rapport et qui sont commentées au paragraphe suivant.
- ***Les réponses de Ports de Paris*** aux questions du commissaire enquêteur posées à la fin de l'enquête,
- ***Les documents complémentaires fournis***

**Le Commissaire a tenu compte des réponses de Ports de Paris sur les 17 thèmes issus des observations du public et sur les 10 questions posées par le commissaire enquêteur à l'issue de l'enquête.** Ses commentaires figurent au Chapitre 9 § 3 du rapport d'enquête « Procès-verbal des observations recueillies durant l'enquête et mémoire en réponse du pétitionnaire ».

## **6. RAISONS QUI ONT MOTIVÉ LES CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

Tout d'abord, le commissaire enquêteur note la conformité des opérations soumises à autorisation du projet de création d'une plateforme portuaire sur les communes de Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy, au regard des dispositions prises concernant les rubriques de la nomenclature eau visées, à savoir les rubriques :

*« 2.1.5.0 - Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol ; 3.1.2.0 - Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3.1.4.0, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau ; 3.2.1.0 - Entretien de cours d'eau ou de canaux, à l'exclusion de l'entretien visé à l'article L.215-14 du code de l'environnement réalisé par le propriétaire riverain, du maintien et du rétablissement des caractéristiques des chenaux de navigation, des dragages visés à la rubrique 4.1.3.0 et de l'entretien des ouvrages visés à la rubrique 2.1.5.0 ; 3.2.2.0 - Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau ; 3.3.1.0 - Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais »*

Il souligne aussi que le dossier du projet soumis à l'enquête est complet, précis et respecte les textes en vigueur.

Ensuite, compte-tenu de tous les éléments exposés dans ce qui précède, et notamment des éléments figurant dans les paragraphes « Evaluation et Appréciation du projet » et « Prise en compte des observations recueillies et des réponses obtenues »,

Le commissaire enquêteur,

Note **d'une part** :

- Que le projet ne consiste pas à créer un port industriel ex nihilo, mais à redévelopper un petit port existant déjà depuis de nombreuses années, lequel permet aujourd'hui un usage partagé entre industrie et plaisance,
- Que le trafic fluvial passera de 1 péniche par jour à 5 péniches par jour après la réalisation de la phase 2 du projet, ce qui ne constitue pas une augmentation considérable de trafic par rapport à la situation actuelle,
- Que le tonnage transporté qui a atteint en 2000 près de 1 million de tonnes chargées/déchargées a été supérieur à ceux des scénarios médians de 530 000 tonnes en phase 1 (à partir de 2018) et de 760 000 tonnes en phase 2 (à partir de 2030).
- Que le projet est en adéquation :
  - avec les orientations de développement de la zone Seine Aval
  - avec le développement du transport fluvial en alternative au transport routier,



- Que la création d'une plateforme portuaire dans un site très enclavé pourrait aider au développement d'activités économiques,
- Que des dispositions sont prises pour respecter le règlement du PPRI de la Seine et de l'Oise, reconstituer les zones humides détruites par sa réalisation et tenter de préserver le caractère paysager de la zone.

**Mais d'autre part le commissaire enquêteur constate:**

**Concernant l'environnement :**

- Le fait que le site fasse partie d'une zone très meurtrie par l'impact des activités qui s'y étaient développées
- Une absence de visibilité globale des évolutions possibles, dans les prochaines années, de la nature, du degré et du caractère d'industrialisation des territoires incluant le projet, ou situés dans sa périphérie et de la perception de ce que pourrait devenir la physionomie de ces territoires à moyen terme,
- Une absence de définition d'une unité urbanistique et architecturale entre les différents projets prévus dans la proximité du projet de plateforme portuaire,

**Concernant le trafic fluvial**

- De fortes incertitudes sur les évolutions des volumes transportés à moyen et long terme sur le fleuve, volume auquel la rentabilité effective du projet est très sensible
- Le fait que la justification du projet repose plus sur des hypothèses de venue et d'installation sur le site d'entreprises nouvelles, que sur un besoin existant ou futur de transport fluvial,
- Le fait que le port actuel ait pu dans le passé, pour l'activité granulat, absorber les volumes de transport fluvial prévus dans le futur à Triel, l'activité granulats continuant d'assurer une part importante du trafic. Les installations actuelles permettent d'assurer les besoins de cette activité.
- S'il est possible de comprendre qu'il existe une différence de vocation entre un port urbain et une plateforme multimodale, il est malaisé de distinguer pour quelles entreprises et activités existantes dans la Boucle, se fait sentir un réel besoin d'utiliser le mode fluvial.
- Le futur port d'Achères, situé à 4 km à vol d'oiseau du projet sera une plateforme multimodale qui desservira un territoire incluant celui de Port Triel et très au-delà. Il semble de ce fait, pouvoir constituer une alternative acceptable pour la desserte par le fleuve des entreprises de la boucle de Chanteloup.

### **Concernant les activités et nuisances potentielles**

- La localisation du projet très proche de nombreuses habitations, à 150 m des maisons de l'île de Villennes et à proximité immédiate du quartier Saint-Louis de Carrières sous Poissy.
- Les lourdes incertitudes touchant à la nature et à l'activité des entreprises qui pourraient s'implanter sur le site. Certaines catégories d'ICPE pourront s'avérer présenter un fort potentiel de nuisances. Le pétitionnaire reconnaît que pour la sélection des entreprises « *la comparaison entre plusieurs entreprises..(..)..restera difficilement évaluable, les impacts ne portant pas toujours sur les mêmes paramètres selon les entreprises, et les seuils d'acceptabilité par rapport à la notion d'inconfort restant variables... »*.
- L'absence de garantie, malgré la réalisation d'un cahier des charges, que Ports de Paris puisse exiger et surtout obtenir des entreprises amodiataires ou des navigants le strict respect des règles d'exploitation, relatives à la nature et au niveau de nuisances qu'elles pourraient générer. En effet, en cas de non-respect des règles d'exploitation, concernant notamment les nuisances, les conventions ayant une durée de 5 à 15 ans, l'éventuelle procédure de résiliation ou de non-renouvellement de la convention ne pourrait être que tardive, longue, complexe et aux résultats incertains. Le commissaire enquêteur rappelle que l'entreprise GDE de traitements de métaux, ICPE installée sur le port de Limay, est à l'origine de très nombreuses nuisances et que ces problèmes, au bout de 4 ans, ne sont pas entièrement résolus.
- La très grande latitude laissée dans le PLU de la commune de Triel dans le choix des activités pouvant s'y implanter, dès lors qu'elles sont liées aux activités portuaires ou d'extraction de granulats.
- La méconnaissance du nombre, de la nature des engins de manutention ou de levage que les entreprises amodiataires utiliseront, pouvant avoir des conséquences préjudiciables, notamment sonores ou olfactives sur l'environnement et les riverains.
- Les risques d'aggravation des nuisances consécutives à l'activité de ces entreprises, pouvant se cumuler, par exemple pour les habitants de la commune de Villennes, avec celles de la voie de chemin de fer qui la traverse et celles pouvant résulter de la mise en œuvre du projet EOLE de prolongement du RER E.

### **Concernant la circulation et les transports**

- Les incertitudes sur l'adaptation des infrastructures de transport, prolongement de l'A104 ou plus particulièrement réalisation de la liaison entre la RD 30 et la RD 190, adaptation essentielle à l'optimisation des conditions de fonctionnement du port.

### Concernant la plaisance

- La disparition du Port de plaisance Port Saint-Louis, entraînant un problème social en supprimant une petite entreprise
- la pénalisation des activités de loisirs dans la Boucle,
- L'incertitude concernant l'offre de place de remplacement aux bateaux de plaisance installés dans la marina,
- L'incertitude sur le relogement de tous les bateaux logements

## 7. CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Le commissaire enquêteur a perçu de la part de tous les acteurs du projet qu'il a rencontrés, Ports de Paris, mairies, Communauté d'Agglomération, services instructeurs, **la volonté que ce projet soit équilibré** et crée le moins de problèmes à un territoire, que tous reconnaissent comme ayant été sacrifié ou meurtri depuis de longues années.

Cependant, en fonction de tout ce qui exposé dans le paragraphe 6 des présentes conclusions « Raisons qui ont motivé les conclusions du commissaire enquêteur » :

- Le commissaire enquêteur **estime** que le projet présente **un grand nombre de risques** concernant **tant la nature des activités pouvant être accueillies** sur le site, **que l'importance des nuisances** qui pourraient en résulter sur les populations proches du port.
- Il considère au vu des réponses du pétitionnaire et des dispositions du PLU de la ville de Triel sur Seine, **que peu de moyens existent pour interdire sur le site** les activités à fort potentiel de nuisance et qu'il sera difficile, sinon impossible, de **les contraindre, si elles ne le faisaient pas, à respecter des engagements stricts** en matière de génération de nuisances.
- Il estime aussi que le projet Port Seine Métropole situé à Achères, dont selon Ports de Paris, les objectifs et les caractéristiques ne sont pas totalement arrêtés, semble par sa proximité et son périmètre d'action, pouvoir en 2020 **constituer une alternative acceptable** pour la desserte par le fleuve des entreprises de la boucle de Chanteloup.
- **Il déplore enfin** que l'activité de plaisance dans la Boucle, soit **pénalisée par la réalisation** de la plateforme portuaire, et que les plaisanciers et les utilisateurs de la marina Port Saint-Louis, qui vont devoir quitter leurs places, soient « sanctionnés » par la réalisation du projet, sans véritable solution de substitution.

**En conclusion et compte tenu de tout ce qui précède**, le Commissaire Enquêteur s'est vu amené à émettre **un avis DEFAVORABLE** au projet soumis à l'enquête, réalisée à la demande de l'Etablissement Public Ports de Paris, en vue d'obtenir l'autorisation de

création d'une plateforme portuaire à Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy au titre de la loi sur l'eau sous les rubriques mentionnées dans ce qui précède,

Fait à Montesson le **29 novembre** 2013

Le Commissaire Enquêteur



Fabien GHEZ

Avec ces « **Conclusions motivées du Commissaire enquêteur** », sont transmis ce jour à la Préfecture des Yvelines, les documents ci-après:

Les **deux parties du rapport** d'enquête

Les **Annexes** au rapport

Les Registres d'enquête côtés, paraphés et clôturés,

De même, **copies de ces documents (à l'exception des registres)** sont remis à Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Versailles.