



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la création d'un port urbain à Triel-sur-Seine / Carrières-sous-Poissy (78)

n°Ae : 2012-78

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 13 février 2013 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la création d'un port urbain à Triel-sur-Seine / Carrières-sous-Poissy (Yvelines).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Rauzy, Steinfelder, MM. Badré, Barthod, Boiret, Chevassus-au-Louis, Clément, Decocq, Féménias, Lafitte, Lagauterie, Schmit.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : MM. Caffet, Ullmann.

N'ont pas participé à la délibération, en application de l'article 2.4.1 du règlement intérieur de l'Ae : Mme Guerber Le Gall, MM. Malerba, Letourneux.

*
* *
*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet des Yvelines, le dossier ayant été reçu complet le 26 novembre 2012.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de trois mois.

L'Ae a consulté le ministre chargé de la santé par courrier du 27 novembre 2012.

L'Ae a consulté le préfet des Yvelines au titre de ses compétences en matière d'environnement par courrier du 27 novembre 2012.

L'Ae a consulté la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France par courrier du 27 novembre 2012.

Sur le rapport de MM Philippe Boiret et François Vauglin², dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

¹ Désignée ci-après par Ae.

² Le lecteur est informé que François Vauglin, membre de l'équipe permanente de l'Ae, est conseiller de Paris et membre du conseil d'administration du syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne (SIAAP).

Synthèse de l'avis

Ports de Paris, maître d'ouvrage du projet, souhaite réaliser un port urbain à Triel-sur-Seine dans les Yvelines, dans la cinquième boucle de la Seine en aval de Paris. L'objectif est d'offrir une alternative au transport routier et de compléter le maillage des ports d'Île-de-France. Le trafic visé concerne notamment les granulats, le secteur de la construction, celui du recyclage, la filière bois-énergie, et plus largement la logistique.

La réalisation de ce projet nécessite de draguer la darse portuaire, reprofiler les berges, aménager des plateformes portuaires et leurs accès à la voie d'eau, et réaliser les aménagements nécessaires à l'insertion du projet dans son environnement.

Ce dernier aspect relève une importance particulière étant donnée la localisation du site, en bordure de Seine et pour partie en zone inondable, la submersion pouvant par endroits dépasser deux mètres. Une grande partie de la boucle de Chanteloup, contenant le site du projet, revêt par ailleurs un intérêt particulier pour l'avifaune.

L'étude d'impact est claire et bien présentée. Elle est accompagnée de volumineuses annexes comportant la plupart des sources et études utilisées. Toutefois, certaines mesures environnementales sont présentées sans engagement ferme. L'Ae recommande que le maître d'ouvrage s'engage clairement sur les mesures présentées.

Le périmètre du projet a servi depuis une cinquantaine d'années à l'extraction de granulats, toujours en cours sur certaines parties. La cessation de l'extraction, prévue avant le début des travaux, sera accompagnée d'une remise en état du site conformément à l'arrêté d'autorisation de cette exploitation. L'état initial de l'étude d'impact présente ainsi de manière distincte « l'état initial actuel » du site et « l'état initial projeté » à l'issue de cette remise en état.

De nombreux travaux seront réalisés en zone inondable et certaines interventions seront nécessaires dans le lit mineur de la Seine. Les impacts quantitatifs de ces interventions sur les écoulements des eaux en cas de crue décennale sont qualifiés de « faibles ». En revanche, l'Ae recommande de compléter cette partie par une présentation des dispositions prises en cas d'événement plus important pendant les travaux.

L'impact sonore des travaux sur le voisinage est décrit de manière incomplète concernant le battage de palplanches nécessaires à l'entrée de la darse. L'Ae recommande d'estimer les niveaux sonores atteints à cette occasion et, au besoin, les mesures envisagées.

Le projet prévoit une compensation à un taux d'environ 1/1 de la destruction de certains milieux importants pour l'environnement : zones humides, ripisylves, herbiers aquatiques, boisements alluviaux, friches... L'Ae recommande de présenter un bilan des destructions et compensations, et d'augmenter la quantité des mesures compensatoires pour atteindre une véritable équivalence écologique à l'horizon 2030.

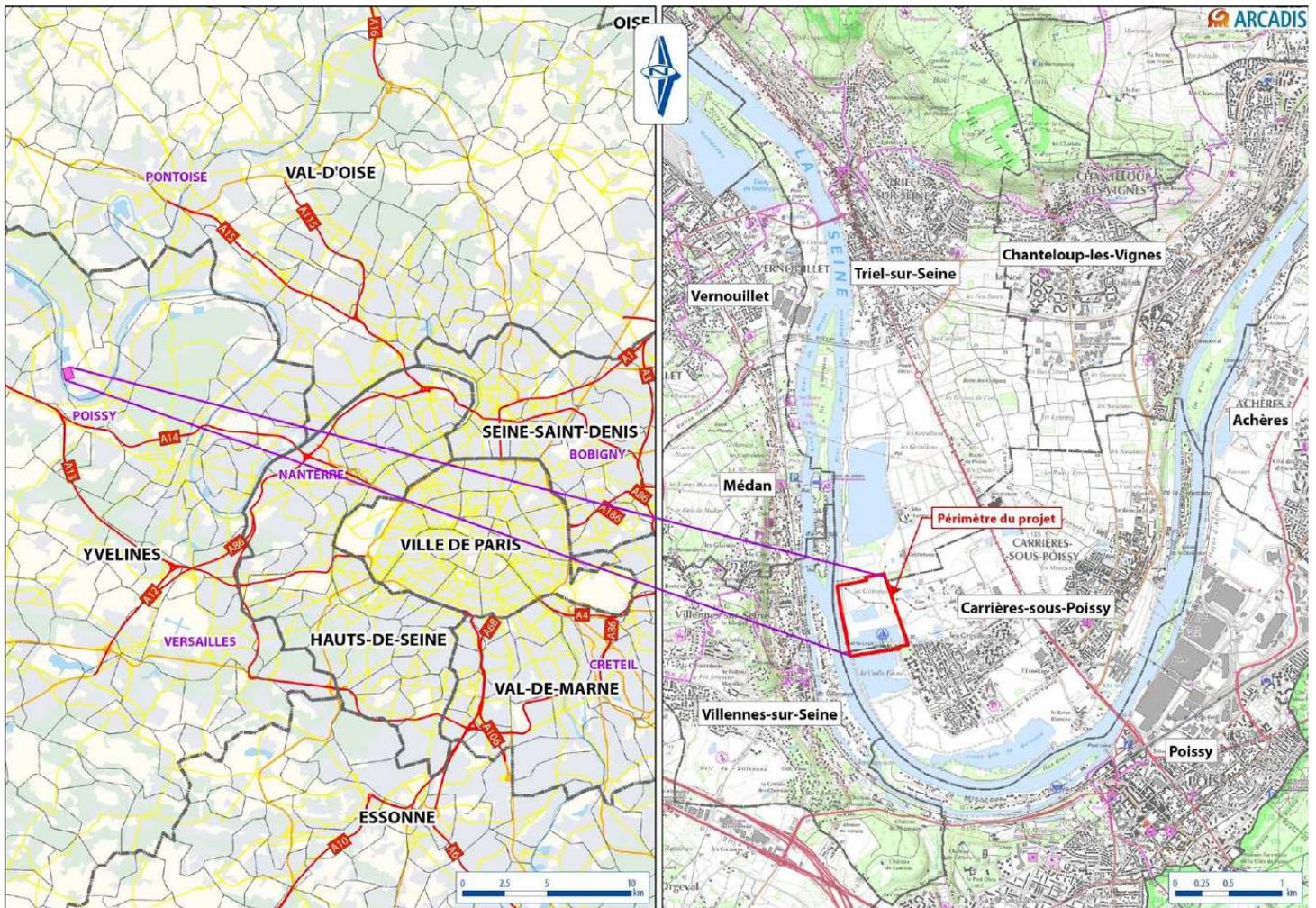
Le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de la vallée de la Seine et de l'Oise prescrit que les projets restaurent intégralement la fonctionnalité de stockage de volumes existant avant projet pour les mêmes tranches d'altitude. Cette obligation est satisfaite à l'exception de la tranche comprise entre 22,30 et 23,80 mètres. L'Ae recommande de restaurer intégralement le volume d'expansion des crues à chaque tranche d'altitude.

L'Ae émet par ailleurs d'autres recommandations dont la nature et les justifications sont précisées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1 Le contexte et la présentation du projet

Le dossier dont l'Ae a été saisie est intitulé « Création d'un port urbain à Triel-sur-Seine / Carrières-sous-Poissy ». Placé sous la maîtrise d'ouvrage de Ports de Paris, il vise à réaliser une infrastructure portuaire à la limite des communes de Triel-sur-Seine et de Carrières-sous-Poissy, dans la boucle de la Seine dite de Chanteloup (Yvelines).



Plan de situation du projet

1.1 Le contexte

Ce projet est proposé dans un contexte de mutation profonde du territoire de la boucle de Chanteloup. Il a pour but d'offrir une desserte fluviale pour les entreprises du secteur, de participer à la dynamique de développement en cours sur ce territoire, d'offrir une alternative au transport routier et de compléter le maillage des ports d'Île-de-France.

Les besoins recensés concernent le transit des granulats, celui des produits destinés à la valorisation environnementale ou au recyclage, celui des produits de construction finis ou semi-finis pour le BTP³, la filière bois-énergie, et la logistique.

Le montant du projet est de 26,2 M€ dont au minimum 4,18 M€ pour les mesures environnementales.

1.2 La présentation du projet et des aménagements projetés

Les opérations prévues comprennent l'aménagement de terrains pour l'implantation d'entreprises qui s'installeront sur le port (amodiataires⁴) sur cinq parcelles (numérotées de 1 à 5 sur les figures ci-dessous) et la construction de plusieurs ouvrages portuaires dans la darse Saint-Louis, reliée à la Seine :

- un ouvrage dédié à une société de traitements de granulats (estacade⁵ pour l'entreprise GSM),
- deux ouvrages dédiés aux amodiataires (estacades au droit des parcelles numérotées 3 et 4 sur les figures ci-dessous),
- un port à usage partagé mis à disposition des entreprises du secteur (dont Lafarge Granulats Seine Nord (LGSN)), des amodiataires ne disposant pas d'accès direct à la voie d'eau, et des activités présentes dans l'Écopôle voisine⁶ (parcelle non numérotée sur la figure ci-dessous, bordant la darse par le nord est),
- une extension du port à usage partagé dès que les trafics le nécessiteront.

La darse sera draguée et son entrée recentrée. Les berges seront l'objet d'aménagements spécifiques, ainsi que les espaces situés en périphérie du projet afin d'améliorer l'insertion du projet dans son environnement.

L'ensemble représente une superficie de 34 ha. L'estimation du trafic fluvial après réalisation du projet est de 530 000 tonnes à court terme et 760 000 tonnes à long terme.

Le projet connaîtra deux phases de réalisation présentées sur les figures ci-dessous. La première phase est qualifiée de « court terme » ; elle correspond à l'échéance de 2018. La seconde est qualifiée de « long terme » et correspond à 2030. Elles se distinguent essentiellement par le départ de LGSN, l'aménagement de la parcelle n°5, et le réaménagement du port partagé (l'estacade prévue en 2018 sera transformée en quai).

L'analyse socio-économique du projet, réalisée à un horizon de 50 ans avec des hypothèses moyennes, met en valeur un taux de rentabilité interne de 6,4 % et un bilan pour la collectivité (valeur actualisée nette) de 18,2 M€.

1.3 Le programme dans lequel s'insère le projet et les autres projets connus

Le projet constitue dans son ensemble un programme dont la réalisation sera échelonnée dans le temps selon les deux phases présentées ci-dessus. L'étude d'impact traite de l'ensemble de ce programme.

L'Écopôle Seine Aval est un autre projet identifié dans les environs. L'Ae a apprécié que le dossier s'attache à articuler l'analyse du projet de Ports de Paris avec l'Écopôle. Ainsi, les impacts cumulés entre les deux projets sont systématiquement recherchés et des « mesures communes complémentaires pouvant être mises en œuvre » sont proposées, telles que des phasages coordonnés des travaux pour réduire les nuisances, ou des mesures compensatoires coordonnées pour traiter concomitamment les impacts sur les milieux naturels.

³ Secteur du bâtiment et des travaux publics.

⁴ L'amodiataire est celui qui reçoit en amodiation (acte juridique par lequel une autorité publique affecte à un particulier, à une entreprise privée ou à une collectivité un espace normalement inaliénable (domaine public) pour une durée limitée et, en principe, de façon réversible).

⁵ Ouvrage établi sur appuis discontinu (pieux, colonnes, etc.) pour permettre l'accostage des barges.

⁶ L'Écopôle Seine aval a été l'objet d'un avis de l'Ae en date du 8 février 2012. Il est consultable à l'adresse : <http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/avis-rendus-r171.html>.

L'Ae recommande de préciser le statut et le niveau d'engagement de ces mesures communes. Elle recommande que Ports de Paris s'engage fermement sur leur mise en œuvre, indépendamment de la recherche de l'accord nécessaire entre plusieurs maîtres d'ouvrages.



Schéma d'aménagement prévu à échéance 2018 pour le port urbain et la ZAC Écopôle Seine Aval

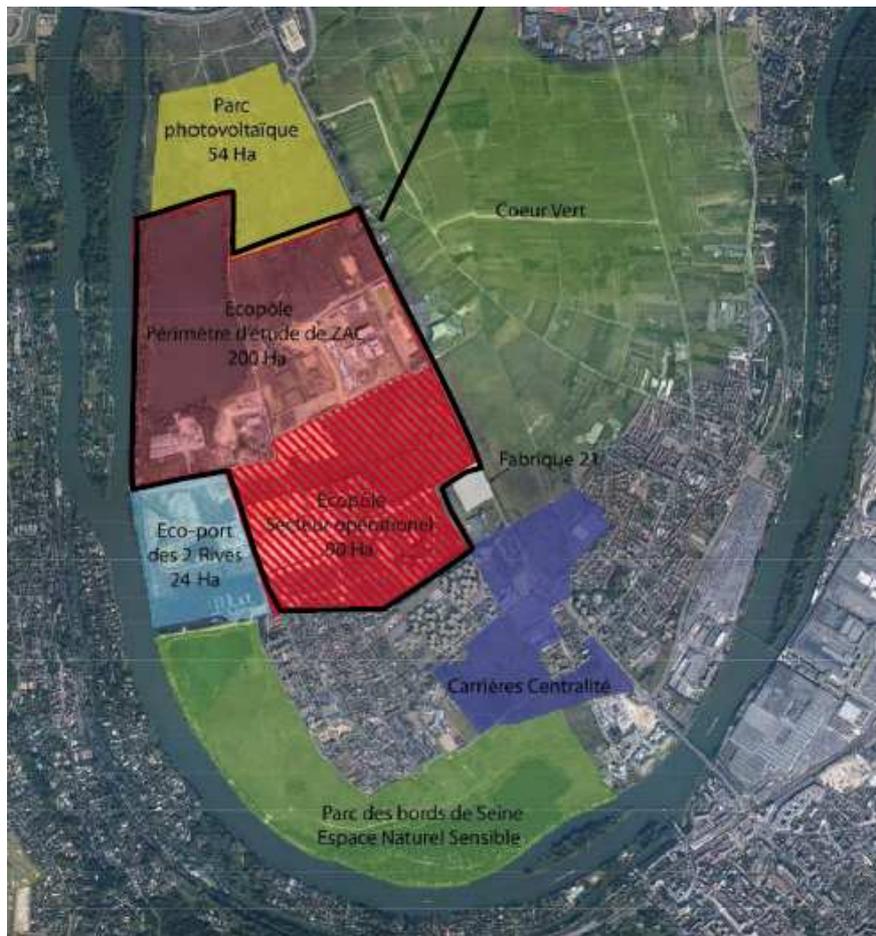


Schéma d'aménagement prévu à échéance 2030 pour le port urbain et la ZAC Écopôle Seine Aval

Par ailleurs, le préfet de région a délivré le 22 octobre 2010 un avis d'autorité environnementale sur le « projet d'implantation du parc photovoltaïque sur le site des Grésillons à Triel-sur-Seine (Yvelines) ».

Ce projet de ferme solaire de 54 ha est localisé au nord de l'Écopôle et du port urbain. Celui-ci n'est pas mentionné dans le dossier, pas plus que d'autres opérations en cours ou projetées dans les environs telles que celles présentées sur la figure ci-dessous (tirée de l'étude d'impact de la ZAC Écopôle).

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact en prenant en compte le projet de parc photovoltaïque des Grésillons et les autres projets de la boucle de Chanteloup.



Les projets d'aménagement de la boucle de Chanteloup, tels que présentés dans l'étude d'impact de la ZAC Écopôle

2 Procédures relatives au projet

La demande d'autorisation déposée par Ports de Paris au préfet des Yvelines datant du 24 mai 2012, les dispositions du code de l'environnement s'appliquant à ce projet sont celles antérieures à l'entrée en vigueur du décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagement.

Toutefois le dossier remis présente l'application des dispositions antérieures ainsi que les conséquences d'une application du décret 2011-2019. Ainsi, le contenu de l'étude d'impact présenté dépasse le strict cadre réglementaire existant avant le 1^{er} juin 2012.

Le projet est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application de l'article R. 122-8 du code de l'environnement en raison d'un coût supérieur à 1,9 M€.

Il fera l'objet d'une enquête publique au titre du code de l'environnement⁷.

Le dossier transmis à l'Ae est une demande d'autorisation d'exécution des travaux au titre de la loi sur l'eau⁸.

L'étude d'impact jointe au dossier vaut évaluation des incidences du projet sur l'eau et les milieux aquatiques⁹.

⁷ Code de l'environnement, articles L. 123-1 et suivants (loi Bouchardeau) et articles L. 214-1 et suivants (loi sur l'eau).

⁸ Code de l'environnement, article L. 214-1 à L. 214-6 et rubriques 2.1.5.0, 3.1.2.0, 3.1.4.0, 3.2.1.0, 3.2.2.0 et 3.3.1.0 du tableau de l'article R. 214-1.

⁹ Code de l'environnement, article R. 214-6 II 4°.

Il est précisé que le projet s'inscrira dans le périmètre d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) dont Ports de Paris sera l'aménageur. Cette ZAC n'est pas créée à ce jour.

Le dossier présente une étude d'incidences Natura 2000¹⁰ qui conclut à l'absence d'incidence significative.

3 Analyse de l'étude d'impact

3.1 La présentation de l'étude d'impact

L'étude d'impact offre une présentation claire et bien faite. Un glossaire et un lexique sont disponibles pour faciliter la compréhension par un public non spécialiste. Des encadrés sont insérés après chaque partie pour rappeler l'essentiel à retenir et le niveau des enjeux correspondants.

La partie principale de l'étude d'impact synthétise de nombreuses études dont le contenu détaillé est joint dans un volume de 18 annexes. Celles-ci ne présentent pas toujours les mêmes qualités de présentation, mais offrent au lecteur la possibilité de trouver la plupart des sources utilisées.

3.2 Analyse de l'état initial

3.2.1 La définition de l'état initial

Avant réalisation du projet, le site sera remis en état par LGSN après la cessation de son exploitation.

Cette remise en état est prescrite par l'arrêté d'autorisation n°08-117/DDD dont bénéficie LGSN. Elle comporte le démontage et l'évacuation des installations et des déchets présents, mais aussi la dépollution des sols éventuellement pollués, le remblaiement des bassins de décantation jusqu'à la cote 22,1 m NGF¹¹, et après assèchement et remblaiement, la couverture des bassins par une couche de terre végétale. Les terrains supportant les installations seront décompactés, nivelés, recouverts de terre végétale et enherbés.

Le dossier précise que l'état actuel du site « ne constituera pas l'état initial au moment de l'aménagement de Ports de Paris ». L'étude d'impact présente ainsi de manière distincte « l'état initial actuel » du site et « l'état initial projeté », après remise en état par LGSN.

Cette présentation d'un double état initial apporte une information essentielle pour comprendre les enjeux du projet. Pour l'Ae, les différences essentielles entre ces deux états initiaux concernent les inondations (voir figure suivante) et l'avifaune.

¹⁰ Code de l'environnement, articles L. 414-4 et R. 414.19 à 26.

Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS). En France, le réseau Natura 2000 comprend 1 753 sites.

¹¹ Nivellement général de la France établi par l'institut géographique national dont le niveau zéro est matérialisé au marégraphe de Marseille.

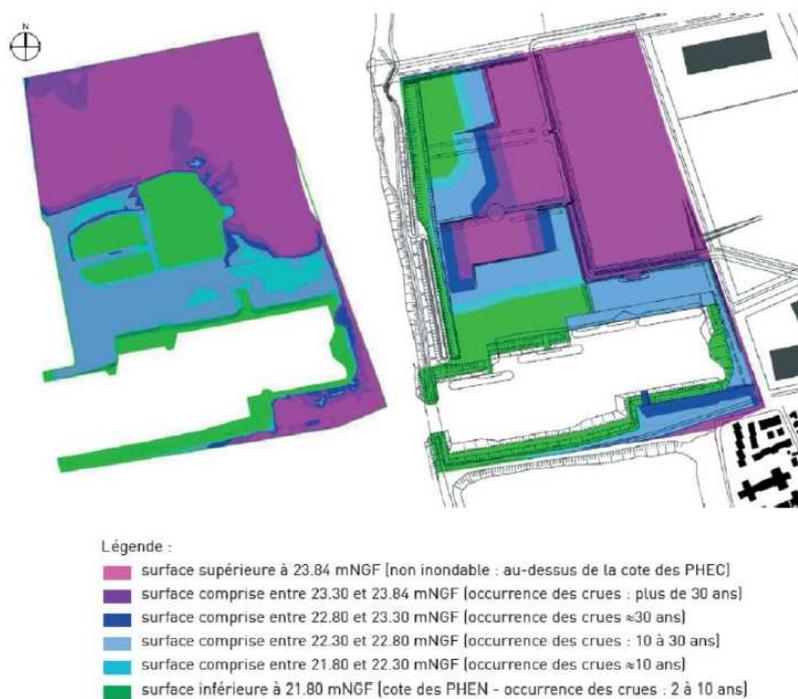


Figure extraite de l'étude d'impact (page 313 de la pièce III, et annexe 18)¹²

Pour l'Ae, les impacts du projet doivent être évalués en comparant l'état initial tel qu'il aurait évolué sans projet (situation de référence) et l'état après réalisation du projet (à l'exception de l'évaluation du respect de la réglementation relative aux crues, qui s'applique nécessairement à partir de l'état actuel). Dans le cas présent, il n'est pas explicitement précisé ce que deviendrait le site sans le projet de Ports de Paris. S'il est probable que LGSN continuerait d'exploiter les granulats pendant un certain temps, il est aussi raisonnable de prendre en compte le fait que cette exploitation ne pourrait pas perdurer après épuisement du gisement.

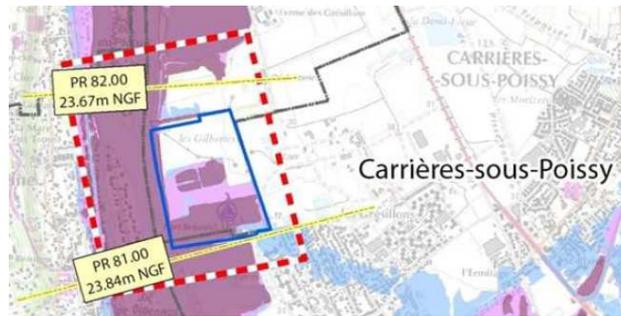
Même en absence de projet de Ports de Paris, les évolutions constatées dans la boucle de Chanteloup laissent supposer que le site subirait probablement des modifications substantielles après le départ de LGSN impliquant la disparition des gravières.

Enfin, le milieu existant actuellement résulte d'une intervention humaine (l'exploitation des granulats) qui a créé depuis 50 ans les conditions de l'arrivée d'un cortège floristique et faunistique spécifique. Il ne semble pas pertinent de chercher à identifier un état initial antérieur à cette situation.

3.2.2 *Le risque d'inondation*

Le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de la vallée de la Seine et de l'Oise s'applique au droit du projet, dont une partie du périmètre est classé en « zone verte ». Cette zone correspond à des secteurs non bâtis, au bâti dispersé, ou aux friches industrielles exposés à un aléa pouvant être modéré à très fort (plus de 2 mètres de submersion).

¹² PHEC : plus hautes eaux connues ; PHEN : plus hautes eaux navigables.



Extrait du PPRI (le périmètre du projet est indiqué par un trait bleu)

Les zones d'aléa modéré (submersion de moins d'un mètre) sont indiquées en bleu ciel, les zones d'aléa fort (submersion de 1 à 2 mètres) en mauve, et celles d'aléa très fort (submersion de plus de 2 mètres) en violet. Dans le périmètre du projet, l'ensemble de ces zones correspond à la zone verte du zonage réglementaire, où les prescriptions du PPRI valent servitudes d'utilité publique. Le dossier présente correctement cette partie, particulièrement importante à cet endroit.

La cote des plus hautes eaux connues (PHEC) est de 23,84 m NGF, ce qui correspond au niveau de la crue de référence (1910) atteint au point de référence le plus proche situé à l'amont du projet (PR 81). L'étude d'impact et l'annexe 18 (diagnostic hydraulique du projet) présentent une interpolation entre ce niveau et le point de référence aval (PR 82), afin de présenter le niveau probablement atteint au droit du projet : 23,79 m NGF.

Or le PPRI stipule que « dans le cas d'une construction située entre deux PR, le calcul sera établi sur la base des cotes prises au niveau du PR situé le plus en amont par rapport à la construction projetée ».

L'Ae recommande de vérifier que tous les calculs liés à l'application du PPRI ont bien été réalisés sur la base d'une cote PHEC de 23,84 m NGF et, en cas contraire, de mettre à jour les données et les mesures prévues.

3.2.3 Les milieux naturels

L'opération est située au sein d'une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF¹³) de type II « Ballastières et zone agricole de Carrière-sous-Bois » n°110001475. Elle correspond à un ensemble de gravières « très riche sur le plan ornithologique », d'une superficie de 433 ha¹⁴.

L'étude d'impact souligne avec raison que « C'est l'un des secteurs majeurs du Val de Basse Seine, avec un hivernage régulier de près de 5 000 oiseaux d'eau et environ 170 espèces observables chaque année. Cette zone est l'un des rares sites d'Île-de-France à avoir connu des cas de reproduction d'espèces d'oiseaux remarquables (Bécassine des marais, déterminante en hivernage dans les champs d'épandage, Chevalier guignette). On note la présence du Putois, déterminant de ZNIEFF de type II. Le milieu déterminant est le groupement des berges exondées à Bident tripartite (*Bidens tripartitus*). » En outre, douze espèces sont déterminantes (deux plantes, un amphibien et neuf oiseaux).

L'Ae note que l'emprise du projet intercepte celle de la ZNIEFF en la divisant en deux parties disjointes.

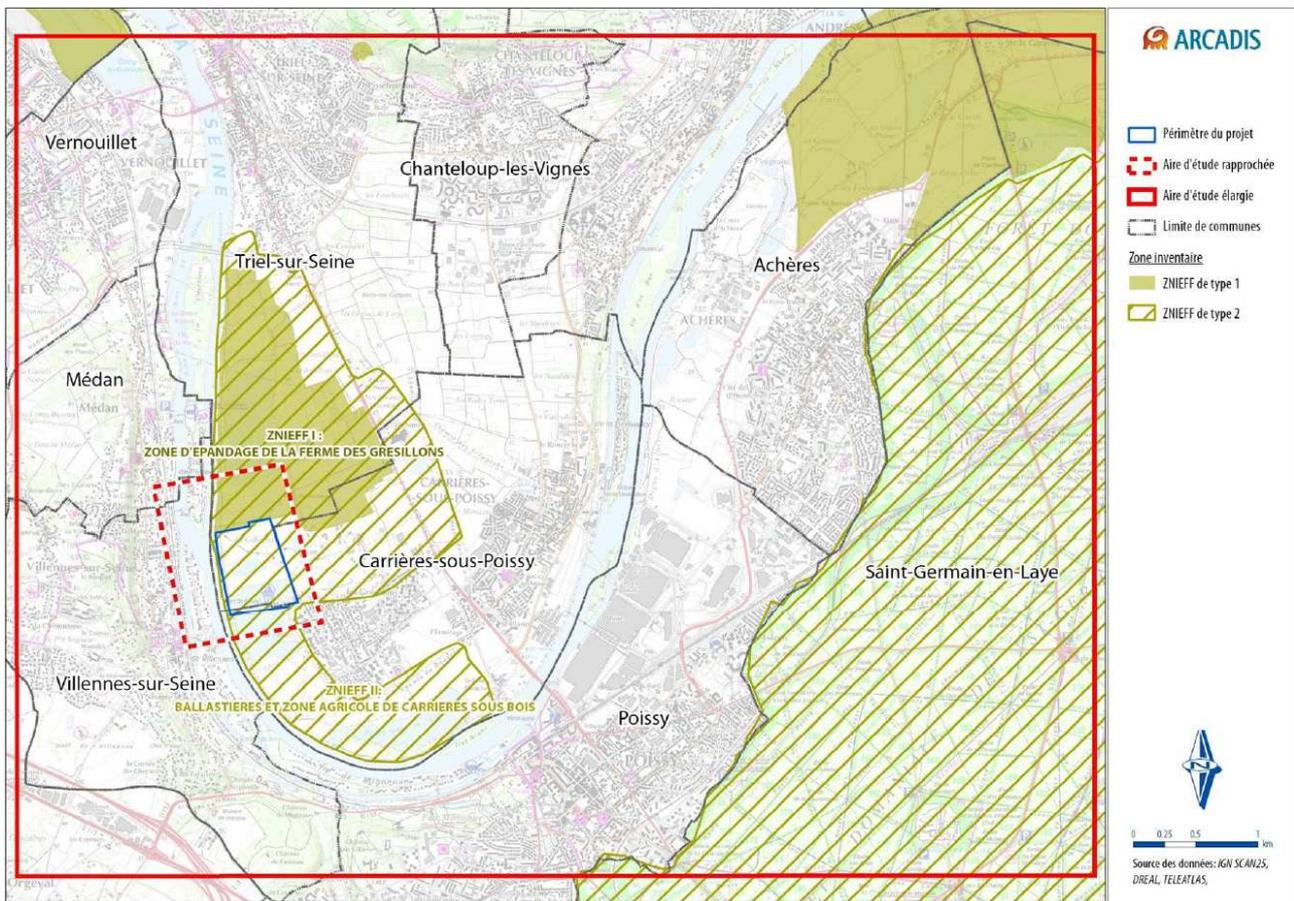
D'autre part, d'autres ZNIEFF sont mentionnées au dossier, dont une ZNIEFF de type I « Zone d'épandage de la ferme des Grésillons » n°110020344.

L'Ae signale que cette ZNIEFF n'existe pas (ou plus) à l'inventaire national du patrimoine naturel¹⁵ et recommande d'en vérifier l'existence effective et de mettre à jour, le cas échéant, l'étude d'impact.

¹³ Lancé en 1982, l'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

¹⁴ Source : <http://inpn.mnhn.fr/zone/znief/110001475>. Le dossier mentionne une superficie de 532,4 ha. Le dossier présente un périmètre de cette ZNIEFF différent du celui présenté dans l'annexe 8.

¹⁵ <http://inpn.mnhn.fr/>, consulté le 6 février 2013.



Localisation des ZNIEFF au niveau de la boucle de Chanteloup (source : étude d'impact)

3.2.4 Les pollutions du sol et des sédiments

Le site a été l'objet de nombreuses activités potentiellement polluantes, à commencer par les épandages d'effluents urbains de la ville de Paris qui ont commencé dans les années 1850.

Les sondages réalisés sur l'emprise de la société LGSN montrent une pollution des sols en certains endroits. Le dossier précise que leur dépollution devra être réalisée par cette société à son départ. Toutefois, l'ensemble du site n'a pas été sondé à ce jour, en particulier au droit de la plate-forme au sud-est de la darse où des sources de pollution potentielle ont été repérées dans l'étude historique.

L'Ae recommande d'actualiser les données relatives à la pollution des sols avec les données qui seront disponibles au moment de l'enquête publique, et de décrire les opérations de dépollution complémentaires à prévoir par le maître d'ouvrage le cas échéant.

Les sédiments de la darse présentent aussi des dépassements de seuils (fraction soluble et métaux). Ceux-ci devront donc être orientés vers des filières adaptées, ce que mentionne le dossier. Leur traitement s'inscrira dans les marchés dont dispose déjà Ports de Paris pour les produits de dragage liés à son activité.

3.3 Analyse des variantes et raisons environnementales du choix retenu

Trois variantes d'aménagement sont présentées, dont l'une provient de la concertation. La sélection de l'une d'elle est présentée à partir d'une analyse multicritères incluant de nombreux critères environnementaux.

Il est toutefois à noter l'absence de critère lié à l'hydraulique des inondations, semble-t-il en raison d'une réalisation ultérieure de l'étude hydraulique sur le seul projet retenu.

Par ailleurs, certains choix à réaliser dans le cadre de la variante retenue sont analysés au regard des différentes solutions envisageables. Par exemple, il en va ainsi sur le traitement des terrains du site, qui ont été fortement remaniés suite à l'exploitation de granulats. Ces terrains sont largement constitués de remblais de mauvaise qualité géotechnique, dont l'épaisseur est de plus de 10 mètres sur de grandes zones. Leur portance étant trop faible pour les usages envisagés, des travaux de confortement sont nécessaires, dont les différentes techniques sont présentées.

3.4 Analyse des impacts du projet en phase travaux et mesures associées

Un plan de respect de l'environnement sera réalisé avant le démarrage des travaux. Il précisera les moyens à mettre en œuvre par les entreprises pour prévenir les risques environnementaux. Un suivi environnemental du chantier par un ingénieur écologue est prévu.

3.4.1 Le risque d'inondation

Les travaux prévus nécessitent des interventions dans le lit mineur de la Seine ainsi que la mise en place d'obstacles aux écoulements en zone submersible¹⁶. Ils conduiront par ailleurs à imperméabiliser une partie des plateformes. Afin de réduire les impacts des travaux sur les écoulements, le phasage des travaux prévoit de commencer les aménagements par les zones à déblayer avant celles à remblayer.

Le dossier montre que pendant la phase des travaux, y compris la modification de l'entrée de la darse, l'incidence quantitative sur l'écoulement de la Seine et la darse est qualifiée de « faible » en cas d'évènement décennal ou inférieur.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une présentation des dispositions qui seront prises en cas de survenue d'une crue d'occurrence plus rare que décennale pendant une intervention dans le lit mineur de la Seine.

3.4.2 Les milieux naturels

Le maître d'ouvrage indique que les travaux seront précédés d'une demande de dérogation pour destruction, dérangement, ou déplacement d'espèces ou d'habitats protégés. Un certain nombre de mesures seront prises en conséquence.

Toutefois, il est précisé dans l'étude d'impact que des inventaires complémentaires devront être réalisés avant les travaux. Ceux-ci ayant été achevés, l'Ae recommande de les inclure à l'étude d'impact.

Par ailleurs, un certain nombre de mesures sont proposées « dans la mesure du possible » ou « autant que possible ». C'est notamment le cas pour l'évitement des dates de reproduction des espèces patrimoniales ou protégées présentes sur le site (poissons, reptiles, orthoptères, avifaune), mais aussi concernant les circulations, le bruit, le contrôle des substances polluantes, etc.

L'Ae recommande que le maître d'ouvrage s'engage clairement sur les mesures présentées.

3.4.3 Le bruit

Le dossier présente les différentes réglementations s'appliquant en matière de bruit sur ce projet. Cette partie ne comporte pas d'évaluation du bruit émis lors du battage des palplanches en entrée de darse, et des niveaux atteints à hauteur des habitations les plus proches situées sur la rive opposée.

L'Ae recommande d'estimer les niveaux sonores atteints lors du battage des palplanches sur les habitations les plus proches et d'indiquer, le cas échéant, les mesures envisagées.

¹⁶ En particulier, le confortement d'une partie des terrains sera réalisé par préchargement de remblais de 3,4 mètres d'épaisseur, laissés en place pendant deux mois. L'organisation de cette partie du chantier conduira à faire occuper par ces remblais à un instant donné jusqu'à 100 000 m³ sur 28 000 m².

3.5 Analyse des impacts du projet en phase d'exploitation et mesures associées

Le choix des mesures d'évitement, de réduction, et à défaut de compensation est bien conduit : le dossier décrit les impacts du projet, des mesures d'évitement et de réduction, puis il présente les impacts résiduels. En sont alors déduites des mesures de compensation lorsque ces impacts résiduels restent à un niveau significatif.

3.5.1 Le projet à échéance 2030

Le dossier présente l'aménagement en 2018 des rives du port partagé avec l'installation d'une ripisylve en talus (saulaie et fourré boisé), d'une risberme¹⁷ plantée d'hélophytes¹⁸, et d'un talus en gabions. Ce choix d'aménagement vise « à jouer à la fois un rôle paysager, environnemental et de protection contre le batillage. » Il permet en outre de recréer le milieu spécifique aux berges qui aura été détruit en phase travaux.

Toutefois, l'aménagement du port partagé prévoit que l'estacade, d'une largeur de quelques mètres, soit remplacée par un quai de 220 mètres, à une date où les plantations n'auront qu'à peine eu le temps de s'installer et de commencer leur développement. C'est ainsi environ la moitié de la berge nord de la darse qui sera artificialisée 12 ans après la première phase du projet.

L'Ae recommande que des mesures soient prises afin de contenir la pression d'artificialisation qui s'exercera sur la berge nord de la darse à moyen et long terme, et de définir des mesures spécifiques de compensation permettant de restaurer une fonctionnalité écologique équivalente dans les environs.

3.5.2 Les milieux naturels

La démarche d'évitement, réduction et compensation a conduit à proposer des mesures compensatoires en regard d'impacts produisant des effets résiduels inévitables, conformément au SDAGE. Ainsi, la destruction d'environ 1 200 m² de boisement alluvial dégradé en bord de Seine est compensée par une reconstitution d'une surface équivalente de part et d'autre de l'entrée de la darse.

De même, la destruction de la quasi-totalité de la ripisylve de la darse et des herbiers aquatiques sera compensée pour une quantité équivalente par les aménagements prévus (à la précision près du quai prévu au droit du port partagé en 2030, voir ci-dessus).

Concernant les zones humides dont 1,6 ha seront détruites (boisement alluvial et ripisylve), environ 1,3 ha de noues seront aménagés. La superficie des zones humides a été estimée en excluant les gravières de LGSN désignées comme « bassins de process », en cohérence avec la remarque faite au § 3.2.1 sur l'état initial.

Enfin, la surface de compensation liée à la reconstitution d'un habitat de type « friches » est inférieure à la surface détruite.

L'Ae souligne que l'évaluation de l'équivalence entre un milieu existant et une compensation doit être faite à fonctionnalité écologique équivalente. Or une plantation réalisée lors d'un aménagement peut nécessiter des années, voire des décennies pour atteindre un fonctionnement optimal.

Par ailleurs et comme déjà mentionné ci-dessus, l'Ae estime que la ripisylve recréée puis détruite en 2030 pour construire le quai au droit du port partagé ne peut être prise en compte pour évaluer cette équivalence¹⁹.

L'Ae recommande de présenter un bilan des destructions et compensations, et d'augmenter la quantité des mesures compensatoires pour atteindre une véritable équivalence écologique à l'horizon de long terme pris par le projet (2030).

¹⁷ Plateforme réalisée au milieu d'un talus.

¹⁸ Une plante est hélophyte lorsqu'elle est enracinée sous l'eau, mais que ses tiges, fleurs et feuilles sont aériennes.

¹⁹ Suite à la visite des rapporteurs, Ports de Paris a apporté des éléments de bilan surfaciques des compensations dégageant un solde globalement positif.

3.5.3 Le risque inondation

Conformément au SDAGE et au PPRI de la Seine et de l'Oise dans les Yvelines, le bilan surfacique et volumique du projet est étudié et présenté afin d'évaluer son impact sur une crue majeure. Les volumes et surfaces gagnés ou perdus sont estimés par tranches altimétriques de 50 cm entre le terrain naturel et le niveau des plus hautes eaux connues. Il apparaît ainsi que le bilan surfacique est positif globalement et dans chaque tranche. Il en va de même pour le bilan volumique, à l'exception d'une tranche d'altimétrie (de 22,30 à 23,80 m NGF) où le volume d'expansion des crues est réduit de 3 805 m³.

Or le PPRI prescrit (notamment : article 1.2 5° et 6°, et les 5° et 6° de son annexe 2) que les projets relevant d'une procédure d'autorisation au titre de la loi sur l'eau démontrent le respect des fonctions hydrauliques du fleuve, ce qui peut être obtenu par des mesures correctrices²⁰ ou compensatoires conduisant à « un volume, une surface et une altitude de fonctionnement au moins équivalents ».

Il prévoit que les projets de remblais ou de volumes étanches d'une surface supérieure à 400 m² respectent pour chacune des trois fonctions hydrauliques visées (écoulement vif, laminage de crue et stockage de volumes) un principe de restauration intégrale des valeurs avant projet pour les mêmes tranches d'altitude.

L'Ae recommande de prévoir une mesure correctrice, ou à défaut compensatoire, permettant de restaurer intégralement le volume d'expansion des crues dans la tranche d'altitude 22,30 – 23,80 m NGF.

3.5.4 Le climat

Le dossier traite brièvement de la question des impacts du projet sur le climat. Les impacts positifs sont mentionnés (le report modal de la route sur les voies navigables permet d'éviter des émissions de gaz à effet de serre), mais aucun impact négatif n'est évoqué, même de manière qualitative. Or l'artificialisation d'une nouvelle surface de plus de 20 ha est de nature à contribuer à la formation d'îlots de chaleur urbains.

3.6 Résumé non technique

Le résumé non technique est clair. Il comporte les développements nécessaires à la compréhension du dossier par le public. Toutefois, il manque une présentation cartographique des variantes étudiées n°1 et n°3.

L'Ae recommande de compléter le résumé non technique par une cartographie de chaque variante étudiée. Elle recommande en outre d'adapter son contenu pour tenir compte des remarques qui précèdent.

*

* *

²⁰ Mesures qui permettent de reconstituer à l'identique (qualitativement et quantitativement) les fonctions hydrauliques existantes avant la réalisation d'un projet (définition donnée en annexe du PPRI).



Photographie du site actuel (en haut) et aménagements projetés (en bas)