



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le cadrage préalable du projet de Port Seine Métropole Ouest – PSMO (78)

n° Ae: 2015-75

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 2 décembre 2015 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, la demande de cadrage préalable du projet de Port Seine Métropole Ouest – PSMO (78).

Étaient présents et ont délibéré : Mme Bour-Desprez, Fonquernie, Guth, Hubert, Perrin, Steinfelder, MM. Barthod, Clément, Ledenic, Lefebvre, Letourneux, Muller, Orizet, Ullmann, Vindimian.

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.

Était absent ou excusé : M. Galibert.

N'a pas participé à la délibération, en application de l'article 2.4.1 du règlement intérieur de l'Ae : M. Roche.

* *

L'Ae a été saisie d'une demande de cadrage par le préfet des Yvelines, le dossier ayant été reçu complet le 8 septembre 2015.

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.

L'Ae a consulté, par courriers en date du 8 septembre 2015 :

- le préfet de département des Yvelines, et a pris en compte sa réponse en date du 13 octobre 2015,
- le ministère en charge de la santé, et a pris en compte la réponse de l'agence régionale de santé (ARS) d'Île-de-France en date du 6 octobre 2015,
- la direction régionale interdépartementale de l'environnement de l'énergie (DRIEE) d'Île-de-France, et a pris en compte sa réponse en date du 22 octobre 2015.

Sur le rapport de Christian Barthod et Maxime Gérardin, et après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

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, de l'autorité décisionnaire 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. La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

Si le maître d'ouvrage le requiert avant de présenter une demande d'autorisation, l'autorité compétente pour délivrer l'autorisation rend un avis sur le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact (art. L.122-1-2 du code de l'environnement) ; cette dernière autorité consulte l'autorité environnementale. Le présent document expose l'analyse de l'Ae sur les réponses à apporter à cette demande.

¹ Désignée ci-après par Ae.

Avis détaillé

Le cadrage préalable à la réalisation des études d'impact des projets est prévu par l'article R. 122-4 du code de l'environnement et la circulaire du 3 septembre 2009 relative à la préparation de l'avis de l'autorité environnementale.

La demande de cadrage objet du présent avis, adressée par courrier du 28 août 2015 du maître d'ouvrage du projet PSMO au préfet des Yvelines, présente le projet et des éléments d'analyse en matière d'état de l'environnement. Elle formule cinq questions, portant principalement sur la manière d'évaluer les impacts du projet, dans un contexte où le port sera installé sur des terrains qui seront libérés à l'issue de l'exploitation d'une carrière de granulats, actuellement en activité et pour de nombreuses années encore, et où les projets d'aménagement portant sur ce secteur de l'Île-de-France sont nombreux.

Le présent avis rappelle le projet et son contexte, expose les réponses de l'Ae aux questions posées, et ajoute d'autres précisions qui lui sont apparues utiles dans le cas d'espèce, sans toutefois reprendre l'ensemble des items que l'étude d'impact devra aborder en application de la réglementation.

L'Ae rappelle qu'au-delà de sa contribution au cadrage préalable, sa fonction de garant de la qualité de l'évaluation environnementale du projet, qu'elle exprimera le moment venu par l'avis qu'elle émettra sur l'étude d'impact, lui interdit toute position de co-construction de l'étude d'impact avec le pétitionnaire. Par ailleurs, l'avis que l'Ae exprime ici résulte de son analyse du projet tel qu'il lui a été présenté.

1 Projet, contexte et enjeux environnementaux du projet

1.1 Le projet PSMO

Le projet Port Seine Métropole Ouest (PSMO), dans sa configuration présentée à l'Ae, prévoit la réalisation d'une plateforme portuaire dédiée au secteur de la construction, localisée dans la partie ouest de l'Île-de-France, à la confluence de la Seine et de l'Oise, sur la commune d'Achères principalement. Il s'inscrit notamment dans le cadre des chantiers du Grand Paris : il s'agit de les approvisionner (lignes de métro et construction de logements) en matériaux de construction, mais aussi d'accueillir sur le site des déblais (comme ceux de la construction des nouvelles lignes du Grand Paris Express). Le site du projet étant actuellement exploité comme carrière de granulats pour la construction, cet accueil de déblais correspondra dans un premier temps au remblaiement partiel de celle-ci. Après remblaiement, des déblais pourraient encore être accueillis, par exemple avant leur valorisation, mais les volumes transitant par PSMO seraient alors plus faibles. Le projet est porté par Ports de Paris².

Cette plateforme portuaire est prévue sur un site de 100 hectares environ, correspondant approximativement au site de la carrière actuelle, et dont la plus grande partie a été utilisée pour l'épandage des eaux usées de l'agglomération parisienne. De ce fait, les strates superficielles de ces terrains (actuellement entreposées par le carrier et devant³ être définitivement stockées sur le terrain après la fin de l'exploitation de la carrière) sont polluées, principalement par des

² Le Port autonome de Paris, ou Ports de Paris, est l'établissement public de l'Etat chargé de la majeure partie des installations portuaires publiques en Île-de-France : voir les articles L.4322-1 et suivants du code des transports, et <http://www.haropaports.com/fr/paris>

³ L'autorisation de la carrière comporte à l'article 3.6.4 *Remise en état du site* un descriptif de l'organisation des terrains à obtenir par le carrier (cotes des différents terrains, positionnement des terres polluées, etc.) avant remise du site, pour faciliter l'installation de la plateforme portuaire. Cette autorisation de carrière ne vaut cependant pas autorisation pour aucune activité postérieure à l'exploitation de la carrière, à son remblaiement et à la remise en état des terrains.

métaux lourds. Des habitations et péniches habitées sont présentes côté Seine, ainsi qu'une entreprise de travaux publics.

L'essentiel du site de PSMO est aujourd'hui l'objet d'une autorisation de carrière, attribuée à l'entreprise GSM, pour l'extraction (en cours) de sables et graviers alluvionnaires⁴ destinés à la construction, et portant sur une période de 30 ans à partir de 2009. Comme mentionné plus haut, le principe d'un port succédant à la carrière était déjà anticipé lors de l'autorisation de celle-ci.

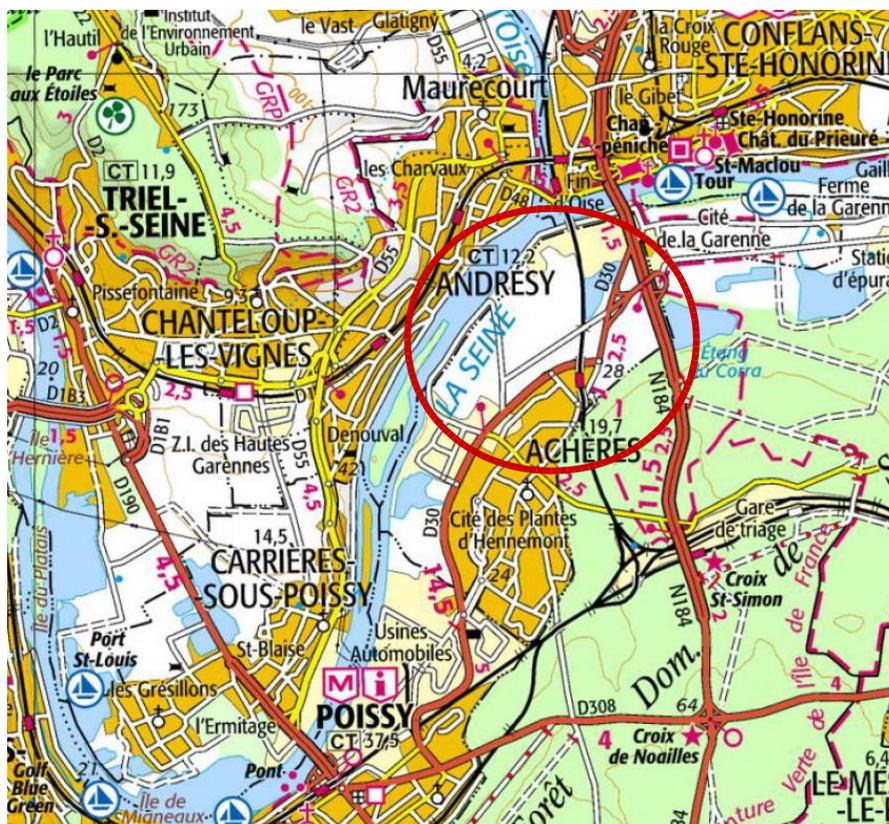


Figure n° 1 : Secteur du projet, en grande couronne Ouest de l'Île-de-France. (Source Géoportail 2015).



Figure n° 2 : Le site du projet vu du nord. Au premier plan Conflans-Sainte-Honorine et la confluence de la Seine et de l'Oise, à l'arrière-plan Achères et la forêt de Saint-Germain. (Source : Dossier du maître d'ouvrage pour le débat public, p.29.)

4 C'est-à-dire résultant de dépôts de matériaux par le fleuve.

La plateforme portuaire, réalisée par phases (numérotées dans le schéma ci-dessous), se composerait d'une darse (bassin), de parcelles attenantes à cette darse, destinées aux activités nécessitant un accès direct à la voie d'eau, de parcelles plus éloignées (en bas, notamment secteur 5, du schéma ci-dessous) pour des activités se contentant de l'accès via un quai partagé (grisé ci-dessous, entre les secteurs 2 et 3), et de parcelles non directement liées à la voie d'eau (« secteur d'interface ville-port », correspondant grossièrement au secteur 4 ci-dessous). Les principales activités identifiées comme pertinentes, pour les parcelles attenantes à la darse, sont le criblage et le traitement de granulats (correspondant à l'activité déjà en place dans le cadre de la carrière GSM), le fonctionnement de centrales à béton et à enrobés, et la préfabrication d'éléments de construction (parpaings, bordures de trottoirs, voussoirs de tunnels, etc.). La plateforme serait desservie par l'embranchement ferroviaire existant, depuis les voies du RER A. Les explications fournies par le maître d'ouvrage aux rapporteurs de l'Ae font apparaître une réflexion sur l'organisation spatiale du site particulièrement élaborée. Le projet comprend en outre des aménagements complémentaires destinés à faciliter l'accès à la Seine des promeneurs (voirie d'accès, aménagements paysagers le long de la Seine, passerelle au-dessus de la darse), ainsi qu'un parc urbain, ayant par ailleurs une vocation de couloir écologique.

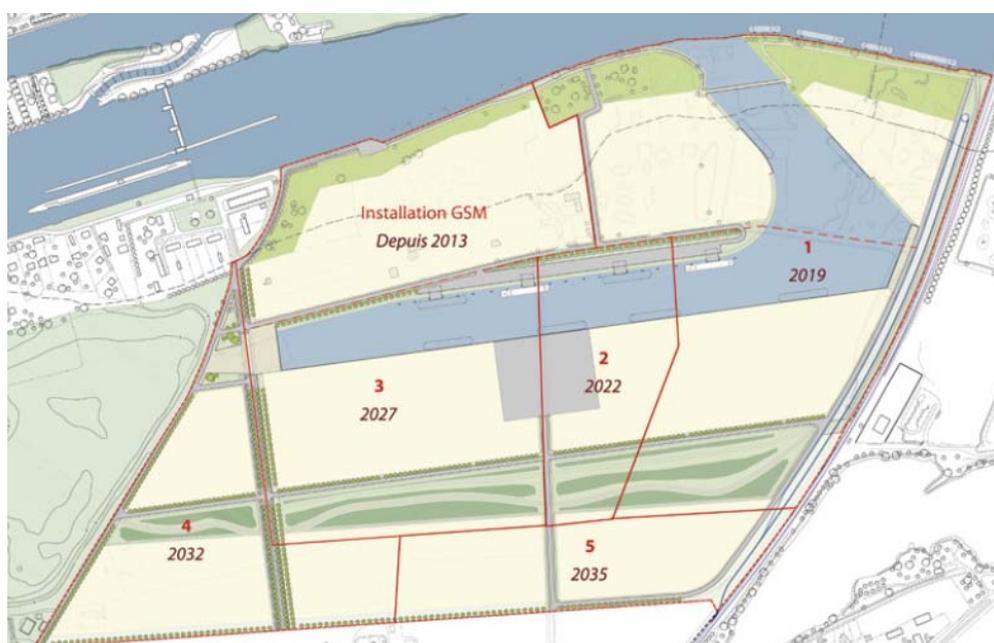


Figure n° 3 : Phasage des aménagements. (Source : Dossier du maître d'ouvrage pour le débat public, p.47.)

Les premières infrastructures portuaires seraient livrées à l'horizon 2020.

Le coût estimé du projet est de 100 M€.

1.2 Contexte général du projet PSMO

1.2.1 Port de Triel-sur-Seine

Le projet PSMO se situe à proximité du projet de création d'un port à Triel-sur Seine, qui a fait l'objet de l'avis Ae n°2012-78 du 13 février 2013. En première analyse, pour un non-spécialiste, les objectifs affichés par Ports de Paris pour les deux ports semblent proches. D'ailleurs, le projet de création d'un port à Triel-sur-Seine a fait l'objet d'un avis défavorable du commissaire enquêteur en novembre 2013⁵. Un des motifs en était que PSMO semblait, selon le commissaire enquêteur, en capacité de remplir les mêmes fonctions que le port de Triel, rendant ce dernier inutile.

5 http://www.triel-sur-seine.fr/IMG/pdf/conclusions_port.pdf La procédure support de l'enquête publique était une autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Ports de Paris a fait part aux rapporteurs de l'Ae de son analyse selon laquelle les deux projets répondent à des besoins différents en termes d'enjeux de desserte⁶ et de trafic ; PSMO ne pourrait pas fournir les fonctionnalités visées par le port de Triel. L'Ae souligne qu'il conviendra de clarifier au maximum, à l'occasion de l'étude d'impact de PSMO, les différences et les complémentarités entre les deux projets, en fonction aussi des suites données par Ports de Paris au projet de Triel.

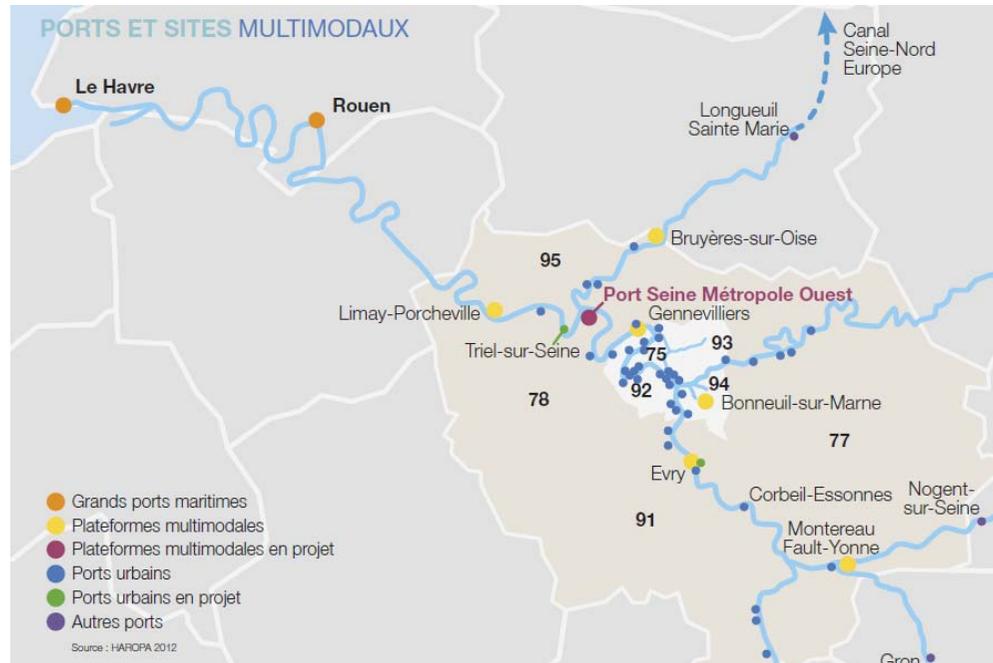


Figure n° 4 : Situation du projet dans le bassin de la Seine. (Source : dossier du maître d'ouvrage pour le débat public, p.12.)

1.2.2 Grand Paris

Le projet du Grand Paris, officialisé par la loi n°2010-597, « est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France ». « Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs. » « Ce réseau s'articule autour de contrats de développement territorial [...], qui] participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France. »⁷.

PSMO vise notamment à permettre d'apporter une réponse intéressante, en termes de développement durable, à certains des besoins d'approvisionnement en granulats et matériaux de construction créés par les objectifs de construction (réseau de transport, et création de logements) du Grand Paris, comme aussi en matière d'évacuation de certains déblais et déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics du Grand Paris. L'étude d'impact devra donc montrer et quantifier les gains environnementaux permis par PSMO dans la conception des chantiers du Grand Paris.

1.2.3 Canal Seine-Nord-Europe et le projet associé MAGEO

Le projet PSMO se situe à la confluence de l'Oise et de la Seine, et donc dans un endroit *a priori* stratégique au regard du trafic fluvial vers le canal Seine-Nord Europe, ou en provenance de ce canal. Les divers documents transmis par le maître d'ouvrage ne conduisent pas l'Ae à identifier une unité fonctionnelle entre PSMO d'une part et le canal Seine-Nord et les aménagements associés, tels que la mise au gabarit européen de l'Oise entre Creil et Compiègne (projet

⁶ « Port urbain » pour Triel, visant à alimenter les chantiers situés dans cette boucle de la Seine, et « plateforme » pour PSMO, avec un positionnement plus en amont de la chaîne.

⁷ Article premier de cette loi.

MAGEO), d'autre part, qui justifierait que l'ensemble soit traité comme un programme de travaux. Il apparaît néanmoins que l'ouverture du canal Seine-Nord Europe pourrait constituer pour PSMO une opportunité de trafics supplémentaires, notamment ceux de granulats en provenance du Nord de la France : il sera ainsi utile, dans l'explication du projet et de ses trafics ainsi que dans l'évaluation socio-économique, de montrer dans quelles proportions la possible ouverture du canal Seine-Nord Europe influencerait sur les perspectives de trafic de PSMO.

C'est donc au titre du cumul d'impacts que le canal Seine-Nord Europe (y compris le projet associé MAGEO) devra être pris en compte. À ce stade, le principal sujet identifié par l'Ae est celui du cumul des trafics fluviaux amenés par les deux projets : il s'agira de montrer, en lien avec VNF, si les équipements de la Seine⁸ sont suffisants pour accueillir à long terme la somme des trafics actuels, de ceux en développement, et de ceux amenés par ces deux projets. S'il apparaît que des aménagements ou dispositifs supplémentaires pourraient s'avérer nécessaires, il conviendra de les présenter, ainsi que les principaux de leurs éventuels impacts environnementaux.

1.2.4 Plan de prévention du risque d'inondation (PPRI) et aménagement de la plaine d'Achères

La plaine d'Achères fait l'objet d'un nombre important de projets :

- Différents projets de ZAC sur le territoire de la commune d'Achères (en plus des ZAC achevées, la ZAC Petite Arche en cours d'urbanisation et la ZAC Grande Arche projetée sur des surfaces importantes, répartie en trois zones) ;
- La carrière de granulats en exploitation par GSM ;
- Les possibles autres carrières à venir à l'est de la RN 184, sur un gisement stratégique d'intérêt régional identifié par le schéma départemental des carrières des Yvelines, aucun carrier n'ayant cependant encore déposé de demande d'autorisation, à la connaissance de l'Ae ;
- Le projet PSMO ;
- Le doublement de la RD 30 (route existante à 2x1 voies), porté par le conseil départemental ;
- Le franchissement de la Seine entre Achères et la boucle de Chanteloup, porté également par le conseil départemental. Il a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) en date du 8 février 2013⁹, mais son calendrier de réalisation ne semble pas totalement fixé¹⁰ ;
- Le projet d'autoroute A 104, porté par l'Etat. Ce projet a été classé par la commission Mobilité 21¹¹ parmi les « *secondes priorités quel que soit le scénario financier considéré* », correspondant à un report de l'engagement du projet à l'après-2030 ;
- Le possible projet de Port Seine Métropole Est (PSME, voir ci-après), différé en l'absence de réalisation de l'autoroute A 104, mais que Ports de Paris a annoncé oralement aux rapporteurs avoir abandonné au profit d'une autre localisation encore à choisir, parmi plusieurs autres sites en cours d'analyse ;
- De possibles développements sur le site de l'entreprise PSA, à Poissy.

8 Comprenant notamment les écluses, mais aussi tous dispositifs permettant d'assurer le contrôle et la sécurité de la navigation, ou d'en maîtriser les impacts sur les milieux aquatiques, etc.

9 Voir notamment : <https://www.yvelines.fr/cadre-de-vie/deplacements/routes-transports/rd-190rd-30-pont-a-acheres/enquete-publique/>

10 Le site internet du conseil départemental des Yvelines (lien ci-dessus) indique seulement la tenue de l'enquête « loi sur l'eau » et de l'enquête parcellaire en 2018. La DUP est par ailleurs l'objet de recours, ayant été prise à la suite d'avis défavorables de la commission d'enquête et des communes.

11 Rapport de la commission Mobilité 21, présidée par le député Philippe Duron et chargée de hiérarchiser les grands projets d'infrastructure de transport, 27 juin 2013 : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/CM21_-_27_Juin_2013_vers2_9h38_sans_traits_de_coupe-2.pdf

« La commission note toutefois le caractère extrêmement controversé du projet en raison de la présence de milieux sensibles et de son coût élevé. Elle considère qu'aujourd'hui les conditions ne sont pas remplies pour permettre de le retenir dans la catégorie des premières priorités. La commission recommande de poursuivre la concertation en vue de clarifier les caractéristiques du projet et les modalités de sa réalisation. Elle le classe, à ce stade, en secondes priorités quel que soit le scénario financier considéré. »

Ces différents projets prennent place dans le champ d'inondation de la Seine.

Le plan de prévention du risque inondation (PPRI) de la vallée de la Seine et de l'Oise, approuvé par arrêté du préfet des Yvelines en date du 30 juin 2007, prend en compte la « *spécificité* » de trois « *secteurs à forts enjeux économiques régionaux ou nationaux dont l'activité et le développement doivent impérativement être préservés* » (notice de présentation, p.37), parmi lesquels « *l'industrie automobile, les activités portuaires et multimodales ainsi que les activités économiques du site d'Achères-Poissy* ». Il y permet, par exception au principe d'interdiction des urbanisations nouvelles en zones inondables, « *le développement d'activités économiques à enjeux régionaux et nationaux sous réserve d'études hydrauliques et de compensation* » dans des zones « bleues indicées A »¹² ; et désigne également des zones « vertes indicées A », permettant notamment la réalisation des mesures compensatoires liées aux projets prévus en zone « bleue indicée A ». L'emprise de PSMO est majoritairement en zone « bleue indicée A ».

L'autorisation des divers remblaiements de volumes, au moment de l'autorisation « loi sur l'eau » des différents projets susmentionnés, sera donc conditionnée non seulement au maintien des conditions d'écoulement, mais aussi à la compensation des remblais par des déblais de volumes équivalents, et localisés à la même cote altimétrique¹³, ceci afin de maintenir le volume d'expansion des crues (compensation volumique). Il s'agit de ne pas aggraver les crues, notamment pour les territoires situés en aval.

Sur le secteur de la plaine d'Achères, la définition de la constructibilité est conditionnée par l'adoption d'un plan global d'aménagement (PGA) qui définit les principes compensatoires et les contraintes d'aménagement permettant « *la préservation du volume du champ d'expansion des crues, la conservation de la libre circulation des eaux de surface et le maintien des conditions d'écoulement* ». Le principe de ce PGA est de permettre le développement d'infrastructures et de projets économiques en garantissant un équilibre déblais – remblais à chaque cote altimétrique afin de préserver le champ d'expansion de la Seine et d'éviter une élévation de la ligne d'eau lors des crues. Le protocole de réalisation du PGA n'a pas encore été signé par les quatre partenaires, maîtres d'ouvrage de ces projets (conseil départemental des Yvelines, ville d'Achères, Ports de Paris (PSMO) et l'Etat) ; il a vocation à être validé sur la base de nouvelles études hydrauliques, tenant compte des évolutions des différents projets. Même en l'absence de protocole validé, ce sont bien les règles de compensation volumique du PPRI qui s'appliquent sur l'emprise de chaque projet.

L'Ae a consulté l'étude hydraulique préparatoire à ce PGA, produite par Hydratec (rapport final – mars 2011). Cette étude fait apparaître que les volumes décaissés par le projet PSMO représenteraient la moitié environ des volumes de compensation de l'ensemble du PGA. Ils se répartissent entre :

- un volume situé entre les cotes 20 m et 22 m, relativement bas, correspondant à la création de la darse, et venant essentiellement compenser *a posteriori*¹⁴ les impacts hydrauliques d'opérations déjà réalisés dans le cadre de ZAC, selon les informations données oralement aux rapporteurs ;
- un volume situé dans le dernier mètre avant la cote de la crue de référence (24,7 m), correspondant à la mise en eau des parcelles disposées autour de la darse, qui pourra compenser des opérations futures situées à ce niveau¹⁵.

La réalisation du présent projet portuaire et l'adoption du PGA sont donc deux conditions nécessaires à l'urbanisation de la plaine d'Achères pour des raisons de compensation hydraulique. Par ailleurs, l'état actuel du projet de PGA

12 Le A fait référence au secteur Achères-Poissy, les deux autres secteurs étant indicés B et C.

13 Cette obligation vaut pour les volumes situés sous la côte de la crue de référence considérée par le PPRI – en l'occurrence, la crue de 1910, estimée comme d'occurrence centennale (une probabilité d'occurrence de 1 sur 100, chaque année).

14 Les volumes qui ont été remblayés se situent en fait à des cotes plus élevées, mais la compensation exigée par la réglementation de l'époque ne prenait pas en compte les cotes altimétriques.

15 Les cotes altimétriques plus élevées sont de fait celles pour lesquelles les compensations sont le plus recherchées.

n'affecte pas le volume de compensation hydraulique de PSMO à tel projet plutôt qu'à tel autre, au sein de ceux satisfaisant les conditions posées par le PPRI.

En revanche, la réalisation du projet de PSMO et sa cohérence fonctionnelle ne dépendent pas des urbanisations futures.

1.2.5 Projet différé de Port Seine Métropole Est (PSME)

Le dossier de Ports de Paris rappelle que les premières études de faisabilité, menées dans les années 2000, concernaient une plateforme portuaire d'environ 100 ha, sur la plaine d'Achères, correspondant au site du présent projet.

Il indique que ce n'est qu'à partir de 2011 que ces études ont également porté sur un site de 300 ha à l'Est [de la RN 184], site libéré par la « refonte » de l'usine Seine Aval du SIAAP¹⁶. Une activité de logistique et de conteneurs était alors envisagée, essentiellement dans le cadre du trafic fluvial entre Paris et Le Havre, et très minoritairement au profit du trafic sur l'Oise en lien avec le projet de canal Seine-Nord Europe, selon les informations recueillies par les rapporteurs. Il est indiqué qu'une desserte performante par le rail et la route reste une condition nécessaire à de telles activités, condition qui ne peut être satisfaite avant au mieux 2030, du fait de « l'arrêt du prolongement de l'A 104 ». Ainsi « les études ont à nouveau porté, à partir de 2013 uniquement, sur la partie Ouest du site, objet du projet PSMO », cette date de 2013 correspondant à la publication du rapport Mobilité 21, cité plus haut. Par ailleurs, le projet PSME ferait disparaître la quasi-totalité (300 ha sur 303) de la zone d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF) « Parc agricole et plans d'eau d'Achères », importantes pour les oiseaux migrateurs ainsi que pour la nidification du Tadorne de Belon et du Vanneau huppé, dans une zone identifiée par le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) comme un réservoir de biodiversité.

L'Ae note que le contenu de l'étude d'impact du projet PSMO dépendra nécessairement fortement de la réponse à la question de savoir si le présent projet constitue ou non une première tranche d'un projet d'ensemble sur 400 ha. Les rapporteurs de l'Ae ont reçu oralement, de Ports de Paris, l'assurance de l'abandon du site envisagé en 2011 pour un terminal logistique et de conteneurs, et de la recherche en cours d'un site alternatif pour un tel terminal ailleurs dans l'ouest de l'Île-de-France. Ceci conduit l'Ae à restreindre ce cadrage préalable de l'étude d'impact au projet strictement limité au site présenté. L'Ae recommande néanmoins au maître d'ouvrage de confirmer clairement sa position dans l'étude d'impact du projet PSMO.

L'Ae note par ailleurs que, même une fois écartée la perspective d'un projet PSME, il pourrait subsister un lien entre le présent projet de plateforme portuaire destinée à faciliter l'approvisionnement en granulats par la voie fluviale des chantiers du Grand Paris, et la perspective d'une mise en exploitation du gisement de 300 ha situé de l'autre côté de la RN. Il semble cependant nécessaire de préciser si la création PSMO serait de nature à faciliter la décision d'exploitation de ce gisement.

1.2.6 Projet de contrat de développement territorial (CDT) « Confluence Seine-Oise »

L'Ae note que le projet de port avait justifié à lui seul le projet de CDT « Confluence Seine-Oise », en vue de définir un projet de territoire qui tire parti du dynamisme économique apporté par ce projet portuaire. Le protocole d'accord signé entre l'Etat et les collectivités le 24 juin 2013 n'a néanmoins pas été suivi par la finalisation d'un projet de CDT.

¹⁶ Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne.

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet PSMO a fait l'objet d'un débat public¹⁷, organisé de septembre à décembre 2014, dont le bilan a été publié par la CNDP¹⁸ en février 2015. Le conseil d'administration de Ports de Paris a, par délibération en date du 6 mai 2015¹⁹, pris acte de ses conclusions, fixé les engagements qu'il prend en conséquence (notamment la mise en place d'une concertation continue avec garant), et décidé de lancer les études du projet.

Le projet devra faire l'objet d'une étude d'impact²⁰, puis d'une enquête publique²¹. L'autorité environnementale compétente pour rendre l'avis sur l'étude d'impact de ce projet est l'Ae du CGEDD, car le maître d'ouvrage est un établissement public de l'Etat relevant de la tutelle de la ministre en charge de l'environnement²².

Il devra aussi vraisemblablement faire l'objet d'une autorisation « loi sur l'eau »²³.

La carrière occupant le site du projet a été autorisée par l'arrêté préfectoral n°09/109 DDT, en date du 18 août 2009, pris après étude d'impact et enquête publique. Il s'agit d'une autorisation d'exploitation sur 30 ans au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)²⁴, valant autorisation au titre de la « loi sur l'eau »²⁵, et portant sur la carrière et les installations de traitement et de transit de matériaux associées. Les prescriptions inscrites dans l'arrêté portent notamment sur le phasage de l'exploitation (jusqu'en 2037), sur la gestion des terres polluées, la gestion de l'eau et des effluents, l'intégration paysagère, les émissions sonores, la prévention des risques, et sur la remise en état.

Cet arrêté a été modifié par un arrêté préfectoral du 28 novembre 2012, pour mettre le phasage d'exploitation prescrit au carrié en cohérence avec les réflexions sur l'aménagement du port. Outre la modification des modalités d'exploitation de la carrière, qui progressera désormais perpendiculairement par rapport à la Seine, l'arrêté préfectoral de 2012 a également modifié les zones d'enfouissement des sols pollués²⁶, tout en maintenant les contraintes de 30 cm au-dessus du niveau des plus hautes eaux de la nappe et de 80 cm d'épaisseur d'enfouissement sous le niveau du terrain aménagé.

Selon les indications données par le maître d'ouvrage aux rapporteurs de l'Ae, l'installation d'entreprises sur le port se fera par des contrats d'amodiation, comme sur les autres sites de Ports de Paris. Certaines installations pourront nécessiter une autorisation ICPE, précédée d'une étude d'impact. Si le port devrait organiser un trafic de matières dangereuses, une étude de dangers serait effectuée.

17 Voir le site du débat public : <https://psmo.debatpublic.fr/>

18 Commission nationale du débat public.

19 <https://www.debatpublic.fr/file/1964/download?token=vqbKc6l9>

20 Définie par les articles L.122-1 et suivants et R.122-1 et suivants du code de l'environnement. L'étude d'impact est requise en application notamment de la rubrique 10° a) du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement : « *Voies navigables et ports de navigation intérieure permettant l'accès de bateaux de plus de 1350 tonnes* ».

21 Régie par les articles L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants du code de l'environnement. C'est notamment l'obligation d'étude d'impact qui rend nécessaire une enquête publique.

22 Article R.122-6 II du code de l'environnement.

23 Article L.241-1 et suivants du code de l'environnement.

24 Articles L.511-1 et suivants du code de l'environnement.

25 Les autorisations « loi sur l'eau » font l'objet des articles L.214-1 et suivants et R.214-1 et suivants du code de l'environnement.

26 Conduisant en fin de compte à une cote finale de réaménagement plus forte par suite de la réduction de la surface concernée par le ré-enfouissement des sols pollués.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Les enjeux environnementaux du site du projet PSMO sont, selon l'Ae :

- la pollution des sols²⁷, du fait du passé du site ;
- son caractère inondable, ce qui est cependant ordinaire pour une plateforme portuaire ;
- les enjeux de bonne insertion urbaine, tels que mis en avant lors du débat public (paysage et nuisances), notamment vis-à-vis des riverains les plus proches, côté Seine.

Au-delà de ces enjeux limités à la proximité immédiate du projet, l'Ae rappelle que le territoire se caractérise par un nombre très élevé de projets²⁸, soumis aux obligations de compensations hydrauliques prévues par le PPRI, et organisées dans le cadre du PGA. Les principaux éléments de ce contexte sont :

- l'urbanisation potentielle de la plaine d'Achères, conditionnée à la réalisation de la plateforme portuaire ;
- la probable mise en exploitation du gisement de granulats de 300 ha situé à l'est de la RN 184, facilitée logistiquement, mais non conditionnée par la plateforme portuaire.

Ceci devra conduire l'étude d'impact de PSMO à fournir autant que possible des éléments sur les liens du projet avec les autres projets du territoire, éléments qui ne pourront parfois être obtenus qu'auprès des autres maîtres d'ouvrage auxquels Ports de Paris est associé dans le cadre de l'élaboration du PGA. Dans la partie II ci-après, l'Ae explicite la manière dont elle envisage le traitement de ces liens entre projets.

2 Contour du programme de travaux auquel le projet appartient

Le code de l'environnement rend nécessaire la clarification des contours éventuels d'un programme de travaux dont le présent projet ne serait qu'une partie : « *Un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle* ».

La définition du programme nécessitera une argumentation dans l'étude d'impact, en particulier au regard des différentes fonctionnalités du projet. Elle a également des conséquences en matière d'aires d'étude à prendre en compte dans l'ensemble de l'étude d'impact.

Dans l'état des informations dont elle dispose (Cf. point 1.2.5), l'Ae note que la création de PSMO est, du fait du cadre réglementaire posé par le PPRI, une condition préalable à certains projets d'urbanisation de la plaine d'Achères. Même s'il est en principe envisageable que chaque projet de ZAC mette en place son propre projet de compensation hydraulique par décaissement, l'Ae note que cela n'est pas envisagé, et que l'objet même du PGA est de garantir la cohérence d'ensemble de l'aménagement de la plaine d'Achères, en mutualisant les approches. Les volumes supérieurs (voir le § 1.2.4) apporteraient plus de la moitié de ce qui serait nécessaire dans l'hypothèse où tous les projets listés au PGA seraient effectivement réalisés.

A titre d'éléments à prendre en compte par le maître d'ouvrage pour justifier sa proposition, l'Ae estime opportun de relever les points suivants :

27 Selon la DRIEE : chrome (Cr), cuivre (Cu), plomb (Pb), cadmium (Cd), mercure (Hg), arsenic (As), hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), BTEX (benzène, toluène, éthylbenzène, xylène), composés organiques volatiles (COV) et polychlorobiphényles (PCB).

28 Le bilan du débat public établi par la CNDP fait état d'un public « *rompu aux méthodes de concertation* », et cite, outre les projets mentionnés ci-dessus par l'Ae, le canal Seine-Nord-Europe, le prolongement du RER E à l'Ouest (Eole), la tangentielle Ouest (tram-train), l'amélioration du RER A, la ligne ferroviaire nouvelle Paris-Normandie, la ligne de fret Serqueux-Gisors, et l'éco-port des deux rives de Seine à Triel dont Ports de Paris est également le maître d'ouvrage.

– si les projets d'aménagement et d'urbanisation actuellement connus de la plaine d'Achères ont besoin de PSMO pour pouvoir être autorisés, PSMO semble en revanche capable de fonctionner entièrement sans que l'urbanisation ne soit effective. Par conséquent, parmi les questions qui doivent être examinées pour identifier un éventuel programme de travaux, il sera notamment nécessaire d'examiner en quoi l'option d'urbanisation de la plaine d'Achères participerait aux fonctionnalités de PSMO ;

– le projet PSMO devra afficher clairement quel est le volume de ses déblais qu'il sera possible d'affecter à la compensation hydraulique de futurs projets dans la plaine d'Achères, dans le respect du PPRI qui autorise les remblais dans la limite du maintien de la ligne d'eau actuelle. A défaut il sera difficile, lors de l'instruction de ces projets qui ont besoin d'une compensation hydraulique, de connaître le « droit de tirage » sur le volume des déblais de PSMO. En effet, le PGA qui règle pratiquement les modalités de mutualisation de cette opportunité hydraulique n'a pas de portée juridique, dans l'état des informations dont dispose l'Ae. Si le projet PSMO affiche, comme une de ses finalités secondes, cette « offre de compensation », il crée un lien fonctionnel avec les projets d'urbanisation qui ont besoin de lui, et ces derniers seront bien en mesure de respecter la logique de compensation fonctionnelle au moment du dommage ;

– l'Ae note qu'il est rare de constater qu'un projet puisse avoir, comme PSMO, des impacts indirects aussi importants que ceux qui découleraient de l'urbanisation de la plaine d'Achères. Quel que soit le périmètre retenu pour le programme de travaux, cette situation devra conduire à un examen particulièrement attentif des effets indirects du projet.

3 Contenu du cadrage préalable demandé

Le maître d'ouvrage a posé à l'Ae cinq questions (ou groupes de questions) qui font l'objet de commentaires dans cinq chapitres ci-après.

3.1 Aires d'étude à prendre en compte pour les différents impacts

La première question posée à l'Ae est celle des aires d'étude à prendre en compte. Compte tenu des spécificités du dossier pour ce qui concerne la description de l'état initial (Cf. point 3.2), l'aire d'étude du projet doit prendre en compte l'implantation de toutes les mesures compensatoires qui accompagnent l'autorisation délivrée à GSM.

La demande de cadrage précise les aires que le maître d'ouvrage prévoit d'étudier pour différentes thématiques, le périmètre étant dépendant de la thématique considérée. Concernant les milieux naturels, elle fait la remarque que 80 % de l'emprise future du port prend place sur le périmètre de la carrière, ce qui appelle nécessairement un traitement particulier puisque les milieux éventuellement présents seront détruits. Concernant les impacts directs du projet PSMO, l'Ae a eu connaissance de l'état initial de l'environnement déjà réalisé (Egis eau, 276 pages). Pour le projet PSMO, nonobstant ce qui a été précisé au point 2 en matière de programme de travaux, les périmètres d'investigation pris en compte pour cet état initial n'appellent pas de commentaire de sa part.

3.2 Etat initial et principaux enjeux environnementaux identifiés

Le présent dossier offre un cas de figure tout à fait original, puisque :

- l'état initial du projet PSMO doit correspondre pour une partie (secteur 2, près de la Seine) à un état des lieux classique qui n'appelle pas de remarque particulière, mais pour une autre partie, plus importante en surface, à l'état de la carrière en fin d'exploitation, après remise en état des lieux. Il s'agit donc d'un état initial à venir,

qui ne peut être décrit qu'à partir des prescriptions figurant dans les arrêtés préfectoraux d'autorisation de la carrière (2009 et 2012) ;

- cet état ne pourra pas être constaté en une seule fois, puisque les terrains devraient être « cédés » à Ports de Paris en différentes étapes.

Dans le but d'apporter une information la plus complète possible au public, le maître d'ouvrage propose de présenter, dans le chapitre « Etat initial », deux états initiaux :

- un « état initial de l'existant » fondé sur l'état actuel du secteur 2 et sur l'état initial du reste du terrain tel que figurant dans le dossier de demande d'autorisation de la carrière GSM ;
- un « état initial projeté » fondé sur l'état actuel du secteur 2 et sur l'état au moment de la rétrocession des terrains de la carrière à Ports de Paris, avec mise à jour à chaque « libération foncière ». Il s'agit donc d'une série d'états initiaux correspondant à des dates différentes, toutes à venir.

L'Ae déconseille au maître d'ouvrage de présenter comme l'état initial de son projet ce qu'il appelle « état initial de l'existant ». Une telle option lui conférerait une responsabilité dans la description de l'état initial du terrain avant l'exploitation par GSM, voire l'impliquerait dans un éventuel débat *a posteriori* sur le bien-fondé des mesures compensatoires accompagnant l'autorisation délivrée à GSM. Pour le présent projet PSMO, il ne peut y avoir qu'un seul état de référence, qui est celui que le maître d'ouvrage appelle « état initial projeté », prenant en compte, outre les terrains du secteur 2, l'état des lieux des terrains tels qu'il sont prévus d'être à chaque étape de la cession par GSM, et l'intégralité des mesures compensatoires relevant de la compétence de GSM.

Pour l'information complète du public, l'Ae recommande de :

- ***mettre en annexe à cet état initial du projet PSMO, l'état initial qui figure dans l'étude d'impact du dossier d'autorisation de la carrière ;***
- ***s'engager à rendre public, à chaque étape de cession par GSM, le descriptif détaillé des terrains après remise en état, tel que résultant à la fois de l'autocontrôle par GSM et des contrôles complémentaires ponctuels réalisés par Ports de Paris.***

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae ont été précisés au point 1.5.

3.3 Méthodologie de présentation des impacts

Le maître d'ouvrage propose d'analyser les impacts en deux grands chapitres :

- le premier traitant successivement de chacune des phases intermédiaires durant lesquelles cohabiteront l'exploitation de la carrière et la réalisation (et l'entrée en service) du projet, avec de possibles interactions ou effets synergiques entre leurs impacts respectifs ;
- le second traitant des impacts permanents du projet dans sa globalité, une fois l'ensemble des phases réalisées.

Sur la question relative à la structure de l'étude d'impact, l'Ae indique qu'elle a déjà accepté divers modes de présentation des études d'impact qui lui sont soumises, à la double condition de pouvoir y retrouver l'ensemble des points d'analyse prescrits par le code de l'environnement, et d'aboutir à un document accessible au grand public. Il sera opportun de reproduire l'option retenue dans l'évaluation des incidences Natura 2000, qu'il est à l'expérience préférable de présenter dans un chapitre particulier du dossier, mais dont les mesures d'évitement et réduction sont bien à intégrer au niveau de celles formulées de façon plus générale dans l'étude d'impact.

Par ailleurs, l'Ae note que la compensation fournie par avance par PSMO est permise par le choix de positionner les plateformes attenantes à la darse un mètre en dessous du niveau des plus hautes eaux connues (PHEC). Ce choix induit une inondabilité, qui devra être analysée en tant que telle par l'étude d'impact, au-delà du constat de sa conformité au PPRI²⁹.

3.4 Points de vigilance et échéances à retenir

Sans préjudice de tous les points qui ont été mentionnés précédemment, l'Ae invite le maître d'ouvrage à la vigilance dans le traitement des points suivants :

- Les impacts de la création de PSMO sur la problématique de l'urbanisation de la plaine d'Achères, notamment au travers du PGA³⁰ ;
- les impacts d'une inondation allant au-delà des PHEC, indépendamment du fait que le PPRI et le PGA sont fondés sur les PHEC ;
- une approche par photomontage de la perspective paysagère intégrant PSMO depuis les différents points de vue sur la plaine d'Achères ;
- les solutions qui auront pu être trouvées, à titre transitoire et à titre définitif, pour les actuels occupants du secteur 2, ainsi que pour les péniches habitées ;
- la justification des hypothèses concernant les trafics fluviaux, routiers et ferroviaires induits par PSMO, tant au moment du chantier qu'en régime permanent ;
- la description de la contribution du site de PSMO à l'entreposage et au traitement éventuel des déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics du Grand Paris, durant la phase de remblaiement de la carrière et, le cas échéant, au-delà ;
- la démonstration de toute absence de risque³¹ pour la nappe des modalités de remblaiement de la carrière et du stockage pérenne des terres polluées ;
- la vérification de l'existence ou non d'une zone humide et des espèces qui lui sont inféodées, au sens du code de l'environnement, dans le secteur 2, compte tenu du pré-zonage effectué par la DRIEE (qui identifie une « zone humide potentielle ») ;
- l'analyse des connectivités écologiques, le long de la Seine et entre la forêt et la Seine ;
- l'absence d'interférence, directe ou indirecte, entre le projet PSMO et le possible nouveau site d'entraînement du club de football Paris-Saint-Germain, en tenant compte du dernier état des informations disponibles sur sa nouvelle implantation.

Le maître d'ouvrage propose de retenir les horizons 2025 (aménagement de PMSO à mi-parcours) et 2035 (aménagement PSMO en fin de réalisation) pour les études de trafic et les études acoustiques. L'Ae n'y voit *a priori* pas de difficultés à condition de :

- démontrer par ailleurs que le chantier avant 2025 ne pourra pas susciter plus de trafic et de bruit qu'en 2025 ;

29 Plus largement, l'Ae note que la mise en œuvre du PGA permettra de positionner différents aménagements au plus juste de ce qui est permis par le PPRI. Cela la conduit à rappeler que la conformité au PPRI n'épuise pas la question de l'inondabilité des aménagements, du point de vue de l'évaluation des impacts. En particulier, puisque le niveau des PHEC découle d'une convention, la survenue d'une crue plus forte ne doit pas être exclue. Un schéma d'aménagement tirant partie des remblaiements possibles pour positionner un nombre important de constructions juste au-dessus du niveau des PHEC induirait alors une vulnérabilité particulière, ce qui doit faire l'objet d'une analyse.

30 En prévoyant par avance les compensations hydrauliques nécessaires à d'autres projets nécessitant des remblaiements, PSMO ouvre la possibilité de leur réalisation future, donc de leurs éventuels impacts

31 L'Ae est consciente que ce point est à l'interface entre la responsabilité de GSM dans le cadre de son autorisation, de celle de Ports de Paris au moment de la cession des terrains, et de celle des services de l'Etat dans leur activité de contrôle des autorisations délivrées. Néanmoins il s'agit d'un des enjeux les plus évidents pour le grand public.

- prendre en compte dans les études de bruit les hypothèses les plus pénalisantes en matière de type d'activité s'implantant sur les terrains de PSMO, pendant le déploiement comme après la mise en service de l'ensemble de la plateforme.

3.5 *Prise en compte des autres projets connus*

La question n°5 posée par le maître d'ouvrage porte sur les « autres projets connus » à prendre en compte pour l'analyse des impacts cumulés prescrite par la réglementation. L'Ae relève que cette question est particulièrement importante dans le contexte territorial où s'inscrit PSMO, où sont d'ores et déjà identifiés par Ports de Paris de multiples projets. Comme les rapporteurs l'ont indiqué oralement, l'Ae n'étant saisie, dans le cadre de ses compétences, que d'une faible proportion des projets, elle est loin d'être informée de tous les projets pouvant justifier une prise en compte dans l'étude d'impact. Il est donc recommandé au maître d'ouvrage de s'adresser à la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE) d'Ile-de-France, et secondairement à la direction départementale des territoires (DDT) des Yvelines, pour identifier l'ensemble des projets remplissant les conditions fixées par l'article R. 122-5 II 4³².

L'Ae appelle par ailleurs l'attention du maître d'ouvrage sur les spécificités de l'évaluation des incidences Natura 2000, qui peut conduire à s'intéresser à un nombre plus élevé de projets, dont certains peuvent être terminés et opérationnels. Le guide interprétatif de la Commission européenne sur la gestion des sites Natura 2000 (« *Gérer les sites Natura 2000, les dispositions de l'article 6 de la directive « habitats » (92/43/CEE)* », point 4.4.3) précise en effet : « *Bien que les plans et les projets déjà terminés ne soient pas couverts par les obligations en matière d'évaluation visées à l'article 6, paragraphe 3, il est important de prendre encore en compte ces plans et ces projets dans l'évaluation s'ils continuent à avoir des effets sur le site et laissent craindre une dégradation progressive de son intégrité. Ces plans et projets déjà terminés peuvent également soulever des aspects couverts par l'article 6, paragraphes 1 et 2, dès lors que le maintien de leurs effets entraîne la nécessité de prendre des mesures de conservation pour y remédier ou pour les combattre ou des mesures en vue d'éviter la détérioration des habitats ou la perturbation des espèces.* ».

Pour l'évaluation des incidences Natura 2000, ceci conduit notamment à faire référence à l'état de conservation des espèces et des habitats naturels qui ont justifié la désignation d'un site Natura 2000, à la date de la désignation du site comme ZPS (cas de la directive « Oiseaux ») ou de « reconnaissance » comme SIC (cas de la directive « Habitats, faune, flore »), et à apprécier les effets cumulés pérennes dans ce cadre.

Au-delà de la stricte question posée par le maître d'ouvrage, l'Ae rappelle l'enjeu de situer les différents projets pris en compte dans le cadre des plans et programmes « *qui définissent le cadre dans lequel la mise en œuvre des projets [...] pourra être autorisée à l'avenir* »³³, notamment pour les plans et programmes, tels que :

- le SDRIF³⁴,
- le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE), et le plan de gestion du risque d'inondation (PGRI),

32 « *Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :*

– *ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 et d'une enquête publique ;*

– *ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été rendu public.*

Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté au titre des articles R. 214-6 à R. 214-31 mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage ; »

33 Article 3 de la directive 2001/42/CE plans-programmes.

34 Schéma directeur de la région Île-de-France.

- le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI), et sa déclinaison dans un plan général d'aménagement (PGA),
- le schéma d'ensemble du réseau du Grand Paris,
- le schéma régional des carrières,
- le plan de prévention et de gestion des déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics en Île-de-France prévu par l'article L.514-14-1 du code de l'environnement.