

Communes

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

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

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

Portant sur

- LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE (DUP)
- L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE (LOI SUR L'EAU)
- LA MISE EN COMPATIBILITE DES PLAN LOCAUX D'URBANISME (PLU) DES COMMUNES
- LA CREATION DE LA ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ (ZAC)
- LE PARCELLAIRE EN VUE DE DETERMINER LES PARCELLES À EXPROPRIER

Du 17 SEPTEMBRE AU 30 OCTOBRE 2020

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

Près le Tribunal administratif de VERSAILLES

ANNEXES

SOMMAIRE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : Décision n° E2 000001/78 du 14 janvier 2020 de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Versailles

ANNEXE 2a : Arrêté préfectoral en date du 5 février 2020 prescrivant l'ouverture de l'enquête

ANNEXE 2b : Arrêté en date du 13 août 2020 prescrivant le report de l'enquête et le nouveau calendrier des permanences

ANNEXE 3 : Encarts publiés dans les journaux

ANNEXE 4 : Affichage de l'enquête

Contrôle d'affichage par PUBLILEGAL

Certificats d'affichage des communes

ANNEXE 5 : Information extra légale

Par HAROPA

Par les communes (sites internet, journal de la commune)

Par la presse locale ou nationale

ANNEXE 6 : Tableaux résumé des observations recueillies au cours de l'enquête

ANNEXE 7 : Tableau de suivi des notifications individuelles

ANNEXE 8 : Certificats d'affichage par les Communes relatifs aux notifications non réceptionnées

ANNEXE 9 : Mémoire en réponse d'HAROPA-Port de Paris

ANNEXE 1 :

**Décision n° E2 000001/78 du 14 janvier 2020 de
Madame la Présidente du Tribunal Administratif de
Versailles**

DECISION DU

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE VERSAILLES

14 janvier 2020

N° E20000001 /78

LE PRÉSIDENT DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

Décision désignation commission ou commissaire

CODE : type n° 3

Vu enregistrée le 8 janvier 2020, la lettre par laquelle le préfet des Yvelines demande la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet :

Enquête unique concernant l'autorisation environnementale, la déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU), le parcellaire et la création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC), relative à l'installation d'une plateforme portuaire multimodale (eau, fer, route) dite Port Seine-Métropole Ouest sur le territoire des communes d'Achères, d'Andrésey et Conflans-Sainte-Honorine ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2020 ;

DECIDE

ARTICLE 1 : Il est constitué pour le projet susvisé une commission d'enquête composée ainsi qu'il suit :

Président :

M. Michel GENESCO

Membres titulaires :

Mme Anne DE KOUROCH
M. Claude GARREAU

ARTICLE 2 : Pour les besoins de l'enquête publique, les membres de la commission d'enquête sont autorisés à utiliser leur véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

ARTICLE 3 : La présente décision sera notifiée au préfet des Yvelines et aux membres de la commission d'enquête.

Fait à Versailles, le 14 janvier 2020

La présidente,

L. Massias

Nathalie MASSIAS



ANNEXE 2a :

**Arrêté préfectoral en date du 5 février 2020
prescrivant l'ouverture de l'enquête**

Préfecture
Direction de la Réglementation et des Élections
Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques

Arrêté n° 20-013 portant ouverture d'une enquête publique unique préalable au projet d'installation d'une plateforme portuaire multimodale, dit Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) sur le territoire des communes d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine

**Le Préfet des Yvelines,
Officier de la Légion d'Honneur**

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le Plan Local d'Urbanisme intercommunal de la communauté urbaine de Grand Paris Seine & Oise ;

Vu les Plans Locaux d'Urbanisme des communes d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine ;

Vu la décision n° 2014/01/PSM/1 en date du 8 janvier 2014 de la Commission nationale du débat public (CNDP), d'organiser elle-même un débat public sur le projet d'installation d'une plateforme portuaire multimodale à l'Ouest du RER A, dit Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) ;

Vu la décision n° 2014/26/PSM/4 en date du 2 juillet 2014 de la Commission nationale du débat public (CNDP), de soumettre au débat public le projet d'installation d'une plateforme portuaire multimodale à l'Ouest du RER A, dit Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) du 15 septembre au 15 décembre 2014 ;

Vu le bilan du débat public dressé par le président de la Commission nationale du débat public le 12 février 2015 ;

Vu l'avis délibéré n° 2015-75 de l'Autorité environnementale du 2 décembre 2015 sur le cadrage préalable du projet de Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) ;

Vu les décisions en date du 19 avril 2017 de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France soumettant la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine à évaluation environnementale ;

Vu le courrier en date du 31 janvier 2019 par lequel l'établissement public HAROPA – Ports de Paris sollicite l'ouverture d'une enquête publique préalable au projet d'installation d'une plateforme portuaire multimodale, dit Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) ;

Vu les pièces du dossier d'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet PSMO sur le territoire des communes d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine, à l'autorisation environnementale, à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées, à la création de la zone d'aménagement concerté et au parcellaire ;

Vu les demandes d'avis transmises aux maires d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine ainsi qu'au président de la communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise ;

Vu la délibération du conseil municipal de la ville d'Andrésey en date du 22 mai 2019 qui émet un avis favorable au projet de création de la zone d'aménagement concerté Port Seine-Métropole Ouest ;

Vu la délibération du conseil municipal de la ville de Conflans-Sainte-Honorine en date du 17 juin 2019 qui émet un avis favorable au projet de création de la zone d'aménagement concerté Port Seine-Métropole Ouest ;

Vu la délibération du conseil municipal de la ville d'Achères en date du 26 juin 2019 qui émet un avis favorable au projet de création de la zone d'aménagement concerté Port Seine-Métropole Ouest ;

Vu la délibération du conseil communautaire Grand Paris Seine & Oise en date du 12 juillet 2019 qui émet un avis favorable au dossier de création de la zone d'aménagement concerté Port Seine-Métropole Ouest ;

Vu la demande d'autorisation environnementale présentée par l'établissement public HAROPA – Ports de Paris au guichet unique des Yvelines le 1^{er} février 2019 et enregistrée sous le numéro cascade n° 78-2019-0015 ;

Vu l'avis du service de l'archéologie de la direction régionale des affaires culturelles de l'Île-de-France en date du 18 février 2019 ;

Vu l'avis de l'Unité départementale de l'architecture et du patrimoine des Yvelines en date du 8 mars 2019 ;

Vu l'avis de la délégation départementale des Yvelines de l'agence régionale de santé en date du 20 février 2019 ainsi que de la délégation départementale du Val d'Oise en date du 25 mars 2019 ;

Vu l'avis du Conseil départemental des Yvelines en date du 19 mars 2019 ;

Vu les avis de l'Agence française pour la biodiversité en date du 21 mars 2019 et du 24 septembre 2019 ;

Vu l'avis de la direction départementale des territoires du Val d'Oise en date du 25 mars 2019 ;

Vu les avis de la direction départementale des territoires des Yvelines en date du 27 février et du 27 mars 2019 ;

Vu le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint qui s'est tenue le 13 mai 2019 sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine ;

Vu l'avis délibéré n° 2019-40 de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) en date du 4 décembre 2019 ;

Vu le courrier en date du 20 décembre 2019 du Service police de l'eau de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France déclarant recevable le dossier qui peut être soumis à enquête publique ;

Vu le mémoire en réponse de l'établissement public HAROPA – Ports de Paris à l'avis du CGEDD ;

Vu la réglementation au titre de la Loi sur l'eau et notamment les rubriques de la nomenclature annexées à l'article R. 214-1 du code de l'environnement concernées par le projet :

Rubriques	Nomenclature	Caractéristiques du projet	Régime
2.1.5.0	<p>Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant :d'</p> <ol style="list-style-type: none"> Supérieure ou égale à 20 ha (A) ; Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D). 	<p>La surface totale du projet augmentée de la surface du bassin versant naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet du Port Seine-Métropole Ouest est de : 101,5 ha.</p>	Autorisation
3.1.2.0	<p>Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3.1.4.0, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau :d'</p> <ol style="list-style-type: none"> Sur une longueur de cours d'eau supérieure ou égale à 100 m (A) ; Sur une longueur de cours d'eau inférieure à 100 m (D). <p>Le lit mineur d'un cours d'eau est l'espace recouvert par les eaux coulant à pleins bords avant débordement.</p>	<p>Une modification du profil de la Seine est réalisée pour les travaux de creusement de la darse et plus spécifiquement pour le creusement de son débouché en Seine.</p> <p>La longueur de cours d'eau concerné est d'environ 240 m, correspondant à la largeur maximale de la passe d'entrée.</p>	Autorisation
3.1.4.0	<p>Consolidation ou protection des berges, à l'exclusion des canaux artificiels, par des techniques autres que végétales vivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> Sur une longueur supérieure ou égale à 200 m (A) ; Sur une longueur supérieure ou égale à 20 m mais inférieure à 200 m (D). 	<p>Concernant les berges de Seine, il est prévu dans le cadre du projet, un aménagement mixte alliant le renforcement du pied de berge et la mise en œuvre d'un talus végétalisé de part et d'autre de la darse, y compris au droit du futur emplacement des bateaux logements.</p> <p>La longueur de berges concernée est d'environ 530 m.</p>	Autorisation

3.1.5.0	<p>Installations, ouvrages, travaux ou activités, dans le lit mineur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères, les zones de croissance ou les zones d'alimentation de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens, ou dans le lit majeur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères de brochet :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Destruction de plus de 200 m² de frayères (A) ; 2. Dans les autres cas (D). 	<p>Les travaux de creusement du débouché de la darse en Seine conduisent à supprimer un linéaire de 240 m de berges, zones de croissance ou d'alimentation potentielles de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens.</p> <p>La surface concernée par les travaux est de l'ordre de 1 000 m².</p>	Autorisation
3.2.2.0	<p>Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Surface soustraite supérieure ou égale à 10 000 m² (A) ; 2. Surface soustraite supérieure ou égale à 400 m² et inférieure à 10 000 m² (D). <p>Au sens de la présente rubrique, le lit majeur du cours d'eau est la zone naturellement inondable par la plus forte crue connue ou par la crue centennale si celle-ci est supérieure. La surface soustraite est la surface soustraite à l'expansion des crues du fait de l'existence de l'installation ou ouvrage, y compris la surface occupée par l'installation, l'ouvrage ou le remblai dans le lit majeur.</p>	<p>Le projet PSMO induit une surface soustraite dans le lit majeur d'environ 1,4 ha (phase 4).</p> <p>Les autres phases (phases 1 à 3) du projet augmentent la surface inondable, la phase 5 n'induit aucune modification des surfaces inondables</p>	Autorisation
3.3.1.0	<p>Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Supérieure ou égale à 1 ha (A) ; 2. Supérieure à 0,1 ha, mais inférieure à 1 ha (D). 	<p>Plusieurs espaces considérés comme zone humide seront détruits :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La ripisylve au droit de l'entrée de la darse 1 770 m², - La roselière au droit de la darse : 1 700 m², - La prairie humide et la zone rudérale au droit de l'esplanade de la darse et du centre de vie : 7 850 m². <p>La surface totale de zones humides impactée est de 1,13 ha.</p>	Autorisation

Vu la décision n° E20000001/78 en date du 14 janvier 2020 du tribunal administratif de Versailles, désignant une commission d'enquête ;

Considérant que le dossier d'enquête publique unique est jugé régulier et complet ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture des Yvelines,

Arrête :

Article 1^{er} : Il sera procédé, sur le territoire des communes d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine, du **16 avril 2020 à 08 h 30 au 30 mai 2020 à 13 h**, soit pendant une durée de 45 jours consécutifs, à une enquête publique unique portant sur :

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

Ce projet de plateforme multimodale portuaire, porté par l'établissement public HAROPA – Ports de Paris, est dédié aux activités de la construction et des travaux publics, utilisant préférentiellement le fleuve.

Il est assis sur une emprise de 100 hectares environ, située en rive gauche de la Seine face au débouché de l'Oise, sur les communes d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine et prévoit l'aménagement d'environ 52 hectares de parcelles dédiées aux activités économiques organisées autour d'une darse (bassin intérieur). Le port sera équipé d'ouvrages fluviaux et ferrés permettant aux entreprises implantées sur site ou à toute autre entreprise du territoire en faisant la demande, de recourir à la voie d'eau ou au fer pour le transport de marchandises.

Par décision motivée, le commissaire enquêteur pourra prolonger l'enquête pour une durée maximale de 15 jours.

Article 2 : Par décision en date du 14 janvier 2020 le tribunal administratif de Versailles a constitué une commission d'enquête composée ainsi qu'il suit :

Président : M. Michel GENESCO, consultant en environnement et gestion des risques à la retraite

Membres titulaires : Mme Anne DE KOUROCH, ingénieur environnement – écologue
M. Claude GARREAU, géomètre-expert DPLG à la retraite

Article 3 : Un avis annonçant l'ouverture de l'enquête publique sera publié en caractères apparents par les soins du préfet aux frais du responsable du projet, quinze jours au moins avant le début de l'enquête, dans deux journaux habilités à recevoir les annonces légales et judiciaires dans le département.

Un second avis sera rappelé dans les huit premiers jours de l'enquête dans les mêmes journaux.

Cet avis sera également publié par voies d'affiches et éventuellement par tout autre procédé sur les panneaux administratifs des communes d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci.

L'accomplissement de cette formalité devra être certifié par le maire de la commune.

L'avis sera, par ailleurs, affiché dans les mêmes conditions par le maître d'ouvrage sur les lieux ou en un lieu situé au voisinage des travaux projetés visible de la voie publique.

Article 4 : Pendant la durée de l'enquête, le dossier d'enquête unique comprenant notamment une étude d'impact ainsi que l'avis de l'autorité environnementale sera consultable par le public :

- dans les mairies d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public.
- Sur le site internet dédié : <http://port-seine-metropole-ouest.enquetepublique.net>
- sur un poste informatique situé au bureau de l'environnement et des enquêtes publiques de la préfecture des Yvelines (1 avenue de l'Europe à Versailles), du lundi au vendredi de 09 h à 12 h et de 14 h à 15 h 45.

Toutes informations sur le dossier d'enquête peuvent être demandées auprès de l'établissement public HAROPA – Ports de Paris à l'adresse suivante : psmo@paris-ports.fr.

Article 5 : Pendant la durée de l'enquête, toutes observations et propositions sur l'utilité publique du projet, l'autorisation environnementale, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées, la création de la zone d'aménagement concerté ainsi que sur les limites des biens à exproprier et l'identité de leurs propriétaires pourront être :

- soit consignées par les intéressés sur les registres d'enquête ouverts à cet effet dans les mairies d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public,
- soit adressées par écrit au président de la commission d'enquête domicilié pour cette enquête à la mairie d'Achères, désignée comme siège de l'enquête, afin d'être annexées au registre de la mairie.

Ces registres, à feuillets non mobiles, seront cotés et paraphés par un membre de la commission d'enquête.

Article 6 : Le public pourra également faire parvenir ses observations et propositions du 16 avril 2020 à 08 h 30 au 30 mai 2020 à 13 h :

- sur le registre dématérialisé accessible sur le site dédié : <http://port-seine-metropole-ouest.enquetepublique.net/>
- par courrier électronique à l'adresse mail suivante : port-seine-metropole-ouest@enquetepublique.net.

Ces observations et propositions seront consultables par le public sur le registre dématérialisé pendant toute la durée de l'enquête.

Article 7 : Un membre de la commission d'enquête se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations, dans les locaux des mairies concernées, aux jours et heures suivants :

Mairie d'Achères :

- le jeudi 16 avril 2020 de 08 h 30 à 11 h 30
- le mercredi 29 avril 2020 de 09 h à 12 h
- le mardi 5 mai 2020 de 14 h à 17 h
- le jeudi 14 mai 2020 de 16 h à 19 h
- le mercredi 20 mai 2020 de 09 h à 12 h
- le samedi 30 mai 2020 de 09 h à 12 h.

Mairie d'Andrésey :

- le jeudi 16 avril 2020 de 08 h 45 à 11 h 45
- le samedi 25 avril 2020 de 09 h à 12 h
- le mardi 5 mai 2020 de 16 h à 19 h

- le mardi 12 mai 2020 de 09 h à 12 h
- le mercredi 20 mai 2020 de 14 h à 17 h
- le samedi 30 mai 2020 de 09 h à 12 h

Mairie de Conflans-Sainte-Honorine :

- le jeudi 16 avril 2020 de 14 h à 17 h
- le samedi 25 avril 2020 de 09 h à 12 h
- le jeudi 7 mai 2020 de 16 h à 19 h
- le mardi 12 mai 2020 de 14 h à 17 h
- le mercredi 20 mai 2020 de 09 h à 12 h

Article 8 : Le conseil communautaire de Grand Paris Seine & Oise et les conseils municipaux d'Achères, d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine seront amenés à donner leur avis sur la demande d'autorisation environnementale, conformément aux dispositions de l'article R. 181-38 du code de l'environnement.

Cet avis ne pourra être pris en considération que s'il est exprimé au plus tard dans les 15 jours suivant la clôture de l'enquête.

Article 9 : Il sera fait notification du dépôt du dossier d'enquête en mairie, par pli recommandé avec demande d'avis de réception, à chacun des propriétaires, séparément à chacun des deux époux figurant sur la liste annexée au dossier d'enquête, dont le domicile sera connu, ou à leurs mandataires, gérants, administrateurs ou syndics.

En cas de domicile inconnu, la notification sera faite en double copie au maire qui en fera afficher une et, le cas échéant, aux locataires ou preneurs à bail rural.

Article 10 : Les formalités prévues à l'article 9 ci-dessus devront être effectuées dans les meilleurs délais et de préférence 15 jours avant le premier jour de l'enquête et ce, afin de permettre aux propriétaires de signer l'accusé de réception avant le début de l'enquête.

Les propriétaires auxquels sera faite la notification individuelle devront fournir toutes indications relatives à leur identité ou, s'ils ne sont plus propriétaires des immeubles concernés, tous renseignements en leur possession sur l'identité des propriétaires actuels.

Article 11 : À l'expiration du délai d'enquête, les registres d'enquête seront transmis dans les 24 heures, par les maires d'Achères, d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine, par pli recommandé avec demande d'avis de réception, au président de la commission d'enquête qui sera chargé de les clore.

Article 12 : Dès réception des registres d'enquête et des documents annexés, le président de la commission d'enquête doit rencontrer le maître d'ouvrage dans la huitaine et lui communiquer les observations écrites ou orales consignées dans un procès-verbal en l'invitant à produire dans un délai maximum de quinze jours, un mémoire en réponse.

Article 13 : La commission d'enquête établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête publique unique et examine les observations recueillies. Elle consigne, dans un document séparé, pour chacune des enquêtes, ses conclusions motivées en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables.

Ces documents seront transmis au préfet, dans un délai de trente jours à compter de la clôture de l'enquête, accompagnés des registres et pièces annexes ainsi que du dossier d'enquête.

Le président de la commission d'enquête transmettra simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au président du tribunal administratif de Versailles.

Article 14 : Le responsable du projet prend en charge les frais de l'enquête, notamment l'indemnisation de la commission d'enquête.

Article 15 : Toute personne intéressée pourra prendre connaissance du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, disponibles pendant un an à compter de la date de la clôture de l'enquête, à la préfecture de Versailles, à la sous-préfecture de Saint-Germain-en-Laye et dans les mairies d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine, aux jours et heures normales d'ouverture des bureaux au public, ainsi que sur le site internet de la préfecture (www.yvelines.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques).

Article 16 : À l'issue de la procédure, le préfet des Yvelines appréciera l'utilité publique de l'opération afin de la déclarer ou non par arrêté préfectoral qui emportera la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes concernées et se prononcera sur l'autorisation environnementale, sur la création de la zone d'aménagement concerté ainsi que sur l'enquête parcellaire.

Article 17 : Le secrétaire général de la préfecture, le sous-préfet de Saint-Germain-en-Laye, le directeur de l'établissement public HAROPA – Ports de Paris et les maires d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Versailles, le - 5 FEV. 2020

Le Préfet,

Pour le Préfet et par délégation
Le Secrétaire Général

Vincent ROBERTI

ANNEXE 2b :

Arrêté en date du 13 août 2020 prescrivant le report de l'enquête et le nouveau calendrier des permanences



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DES YVELINES

Préfecture
Direction de la Réglementation et des Élections
Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques

Arrêté n° 20-055 modifiant l'arrêté n° 20-013 du 5 février 2020 portant ouverture d'une enquête publique unique préalable au projet d'installation d'une plateforme portuaire multimodale, dit Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) sur le territoire des communes d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine

**Le Préfet des Yvelines,
Officier de la Légion d'Honneur**

- Vu** le code de l'environnement ;
- Vu** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- Vu** le code de l'urbanisme ;
- Vu** le code général des collectivités territoriales ;
- Vu** la loi modifiée n° 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19 ;
- Vu** la loi n° 2020-546 du 11 mai 2020 prorogeant l'état d'urgence sanitaire et complétant ses dispositions ;
- Vu** l'ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020 modifiée, relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période ;
- Vu** le Plan Local d'Urbanisme intercommunal de la communauté urbaine de Grand Paris Seine & Oise ;
- Vu** les Plans Locaux d'Urbanisme des communes d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine ;
- Vu** la décision n° 2014/01/PSM/1 en date du 8 janvier 2014 de la Commission nationale du débat public (CNDP), d'organiser elle-même un débat public sur le projet d'installation d'une plateforme portuaire multimodale à l'Ouest du RER A, dit Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) ;
- Vu** la décision n° 2014/26/PSM/4 en date du 2 juillet 2014 de la Commission nationale du débat public (CNDP), de soumettre au débat public le projet d'installation d'une plateforme portuaire multimodale à l'Ouest du RER A, dit Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) du 15 septembre au 15 décembre 2014 ;
- Vu** le bilan du débat public dressé par le président de la Commission nationale du débat public le 12 février 2015 ;
- Vu** l'avis délibéré n° 2015-75 de l'Autorité environnementale du 2 décembre 2015 sur le cadrage préalable du projet de Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) ;

Vu les décisions en date du 19 avril 2017 de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France soumettant la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine à évaluation environnementale ;

Vu le courrier en date du 31 janvier 2019 par lequel l'établissement public HAROPA – Ports de Paris sollicite l'ouverture d'une enquête publique unique préalable au projet d'installation d'une plateforme portuaire multimodale, dit Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) ;

Vu les pièces du dossier d'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet PSMO sur le territoire des communes d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine, à l'autorisation environnementale, à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées, à la création de la zone d'aménagement concerté et au parcellaire ;

Vu les demandes d'avis transmises aux maires d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine ainsi qu'au président de la communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise ;

Vu la délibération du conseil municipal de la ville d'Andrésey en date du 22 mai 2019 qui émet un avis favorable au projet de création de la zone d'aménagement concerté Port Seine-Métropole Ouest ;

Vu la délibération du conseil municipal de la ville de Conflans-Sainte-Honorine en date du 17 juin 2019 qui émet un avis favorable au projet de création de la zone d'aménagement concerté Port Seine-Métropole Ouest ;

Vu la délibération du conseil municipal de la ville d'Achères en date du 26 juin 2019 qui émet un avis favorable au projet de création de la zone d'aménagement concerté Port Seine-Métropole Ouest ;

Vu la délibération du conseil communautaire Grand Paris Seine & Oise en date du 12 juillet 2019 qui émet un avis favorable au dossier de création de la zone d'aménagement concerté Port Seine-Métropole Ouest ;

Vu la demande d'autorisation environnementale présentée par l'établissement public HAROPA – Ports de Paris au guichet unique des Yvelines le 1^{er} février 2019 et enregistrée sous le numéro cascade n° 78-2019-0015 ;

Vu l'avis du service de l'archéologie de la direction régionale des affaires culturelles de l'Île-de-France en date du 18 février 2019 ;

Vu l'avis de l'Unité départementale de l'architecture et du patrimoine des Yvelines en date du 8 mars 2019 ;

Vu l'avis de la délégation départementale des Yvelines de l'agence régionale de santé en date du 20 février 2019 ainsi que de la délégation départementale du Val d'Oise en date du 25 mars 2019 ;

Vu l'avis du Conseil départemental des Yvelines en date du 19 mars 2019 ;

Vu les avis de l'Agence française pour la biodiversité en date du 21 mars 2019 et du 24 septembre 2019 ;

Vu l'avis de la direction départementale des territoires du Val d'Oise en date du 25 mars 2019 ;

Vu les avis de la direction départementale des territoires des Yvelines en date du 27 février et du 27 mars 2019 ;

Vu le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint qui s'est tenue le 13 mai 2019 sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine ;

Vu l'avis délibéré n° 2019-40 de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) en date du 4 décembre 2019 ;

Vu le courrier en date du 20 décembre 2019 du Service police de l'eau de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France déclarant recevable le dossier qui peut être soumis à enquête publique ;

Vu le mémoire en réponse de l'établissement public HAROPA – Ports de Paris à l'avis du CGEDD ;

Vu la réglementation au titre de la Loi sur l'eau et notamment les rubriques de la nomenclature annexées à l'article R. 214-1 du code de l'environnement concernées par le projet :

Rubriques	Nomenclature	Caractéristiques du projet	Régime
2.1.5.0	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant :d' 1. Supérieure ou égale à 20 ha (A) ; 2. Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D).	La surface totale du projet augmentée de la surface du bassin versant naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet du Port Seine-Métropole Ouest est de : 101,5 ha.	Autorisation
3.1.2.0	Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3.1.4.0, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau :d' 1. Sur une longueur de cours d'eau supérieure ou égale à 100 m (A) ; 2. Sur une longueur de cours d'eau inférieure à 100 m (D). Le lit mineur d'un cours d'eau est l'espace recouvert par les eaux coulant à pleins bords avant débordement.	Une modification du profil de la Seine est réalisée pour les travaux de creusement de la darse et plus spécifiquement pour le creusement de son débouché en Seine. La longueur de cours d'eau concerné est d'environ 240 m, correspondant à la largeur maximale de la passe d'entrée.	Autorisation
3.1.4.0	Consolidation ou protection des berges, à l'exclusion des canaux artificiels, par des techniques autres que végétales vivantes : 1. Sur une longueur supérieure ou égale à 200 m (A) ; 2. Sur une longueur supérieure ou égale à 20 m mais inférieure à 200 m (D).	Concernant les berges de Seine, il est prévu dans le cadre du projet, un aménagement mixte alliant le renforcement du pied de berge et la mise en œuvre d'un talus végétalisé de part et d'autre de la darse, y compris au droit du futur emplacement des bateaux logements. La longueur de berges concernée est d'environ 530 m.	Autorisation
3.1.5.0	Installations, ouvrages, travaux ou activités, dans le lit mineur d'un	Les travaux de creusement du débouché de la darse en Seine	Autorisation

	<p>cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères, les zones de croissance ou les zones d'alimentation de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens, ou dans le lit majeur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères de brochet :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Destruction de plus de 200 m² de frayères (A) ; 2. Dans les autres cas (D). 	<p>conduisent à supprimer un linéaire de 240 m de berges, zones de croissance ou d'alimentation potentielles de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens.</p> <p>La surface concernée par les travaux est de l'ordre de 1 000 m².</p>	
3.2.2.0	<p>Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Surface soustraite supérieure ou égale à 10 000 m² (A) ; 2. Surface soustraite supérieure ou égale à 400 m² et inférieure à 10 000 m² (D). <p>Au sens de la présente rubrique, le lit majeur du cours d'eau est la zone naturellement inondable par la plus forte crue connue ou par la crue centennale si celle-ci est supérieure. La surface soustraite est la surface soustraite à l'expansion des crues du fait de l'existence de l'installation ou ouvrage, y compris la surface occupée par l'installation, l'ouvrage ou le remblai dans le lit majeur.</p>	<p>Le projet PSMO induit une surface soustraite dans le lit majeur d'environ 1,4 ha (phase 4).</p> <p>Les autres phases (phases 1 à 3) du projet augmentent la surface inondable, la phase 5 n'induit aucune modification des surfaces inondables</p>	Autorisation
3.3.1.0	<p>Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Supérieure ou égale à 1 ha (A) ; 2. Supérieure à 0,1 ha, mais inférieure à 1 ha (D). 	<p>Plusieurs espaces considérés comme zone humide seront détruits :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La ripisylve au droit de l'entrée de la darse 1 770 m², - La roselière au droit de la darse : 1 700 m², - La prairie humide et la zone rudérale au droit de l'esplanade de la darse et du centre de vie : 7 850 m². <p>La surface totale de zones humides impactée est de 1,13 ha.</p>	Autorisation

Vu la décision n° E20000001/78 en date du 14 janvier 2020 du tribunal administratif de Versailles, désignant une commission d'enquête ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 20-013 du 5 février 2020 portant ouverture d'une enquête publique unique préalable au projet d'installation d'une plateforme portuaire multimodale, dit Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) du 16 avril 2020 à 08 h 30 au 30 mai 2020 à 13 h sur le territoire des communes d'Achères, d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine ;

Considérant que l'enquête publique unique prévue par l'arrêté préfectoral du 5 février 2020 susmentionné n'a pu être mise en œuvre en raison de l'état d'urgence sanitaire déclarée le 23 mars 2020 pour une période de deux mois et prorogée jusqu'au 10 juillet 2020 inclus ;

Considérant que le dossier d'enquête publique unique est jugé régulier et complet ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture des Yvelines,

Arrête :

Article 1^{er} : L'enquête publique unique prescrite par arrêté préfectoral n° 20-013 du 5 février 2020 joint au présent arrêté, initialement prévue du 16 avril 2020 à 08 h 30 au 30 mai 2020 à 13 h, se tiendra du 17 septembre 2020 à 08 h 30 au 30 octobre 2020 à 17 h 45, soit pendant une durée de 44 jours consécutifs.

Article 2 : Le public pourra notamment faire parvenir ses observations et propositions du 17 septembre 2020 à 08 h 30 au 30 octobre 2020 à 17 h 45 :

- sur le registre dématérialisé accessible sur le site dédié :
<http://port-seine-metropole-ouest.enquetepublique.net>
- par courrier électronique à l'adresse mail suivante :
port-seine-metropole-ouest@enquetepublique.net

Ces observations et propositions seront consultables par le public sur le registre dématérialisé pendant toute la durée de l'enquête.

Article 3 : Un membre de la commission d'enquête se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations, dans les locaux des mairies concernées, aux jours et heures suivants :

Mairie d'Achères :

- le jeudi 17 septembre 2020 de 09 h à 12 h ;
- le mardi 22 septembre 2020 de 09 h à 12 h ;
- le jeudi 1^{er} octobre 2020 de 16 h à 19 h ;
- le samedi 10 octobre 2020 de 09 h à 12 h ;
- le mercredi 21 octobre 2020 de 14 h à 17 h ;
- le vendredi 30 octobre 2020 de 14 h 45 à 17 h 45.

Mairie d'Andrésy :

- le jeudi 17 septembre 2020 de 08 h 45 à 11 h 45 ;
- le samedi 26 septembre 2020 de 09 h à 12 h ;
- le mardi 29 septembre 2020 de 16 h à 19 h ;
- le samedi 10 octobre 2020 de 09 h à 12 h ;
- le mercredi 21 octobre 2020 de 09 h à 12 h ;
- le vendredi 30 octobre 2020 de 14 h 15 à 17 h 15.

Mairie de Conflans-Sainte-Honorine :

- le samedi 19 septembre 2020 de 09 h à 12 h ;
- le jeudi 1^{er} octobre 2020 de 16 h à 19 h ;
- le mardi 6 octobre 2020 de 14 h à 17 h ;
- le vendredi 16 octobre 2020 de 09 h à 12 h ;
- le vendredi 30 octobre 2020 de 14 h 30 à 17 h 30.

En raison de l'épidémie liée au Covid-19, toutes les précautions sanitaires nécessaires seront prises pour accueillir le public dans de bonnes conditions dans les lieux d'enquêtes notamment lors des permanences.

Article 4 : Les autres modalités d'organisation de l'enquête publique unique prévues par l'arrêté préfectoral n° 20-013 du 5 février 2020 restent inchangées.

Article 5 : Le secrétaire général de la préfecture, le sous-préfet de Saint-Germain-en-Laye, le directeur de l'établissement public HAROPA – Ports de Paris et les maires d'Achères, d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Versailles, le 31 JUL, 2020

Le Préfet,

Pour le Préfet et par délégation
La Sous-Préfète
Chargée de mission auprès du Préfet
des Yvelines
Secrétaire Générale Adjointe

Emilia HAVEZ



Liberté - Égalité - Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DES YVELINES

Préfecture
Direction de la Réglementation et des Élections
Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques

Arrêté n° 20-013 portant ouverture d'une enquête publique unique préalable au projet d'installation d'une plateforme portuaire multimodale, dit Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) sur le territoire des communes d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine

**Le Préfet des Yvelines,
Officier de la Légion d'Honneur**

- Vu** le code de l'environnement ;
- Vu** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- Vu** le code de l'urbanisme ;
- Vu** le code général des collectivités territoriales ;
- Vu** le Plan Local d'Urbanisme intercommunal de la communauté urbaine de Grand Paris Seine & Oise ;
- Vu** les Plans Locaux d'Urbanisme des communes d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine ;
- Vu** la décision n° 2014/01/PSM/1 en date du 8 janvier 2014 de la Commission nationale du débat public (CNDP), d'organiser elle-même un débat public sur le projet d'installation d'une plateforme portuaire multimodale à l'Ouest du RER A, dit Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) ;
- Vu** la décision n° 2014/26/PSM/4 en date du 2 juillet 2014 de la Commission nationale du débat public (CNDP), de soumettre au débat public le projet d'installation d'une plateforme portuaire multimodale à l'Ouest du RER A, dit Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) du 15 septembre au 15 décembre 2014 ;
- Vu** le bilan du débat public dressé par le président de la Commission nationale du débat public le 12 février 2015 ;
- Vu** l'avis délibéré n° 2015-75 de l'Autorité environnementale du 2 décembre 2015 sur le cadrage préalable du projet de Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) ;
- Vu** les décisions en date du 19 avril 2017 de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France soumettant la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine à évaluation environnementale ;

Vu le courrier en date du 31 janvier 2019 par lequel l'établissement public HAROPA – Ports de Paris sollicite l'ouverture d'une enquête publique unique préalable au projet d'installation d'une plateforme portuaire multimodale, dit Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) ;

Vu les pièces du dossier d'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet PSMO sur le territoire des communes d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine, à l'autorisation environnementale, à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées, à la création de la zone d'aménagement concerté et au parcellaire ;

Vu les demandes d'avis transmises aux maires d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine ainsi qu'au président de la communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise ;

Vu la délibération du conseil municipal de la ville d'Andrésey en date du 22 mai 2019 qui émet un avis favorable au projet de création de la zone d'aménagement concerté Port Seine-Métropole Ouest ;

Vu la délibération du conseil municipal de la ville de Conflans-Sainte-Honorine en date du 17 juin 2019 qui émet un avis favorable au projet de création de la zone d'aménagement concerté Port Seine-Métropole Ouest ;

Vu la délibération du conseil municipal de la ville d'Achères en date du 26 juin 2019 qui émet un avis favorable au projet de création de la zone d'aménagement concerté Port Seine-Métropole Ouest ;

Vu la délibération du conseil communautaire Grand Paris Seine & Oise en date du 12 juillet 2019 qui émet un avis favorable au dossier de création de la zone d'aménagement concerté Port Seine-Métropole Ouest ;

Vu la demande d'autorisation environnementale présentée par l'établissement public HAROPA – Ports de Paris au guichet unique des Yvelines le 1^{er} février 2019 et enregistrée sous le numéro cascade n° 78-2019-0015 ;

Vu l'avis du service de l'archéologie de la direction régionale des affaires culturelles de l'Île-de-France en date du 18 février 2019 ;

Vu l'avis de l'Unité départementale de l'architecture et du patrimoine des Yvelines en date du 8 mars 2019 ;

Vu l'avis de la délégation départementale des Yvelines de l'agence régionale de santé en date du 20 février 2019 ainsi que de la délégation départementale du Val d'Oise en date du 25 mars 2019 ;

Vu l'avis du Conseil départemental des Yvelines en date du 19 mars 2019 ;

Vu les avis de l'Agence française pour la biodiversité en date du 21 mars 2019 et du 24 septembre 2019 ;

Vu l'avis de la direction départementale des territoires du Val d'Oise en date du 25 mars 2019 ;

Vu les avis de la direction départementale des territoires des Yvelines en date du 27 février et du 27 mars 2019 ;

Vu le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint qui s'est tenue le 13 mai 2019 sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine ;

Vu l'avis délibéré n° 2019-40 de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) en date du 4 décembre 2019 ;

Vu le courrier en date du 20 décembre 2019 du Service police de l'eau de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France déclarant recevable le dossier qui peut être soumis à enquête publique ;

Vu le mémoire en réponse de l'établissement public HAROPA – Ports de Paris à l'avis du CGEDD ;

Vu la réglementation au titre de la Loi sur l'eau et notamment les rubriques de la nomenclature annexées à l'article R. 214-1 du code de l'environnement concernées par le projet :

Rubriques	Nomenclature	Caractéristiques du projet	Régime
2.1.5.0	<p>Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant :d'</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Supérieure ou égale à 20 ha (A) ; 2. Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D). 	<p>La surface totale du projet augmentée de la surface du bassin versant naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet du Port Seine-Métropole Ouest est de : 101,5 ha.</p>	Autorisation
3.1.2.0	<p>Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3.1.4.0, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau :d'</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sur une longueur de cours d'eau supérieure ou égale à 100 m (A) ; 2. Sur une longueur de cours d'eau inférieure à 100 m (D). <p>Le lit mineur d'un cours d'eau est l'espace recouvert par les eaux coulant à pleins bords avant débordement.</p>	<p>Une modification du profil de la Seine est réalisée pour les travaux de creusement de la darse et plus spécifiquement pour le creusement de son débouché en Seine.</p> <p>La longueur de cours d'eau concerné est d'environ 240 m, correspondant à la largeur maximale de la passe d'entrée.</p>	Autorisation
3.1.4.0	<p>Consolidation ou protection des berges, à l'exclusion des canaux artificiels, par des techniques autres que végétales vivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sur une longueur supérieure ou égale à 200 m (A) ; 2. Sur une longueur supérieure ou égale à 20 m mais inférieure à 200 m (D). 	<p>Concernant les berges de Seine, il est prévu dans le cadre du projet, un aménagement mixte alliant le renforcement du pied de berge et la mise en œuvre d'un talus végétalisé de part et d'autre de la darse, y compris au droit du futur emplacement des bateaux logements.</p> <p>La longueur de berges concernée est d'environ 530 m.</p>	Autorisation

3.1.5.0	<p>Installations, ouvrages, travaux ou activités, dans le lit mineur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères, les zones de croissance ou les zones d'alimentation de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens, ou dans le lit majeur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères de brochet :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Destruction de plus de 200 m² de frayères (A) ; 2. Dans les autres cas (D). 	<p>Les travaux de creusement du débouché de la darse en Seine conduisent à supprimer un linéaire de 240 m de berges, zones de croissance ou d'alimentation potentielles de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens.</p> <p>La surface concernée par les travaux est de l'ordre de 1 000 m².</p>	Autorisation
3.2.2.0	<p>Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Surface soustraite supérieure ou égale à 10 000 m² (A) ; 2. Surface soustraite supérieure ou égale à 400 m² et inférieure à 10 000 m² (D). <p>Au sens de la présente rubrique, le lit majeur du cours d'eau est la zone naturellement inondable par la plus forte crue connue ou par la crue centennale si celle-ci est supérieure. La surface soustraite est la surface soustraite à l'expansion des crues du fait de l'existence de l'installation ou ouvrage, y compris la surface occupée par l'installation, l'ouvrage ou le remblai dans le lit majeur.</p>	<p>Le projet PSMO induit une surface soustraite dans le lit majeur d'environ 1,4 ha (phase 4).</p> <p>Les autres phases (phases 1 à 3) du projet augmentent la surface inondable, la phase 5 n'induit aucune modification des surfaces inondables</p>	Autorisation
3.3.1.0	<p>Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Supérieure ou égale à 1 ha (A) ; 2. Supérieure à 0,1 ha, mais inférieure à 1 ha (D). 	<p>Plusieurs espaces considérés comme zone humide seront détruits :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La ripisylve au droit de l'entrée de la darse 1 770 m², - La roselière au droit de la darse : 1 700 m², - La prairie humide et la zone rudérale au droit de l'esplanade de la darse et du centre de vie : 7 850 m². <p>La surface totale de zones humides impactée est de 1,13 ha.</p>	Autorisation

Vu la décision n° E20000001/78 en date du 14 janvier 2020 du tribunal administratif de Versailles, désignant une commission d'enquête ;

Considérant que le dossier d'enquête publique unique est jugé régulier et complet ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture des Yvelines,

Arrête :

Article 1^{er} : Il sera procédé, sur le territoire des communes d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine, du **16 avril 2020 à 08 h 30 au 30 mai 2020 à 13 h**, soit pendant une durée de 45 jours consécutifs, à une enquête publique unique portant sur :

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

Ce projet de plateforme multimodale portuaire, porté par l'établissement public HAROPA – Ports de Paris, est dédié aux activités de la construction et des travaux publics, utilisant préférentiellement le fleuve.

Il est assis sur une emprise de 100 hectares environ, située en rive gauche de la Seine face au débouché de l'Oise, sur les communes d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine et prévoit l'aménagement d'environ 52 hectares de parcelles dédiées aux activités économiques organisées autour d'une darse (bassin intérieur). Le port sera équipé d'ouvrages fluviaux et ferrés permettant aux entreprises implantées sur site ou à toute autre entreprise du territoire en faisant la demande, de recourir à la voie d'eau ou au fer pour le transport de marchandises.

Par décision motivée, le commissaire enquêteur pourra prolonger l'enquête pour une durée maximale de 15 jours.

Article 2 : Par décision en date du 14 janvier 2020 le tribunal administratif de Versailles a constitué une commission d'enquête composée ainsi qu'il suit :

Président : M. Michel GENESCO, consultant en environnement et gestion des risques à la retraite

Membres titulaires : Mme Anne DE KOUROCH, ingénieur environnement – écologue
M. Claude GARREAU, géomètre-expert DPLG à la retraite

Article 3 : Un avis annonçant l'ouverture de l'enquête publique sera publié en caractères apparents par les soins du préfet aux frais du responsable du projet, quinze jours au moins avant le début de l'enquête, dans deux journaux habilités à recevoir les annonces légales et judiciaires dans le département.

Un second avis sera rappelé dans les huit premiers jours de l'enquête dans les mêmes journaux.

Cet avis sera également publié par voies d'affiches et éventuellement par tout autre procédé sur les panneaux administratifs des communes d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci.

L'accomplissement de cette formalité devra être certifié par le maire de la commune.

L'avis sera, par ailleurs, affiché dans les mêmes conditions par le maître d'ouvrage sur les lieux ou en un lieu situé au voisinage des travaux projetés visible de la voie publique.

Article 4 : Pendant la durée de l'enquête, le dossier d'enquête unique comprenant notamment une étude d'impact ainsi que l'avis de l'autorité environnementale sera consultable par le public :

- dans les mairies d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public.
- Sur le site internet dédié : <http://port-seine-metropole-ouest.enquetepublique.net>
- sur un poste informatique situé au bureau de l'environnement et des enquêtes publiques de la préfecture des Yvelines (1 avenue de l'Europe à Versailles), du lundi au vendredi de 09 h à 12 h et de 14 h à 15 h 45.

Toutes informations sur le dossier d'enquête peuvent être demandées auprès de l'établissement public HAROPA – Ports de Paris à l'adresse suivante : psmo@paris-ports.fr.

Article 5 : Pendant la durée de l'enquête, toutes observations et propositions sur l'utilité publique du projet, l'autorisation environnementale, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées, la création de la zone d'aménagement concerté ainsi que sur les limites des biens à exproprier et l'identité de leurs propriétaires pourront être :

- soit consignées par les intéressés sur les registres d'enquête ouverts à cet effet dans les mairies d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public,
- soit adressées par écrit au président de la commission d'enquête domicilié pour cette enquête à la mairie d'Achères, désignée comme siège de l'enquête, afin d'être annexées au registre de la mairie.

Ces registres, à feuillets non mobiles, seront cotés et paraphés par un membre de la commission d'enquête.

Article 6 : Le public pourra également faire parvenir ses observations et propositions du 16 avril 2020 à 08 h 30 au 30 mai 2020 à 13 h :

- sur le registre dématérialisé accessible sur le site dédié : <http://port-seine-metropole-ouest.enquetepublique.net/>
- par courrier électronique à l'adresse mail suivante : port-seine-metropole-ouest@enquetepublique.net.

Ces observations et propositions seront consultables par le public sur le registre dématérialisé pendant toute la durée de l'enquête.

Article 7 : Un membre de la commission d'enquête se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations, dans les locaux des mairies concernées, aux jours et heures suivants :

Mairie d'Achères :

- le jeudi 16 avril 2020 de 08 h 30 à 11 h 30
- le mercredi 29 avril 2020 de 09 h à 12 h
- le mardi 5 mai 2020 de 14 h à 17 h
- le jeudi 14 mai 2020 de 16 h à 19 h
- le mercredi 20 mai 2020 de 09 h à 12 h
- le samedi 30 mai 2020 de 09 h à 12 h.

Mairie d'Andrésey :

- le jeudi 16 avril 2020 de 08 h 45 à 11 h 45
- le samedi 25 avril 2020 de 09 h à 12 h
- le mardi 5 mai 2020 de 16 h à 19 h

- le mardi 12 mai 2020 de 09 h à 12 h
- le mercredi 20 mai 2020 de 14 h à 17 h
- le samedi 30 mai 2020 de 09 h à 12 h

Mairie de Conflans-Sainte-Honorine :

- le jeudi 16 avril 2020 de 14 h à 17 h
- le samedi 25 avril 2020 de 09 h à 12 h
- le jeudi 7 mai 2020 de 16 h à 19 h
- le mardi 12 mai 2020 de 14 h à 17 h
- le mercredi 20 mai 2020 de 09 h à 12 h

Article 8 : Le conseil communautaire de Grand Paris Seine & Oise et les conseils municipaux d'Achères, d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine seront amenés à donner leur avis sur la demande d'autorisation environnementale, conformément aux dispositions de l'article R. 181-38 du code de l'environnement.

Cet avis ne pourra être pris en considération que s'il est exprimé au plus tard dans les 15 jours suivant la clôture de l'enquête.

Article 9 : Il sera fait notification du dépôt du dossier d'enquête en mairie, par pli recommandé avec demande d'avis de réception, à chacun des propriétaires, séparément à chacun des deux époux figurant sur la liste annexée au dossier d'enquête, dont le domicile sera connu, ou à leurs mandataires, gérants, administrateurs ou syndics.

En cas de domicile inconnu, la notification sera faite en double copie au maire qui en fera afficher une et, le cas échéant, aux locataires ou preneurs à bail rural.

Article 10 : Les formalités prévues à l'article 9 ci-dessus devront être effectuées dans les meilleurs délais et de préférence 15 jours avant le premier jour de l'enquête et ce, afin de permettre aux propriétaires de signer l'accusé de réception avant le début de l'enquête.

Les propriétaires auxquels sera faite la notification individuelle devront fournir toutes indications relatives à leur identité ou, s'ils ne sont plus propriétaires des immeubles concernés, tous renseignements en leur possession sur l'identité des propriétaires actuels.

Article 11 : À l'expiration du délai d'enquête, les registres d'enquête seront transmis dans les 24 heures, par les maires d'Achères, d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine, par pli recommandé avec demande d'avis de réception, au président de la commission d'enquête qui sera chargé de les clore.

Article 12 : Dès réception des registres d'enquête et des documents annexés, le président de la commission d'enquête doit rencontrer le maître d'ouvrage dans la huitaine et lui communiquer les observations écrites ou orales consignées dans un procès-verbal en l'invitant à produire dans un délai maximum de quinze jours, un mémoire en réponse.

Article 13 : La commission d'enquête établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête publique unique et examine les observations recueillies. Elle consigne, dans un document séparé, pour chacune des enquêtes, ses conclusions motivées en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables.

Ces documents seront transmis au préfet, dans un délai de trente jours à compter de la clôture de l'enquête, accompagnés des registres et pièces annexes ainsi que du dossier d'enquête.

Le président de la commission d'enquête transmettra simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au président du tribunal administratif de Versailles.

Article 14 : Le responsable du projet prend en charge les frais de l'enquête, notamment l'indemnisation de la commission d'enquête.

Article 15 : Toute personne intéressée pourra prendre connaissance du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, disponibles pendant un an à compter de la date de la clôture de l'enquête, à la préfecture de Versailles, à la sous-préfecture de Saint-Germain-en-Laye et dans les mairies d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine, aux jours et heures normales d'ouverture des bureaux au public, ainsi que sur le site internet de la préfecture (www.yvelines.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques).

Article 16 : À l'issue de la procédure, le préfet des Yvelines appréciera l'utilité publique de l'opération afin de la déclarer ou non par arrêté préfectoral qui emportera la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes concernées et se prononcera sur l'autorisation environnementale, sur la création de la zone d'aménagement concerté ainsi que sur l'enquête parcellaire.

Article 17 : Le secrétaire général de la préfecture, le sous-préfet de Saint-Germain-en-Laye, le directeur de l'établissement public HAROPA – Ports de Paris et les maires d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Versailles, le - 5 FEV. 2020

Le Préfet,

Pour le Préfet et par délégation
Le Secrétaire Général

Vincent ROBERTI

ANNEXE 3 :

Encarts publiés dans les journaux

Le Parisien est officiellement habilité pour l'année 2019 pour la publication des annonces judiciaires et légales par arrêté de chaque préfet concerné dans les départements :
60 (4,46 €) - 75 (5,50 €) - 77 (5,25 €) - 78 (5,25 €) - 91 (5,25 €) - 92 (5,50 €) - 93 (5,50 €) - 94 (5,50€) - 95 (5,25 €) tarifs HT à la ligne définis par l'arrêté du ministère de la Culture et la Communication de décembre 2018.

Enquête publique

publilégal®
AFFICHER-PUBLIER-COMMUNIQUER

1 rue Frédéric Bastiat - 75008 Paris
www.enquetes-publiques.fr
Tél : 01.42.96.96.58

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Liberté - Égalité - Fraternité

PRÉFECTURE DES YVELINES

DIRECTION DE LA RÉGLEMENTATION
ET DES ÉLECTIONS
Bureau de l'environnement
et des enquêtes publiques

COMMUNES D'ACHÈRES, D'ANDRÉSY ET DE CONFLANS-SAINTE-HONORINE

AVIS D'OUVERTURE D'UNE ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

préalable au projet d'installation d'une
plateforme portuaire multimodale,
dit Port Seine-Métropole Ouest

Il sera procédé à une enquête publique unique
portant sur :

- la déclaration d'utilité publique du projet
d'installation d'une plateforme portuaire
multimodale, dit Port Seine-Métropole Ouest
(PSMO) ;

- l'autorisation environnementale au titre de l'article
L. 181-1 et suivants du code de l'environnement
(Autorisation Loi sur l'eau) ;

- la mise en compatibilité des plans locaux
d'urbanisme des communes d'Achères, d'Andrésy
et de Conflans-Sainte-Honorine ;

- la création de la zone d'aménagement concerté ;
- le parcellaire en vue de déterminer les parcelles
à exproprier pour la réalisation du projet et de
rechercher les propriétaires, les titulaires de droits
réels et autres intéressés.

Cette enquête, d'une durée de 44 jours, se tiendra
du 17 septembre 2020 à 08 h 30 au 30 octobre
2020 à 17 h 45

Commission d'enquête :

Président : M. Michel GENESCO, consultant en
environnement et gestion des risques à la retraite

Membres titulaires : Mme Anne DE KOUROCH,
ingénieur environnement - écologue

M. Claude GARREAU, géomètre-expert DPLG à
la retraite

Lieux de l'enquête :

Le dossier d'enquête unique comprenant
notamment une étude d'impact, l'avis de l'autorité
environnementale ainsi que les avis des collectivités
territoriales et de leurs groupements sera mis à la
disposition du public :

- dans les mairies d'Achères, d'Andrésy et de
Conflans-Sainte-Honorine aux jours et heures
habituels d'ouverture des bureaux au public.

- Sur le site internet dédié : <http://port-seine-metropole-ouest.enquetepublique.net>

- sur un poste informatique situé au bureau de
l'environnement et des enquêtes publiques de la
préfecture des Yvelines (1 avenue de l'Europe à
Versailles), du lundi au vendredi de 9 h à 12 h et
de 14 h à 15 h 45.

Il sera également consultable sur le site internet
de la préfecture des Yvelines, à l'adresse suivante :
<http://www.yvelines.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques/Urbanisme-Amenagement>

Pendant la durée de l'enquête, toutes
observations et propositions sur l'utilité publique
du projet, l'autorisation environnementale, la mise
en compatibilité des documents d'urbanisme des

communes concernées, la création de la zone
d'aménagement concerté ainsi que sur les limites des
biens à exproprier et l'identité de leurs propriétaires
pourront être :

- soit consignées par les intéressés sur les registres
d'enquête ouverts à cet effet dans les mairies
d'Achères, d'Andrésy et de Conflans-Sainte-
Honorine aux jours et heures habituels d'ouverture
des bureaux au public,

- soit adressées par écrit au président de la
commission d'enquête domicilié pour cette enquête
à la mairie d'Achères, désignée comme siège de
l'enquête, afin d'y être annexées au registre de la
mairie.

Le public pourra également faire parvenir ses
observations et propositions, pendant la durée de
l'enquête, sur le registre dématérialisé accessible
sur le site dédié : <http://port-seine-metropole-ouest.enquetepublique.net> ainsi que via l'adresse
électronique dédiée à l'enquête : port-seine-metropole-ouest@enquetepublique.net.

Un membre de la commission d'enquête recevra
personnellement toutes les personnes qui le
souhaiteront dans les locaux des mairies concernées,
aux jours et heures suivants :

Mairie d'Achères :

- le jeudi 17 septembre 2020 de 9h00 à 12h00 ;
- le mardi 22 septembre 2020 de 9h00 à 12h00 ;
- le jeudi 1^{er} octobre 2020 de 16h00 à 19h00 ;
- le samedi 10 octobre 2020 de 9h00 à 12h00 ;
- le mercredi 21 octobre 2020 de 14h00 à 17h00 ;
- le vendredi 30 octobre 2020 de 14h45 à 17h45.

Mairie d'Andrésy :

- le jeudi 17 septembre 2020 de 8h45 à 11h45 ;
- le samedi 26 septembre 2020 de 9h00 à 12h00 ;
- le mardi 29 septembre 2020 de 16h00 à 19h00 ;
- le samedi 10 octobre 2020 de 9h00 à 12h00 ;
- le mercredi 21 octobre 2020 de 9h00 à 12h00 ;
- le vendredi 30 octobre 2020 de 14h15 à 17h15.

Mairie de Conflans-Sainte-Honorine :

- le samedi 19 septembre 2020 de 9h00 à 12h00 ;
- le jeudi 1^{er} octobre 2020 de 16h00 à 19h00 ;
- le mardi 6 octobre 2020 de 14h00 à 17h00 ;
- le vendredi 16 octobre 2020 de 9h00 à 12h00 ;
- le vendredi 30 octobre 2020 de 14h30 à 17h30.

Toutes informations concernant ce projet pourront
être obtenues auprès de l'établissement public
HAROPA - Ports de Paris à l'adresse suivante :
psmo@paris-ports.fr

À l'issue de la procédure, le préfet des Yvelines
appréciera l'utilité publique de l'opération afin de
la déclarer ou non par arrêté préfectoral qui emportera
la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme
des communes concernées et se prononcera sur
l'autorisation environnementale, sur la création de
la zone d'aménagement concerté ainsi que sur
l'enquête parcellaire.

Toute personne intéressée pourra prendre
connaissance du rapport et des conclusions de
la commission d'enquête, disponibles pendant un
an à compter de la date de la clôture de l'enquête,
à la préfecture des Yvelines, à la sous-préfecture
de Saint-Germain-en-Laye et dans les mairies
d'Achères, d'Andrésy et de Conflans-Sainte-
Honorine, aux jours et heures normales d'ouverture
des bureaux au public, ainsi que sur le site internet de
la préfecture (www.yvelines.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques).

EP 20-027

enquete-publique@publilegal.fr

COMMUNE DE LA CELLE SAINT-CLOUD

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
PORTANT SUR LA MISE EN COMPATIBI-
LITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME
(PLU) DE LA COMMUNE DE LA CELLE
SAINT-CLOUD PAR DECLARATION DE
PROJET ET SUR LE DECLASSEMENT
D'EMPRISES DE TERRAIN DU DOMAINE
PUBLIC COMMUNAL.

2ème insertion

Par arrêté municipal du 23 juin 2020, une
enquête publique unique, est organisée
pour une durée de 33 jours, à compter du
lundi 31 août 2020 jusqu'au vendredi 2
octobre 2020.

Le dossier d'enquête publique comporte nota-
mment le dossier de mise en compati-
bilité du PLU, la notice, le procès-verbal
d'examen, les avis des Personnes Publiques
Associées et Consultées, le dossier de l'éva-
luation environnementale, l'avis de l'autorité
environnementale et le dossier de déclasse-
ment d'emprises de terrain du domaine pu-
blic communal.

Pendant la durée de l'enquête, le dossier est
consultable :

- sur support papier et support informatique
au service urbanisme de la commune aux
jours et heures habituels d'ouverture, à sa-
voir du lundi au vendredi de 8h30 à 12h30
et de 14h00 à 17h00, et à l'accueil de la mair-
ie les samedis de 9h00 à 12h00.
- sur le site Internet de la ville : www.lacelle-saintcloud.fr, (« rubrique Grands Projets »).

Le public peut consigner ses observations et
propositions directement sur les registres
d'enquête à feuillettes non mobiles, cotés et
paraphés par le commissaire-enquêteur, ou-
verts à cet effet à la mairie. Les observations
et propositions écrites sur ce projet peuvent
également être adressées par voie postale à
l'adresse suivante : Hôtel de Ville, Service Ur-
banisme, à l'attention de Monsieur le Com-
missaire-Enquêteur, 8E avenue Charles de
Gaulle, 78170 LA CELLE SAINT CLOUD. Elles
seront annexées aux registres tenus à dis-
position en mairie. Le public peut également
faire parvenir ses observations et proposi-
tions au commissaire-enquêteur, du 31 août
2020 et 2 octobre 2020 inclus, par voie dé-
matérialisée à l'adresse suivante : plu-enquetepublique@ville-lacellesaintcloud.fr

Les observations et propositions transmises
par voie postale, électronique ou reçues par
Monsieur le Commissaire-Enquêteur lors des
permanences de l'enquête, seront mises en
ligne sur le site internet de la ville.

Monsieur Alain COVILLE, ingénieur électro-
mécanicien et chef d'entreprise, est dési-
gné en qualité de Commissaire-Enquêteur.
Il reçoit les observations et propositions
écrites et orales de toutes les personnes
qui le souhaitent dans le hall Ouest de l'Hô-
tel de Ville, 8E avenue Charles de Gaulle,
aux jours et horaires suivants :
* Mercredi 2 septembre de 9h30 à 12h30
* Lundi 14 septembre de 17h à 20h
* Samedi 26 septembre de 9h à 12h
* Vendredi 2 octobre de 14h à 17h

Dans le cadre de la lutte contre la proro-
gation du virus COVID-19, toutes les mesures
seront mises en œuvre pour assurer la sé-
curité des personnes dans le contexte sa-
nitaire actuel.

La déclaration de projet sera adoptée en
Conseil Municipal, qui approuvera la mise en
compatibilité du PLU. La déclaration de pro-
jet emportera, alors, approbation des nou-
velles dispositions du PLU. Le Conseil
Municipal se prononcera par ailleurs, sur le
projet de déclassement d'emprises de ter-
rain du domaine public communal.

Le rapport et les conclusions du commis-
saire-enquêteur, seront tenus à la dispo-
sition du public à la mairie de La Celle
Saint-Cloud ainsi que sur le site internet de
la mairie, pendant un an à compter de la date
de clôture de l'enquête.

LES MARCHÉS PUBLICS

Consultez aussi nos annonces sur
<http://avisdemarches.leparisien.fr>

Marchés
+ de 90 000 Euros

SIA THIFEUCHA

Mme Catherine Lanen - Présidente
Mairie de Thiverval-Grignon
Grande Rue
78850 Thiverval Grignon
Tél : 06 10 70 15 79
mél : siathifeucha@gmail.com

L'avis implique un marché public
Objet : Dans le cadre des opérations de sé-
curisation de la ressource, le Syndicat In-
tercommunal d'Assainissement THIFEUCHA
a pour projet de retirer sur la commune de
Chavenay, une ancienne canalisation d'eaux
usées en amiante ciment, traversant des
champs et jardins situées dans des parcelles
privées.

La présente consultation concerne le retrait
d'une ancienne canalisation EU sur la com-
mune de Chavenay.

Dépense et évacuation de l'ancienne cana-
lisation amiante-ciment DN 200, Dépense des
10 regards existants sur cette
canalisation.

Lieu d'exécution :

Les travaux se situent sur les rives du Ru de
Gally au niveau de la commune de Chavenay
(78).

Type de marché :

Travaux
Procédure : Procédure adaptée

Forme du marché :

Prestation divisée en lots
: non

Les variantes sont refusées

Conditions de participation Justifications à
produire quant aux qualités et capacités du
candidat : Documents à produire obligatoi-
rement par le candidat, à l'appui de sa can-
didature :

- Copie du ou des jugements prononcés, si
le candidat est en redressement judiciaire.

- Déclaration sur l'honneur du candidat at-
testant qu'il est en règle, au cours de l'année
précédant celle au cours de laquelle a lieu le
lancement de la consultation, au regard des
articles L. 5212-1, L. 5212-2, L. 5212 5 et L.
5212-9 du code du travail, concernant l'em-
ploi des travailleurs handicapés

- Si le candidat est établi en France, une dé-
claration sur l'honneur du candidat justifiant
que le travail est effectué par des salariés
employés régulièrement au regard des ar-
ticles L. 1221-10, L. 3243-2 et R. 3243-1 du
code du travail (dans le cas où le candidat
emploie des salariés, conformément à l'ar-
ticle D. 8222-5-3 du code du travail)

Documents à produire à l'appui des can-
didatures par le candidat, au choix de l'ache-
teur public :

- Déclaration concernant le chiffre d'affaires
global et le chiffre d'affaires concernant les
fouritures, services ou travaux objet du mar-
ché, réalisés au cours des trois derniers exer-
cices disponibles.

- Déclaration appropriée de banques ou
preuve d'une assurance pour les risques
professionnels.

- Déclaration indiquant les effectifs moyens
annuels du candidat et l'importance du per-
sonnel d'encadrement pour chacune des trois
dernières années.

- Présentation d'une liste des travaux exé-
cutés au cours des cinq dernières années,
appuyée d'attestations de bonne exécution
pour les travaux les plus importants.

- Indication des titres d'études et profession-
nels des cadres de l'entreprise et notamment
des responsables de prestation de services
ou de conduite des travaux de même nature
que celle du marché.

- Certificats de qualifications professionnelles.
La preuve de la capacité du candidat peut
être apportée par tout moyen, notamment
par des certificats d'identité professionnelle
ou des références de travaux attestant de la
compétence de l'opérateur économique à ré-
aliser la prestation pour laquelle il se porte
candidat

- Formulaire DC1, Lettre de candidature, Ha-
bilitation du mandataire par ses
co-traitants.

- Formulaire DC2, Déclaration du candidat
individuel ou du membre du groupement.

Documents à produire obligatoirement par
l'attributaire, avant la signature et la noti-
fication du marché public ou de l'ac-
cord-cadre (formulaire NOT1) :

- Les pièces prévues aux articles D. 8222-5
ou D. 8222-7 et D. 8222-8 du code du
travail

- Si l'attributaire est établi en France, les at-
testations et certificats délivrés par les ad-
ministrations et organismes compétents
prouvant qu'il a satisfait à ses obligations fis-
cales et sociales ou un état annuel des cer-
tificats recus

Critères d'attribution : Offre économiquement
la plus avantageuse appréciée en fonc-
tion des critères énoncés dans le cahier des
charges (règlement de la consultation, lettre
d'invitation ou document descriptif).

Conditions et mode de paiement pour obte-
nir les documents contractuels et addition-
nels :

Date limite pour la réception des demandes
de documents ou pour l'accès aux documents
: 05/10/20 à 12h00

Remise des offres : 05/10/20 à 12h00 au
plus tard.

Langues pouvant être utilisées dans l'offre
ou la candidature : français.

Unité monétaire utilisée, l'euro.

Validité des offres : 120 jours, à compter de
la date limite de réception des offres.

Modalités d'ouverture des offres :

Lieu : TA Versailles

Renseignements complémentaires :

Tribunal Administratif de Versailles 56, ave-
nue de Saint Cloud 78011 VERSAILLES
Tél: 01 39 20 54 00 Mail: greffe.ta-versailles@juradm.fr

Pour toutes autres informations :

<http://versailles.tribunal-administratif.fr>

Instance chargée des procédures de recours
: TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE VERSAILLES,
56 avenue de Saint Cloud, 78011 Versailles
- Cedex, Tél : 01 39 20 54 00 - Fax : 01 39
20 54 87,
mél : greffe.ta-versailles@juradm.fr

Précisions concernant le(s) délai(s) d'intro-
duction des recours : Cf. Le Greffe du Tribu-
nal Administratif à l'adresse ci-dessus.

Envoi à la publication le : 28/08/20

Les dépôts de plis doivent être impérative-
ment remis par voie dématérialisée. Pour re-
trouver cet avis intégral, accéder au DCE, poser
des questions à l'acheteur, déposer un pli, al-
lez sur
<http://www.marches-publiques.info>

Constitution de société

Par ASSP en date du 30/08/2020, il a été
constitué une SASU dénommée :

CARS SELLER

Siège social : 42 rue Gabriel Péri 78440
GARGENVILLE Capital : 1000 € Objet so-
cial : Achats et Ventes de véhicules automo-
biles ou autres, d'occasion, neuf ou
accidentés Achats et Ventes de pièces auto-
mobiles Président : M SCHAAR Julien de-
meurant 42 rue Gabriel Péri 78440
GARGENVILLE élu pour une durée illimitée
Durée : 99 ans à compter de son immat-
riculation au RCS de VERSAILLES.

Avis de constitution

Aux termes d'un acte reçu par Maître Nico-
las DEBROSSE, Notaire à MAGNAC-BOURG
(87380), le 25 août 2020, il a été constituée
une société dont les caractéristiques sont les
suivantes :

DENOMINATION : RIBES.
FORME : Société civile immobilière régie par
le titre IX du livre III du Code Civil, modifiée
par la loi du 4 janvier 1978, le décret du 3 juillet
1978 et ses textes subséquents.
APPORTS EN NUMÉRIQUES : 1.000 euros
CAPITAL SOCIAL : 1.000,00 euros, divisés en
100 parts de 10 euros chacune, numérotées
de 1 à 100.

SIÈGE SOCIAL : CHOISEL (78460) 15 route
de Rambouillet.

OBJET : Acquisition, administration et ges-
tion par location ou autrement de tous im-
meubles et biens immobiliers.

DURÉE : 99 années à compter de la date de
son immatriculation au RCS de VERSAILLES
ASSOCIÉS :

1) Mr Philippe, Albert RIBES, demeurant à LE
PLESSIS-ROBINSON (92350), 36, avenue
Léon Blum,
2) Mme Marie, Véronique RIBES, demeurant
à LE RAINCY (93340), 26B, allée Notre Dame
des Anges,
Gérance : Mr Philippe, Albert RIBES,
sus-nommé.

Divers société

CONSEILS EN SERVICES INFORMATIQUE

SARL au capital de 8000 € Siège social :
13, Rue Saint Honoré 78000 VERSAILLES
RCS VERSAILLES 449888742

Par décision Assemblée Générale Ordinaire
du 31/08/2020 il a été décidé : d'approuver
les comptes définitifs de la liquidation ; de
donner quitus au liquidateur, M LOULOU Jean-
Louis demeurant 10, Rue Auguste Renoir
78960 VOISINS-LE-BRETONNEUX pour sa
gestion et décharge de son mandat ; de pro-
noncer la clôture des opérations de liquida-
tion à compter du 31/08/2020. Radiation
au RCS de VERSAILLES.

KLIMEO

SAS au capital social de 2000 euros
Siège social :
12 rue des Bourveills
78130 LES MUREAUX
843 118 019 RCS VERSAILLES

Le 23 juillet 2020, l'associé unique a décidé
d'augmenter le capital d'une somme de
48 000 euros par incorporation de réserves
pour le porter à 50 000 euros.

PUBLIEZ VOS ANNONCES
LÉGALES DANS LE PARISIEN
DU LUNDI AU SAMEDI

Le Parisien

Publiez vos marchés publics, vos concessions dans Le Parisien

Habilitations
60, 75, 77, 78, 91, 92, 93, 94, 95

01 87 39 84 40
pub@dematis.com

Le Parisien
Rapidité et
souplesse d'un
quotidien leader
en IDF et l'Oise

Tarif de référence stipulé dans Art.2 de l'arrêté ministériel du 16 décembre 2019 soit 5,14 € ht la ligne

Les annonceurs sont informés que, conformément au décret no 2012-1547 du 28 décembre 2012, les annonces légales portant sur les sociétés et fonds de commerce concernées et publiées dans les journaux d'annonces légales, sont obligatoirement mises en ligne dans une base de données numérique centrale, www.actulegales.fr.

Département 78 - Le Courrier des Yvelines Mercredi 2 septembre 2020

Avis administratifs

72323238701 - AA

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté - Égalité - Fraternité
Préfecture des YVELINES

Direction de la réglementation et des élections
Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques
Communes d'ACHÈRES, d'ANDRÉSY et de CONFLANS-SAINTE-HONORINE

AVIS D'OUVERTURE D'UNE ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE préalable au projet d'installation d'une plateforme portuaire multimodale, dit Port Seine-Métropole Ouest ENQUÊTE PUBLIQUE

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

Cette enquête, d'une durée de 44 jours, se tiendra du 17 septembre 2020 à 08 h 30 au 30 octobre 2020 à 17 h 45
Commission d'enquête :
Président : M. Michel GENESCO, consultant en environnement et gestion des risques à la retraite
Membres titulaires : Mme Anne DE KOUROCH, ingénieur environnement - écologue
M. Claude GARREAU, géomètre-expert DPLG à la retraite
Lieux de l'enquête :
Le dossier d'enquête unique comprenant notamment une étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale ainsi que les avis des collectivités territoriales et de leurs groupements sera mis à la disposition du public :
- dans les mairies d'Achères, d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public.
- Sur le site internet dédié :
<http://port-seine-metropole-ouest.enquetepublique.net>
- sur un poste informatique situé au bureau de l'environnement et des enquêtes publiques de la préfecture des Yvelines (1, avenue de l'Europe à Versailles), du lundi au vendredi de 9 h à 12 h et de 14 h à 15 h 45.

Il sera également consultable sur le site internet de la préfecture des Yvelines, à l'adresse suivante : <http://www.yvelines.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques/Urbanisme-Amenagement>
Pendant la durée de l'enquête, toutes observations et propositions sur l'utilité publique du projet, l'autorisation environnementale, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées, la création de la zone d'aménagement concerté ainsi que sur les limites des biens à exproprier et l'identité de leurs propriétaires pourront être :
- soit consignées par les intéressés sur les registres d'enquête ouverts à cet effet dans les mairies d'Achères, d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public,
- soit adressées par écrit au président de la commission d'enquête domicilié pour cette enquête à la mairie d'Achères, désignée comme siège de l'enquête, afin d'y être annexées au registre de la mairie.

Le public pourra également faire parvenir ses observations et propositions, pendant la durée de l'enquête, sur le registre dématérialisé accessible sur le site dédié : <http://port-seine-metropole-ouest.enquetepublique.net> ainsi que via l'adresse électronique dédiée à l'enquête : port-seine-metropole-ouest@enquetepublique.net.
Un membre de la commission d'enquête recevra personnellement toutes les personnes qui le souhaiteront dans les locaux des mairies concernées, aux jours et heures suivants :

Mairie d'Achères :
- le jeudi 17 septembre 2020 de 9 h 00 à 12 h 00 ;
- le mardi 22 septembre 2020 de 9 h 00 à 12 h 00 ;
- le jeudi 1er octobre 2020 de 16 h 00 à 19 h 00 ;
- le samedi 10 octobre 2020 de 9 h 00 à 12 h 00 ;
- le mercredi 21 octobre 2020 de 14 h 00 à 17 h 00 ;
- le vendredi 30 octobre 2020 de 14 h 45 à 17 h 45.
Mairie d'Andrésy :
- le jeudi 17 septembre 2020 de 8 h 45 à 11 h 45 ;
- le samedi 26 septembre 2020 de 9 h 00 à 12 h 00 ;
- le mardi 29 septembre 2020 de 16 h 00 à 19 h 00 ;
- le samedi 10 octobre 2020 de 9 h 00 à 12 h 00 ;
- le mercredi 21 octobre 2020 de 9 h 00 à 12 h 00 ;
- le vendredi 30 octobre 2020 de 14 h 15 à 17 h 15.

Mairie de Conflans-Sainte-Honorine :
- le samedi 19 septembre 2020 de 9 h 00 à 12 h 00 ;
- le jeudi 1er octobre 2020 de 16 h 00 à 19 h 00 ;
- le mardi 6 octobre 2020 de 14 h 00 à 17 h 00 ;
- le vendredi 16 octobre 2020 de 9 h 00 à 12 h 00 ;
- le vendredi 30 octobre 2020 de 14 h 30 à 17 h 30.
Toutes informations concernant ce projet pourront être obtenues auprès de l'établissement public HAROPA - Ports de Paris à l'adresse suivante : psmo@paris-ports.fr

À l'issue de la procédure, le préfet des Yvelines appréciera l'utilité publique de l'opération afin de la déclarer ou non par arrêté préfectoral qui emportera la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes concernées et se prononcera sur l'autorisation environnementale, sur la création de la zone d'aménagement concerté ainsi que sur l'enquête parcellaire.

Toute personne intéressée pourra prendre connaissance du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, disponibles pendant un an à compter de la date de la clôture de l'enquête, à la préfecture des Yvelines, à la sous-préfecture de Saint-Germain-en-Laye et dans les mairies d'Achères, d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine, aux jours et heures normaux d'ouverture des bureaux au public, ainsi que sur le site internet de la préfecture

(www.yvelines.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques).
EP 20-027

enquete-publique@publilegal.fr

Département 78 - Le Courrier des Yvelines - Mercredi 2 septembre 2020

Adjudications Immobilières

7232482201 - VJ

SELARL BRITANNIA

(Maître Cyril LAURENT Avocat associé)
15, rue Boussingault - 29200 BREST
Tél : 02 98 46 70 70 - Fax : 02 98 43 64 90
britannia@avocatligne.fr

SCP HADENGUE ET ASSOCIÉS

(Maître Pascale REGRETTIER)
7, rue Jean-Mermoz 78000 VERSAILLES
Tél : 01 39 24 88 44 - Fax : 01 39 50 72 45
regrettier@hadengue.eu

VENTE AUX ENCHÈRES

Il sera procédé à la mise en vente aux enchères publiques de l'immeuble suivant :

En la commune de VILLIERS-LE-MAHIEU (78770),
lieudit « Relais du Petit Mont »,
Route de Septeuil, un ensemble immobilier cadastré sous les références F n° 7

pour une contenance de 50 a 00 ca comprenant :

- Un bâtiment anciennement à usage commercial, comprenant au rez-de-chaussée : café, réserve, dégagements, W.C., 4 ateliers, chaufferie, local technique, 4 salles, débarras,
- Et à l'étage : palier, dégagement, bureau, une chambre, studio, petite terrasse,
- Une ancienne piste de distribution de carburant,
- Terrain.

MISE À PRIX :

CENT TRENTE-SEPT MILLE EUROS (137 000 EUROS)

À l'audience du Juge de l'Exécution du Tribunal Judiciaire de Versailles (78), au Palais de Justice de ladite ville, 5, place André-Mignot,

LE MERCREDI 7 OCTOBRE 2020 À 9 HEURES 30 MINUTES

Le cahier des conditions de la vente peut être consulté au Greffe du Juge de l'Exécution du Tribunal Judiciaire de Versailles, ou au cabinet de la SCP HADENGUE ET ASSOCIÉS.

Les visites auront lieu le 2 octobre 2020
et le 5 octobre 2020 de 9 h 00 à 11 h 00.

Vie de sociétés

7232181701 - VS

Apta Solutions

Société par Actions Simplifiée
au capital de 2 000 euros

Siège social :
12, parvis Colonel Arnaud-Beltrame
78000 VERSAILLES
R.C.S Versailles 882 765 985

AVIS DE MODIFICATIONS

Aux termes du procès-verbal de l'assemblée générale extraordinaire du 29 juin 2020 :

- le capital social a été augmenté de cinquante-cinq mille huit cent soixante euros (55 860 euros) par voie d'apport en nature ;
- le capital a été augmenté de trente-sept mille deux cent quarante euros (37 240 euros) par voie d'apport en numéraire.

L'article 8 - Capital social des statuts a été modifié en conséquence :

- Ancienne mention : le capital social est fixé à la somme de deux mille euros (2 000 euros) et divisé en cent (100) actions de vingt euros (20 euros) nominal chacune, entièrement souscrites, intégralement libérées et de même catégorie.
- Nouvelle mention : le capital social est fixé à la somme de quatre-vingt-quinze mille cent euros (95 100 euros) et divisé en quatre mille sept cent cinquante-cinq (4 755) actions de vingt euros (20 euros) nominal chacune, entièrement souscrites, intégralement libérées et de même catégorie.

Mention sera faite au RCS de Versailles.
Pour avis
La Présidente

7232477401 - VS

AVIS DE CONSTITUTION

Il a été constitué une société par acte sous seing privé, en date du 27 août 2020, à Chatou.

Dénomination : GFA Perséphone.
Forme : Groupement Foncier Agricole.
Siège social : 4, rue du Général-Colin, 78400 Chatou.

Objet : location de biens agricoles.
Durée de la société : 99 années(s).
Capital social variable : 25 000 euros
Cession de parts et agrément : toute cession doit obtenir l'agrément des associés représentant la majorité des trois quarts des droits de vote.

Gérant : M. François DIVET, demeurant 4, rue du Général-Colin, 78400 Chatou.

La société sera immatriculée au RCS de Versailles.

Pour avis,
La Gérance

Vie de sociétés

7232445301 - VS



TOMAIS

SCI au capital de 1 000 euros
1, route de Saint-Léger
GAMBAISEUIL (78490)
R.C.S. : Versailles 792 368 540

TRANSFERT DE SIÈGE SOCIAL

Aux termes de l'assemblée générale extraordinaire du 6 juillet 2020, il a été décidé de transférer le siège social à Grosrouvre (78490), 8, route des Aubris, à compter dudit jour.

Mention sera faite au RCS de Versailles.

Pour avis

7232434801 - VS

AVIS DE CONSTITUTION

Aux termes d'un acte sous signature privée en date à Rosny-sur-Seine du 27 août 2020, il a été constitué une société présentant les caractéristiques suivantes :

Forme sociale : société à responsabilité limitée unipersonnelle.

Dénomination sociale : MYM AUTO SERVICES

Siège social : 28, allée des Lilas, 78710 Rosny-sur-Seine.

Objet social : préparation de véhicules automobiles ; lavage, lustrage, nettoyage intérieur et extérieur.

Durée de la société : 99 ans à compter de la date de l'immatriculation de la société au RCS.

Capital social : 1 000 euros.

Gérance : M. Julio GUERVIL, demeurant 28, allée des Lilas 78710 Rosny-sur-Seine, assure la gérance.

Immatriculation de la société au RCS de Versailles.

Pour avis

7232501101 - VS

AVIS DE CONSTITUTION

Aux termes d'un acte sous signature privée en date à Gargenville du 6 août 2020, il a été constituée une société présentant les caractéristiques suivantes :

Forme : société par actions simplifiée à associé unique

Dénomination : CLÉMENT MAÇONNERIE.

Siège : 18, rue Simone-Veil, 78440 Gargenville.

Durée : 99 ans à compter de son immatriculation au RCS.

Capital : 1 000 euros.

Objet : maçonnerie, pose de plaques de plâtre, carrelage, isolation phonique et thermique, et activités annexes.

Exercice du droit de vote : tout associé peut participer aux décisions collectives sur justification de son identité et de l'inscription en compte de ses actions au jour de la décision collective.

Sous réserve des dispositions légales, chaque associé dispose d'autant de voix qu'il possède ou représente d'actions.

Transmission des actions : la cession des actions de l'associé unique est libre.

Agrément : les cessions d'actions, à l'exception des cessions aux associés, sont soumises à l'agrément de la collectivité des associés.

Président : M. Frédéric VIVIER, demeurant 33, rue du Pré-Doré 78930 Guerville.

La société sera immatriculée au RCS de Versailles.

Pour avis

7232246501 - VS

MOZAÏK CONSEIL & INVESTISSEMENT

Société par actions simplifiée
en liquidation

Au capital de 1 000 euros
Siège social : 2, rue Ernest-Lavis
78300 POISSY

Siège de liquidation :
1, rue Raymond-Vidal

78100 SAINT-GERMAIN-EN-LAYE
RCS Versailles 834 797 334

AVIS DE CLÔTURE DE LIQUIDATION

L'assemblée générale ordinaire réunie le 30 juin 2020 au 2, rue Ernest-Lavis, 78300 Poissy a approuvé le compte définitif de liquidation arrêté au 31 décembre 2019, déchargé Mme Lucette PASLIER, demeurant 1, rue Raymond-Vidal, 78100 Saint-Germain-en-Laye, de son mandat de liquidatrice, donné à cette dernière quitus de sa gestion et a prononcé la clôture des opérations de liquidation au 31 décembre 2019.

Les comptes de liquidation sont déposés au greffe du Tribunal de commerce de Versailles, en annexe au Registre du commerce et des sociétés et la société sera radiée dudit Registre.

Pour avis,
La Liquidatrice

7232126401 - VS

AVIS DE CONSTITUTION

Par Assp du 15 août 2020, il a été constitué une SCI dénommée : SHAMIS 2. Capital : 1 000 euros. Siège : 30 ter, rue des Ponts 78290 Croissy-sur-Seine. Objet : l'acquisition, l'administration et l'exploitation sous toutes ses formes de tous biens immobiliers. Durée : 99 ans. Gérance : Mme ISSAUTIER Sandrine Xuân-Thi, 30 ter, rue des Ponts, 78290 Croissy-sur-Seine. Cession de parts sociales : les parts sociales sont librement cessibles entre associés. Les cessions à des tiers sont soumises à l'agrément préalable de la collectivité des associés réunis en assemblée générale. Immatriculation au RCS de Versailles.

Par Assp du 15 août 2020, il a été constitué une SCI dénommée : SHAMIS 2. Capital : 1 000 euros. Siège : 30 ter, rue des Ponts 78290 Croissy-sur-Seine. Cession de parts sociales : les parts sociales sont librement cessibles entre associés. Les cessions à des tiers sont soumises à l'agrément préalable de la collectivité des associés réunis en assemblée générale. Immatriculation au RCS de Versailles.

Objet social : préparation de véhicules automobiles ; lavage, lustrage, nettoyage intérieur et extérieur.

Durée de la société : 99 ans à compter de la date de l'immatriculation de la société au RCS.

Capital social : 1 000 euros.

Gérance : M. Julio GUERVIL, demeurant 28, allée des Lilas 78710 Rosny-sur-Seine, assure la gérance.

Immatriculation de la société au RCS de Versailles.

Objet : maçonnerie, pose de plaques de plâtre, carrelage, isolation phonique et thermique, et activités annexes.

Exercice du droit de vote : tout associé peut participer aux décisions collectives sur justification de son identité et de l'inscription en compte de ses actions au jour de la décision collective.

Sous réserve des dispositions légales, chaque associé dispose d'autant de voix qu'il possède ou représente d'actions.

Transmission des actions : la cession des actions de l'associé unique est libre.

Agrément : les cessions d'actions, à l'exception des cessions aux associés, sont soumises à l'agrément de la collectivité des associés.

Président : M. Frédéric VIVIER, demeurant 33, rue du Pré-Doré 78930 Guerville.

La société sera immatriculée au RCS de Versailles.

Par Assp en date du 27 août 2020, il a été constituée une SARL à capital variable dénommée : WINE-OLOGUE Sigle : WO. Siège social : 25, rue Saint-Martin 78640 Neauphle-le-Château. Capital minimum : 300 euros. Capital souscrit : 300 euros. Capital maximum : 20 000 euros. Objet social : vente sur internet

Gérance : M. Arthur PETRAMAN demeurant 25, rue Saint-Martin 78640 Neauphle-le-Château ; M. Hugo BOURDON demeurant 9, résidence de la Chapelle 78990 Élancourt. Durée : 99 ans à compter de son immatriculation au RCS de Versailles.

Par Assp en date du 27 août 2020, il a été constituée une SARL à capital variable dénommée : WINE-OLOGUE Sigle : WO. Siège social : 25, rue Saint-Martin 78640 Neauphle-le-Château. Capital minimum : 300 euros. Capital souscrit : 300 euros. Capital maximum : 20 000 euros. Objet social : vente sur internet

Gérance : M. Arthur PETRAMAN demeurant 25, rue Saint-Martin 78640 Neauphle-le-Château ; M. Hugo BOURDON demeurant 9, résidence de la Chapelle 78990 Élancourt. Durée : 99 ans à compter de son immatriculation au RCS de Versailles.

Par Assp en date du 27 août 2020, il a été constituée une SARL à capital variable dénommée : WINE-OLOGUE Sigle : WO. Siège social : 25, rue Saint-Martin 78640 Neauphle-le-Château. Capital minimum : 300 euros. Capital souscrit : 300 euros. Capital maximum : 20 000 euros. Objet social : vente sur internet

Gérance : M. Arthur PETRAMAN demeurant 25, rue Saint-Martin 78640 Neauphle-le-Château ; M. Hugo BOURDON demeurant 9, résidence de la Chapelle 78990 Élancourt. Durée : 99 ans à compter de son immatriculation au RCS de Versailles.

Par Assp en date du 27 août 2020, il a été constituée une SARL à capital variable dénommée : WINE-OLOGUE Sigle : WO. Siège social : 25, rue Saint-Martin 78640 Neauphle-le-Château. Capital minimum : 300 euros. Capital souscrit : 300 euros. Capital maximum : 20 000 euros. Objet social : vente sur internet

Gérance : M. Arthur PETRAMAN demeurant 25, rue Saint-Martin 78640 Neauphle-le-Château ; M. Hugo BOURDON demeurant 9, résidence de la Chapelle 78990 Élancourt. Durée : 99 ans à compter de son immatriculation au RCS de Versailles.

Par Assp en date du 27 août 2020, il a été constituée une SARL à capital variable dénommée : WINE-OLOGUE Sigle : WO. Siège social : 25, rue Saint-Martin 78640 Neauphle-le-Château. Capital minimum : 300 euros. Capital souscrit : 300 euros. Capital maximum : 20 000 euros. Objet social : vente sur internet

Gérance : M. Arthur PETRAMAN demeurant 25, rue Saint-Martin 78640 Neauphle-le-Château ; M. Hugo BOURDON demeurant 9, résidence de la Chapelle 78990 Élancourt. Durée : 99 ans à compter de son immatriculation au RCS de Versailles.

Par Assp en date du 27 août 2020, il a été constituée une SARL à capital variable dénommée : WINE-OLOGUE Sigle : WO. Siège social : 25, rue Saint-Martin 78640 Neauphle-le-Château. Capital minimum : 300 euros. Capital souscrit : 300 euros. Capital maximum : 20 000 euros. Objet social : vente sur internet

Gérance : M. Arthur PETRAMAN demeurant 25, rue Saint-Martin 78640 Neauphle-le-Château ; M. Hugo BOURDON demeurant 9, résidence de la Chapelle 78990 Élancourt. Durée : 99 ans à compter de son immatriculation au RCS de Versailles.

Par Assp en date du 27 août 2020, il a été constituée une SARL à capital variable dénommée : WINE-OLOGUE Sigle : WO. Siège social : 25, rue Saint-Martin 78640 Neauphle-le-Château. Capital minimum : 300 euros. Capital souscrit : 300 euros. Capital maximum : 20 000 euros. Objet social : vente sur internet

Gérance : M. Arthur PETRAMAN demeurant 25, rue Saint-Martin 78640 Neauphle-le-Château ; M. Hugo BOURDON demeurant 9, résidence de la Chapelle 78990 Élancourt. Durée : 99 ans à compter de son immatriculation au RCS de Versailles.

Par Assp en date du 27 août 2020, il a été constituée une SARL à capital variable dénommée : WINE-OLOGUE Sigle : WO. Siège social : 25, rue Saint-Martin 78640 Neauphle-le-Château. Capital minimum : 300 euros. Capital souscrit : 300 euros. Capital maximum : 20 000 euros. Objet social : vente sur internet

Gérance : M. Arthur PETRAMAN demeurant 25, rue Saint-Martin 78640 Neauphle-le-Château ; M. Hugo BOURDON demeurant 9, résidence de la Chapelle 78990 Élancourt. Durée : 99 ans à compter de son immatriculation au RCS de Versailles.

ENFIN UN SITE UNIQUE POUR VOS NOUVEAUX MARCHÉS PUBLICS...



CENTRALEDES MARCHÉS.COM

Votre prochain marché est ici

Le Parisien est officiellement habilité pour l'année 2019 pour la publication des annonces judiciaires et légales par arrêté de chaque préfet concerné dans les départements :
60 (4,46 €) - 75 (5,50 €) - 77 (5,25 €) - 78 (5,25 €) - 91 (5,25 €) - 92 (5,50 €) - 93 (5,50 €) - 94 (5,50 €) - 95 (5,25 €) tarifs HT à la ligne définis par l'arrêté du ministère de la Culture et de la Communication de décembre 2018.

Enquête Publique

publilégal®
AFFICHER-PUBLIER-COMMUNIQUER

1 rue Frédéric Bastiat - 75008 Paris
www.enquetes-publiques.fr
Tél : 01.42.96.96.58

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté - Égalité - Fraternité

PRÉFECTURE DES YVELINES

DIRECTION DE LA RÉGLEMENTATION
ET DES ÉLECTIONS
Bureau de l'environnement
et des enquêtes publiques

COMMUNES D'ACHÈRES, D'ANDRÉSY ET DE
CONFLANS-SAINTE-HONORINE

RAPPEL - AVIS D'OUVERTURE
D'UNE ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

préalable au projet d'installation d'une
plateforme portuaire multimodale,
dit Port Seine-Métropole Ouest

Il sera procédé à une enquête publique unique
portant sur :

- la déclaration d'utilité publique du projet
d'installation d'une plateforme portuaire
multimodale, dit Port Seine-Métropole Ouest
(PSMO) ;

- l'autorisation environnementale au titre de l'article
L. 181-1 et suivants du code de l'environnement
(Autorisation Loi sur l'eau) ;

- la mise en compatibilité des plans locaux
d'urbanisme des communes d'Achères, d'Andrésy
et de Conflans-Sainte-Honorine ;

- la création de la zone d'aménagement concerté ;

- le parcellaire en vue de déterminer les parcelles
à exproprier pour la réalisation du projet et de
rechercher les propriétaires, les titulaires de droits
réels et autres intéressés.

Cette enquête, d'une durée de 44 jours, se tiendra
du 17 septembre 2020 à 08 h 30 au 30 octobre
2020 à 17 h 45

Commission d'enquête :

Président : M. Michel GENESCO, consultant en
environnement et gestion des risques à la retraite

Membres titulaires : Mme Anne DE KOUROCH,
ingénieur environnement - écologue

M. Claude GARREAU, géomètre-expert DPLG à
la retraite

Lieux de l'enquête :

Le dossier d'enquête unique comprenant
notamment une étude d'impact, l'avis de l'autorité
environnementale ainsi que les avis des collectivités
territoriales et de leurs groupements sera mis à la
disposition du public :

- dans les mairies d'Achères, d'Andrésy et de
Conflans-Sainte-Honorine aux jours et heures
habituels d'ouverture des bureaux au public.

- Sur le site internet dédié : <http://port-seine-metropole-ouest.enquetepublique.net>

- sur un poste informatique situé au bureau de
l'environnement et des enquêtes publiques de la
préfecture des Yvelines (1 avenue de l'Europe à
Versailles), du lundi au vendredi de 9 h à 12 h et
de 14 h à 15 h 45.

Il sera également consultable sur le site internet
de la préfecture des Yvelines, à l'adresse suivante :
<http://www.yvelines.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques/Urbanisme-Amenagement>

Pendant la durée de l'enquête, toutes
observations et propositions sur l'utilité publique
du projet, l'autorisation environnementale, la mise
en compatibilité des documents d'urbanisme des

communes concernées, la création de la zone
d'aménagement concerté ainsi que sur les limites des
biens à exproprier et l'identité de leurs propriétaires
pourront être :

- soit consignées par les intéressés sur les registres
d'enquête ouverts à cet effet dans les mairies
d'Achères, d'Andrésy et de Conflans-Sainte-
Honorine aux jours et heures habituels d'ouverture
des bureaux au public,

- soit adressées par écrit au président de la
commission d'enquête domicilié pour cette enquête
à la mairie d'Achères, désignée comme siège de
l'enquête, afin d'y être annexées au registre de la
mairie.

Le public pourra également faire parvenir ses
observations et propositions, pendant la durée de
l'enquête, sur le registre dématérialisé accessible
sur le site dédié : <http://port-seine-metropole-ouest.enquetepublique.net> ainsi que via l'adresse
électronique dédiée à l'enquête : port-seine-metropole-ouest@enquetepublique.net.

Un membre de la commission d'enquête recevra
personnellement toutes les personnes qui le
souhaiteront dans les locaux des mairies concernées,
aux jours et heures suivants :

Mairie d'Achères :

- le jeudi 17 septembre 2020 de 9h00 à 12h00 ;
- le mardi 22 septembre 2020 de 9h00 à 12h00 ;
- le jeudi 1^{er} octobre 2020 de 16h00 à 19h00 ;
- le samedi 10 octobre 2020 de 9h00 à 12h00 ;
- le mercredi 21 octobre 2020 de 14h00 à 17h00 ;
- le vendredi 30 octobre 2020 de 14h45 à 17h45.

Mairie d'Andrésy :

- le jeudi 17 septembre 2020 de 8h45 à 11h45 ;
- le samedi 26 septembre 2020 de 9h00 à 12h00 ;
- le mardi 29 septembre 2020 de 16h00 à 19h00 ;
- le samedi 10 octobre 2020 de 9h00 à 12h00 ;
- le mercredi 21 octobre 2020 de 9h00 à 12h00 ;
- le vendredi 30 octobre 2020 de 14h15 à 17h15.

Mairie de Conflans-Sainte-Honorine :

- le samedi 19 septembre 2020 de 9h00 à 12h00 ;
- le jeudi 1^{er} octobre 2020 de 16h00 à 19h00 ;
- le mardi 6 octobre 2020 de 14h00 à 17h00 ;
- le vendredi 16 octobre 2020 de 9h00 à 12h00 ;
- le vendredi 30 octobre 2020 de 14h30 à 17h30.

Toutes informations concernant ce projet pourront
être obtenues auprès de l'établissement public
HAROPA - Ports de Paris à l'adresse suivante :
psmo@paris-ports.fr

À l'issue de la procédure, le préfet des Yvelines
appréciera l'utilité publique de l'opération afin de
la déclarer ou non par arrêté préfectoral qui emportera
la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme
des communes concernées et se prononcera sur
l'autorisation environnementale, sur la création de
la zone d'aménagement concerté ainsi que sur
l'enquête parcellaire.

Toute personne intéressée pourra prendre
connaissance du rapport et des conclusions de
la commission d'enquête, disponibles pendant un
an à compter de la date de la clôture de l'enquête,
à la préfecture des Yvelines, à la sous-préfecture
de Saint-Germain-en-Laye et dans les mairies
d'Achères, d'Andrésy et de Conflans-Sainte-
Honorine, aux jours et heures normales d'ouverture
des bureaux au public, ainsi que sur le site internet de
la préfecture (www.yvelines.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques).

EP 20-027

enquete-publique@publilegal.fr

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

RELATIVE AU PROJET DE RÉVISION DU
PLAN LOCAL D'URBANISME DE LA

COMMUNE DE
CRESPIERES

Par arrêté Municipal N 2020-06-71 en date
du 30 juin 2020, le Maire de CRESPIERES a
ordonné l'ouverture d'une enquête publique sur
le projet de Révision du Plan local d'Ur-
banisme de la commune.

Elle se déroulera dans les locaux de la mai-
rie du Lundi 21 septembre 2020 au Same-
di 17 octobre à 12 h inclus.

A cet effet, Mme Roselyne LECOMTE a été
désignée par Mme la Présidente du Tribunal
Administratif de Versailles en tant que com-
missaire enquêteur.

Les pièces du dossier soumis à enquête
publique ainsi qu'un registre d'enquête associé
seront tenus à la disposition du public dans
les locaux de la mairie pendant toute la du-
rée de l'enquête aux jours et horaires habi-
tuels d'ouverture au public soit :
- les mardi, mercredi, vendredi de 9h à 11h30
et de 14h30 à 17h
- les jeudi, de 14h30 à 17h
- le samedi de 9h à 12h

Le dossier sera également consultable sur le
site internet de la Mairie : www.crespieres.fr
Pendant la durée de l'enquête, le public pour-
ra consigner ses observations sur le registre
d'enquête et/ou les adresser par courrier au
commissaire enquêteur à l'adresse postale de
la Mairie et/ou par courriel à l'adresse in-
ternet suivante : accueil@mairie-crespieres.fr

Le commissaire enquêteur sera présent en
mairie aux dates et heures suivantes :
Mercredi 30 septembre de 14h30 à 17 h
Vendredi 2 octobre de 14h 30 à 17h
Samedi 10 octobre de 9h à 12h
Le samedi 17 octobre de 9h à 12h

Son rapport et ses conclusions motivées se-
ront transmis au Maire dans le délai d'un mois
à compter de la date de clôture de l'enquête
et seront tenus à la disposition du public pen-
dant un an.

Le projet de Révision du PLU arrêté n'a pas
fait l'objet d'une évaluation
environnementale.

Au terme de l'enquête, le conseil Municipal
pourra prendre la décision d'approuver la Ré-
vision du PLU éventuellement modifié pour
tenir compte notamment de remarques du
public et/ou des conclusions motivées du
commissaire enquêteur.

Marchés formalisés

LES RESIDENCES
YVELINES ESSONNE

M. le Directeur Général
145 / 147 rue Yves Le Coz
78011 VERSAILLES - Cedex
mél : servicemarches@lesresidences.fr
web : <http://www.lesresidences.fr>

Le marché ne fait pas l'objet d'une procédure
conjointe

Type de pouvoir adjudicateur : Autre
Principale(s) activité(s) du pouvoir adju-
dicateur : Logement et développement
collectif ;

L'avis implique l'établissement d'un

Accord-Cadre.

Accord-cadre avec plusieurs opérateurs.

Nombre de titulaires : 3 au maximum

Objet : Accord-cadre multi-attributaires pour
la maîtrise d'oeuvre urbaine et sociale re-
lative à la mise en oeuvre du NPNRU sur le
patrimoine de la SA Les Résidences
Yvelines-Essonne

Type de marché : Services

Procédure : Procédure ouverte

Durée : 12 mois.

Description : La présente consultation est
passée sous la forme d'un appel d'offres ou-
vert, en application des articles L. 2124-2, R.
2124-2, R. 2161-2 et suivants du Code de la
commande publique.

Le présent marché est un accord-cadre mul-
ti-attributaires passé en application des ar-
ticles L. 2125-11, R. 2162-1 à R. 2162-6, R.
2162-13 et R. 2162-14 du Code de la com-
mande publique.

La procédure d'achat du présent avis est
couverte par l'accord sur les marchés pu-
blics de l'OMC : OUI

Forme de la procédure :

Division en lots : non

Les variantes sont acceptées

Options : non

Reconductions : oui

Conformément à l'article L. 2125-1 du Code
de la commande publique, l'accord-cadre est
conclu pour une durée de douze (12) mois à
compter de sa date de notification. A l'issue
de cette première période, il pourra être re-
conduit trois (3) fois par périodes successives
de 12 mois sans pouvoir excéder quatre (4)
ans.

Conditions de participation Justifications à
produire quant aux qualités et capacités du
candidat :

Habilitation à exercer l'activité profession-
nelle, y compris exigences relatives à l'ins-
cription au registre du commerce ou de la
profession :

Liste et description succincte des
conditions

- Copie du ou des jugements prononcés, si
le candidat est en redressement judiciaire.

- Formulaire DC1, Lettre de candidature _ Ha-
bilitation du mandataire par ses co-traitants.
(disponible à l'adresse suivante : <http://www.economie.gouv.fr/daj/formulaires-declaration-du-candidat>)

- Formulaire DC2, Déclaration du candidat
individuel ou du membre du groupement.
(disponible à l'adresse suivante : <http://www.economie.gouv.fr/daj/formulaires-declaration-du-candidat>)

Capacité économique et financière :

Liste et description succincte des critères de
sélection, indication des informations et do-
cuments requis :

- Déclaration concernant le chiffre d'affaires
global et le chiffre d'affaires concernant les
fournitures, services ou travaux objet du mar-
ché, réalisés au cours des trois derniers exer-
cices disponibles.

- Déclaration appropriée de banques ou
preuve d'une assurance pour les risques
professionnels.

Référence professionnelle et capacité tech-
nique :

Liste et description succincte des critères de
sélection, indication des informations et do-
cuments requis :

- Déclaration indiquant les effectifs moyens
annuels du candidat et l'importance du per-
sonnel d'encadrement pour chacune des trois
dernières années.

- Présentation d'une liste des principales four-
nitures ou des principaux services effectués
au cours des trois dernières années, indiquant
le montant, la date et le destinataire public
ou privé.

- Indication des titres d'études et profession-
nels de l'opérateur économique

- Indication des titres d'études et profession-
nels des cadres de l'entreprise et notamment
des responsables de prestation de services
ou de conduite des travaux de même nature
que celle du marché.

- Déclaration indiquant l'outillage, le maté-
riel et l'équipement technique dont le candi-
dat dispose pour la réalisation de marchés
de même nature.

Informations sur les membres du person-
nel responsables de l'exécution du marché

: OUI

Critères d'attribution : Le prix n'est pas le
seul critère d'attribution et tous les critères
sont énoncés uniquement dans les docu-
ments du marché.

Remise des offres : 19/10/20 à 16h00 au
plus tard.

Langues pouvant être utilisées dans l'offre
ou la candidature : français.

Unité monétaire utilisée, l'euro.

Validité des offres : 4 mois, à compter de la
date limite de réception des offres.

Modalités d'ouverture des offres :

Date : le 19/10/20 à 16h01

Lieu : Siège LRYE

Renseignements complémentaires :

L'accord-cadre s'exécute par la conclusion
de marchés subséquents en application de
l'article R. 2162-10 Code de la commande
publique. Il ne comporte pas de prix et conclu
sans minimum et avec un maximum sur la
durée globale du marché.

Il s'agit d'un marché périodique : NON

Le marché s'inscrit dans un projet / pro-
gramme financé par des fonds communau-
taires : NON

Instance chargée des procédures de recours
: TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE VER-
SAILLES, 5 place André Mignot, 78011 Ver-
sailles, Tél : 01 40 97 10 10 - Fax : 01 39 07
39 02

Précisions concernant le(s) délai(s) d'in-
troduction des recours : Instance chargée des
procédures de recours :

Concernant l'introduction des recours pour
les procédures d'urgence (telles que prévues par
l'ordonnance n2009-515 du 7 mai 2009)

: Tribunal de Grande Instance de Nanterre
179-191, avenue Joliot-Curie 92020 Nan-
terre Cedex Tél : 01 40 97 10 10 - Fax : 01 47
24 31 61 <http://www.caversailles.justice.fr>

Concernant l'introduction des autres recours
: Recours de droit commun : Tribunal de
Grande Instance de Versailles 5 place André
Mignot 78011 Versailles Cedex Tél : 01 39 07
39 07 - Fax : 01 39 07 39 02

<http://www.ca-versailles.justice.fr>
Service auprès duquel des renseignements
peuvent être obtenus concernant l'introduc-
tion des recours :

Pour les procédures d'urgence : Cf. le Greffe
du Tribunal de Grande Instance de Nanterre
à l'adresse indiquée dans le présent avis Tél.
01 40 97 10 10

Pour les autres recours : Cf. le Greffe du Tri-
bunal de Grande Instance de Versailles à
l'adresse indiquée dans le présent avis Tél :
01 39 07 39 07

Envoi à la publication le : 16/09/20

Date d'envoi du présent avis au JOUE :
16/09/20

Les dépôts de plis doivent être impérative-
ment remis par voie dématérialisée. Cette
consultation bénéficie du Service DUME. Pour
retrouver cet avis intégral, accéder au DCE,
poser des questions à l'acheteur, déposer un
pl, allez sur
<http://www.lesresidences.fr>

Constitution de société

Rectificatif à l'annonce parue dans le pari-
sien du 04/09/2020 concernant la socié-
té SASU NEW HEAR, il convient de lire pour
le siège social : « 6, Place du Maréchal Le-
clerc à la Celle Saint Cloud 78110 » et non
« 6, Place du Maréchal Foch La Celle Saint
Cloud 78170 »

Suivant acte SSP en date du 28 août 2020
constitution de la SAS :

Dénomination :

ANGEL OF THE HAND'S

Capital social : 1.000 Euros

Siège social : 4 rue des Tanneries 78250
Meulan

Objet : Salon de coiffure pour hommes et
femmes. Soins de beauté et d'esthétique.
Parfumerie. Ventes de produits de
cosmétiques.

Président : M. Karim MOUNSI, 9 Boulevard
Edouard Branly 95200 SARCELLES.

Droit de vote : Tout associé peut participer
aux décisions collectives. Chaque associé dis-
pose d'autant de voix qu'il possède ou repré-
sente d'actions.

Agrement : Les cessions d'actions sont li-
brement transmissibles.

Durée : 99 ans à compter de son immat-
riculation au RCS de VERSAILLES

Collectivités
territoriales

Optimisez
votre communication
Publiez vos annonces
d'enquêtes publiques
dans

Le Parisien

01 87 39 82 96
legales2@leparisien.fr



*



Le Parisien

Pour acheter votre annonce en ligne sur le Parisien

Rendez-vous sur www.annoncesleparisien.fr

Un parcours simple, pratique et rapide
de la rédaction de votre annonce au justificatif de parution

Plus de renseignement : 01 87 39 84 00

TEAM
MED/A

Tarif de référence stipulé dans Art.2 de l'arrêté ministériel du 16 décembre 2019 soit 5,14 €ht la ligne

Les annonceurs sont informés que, conformément au décret no 2012-1547 du 28 décembre 2012, les annonces légales portant sur les sociétés et fonds de commerce concernées et publiées dans les journaux d'annonces légales, sont obligatoirement mises en ligne dans une base de données numérique centrale, www.actulegales.fr.

Avis administratifs

7231824101 - AA

PRÉFECTURE DU VAL-D'OISE

Direction de la coordination et de l'appui territorial
Bureau de la Coordination administrative

Installations classées pour la protection de l'environnement

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE COMPLÉMENTAIRE

Par arrêté N° IC-20-047 du 30 juillet 2020, une enquête publique complémentaire de 15 jours est ouverte en mairies de Cormelles-en-Parisis – Montigny-lès-Cormelles – Franconville – Argenteuil – Beauchamp – Bezons – Eaubonne – Ermont – La Frette-sur-Seine – Herblay-sur-Seine – Pierrelaye – Le Plessis-Boucard – Sannois – Taverny (Val-d'Oise) et Achères – Maisons-Laffitte – Saint-Germain-en-Laye – Sartrouville (Yvelines), du mercredi 16 septembre 2020 au mercredi 30 septembre 2020 inclus, en application du Code de l'environnement, concernant la société PLACOPLATRE à Cormelles-en-Parisis.

Cette enquête publique complémentaire portera sur l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAE) du 19 décembre 2019 émis sur le dossier déposé le 19 juillet 2015, complété le 16 mars 2016 par la société PLACOPLATRE en vue d'obtenir l'autorisation d'extension en souterrain de l'exploitation de la carrière de Cormelles-en-Parisis, le renouvellement partiel d'autorisation d'exploitation de la carrière à ciel ouvert de gypse de Cormelles-en-Parisis, ainsi que l'autorisation d'exploiter des installations de traitement, de transit de produits minéraux et de stockage des stériles d'extraction non inertes et non dangereux, le mémoire en réponse de la société PLACOPLATRE à l'avis émis par la MRAE le 19 décembre 2019 et les compléments apportés à l'étude d'impact du dossier initial déposé par la société PLACOPLATRE en juillet 2015.

L'enquête publique initiale portant sur le dossier déposé par la société PLACOPLATRE le 19 juillet 2015, complété le 16 mars 2016, s'est tenue sur une période d'un mois du lundi 2 mai 2016 au jeudi 2 juin 2016 inclus.

Par jugement avant dire droit rendu le 29 août 2019, le Tribunal administratif de Cergy-Pontoise a suris à statuer sur les conclusions aux fins d'annulation des arrêtés préfectoraux d'autorisation des 3 août 2016, 14 novembre 2016 et 3 février 2017 concernant la société PLACOPLATRE.

La présente enquête complémentaire s'inscrit dans ce contexte.

La société PLACOPLATRE est représentée par M. Gilles BOUCHET – responsable développement carrières – Tél. : 01 34 30 40 51.

Une commission d'enquête a été désignée par ordonnance du Tribunal administratif de Cergy-Pontoise du 17 avril 2020.

Cette commission d'enquête sera présidée par M. Gérard BONNIEVE, ingénieur général de l'armement en retraite, commissaire enquêteur, accompagné de Mme Estelle DLOUHY-MOREL, ingénieur à la retraite et de M. Maurice FLOQUET, receveur divisionnaire des impôts à la retraite, commissaires enquêteurs.

Elle sera chargée de l'enquête publique complémentaire présentée sur les registres d'enquête et le président de la commission sera chargé de les clore à l'expiration du délai ci-dessus indiqué, compte tenu de la pluralité des lieux d'enquête.

Les permanences seront assurées de la façon suivante :

Mairie de Franconville :

- le mercredi 16 septembre 2020 de 9 h 00 à 12 h 00
- le vendredi 25 septembre 2020 de 9 h 00 à 12 h 00

Mairie de Cormelles-en-Parisis :

- le lundi 21 septembre 2020 de 14 h 30 à 17 h 30
- le mercredi 30 septembre 2020 de 14 h 30 à 17 h 30

Mairie d'Argenteuil :

- le samedi 26 septembre 2020 de 9 h 00 à 12 h 00

Mairie de Montigny-lès-Cormelles :

- le mardi 29 septembre 2020 de 16 h 45 à 19 h 45.

Pendant la durée de l'enquête publique complémentaire, les documents soumis à cette enquête ainsi que ceux déposés à titre d'information sont consultables :

- sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise, via l'adresse : www.val-doise.gouv.fr rubrique : Politiques publiques – Environnement risques et nuisances – (ICPE) Installations classées pour la protection de l'environnement – Enquêtes publiques 2020 ;
- par le lien suivant : <https://enquetepubliquecomplementaire.cormellesenparisis.com>

Le public pourra également prendre connaissance des documents soumis à l'enquête publique complémentaire et de ceux déposés à titre d'information, sous format numérique, sur un poste informatique dédié, dans les mairies de :

- Cormelles-en-Parisis – Montigny-lès-Cormelles – Franconville – Argenteuil – Beauchamp – Bezons – Eaubonne – Ermont – La Frette-sur-Seine – Herblay-sur-Seine – Pierrelaye – Le Plessis-Boucard – Sannois – Taverny (Val-d'Oise) et Achères – Maisons-Laffitte – Maisons-Laffitte – Saint-Germain-en-Laye – Sartrouville (Yvelines).

Toutes personnes intéressées pourront, pendant une durée de 15 jours, du mercredi 16 septembre 2020 au mercredi 30 septembre 2020 inclus, prendre connaissance de l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAE) du 19 décembre 2019, du mémoire en réponse de la société PLACOPLATRE à l'avis émis par la MRAE précité, des compléments apportés à l'étude d'impact contenue dans le dossier initial déposé par la société PLACOPLATRE en juillet 2015 et formuler des observations et propositions sur un registre ouvert à cet effet, en mairies susmentionnées.

Ces documents soumis à l'enquête publique complémentaire ainsi que le dossier initial déposé par la société PLACOPLATRE, le rapport établi par la commission d'enquête suite à l'enquête publique initiale, déposés à titre d'information, et le registre d'enquête complémentaire pourront être consultés aux jours et heures ouvrables desdites mairies.

Le public pourra consigner ses observations et propositions sur un registre d'enquête dématérialisé accessible via le lien suivant : <https://enquetepubliquecomplementaire.cormellesenparisis.com> à compter du mercredi 16 septembre 2020 et jusqu'au mercredi 30 septembre 2020 inclus (minuit). Ne seront prises en considération que les observations et propositions recueillies avant la fin de l'enquête publique complémentaire.

Les observations et propositions recueillies par courrier et déposées sur les Registres d'enquête publique des communes susmentionnées seront mises en ligne sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise et consultables via l'adresse internet précitée. Les correspondances pourront être adressées à l'attention de M. le président de la commission d'enquête pour la société PLACOPLATRE – 3, avenue Maurice-Berteaux 95240 Cormelles-en-Parisis.

Le préfet du Val-d'Oise est l'autorité compétente pour prendre les décisions découlant de cette enquête publique complémentaire.

Conformément à l'article R. 123-21 du Code de l'environnement, une copie des rapports de la commission d'enquête pour l'enquête publique qui s'est tenue du lundi 2 mai 2016 au jeudi 2 juin 2016 inclus et pour l'enquête publique complémentaire ouverte du mercredi 16 septembre 2020 au mercredi 30 septembre 2020 inclus ainsi que des conclusions motivées de la commission d'enquête au titre de l'enquête complémentaire sera tenue à la disposition du public, pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête, dans les mairies des communes précitées, à la préfecture du Val-d'Oise – Direction de la coordination et de l'appui territorial – Bureau de la coordination administrative – section des installations classées ainsi qu'à la préfecture des Yvelines.

Ces éléments sont mis à la disposition du public sur le site internet de la préfecture pour une durée qui ne peut être inférieure à un an à compter de la décision finale.

Avis administratifs

7233611601 - AA

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Liberté – Égalité – Fraternité

Préfecture des YVELINES

Direction de la réglementation et des élections
Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques

Communes d'Achères, d'Andréry et de Conflans-Sainte-Honorine

RAPPEL – AVIS D'OUVERTURE D'UNE ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE préalable au projet d'installation d'une plateforme portuaire multimodale, dit Port Seine-Métropole Ouest ENQUÊTE PUBLIQUE

Il sera procédé à une enquête publique unique portant sur :
- la déclaration d'utilité publique du projet d'installation d'une plateforme portuaire multimodale, dit Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) ;
- l'autorisation environnementale au titre de l'article L. 181-1 et suivants du Code de l'environnement (Autorisation Loi sur l'eau) ;
- la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes d'Achères, d'Andréry et de Conflans-Sainte-Honorine ;

- la création de la zone d'aménagement concerté ;
- le parcelaire en vue de déterminer les parcelles à exproprier pour la réalisation du projet et de rechercher les propriétaires, les titulaires de droits réels et autres intérêts.

Cette enquête, d'une durée de 44 jours, se tiendra du 17 septembre 2020 à 8 h 30 au 30 octobre 2020 à 17 h 45.

Commission d'enquête :
Président : M. Michel GENESCO, consultant en environnement et gestion des risques à la retraite.

Membres titulaires : Mme Anne DE KOUROCH, ingénieur environnement – écologue.

M. Claude GARREAU, géomètre-expert DPLG à la retraite.

Lieux de l'enquête :
Le dossier d'enquête unique comprenant notamment une étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale ainsi que les avis des collectivités territoriales et de leurs groupements sera mis à la disposition du public :

- dans les mairies d'Achères, d'Andréry et de Conflans-Sainte-Honorine aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public.
- sur le site internet dédié : <http://port-seine-metropole-ouest.enquetepublique.net>
- sur un poste informatique situé au bureau de l'environnement et des enquêtes publiques de la préfecture des Yvelines (1, avenue de l'Europe à Versailles), du lundi au vendredi de 9 h 00 à 12 h 00 et de 14 h 00 à 15 h 45.

Il sera également consultable sur le site internet de la préfecture des Yvelines, à l'adresse suivante : <http://www.yvelines.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques/Urbanisme-Aménagement>

Pendant la durée de l'enquête, toutes observations et propositions sur l'utilité publique du projet, l'autorisation environnementale, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées, la création de la zone d'aménagement concerté ainsi que sur les limites des biens à exproprier et l'identité de leurs propriétaires pourront être :

- soit consignés par les intéressés sur les registres d'enquête ouverts à cet effet dans les mairies d'Achères, d'Andréry et de Conflans-Sainte-Honorine aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public,
- soit adressées par écrit au président de la commission d'enquête domicilié pour cette enquête à la mairie d'Achères, désignée comme siège de l'enquête, afin d'y être annexés au registre de la mairie.

Le public pourra également faire parvenir ses observations et propositions, pendant la durée de l'enquête, sur le registre dématérialisé accessible sur le site dédié : <http://port-seine-metropole-ouest.enquetepublique.net> ainsi que via l'adresse électronique dédiée à l'enquête : port-seine-metropole-ouest@enquetepublique.net.

Un membre de la commission d'enquête recevra personnellement toutes les personnes qui le souhaiteront dans les locaux des mairies concernées, aux jours et heures suivants :

Mairie d'Achères :

- le jeudi 17 septembre 2020 de 9 h 00 à 12 h 00 ;
- le mardi 22 septembre 2020 de 9 h 00 à 12 h 00 ;
- le jeudi 1er octobre 2020 de 16 h 00 à 19 h 00 ;
- le samedi 10 octobre 2020 de 9 h 00 à 12 h 00 ;
- le mercredi 21 octobre 2020 de 14 h 00 à 17 h 00 ;
- le vendredi 30 octobre 2020 de 14 h 45 à 17 h 45.

Mairie d'Andréry :

- le jeudi 17 septembre 2020 de 8 h 45 à 11 h 45 ;
- le samedi 26 septembre 2020 de 9 h 00 à 12 h 00 ;
- le mardi 29 septembre 2020 de 16 h 00 à 19 h 00 ;
- le samedi 10 octobre 2020 de 9 h 00 à 12 h 00 ;
- le mercredi 21 octobre 2020 de 9 h 00 à 12 h 00 ;
- le vendredi 30 octobre 2020 de 14 h 15 à 17 h 15.

Mairie de Conflans-Sainte-Honorine :

- le samedi 19 septembre 2020 de 9 h 00 à 12 h 00 ;
- le jeudi 1er octobre 2020 de 16 h 00 à 19 h 00 ;
- le mardi 6 octobre 2020 de 14 h 00 à 17 h 00 ;
- le vendredi 16 octobre 2020 de 9 h 00 à 12 h 00 ;
- le mercredi 30 octobre 2020 de 14 h 30 à 17 h 30 ;
- le vendredi 30 octobre 2020 de 14 h 15 à 17 h 15.

Toutes informations concernant ce projet pourront être obtenues auprès de l'établissement public HAROPA – Ports de Paris à l'adresse suivante :

psmo@paris-ports.fr

À l'issue de la procédure, le préfet des Yvelines appréciera l'utilité publique de l'opération afin de la déclarer ou non par arrêté préfectoral qui emportera la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes concernées et se prononcera sur l'autorisation environnementale, sur la création de la zone d'aménagement concerté ainsi que sur l'enquête parcelaire.

Toute personne intéressée pourra prendre connaissance du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, disponibles pendant un an à compter de la date de la clôture de l'enquête, à la préfecture des Yvelines, à la sous-préfecture de Saint-Germain-en-Laye et dans les mairies d'Achères, d'Andréry et de Conflans-Sainte-Honorine, aux jours et heures normales d'ouverture des bureaux au public, ainsi que sur le site internet de la préfecture (www.yvelines.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques).

EP 20-027 enquete-publique@publegal.fr

7233530201 - AA

Commune de CRESPIÈRES

Avis d'enquête publique relative au projet de révision du Plan Local d'Urbanisme

2E AVIS

Par arrêté municipal N° 2020-06-71 en date du 30 juin 2020, le maire de Crespières a ordonné l'ouverture d'une enquête publique sur le projet de Révision du Plan local d'Urbanisme de la commune.

Elle se déroulera dans les locaux de la mairie du lundi 21 septembre 2020 au samedi 17 octobre à 12 h 00 inclus.

À cet effet, Mme Roselyne LECOMTE a été désignée par Mme la Présidente du Tribunal administratif de Versailles en tant que commissaire enquêteur.

Les pièces du dossier soumis à enquête publique ainsi qu'un registre d'enquête associé seront tenus à la disposition du public dans les locaux de la mairie pendant toute la durée de l'enquête aux jours et horaires habituels d'ouverture au public soit :

- les mardi, mercredi, vendredi de 9 h 00 à 11 h 30 et de 14 h 30 à 17 h 00,
- les jeudi, de 14 h 30 à 17 h 00,
- le samedi de 9 h 00 à 12 h 00.

Le dossier sera également consultable sur le site internet de la mairie : www.crespieres.fr

Pendant la durée de l'enquête, le public pourra consigner ses observations sur le registre d'enquête et /ou les adresser par courrier au commissaire enquêteur à l'adresse postale de la mairie et/ou par courrier à l'adresse internet suivante : accueil@mairie-crespieres.fr

Le commissaire enquêteur sera présent en mairie aux dates et heures suivantes : mercredi 30 septembre de 14 h 30 à 17 h 00, vendredi 2 octobre de 14 h 30 à 17 h 00, samedi 10 octobre de 9 h 00 à 12 h 00, le samedi 17 octobre de 9 h 00 à 12 h 00.

Son rapport et ses conclusions motivées seront transmis au maire dans le délai d'un mois à compter de la date de clôture de l'enquête et seront tenus à la disposition du public pendant un an.

Le projet de révision du PLU arrêté n° a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale.

Au terme de l'enquête, le conseil municipal pourra prendre la décision d'approuver la révision du PLU éventuellement modifié pour tenir compte notamment de remarques du public et /ou des conclusions motivées du commissaire enquêteur.

Vie de sociétés

7233473501 - VS

SOFINOR

75, allée Paul-Langevin
76230 BOIS-GUILLAUME

CESSION DE FONDS

Suivant un acte SSP en date du 28 août 2020, enregistré au Service départemental de l'enregistrement de Versailles le 7 septembre 2020, Dossier 2020 00024926 référence 7804P61 2020 A 05005, M. Sébastien HENRY et Mme Ludvine AUBIN son épouse, dt ensemble à Poissy (78300) 70, rue du Général-de-Gaulle, immatriculés au RCS de Versailles n° 492 378 401, ont cédé à la société « AG2L », SARL au capital de 1 000 euros, siège social sis à Poissy (78300) 70, rue du Général-de-Gaulle, immatriculée au RCS de Versailles n° 884 840 109, leur fonds de commerce de boucherie, triperie, traiteur, gibiers, rôtisserie, site et exploité à Poissy (78300) 70, rue du Général-de-Gaulle, comprenant l'ensemble des éléments corporels et incorporels, moyennant le prix total de 200 000 euros se décomposant comme suit : éléments corporels 17 230 euros, éléments incorporels 182 770 euros. L'entrée en jouissance a été fixée à compter du 28 août 2020. Les oppositions, s'il y a lieu, seront reçues dans les dix jours suivant la dernière en date des publications légales au siège du fonds cédé pour la validité et au Cabinet SOFINOR sis à Bois-Guillaume (76230) 75, allée Paul-Langevin pour la correspondance.

7233601401 - VS

VILLA PASCAL HOUILLES

Société à Responsabilité Limitée

en liquidation

Au capital de 1 000 euros

Siège : 2 ter, rue Emile-Corbis

78600 HOUILLES

Siège de liquidation :

45, rue Maurice-Berteaux

Centre d'affaires Maurice-Berteaux

Bâtiment B

(78600) LE MESNIL-LE-ROI

RCS Versailles 808 065 437

DISSOLUTION

L'assemblée générale extraordinaire réunie le 15 juin 2020 a décidé la dissolution anticipée de la société à compter de ce jour et sa mise en liquidation amiable sous le régime conventionnel dans les conditions prévues par les statuts et les délibérations de ladite assemblée.

Elle a nommé comme liquidateur M. Jean-Yves COTILLARD demeurant 45, rue Maurice-Berteaux Centre d'affaires Maurice-Berteaux Bâtiment B (78600) Le Mesnil-le-Roi, pour toute la durée de la liquidation, avec les pouvoirs les plus étendus tels que déterminés par la loi et les statuts pour procéder aux opérations de liquidation, réaliser l'actif, acquitter le passif, et l'a autorisé à continuer les affaires en cours et à en engager de nouvelles pour les besoins de la liquidation.

Le siège de la liquidation est fixé 45, rue Maurice-Berteaux, Centre d'affaires Maurice-Berteaux Bâtiment B (78600) Le Mesnil-le-Roi. C'est à cette adresse que la correspondance devra être envoyée et que les actes et documents concernant la liquidation devront être notifiés. Les actes et pièces relatifs à la liquidation seront déposés au greffe du Tribunal de commerce de Versailles en annexe au Registre du commerce et des sociétés.

Pour avis,
Le Liquidateur

7233551501 - VS

CAPITAL

CLACY HOME SASU au capital de 1 000 euros. Siège social : 10 bis, chemin des Marchands 78770 Gouillières RCS Versailles 841 433 800. Par décision de l'assemblée générale extraordinaire du 11 septembre 2020, il a été décidé d'augmenter le capital social pour le porter de 1 000 à 15 000 euros à compter du 11 septembre 2020. Modification au RCS de Versailles.

UNE ADRESSE E-MAIL

Pour nous adresser vos annonces légales plus rapidement

annonces.legales@medialex.fr

ANNEXE 4 :

Affichage de l'enquête

Contrôle d'affichage par PUBLILEGAL

Certificats d'affichage des communes



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DES YVELINES
DIRECTION DE LA RÉGLEMENTATION ET DES ÉLECTIONS
Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques

COMMUNES D'ACHÈRES, D'ANDRÉSY ET DE CONFLANS-SAINTE-HONORINE

AVIS D'OUVERTURE D'UNE ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

préalable au projet d'installation d'une plateforme portuaire multimodale
dit Port Seine-Métropole Ouest

Il sera procédé à une enquête publique unique portant sur :

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

Cette enquête, d'une durée de 44 jours, se tiendra **du 17 septembre 2020 à 08 h 30 au 30 octobre 2020 à 17 h 45**

Commission d'enquête :

Président : M. Michel GENESCO, consultant en environnement et gestion des risques à la retraite

Membres titulaires : Mme Anne DE KOUROCH, ingénieur environnement – écologue

M. Claude GARREAU, géomètre-expert DPLG à la retraite

Lieux de l'enquête :

Le dossier d'enquête unique comprenant notamment une étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale ainsi que les avis des collectivités territoriales et de leurs groupements sera mis à la disposition du public :

- dans les mairies d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public.
- Sur le site internet dédié : <http://port-seine-metropole-ouest.enquetepublique.net>
- sur un poste informatique situé au bureau de l'environnement et des enquêtes publiques de la préfecture des Yvelines (1 avenue de l'Europe à Versailles), du lundi au vendredi de 9 h à 12 h et de 14 h à 15 h 45.

Il sera également consultable sur le site internet de la préfecture des Yvelines, à l'adresse suivante : <http://www.yvelines.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques/Urbanisme-Amenagement>

Pendant la durée de l'enquête, toutes observations et propositions sur l'utilité publique du projet, l'autorisation environnementale, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées, la création de la zone d'aménagement concerté ainsi que sur les limites des biens à exproprier et l'identité de leurs propriétaires pourront être :

- soit consignées par les intéressés sur les registres d'enquête ouverts à cet effet dans les mairies d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public,
- soit adressées par écrit au président de la commission d'enquête domicilié pour cette enquête à la mairie d'Achères, désignée comme siège de l'enquête, afin d'y être annexées au registre de la mairie.

Le public pourra également faire parvenir ses observations et propositions, pendant la durée de l'enquête, sur le registre dématérialisé accessible sur le site dédié : <http://port-seine-metropole-ouest.enquetepublique.net> ainsi que via l'adresse électronique dédiée à l'enquête : port-seine-metropole-ouest@enquetepublique.net.

Un membre de la commission d'enquête recevra personnellement toutes les personnes qui le souhaiteront dans les locaux des mairies concernées, aux jours et heures suivants :

Mairie d'Achères :

- | | | | | | |
|---------------|-----------------|-----------|------|----|----------------|
| - le jeudi | 17 | septembre | 2020 | de | 9h00 à 12h00; |
| - le mardi | 22 | septembre | 2020 | de | 9h00 à 12h00; |
| - le jeudi | 1 ^{er} | octobre | 2020 | de | 16h00 à 19h00; |
| - le samedi | 10 | octobre | 2020 | de | 9h00 à 12h00; |
| - le mercredi | 21 | octobre | 2020 | de | 14h00 à 17h00; |
| - le vendredi | 30 | octobre | 2020 | de | 14h45 à 17h45. |

Mairie d'Andrésey :

- | | | | | | |
|---------------|----|-----------|------|----|----------------|
| - le jeudi | 17 | septembre | 2020 | de | 8h45 à 11h45; |
| - le samedi | 26 | septembre | 2020 | de | 9h00 à 12h00; |
| - le mardi | 29 | septembre | 2020 | de | 16h00 à 19h00; |
| - le samedi | 10 | octobre | 2020 | de | 9h00 à 12h00; |
| - le mercredi | 21 | octobre | 2020 | de | 9h00 à 12h00; |
| - le vendredi | 30 | octobre | 2020 | de | 14h15 à 17h15. |

Mairie de Conflans-Sainte-Honorine :

- | | | | | | |
|---------------|-----------------|-----------|------|----|----------------|
| - le samedi | 19 | septembre | 2020 | de | 9h00 à 12h00; |
| - le jeudi | 1 ^{er} | octobre | 2020 | de | 16h00 à 19h00; |
| - le mardi | 6 | octobre | 2020 | de | 14h00 à 17h00; |
| - le vendredi | 16 | octobre | 2020 | de | 9h00 à 12h00; |
| - le vendredi | 30 | octobre | 2020 | de | 14h30 à 17h30. |

Toutes informations concernant ce projet pourront être obtenues auprès de l'établissement public HAROPA – Ports de Paris à l'adresse suivante : psmo@paris-ports.fr

À l'issue de la procédure, le préfet des Yvelines appréciera l'utilité publique de l'opération afin de la déclarer ou non par arrêté préfectoral qui emportera la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes concernées et se prononcera sur l'autorisation environnementale, sur la création de la zone d'aménagement concerté ainsi que sur l'enquête parcellaire.

Toute personne intéressée pourra prendre connaissance du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, disponibles pendant un an à compter de la date de la clôture de l'enquête, à la préfecture des Yvelines, à la sous-préfecture de Saint-Germain-en-Laye et dans les mairies d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine, aux jours et heures normales d'ouverture des bureaux au public, ainsi que sur le site internet de la préfecture (www.yvelines.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques).



EP 20027

PORT SEINE METROPOLE OUEST

7 POINTS

500 m

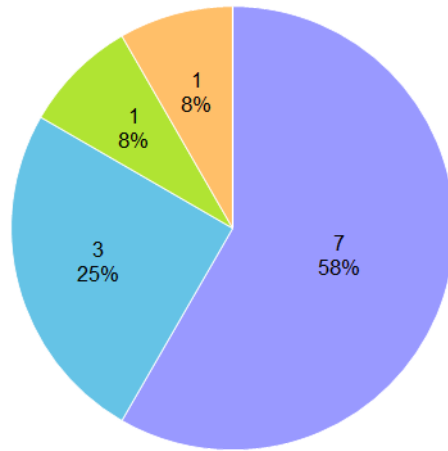
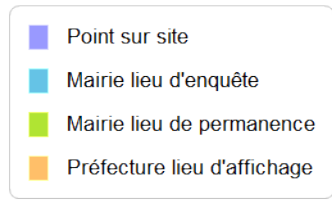
Google Earth



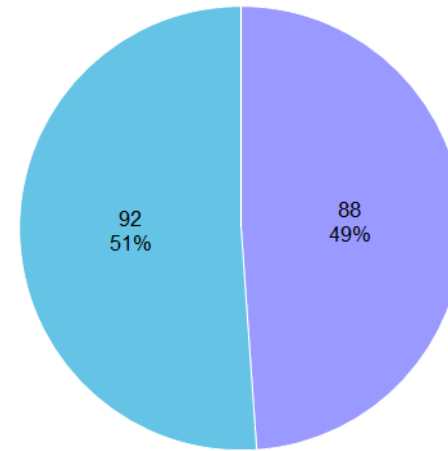
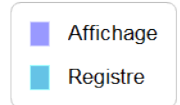
PROJET PORT SEINE METROPOLE OUEST



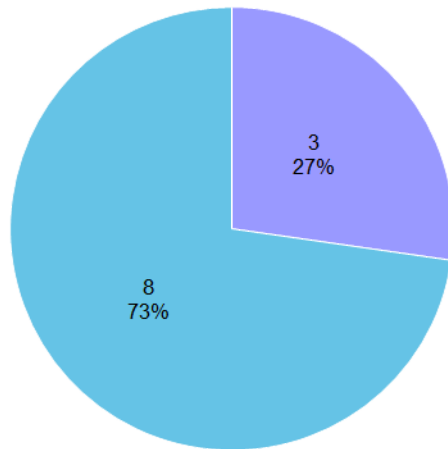
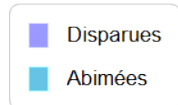
12 Points d'affichages



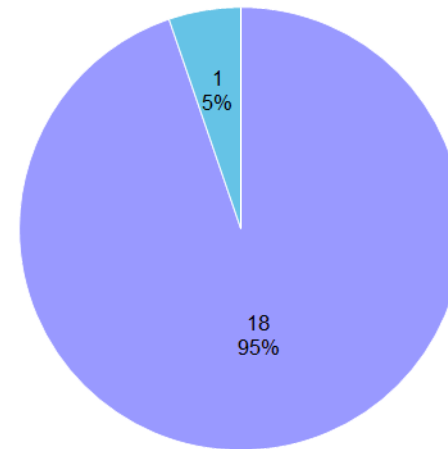
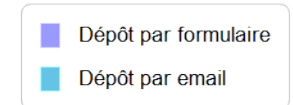
180 Photos

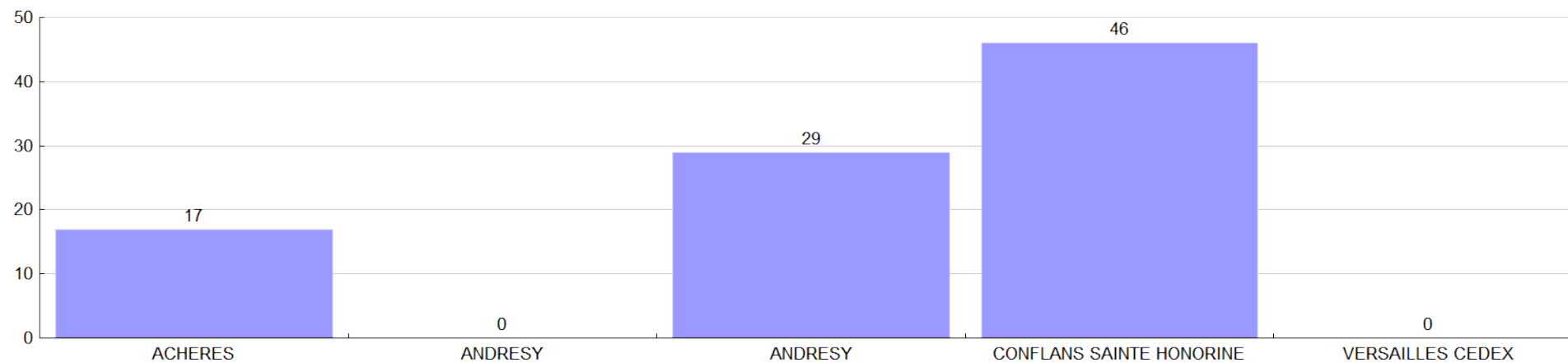


11 Affiches modifiées



19 observations électroniques





**78260 - ACHERES - POINT 1 - CHEMIN D'ANDRESY**

Support : panneau dos d'âne

Descriptif

**78260 - ACHERES - POINT 2 - 11 CHEMIN DES BASSES PLAINES**

Support : panneau dos d'âne

Descriptif





78700 - CONFLANS-SAINTE-HONORINE - POINT 3 - 16 QUAI DE L'ILE DU BAC

Support : panneau dos d'âne

Descriptif



78260 - ACHERES - POINT 4 - ROND POINT AVENUE DU GENERAL CHARLES DE GAULLE

Support : panneau dos d'âne

Descriptif



**78260 - ACHERES - POINT 5 - D30 ANGLE CHEMIN D'ANDRESY**

Support : panneau chaussée déformée

Descriptif

**78260 - ACHERES - POINT 6 - CHEMIN D'ANDRESY ANGLE CHEMIN DES BASSES PLAINES**

Support : panneau dos d'âne

Descriptif





78570 - ANDRESY - POINT 7 - 35 QUAI DE L'ILE PEYGRAND

Support : panneau dos d'âne

Descriptif



78260 - ACHERES - MAIRIE - 6-8 RUE DESCHAMPS GUERIN

Support : 3

Descriptif



🏠 78570 - ANDRESY - MAIRIE - 4 BOULEVARD NOEL MARC

Support : 1

Descriptif



🏠 78700 - CONFLANS SAINTE HONORINE - MAIRIE - 63 RUE MAURICE BERTEAUX

Support : 3

Descriptif



🏠 78010 - VERSAILLES CEDEX - PREFECTURE - 1 RUE JEAN HOUDON

Support : 1

Descriptif

🏠 78570 - ANDRESY - MAIRIE ANNEXE - 2 RUE GUSTAVE EIFFEL

Support : 1

Descriptif



**78260 - ACHERES - POINT 1 - CHEMIN D'ANDRESY**

Support : panneau dos d'âne

Descriptif

**78260 - ACHERES - POINT 2 - 11 CHEMIN DES BASSES PLAINES**

Support : panneau dos d'âne

Descriptif





78700 - CONFLANS-SAINTE-HONORINE - POINT 3 - 16 QUAI DE L'ILE DU BAC

Support : panneau dos d'âne

Descriptif



78260 - ACHERES - POINT 4 - ROND POINT AVENUE DU GENERAL CHARLES DE GAULLE

Support : panneau dos d'âne

Descriptif



**78260 - ACHERES - POINT 5 - D30 ANGLE CHEMIN D'ANDRESY**

Support : panneau chaussée déformée

Descriptif

**78260 - ACHERES - POINT 6 - CHEMIN D'ANDRESY ANGLE CHEMIN DES BASSES PLAINES**

Support : panneau dos d'âne

Descriptif





78570 - ANDRESY - POINT 7 - 35 QUAI DE L'ILE PEYGRAND

Support : panneau dos d'âne

Descriptif



78260 - ACHERES - MAIRIE - 6-8 RUE DESCHAMPS GUERIN

Support : 3

Descriptif





78570 - ANDRESY - MAIRIE - 4 BOULEVARD NOEL MARC

Support : 1

Descriptif



78700 - CONFLANS SAINTE HONORINE - MAIRIE - 63 RUE MAURICE BERTEAUX

Support : 3

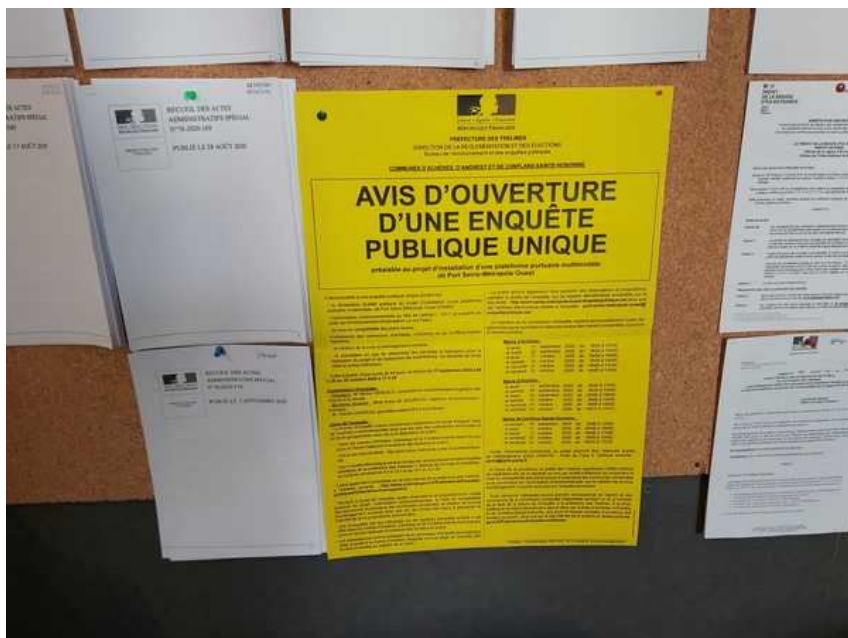
Descriptif



 78010 - VERSAILLES CEDEX - PREFECTURE - 1 RUE JEAN HOUDON

Support : 1

Descriptif



 78570 - ANDRESY - MAIRIE ANNEXE - 2 RUE GUSTAVE EIFFEL

Support : 1

Descriptif



**78260 - ACHERES - POINT 1 - CHEMIN D'ANDRESY**

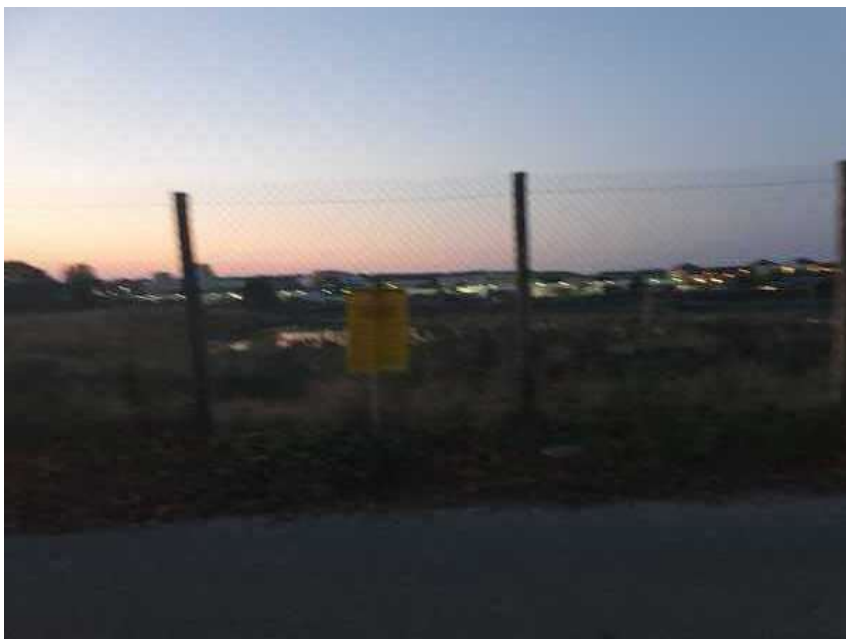
Support : panneau dos d'âne

Descriptif

**78260 - ACHERES - POINT 2 - 11 CHEMIN DES BASSES PLAINES**

Support : panneau dos d'âne

Descriptif



**78700 - CONFLANS-SAINTE-HONORINE - POINT 3 - 16 QUAI DE L'ILE DU BAC**

Support : panneau dos d'âne

Descriptif

**78260 - ACHERES - POINT 4 - ROND POINT AVENUE DU GENERAL CHARLES DE GAULLE**

Support : panneau dos d'âne

Descriptif



**78260 - ACHERES - POINT 5 - D30 ANGLE CHEMIN D'ANDRESY**

Support : panneau chaussée déformée

Descriptif

**78260 - ACHERES - POINT 6 - CHEMIN D'ANDRESY ANGLE CHEMIN DES BASSES PLAINES**

Support : panneau dos d'âne

Descriptif



**78570 - ANDRESY - POINT 7 - 35 QUAI DE L'ILE PEYGRAND**

Support : panneau dos d'âne

Descriptif

**78260 - ACHERES - MAIRIE - 6-8 RUE DESCHAMPS GUERIN**

Support : 3

Descriptif



🏠 78570 - ANDRESY - MAIRIE - 4 BOULEVARD NOEL MARC

Support : 1

Descriptif



🏠 78700 - CONFLANS SAINTE HONORINE - MAIRIE - 63 RUE MAURICE BERTEAUX

Support : 3

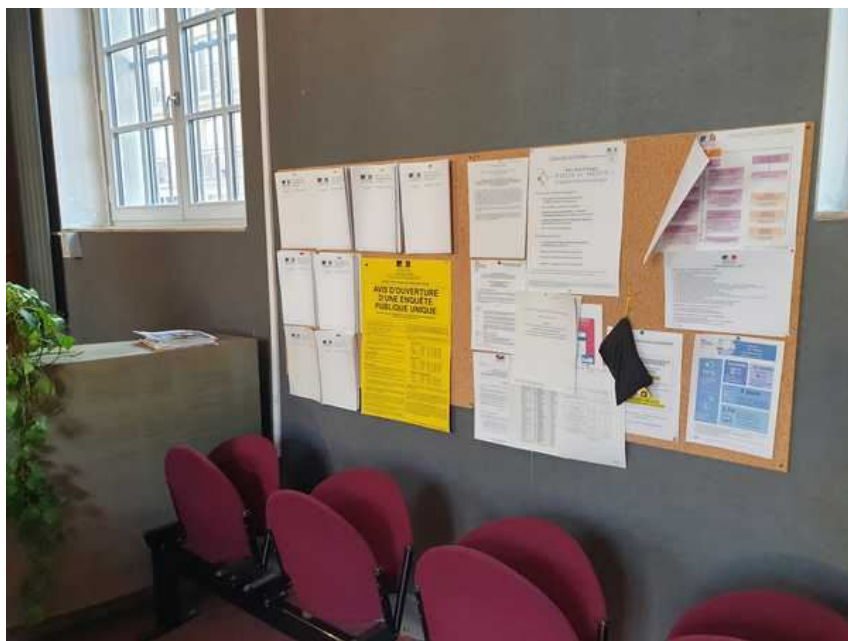
Descriptif



🏠 78010 - VERSAILLES CEDEX - PREFECTURE - 1 RUE JEAN HOUDON

Support : 1

Descriptif



🏠 78570 - ANDRESY - MAIRIE ANNEXE - 2 RUE GUSTAVE EIFFEL

Support : 1

Descriptif



**78260 - ACHERES - POINT 1 - CHEMIN D'ANDRESY**

Support : panneau dos d'âne

Descriptif

Affiche abimée

**78260 - ACHERES - POINT 2 - 11 CHEMIN DES BASSES PLAINES**

Support : panneau dos d'âne

Descriptif

Affiche disparue

Affiche remplacée





78700 - CONFLANS-SAINTE-HONORINE - POINT 3 - 16 QUAI DE L'ILE DU BAC

Support : panneau dos d'âne

Descriptif



78260 - ACHERES - POINT 4 - ROND POINT AVENUE DU GENERAL CHARLES DE GAULLE

Support : panneau dos d'âne

Descriptif





78260 - ACHERES - POINT 5 - D30 ANGLE CHEMIN D'ANDRESY

Support : panneau chaussée déformée

Descriptif



78260 - ACHERES - POINT 6 - CHEMIN D'ANDRESY ANGLE CHEMIN DES BASSES PLAINES

Support : panneau dos d'âne

Descriptif

Affiche abimée





78570 - ANDRESY - POINT 7 - 35 QUAI DE L'ILE PEYGRAND

Support : panneau dos d'âne

Descriptif



78260 - ACHERES - MAIRIE - 6-8 RUE DESCHAMPS GUERIN

Support : 3

Descriptif





78570 - ANDRESY - MAIRIE - 4 BOULEVARD NOEL MARC

Support : 1

Descriptif

Affiche disparue



78700 - CONFLANS SAINTE HONORINE - MAIRIE - 63 RUE MAURICE BERTEAUX

Support : 3

Descriptif

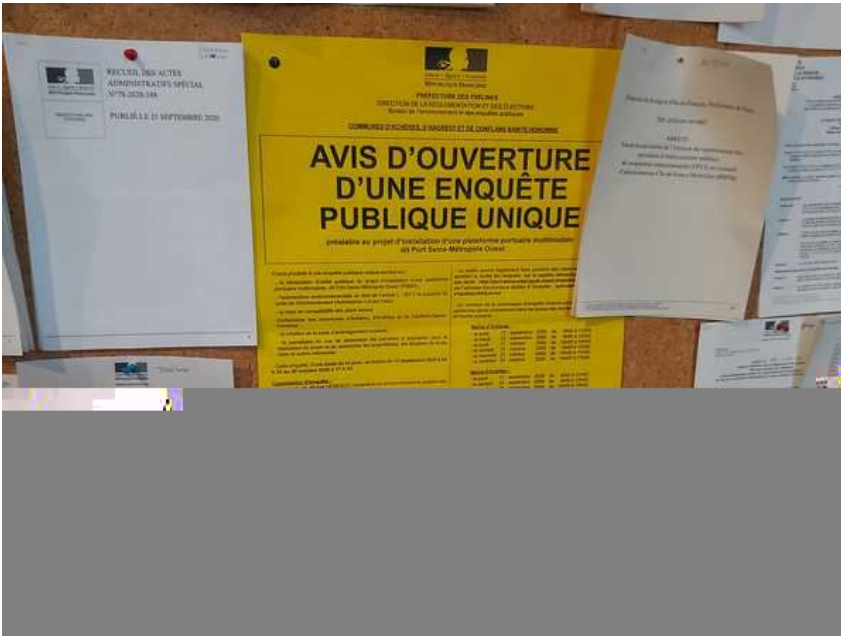




78010 - VERSAILLES CEDEX - PREFECTURE - 1 RUE JEAN HOUDON

Support : 1

Descriptif



78570 - ANDRESY - MAIRIE ANNEXE - 2 RUE GUSTAVE EIFFEL

Support : 1

Descriptif



**78260 - ACHERES - POINT 1 - CHEMIN D'ANDRESY**

Support : panneau dos d'âne

Descriptif

**78260 - ACHERES - POINT 2 - 11 CHEMIN DES BASSES PLAINES**

Support : panneau dos d'âne

Descriptif





78700 - CONFLANS-SAINTE-HONORINE - POINT 3 - 16 QUAI DE L'ILE DU BAC

Support : panneau dos d'âne

Descriptif



78260 - ACHERES - POINT 4 - ROND POINT AVENUE DU GENERAL CHARLES DE GAULLE

Support : panneau dos d'âne

Descriptif

Affiche abimée



Affiche remplacée





78260 - ACHERES - POINT 5 - D30 ANGLE CHEMIN D'ANDRESY

Support : panneau chaussée déformée

Descriptif

Affiche abimée



Affiche remplacée



78260 - ACHERES - POINT 6 - CHEMIN D'ANDRESY ANGLE CHEMIN DES BASSES PLAINES

Support : panneau dos d'âne

Descriptif





78570 - ANDRESY - POINT 7 - 35 QUAI DE L'ILE PEYGRAND

Support : panneau dos d'âne

Descriptif

Affiche abimée



Affiche remplacée



78260 - ACHERES - MAIRIE - 6-8 RUE DESCHAMPS GUERIN

Support : 3

Descriptif



 **78570 - ANDRESY - MAIRIE - 4 BOULEVARD NOEL MARC**

Support : 1

Descriptif



 **78700 - CONFLANS SAINTE HONORINE - MAIRIE - 63 RUE MAURICE BERTEAUX**

Support : 3

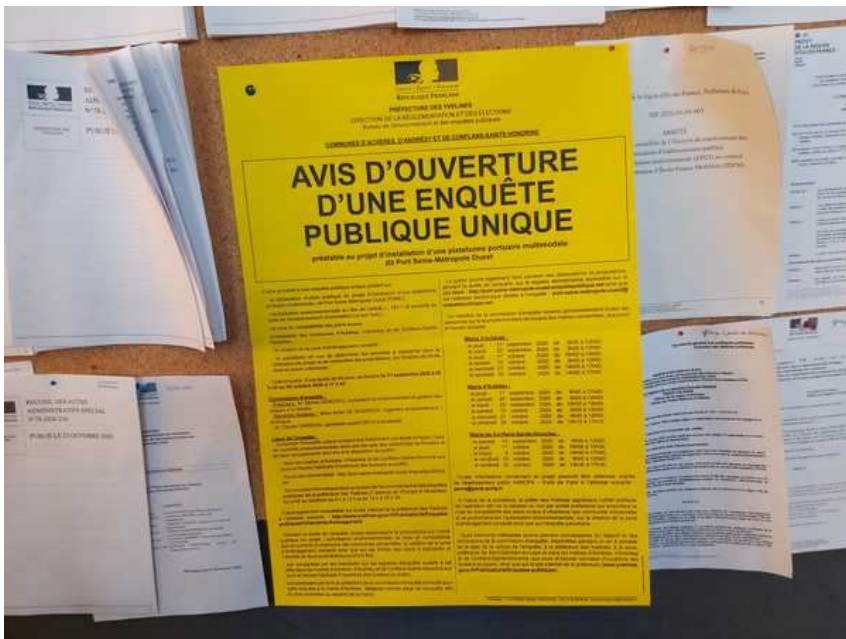
Descriptif



🏠 78010 - VERSAILLES CEDEX - PREFECTURE - 1 RUE JEAN HOUDON

Support : 1

Descriptif



🏠 78570 - ANDRESY - MAIRIE ANNEXE - 2 RUE GUSTAVE EIFFEL

Support : 1

Descriptif



78260 - ACHERES - POINT 1 - CHEMIN D'ANDRESY

Support : panneau dos d'âne

Descriptif



78260 - ACHERES - POINT 2 - 11 CHEMIN DES BASSES PLAINES

Support : panneau dos d'âne

Descriptif





78700 - CONFLANS-SAINTE-HONORINE - POINT 3 - 16 QUAI DE L'ILE DU BAC

Support : panneau dos d'âne

Descriptif



78260 - ACHERES - POINT 4 - ROND POINT AVENUE DU GENERAL CHARLES DE GAULLE

Support : panneau dos d'âne

Descriptif



**78260 - ACHERES - POINT 5 - D30 ANGLE CHEMIN D'ANDRESY**

Support : panneau chaussée déformée

Descriptif

**78260 - ACHERES - POINT 6 - CHEMIN D'ANDRESY ANGLE CHEMIN DES BASSES PLAINES**

Support : panneau dos d'âne

Descriptif



78570 - ANDRESY - POINT 7 - 35 QUAI DE L'ILE PEYGRAND

Support : panneau dos d'âne

Descriptif



78260 - ACHERES - MAIRIE - 6-8 RUE DESCHAMPS GUERIN

Support : 3

Descriptif



🏠 78570 - ANDRESY - MAIRIE - 4 BOULEVARD NOEL MARC

Support : 1

Descriptif



🏠 78700 - CONFLANS SAINTE HONORINE - MAIRIE - 63 RUE MAURICE BERTEAUX

Support : 3

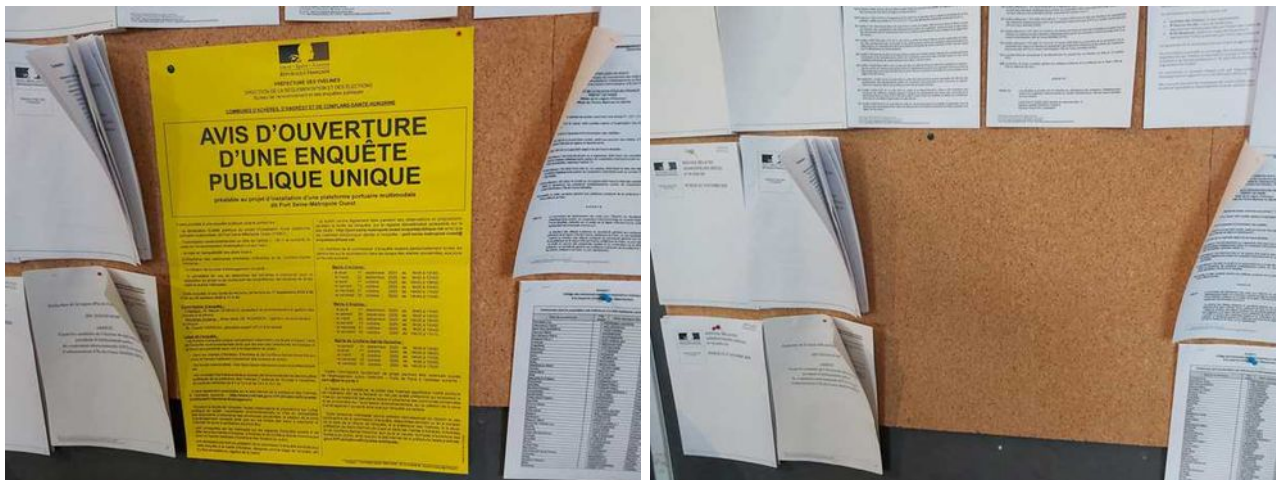
Descriptif



🏠 78010 - VERSAILLES CEDEX - PREFECTURE - 1 RUE JEAN HOUDON

Support : 1

Descriptif



🏠 78570 - ANDRESY - MAIRIE ANNEXE - 2 RUE GUSTAVE EIFFEL

Support : 1

Descriptif



ANNEXE 5 :

Information extra légale

Par HAROPA

**Par les communes
(sites internet, journal de la commune)**

Par la presse locale ou nationale

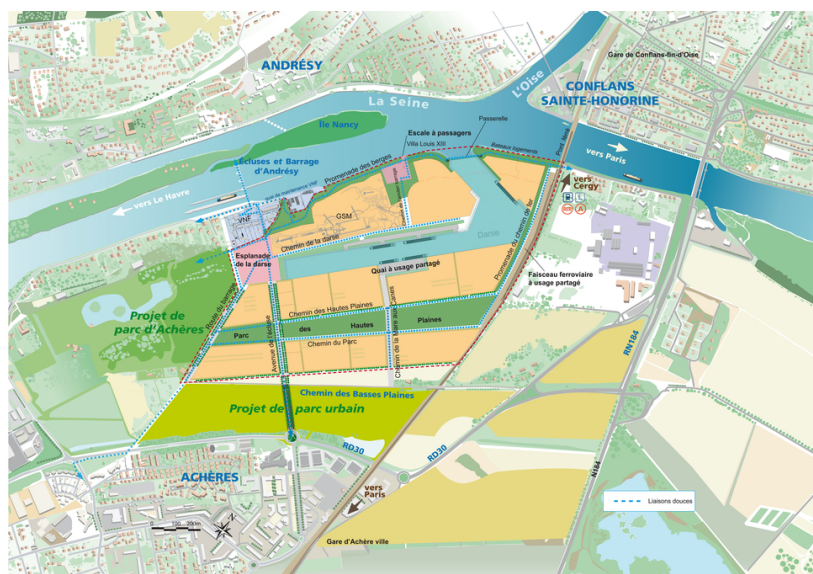
Port Seine-Métropole Ouest



L'entité "Port Seine-Métropole Ouest (<http://www.port-seine-metropole-ouest.fr/le-projet-en-bref>)" est un projet d'infrastructure portuaire **multimodale** (fleuve, rail et route) de nouvelle génération, conduit par Ports de Paris (<http://www.haropaports.com/fr/paris>) en concertation avec les collectivités publiques, les associations et le monde économique sur un territoire de 420 hectares réparti sur les villes d'Achères, d'Andrésy, de Conflans-Sainte-Honorine et de Saint-Germain-en-Laye.

Le projet global est constitué **de deux parties** : un premier secteur exploitable à court et moyen termes de 100 hectares situé à l'ouest de la ligne de RER d'Achères, qui nécessite peu d'améliorations, et qui servira principalement à accompagner le développement des secteurs de la construction et des travaux publics **dans le cadre du projet Grand Paris**.

La seconde partie, d'une superficie de 300 hectares, sera dédiée à la logistique longue distance et aux conteneurs, en lien avec le Port du Havre.



(http://www.mairie-acheres78.fr/wp-content/uploads/2017/05/ach_por_plan_guide_grand_public_pleine_page_20160704_ok.jpg)

Intérêt du projet


Ce projet de port multimodal est conçu comme une réponse à trois besoins :

- Le recours aux modes de transports alternatifs dans la région Ile-de-France
- La logistique des chantiers du Grand Paris
- Le développement local de la Confluence Seine-Oise.

Points forts

- Idéalement situé à la **Confluence de la Seine et de l'Oise**, au débouché de l'Oise, prolongeant le futur canal Seine-Nord Europe sur l'**Axe Seine** (Paris – Rouen – Le Havre).
- Un emplacement propice pour répondre au besoin d'infrastructure logistique de la métropole francilienne.
- La création **d'emplois locaux** aujourd'hui localisés dans les ports d'Europe du nord qui concentrent actuellement une grande part des flux logistiques alimentant l'Ile-de-France.

Liens utiles

 **Le site dédié au projet édité par Port de Paris**
(<http://www.port-seine-metropole-ouest.fr/>)

Info+

Le maître d'ouvrage : Port de Paris

Port de Paris est un établissement public de l'état créé en 1970 qui gère en 2014 environ 70 ports dont 6 plateformes multimodales.

Projet PSMO : début de l'enquête publique le 17 septembre 2020

L'enquête publique portant sur le projet d'installation d'une plateforme portuaire multimodale dit Port Seine-Métropole Ouest, sur les communes d'Achères, Andrésy, et Conflans-Sainte-Honorine se tiendra du 17 septembre au 30 octobre 2020.

Des permanences se tiendront en mairie-annexe pendant cette période.

Après plusieurs mois d'instruction administrative, l'enquête publique du projet PSMO (Port Seine-Métropole Ouest) devait se tenir du 16 avril au 30 mai 2020 dernier. Compte-tenu de la situation d'urgence sanitaire liée à la Covid-19, Ports de Paris, la Préfecture et la commission d'enquête ont décidé d'un report de l'enquête publique, afin que celle-ci permette aux parties prenantes de s'exprimer dans des conditions propices à une consultation publique. C'est ainsi que les Andrésiens sont appelés à participer à cette enquête publique dont plusieurs permanences se tiendront en mairie-annexe du 17 septembre au 30 octobre (toutes les dates sont à retrouver sur le site de la ville).

Il est important de souligner que l'enquête publique est une étape importante à la fois pour le projet mais surtout pour les administrés. En mettant à disposition du public les différentes pièces du dossier du projet, les administrés peuvent émettre autant d'observations que nécessaires. À l'issue de l'enquête publique, la commission d'enquête remettra son rapport et la Préfecture pourra prendre les arrêtés correspondants. Les premiers travaux pourront commencer lorsque toutes les autorisations administratives auront été obtenues. ●

En quelques mots...

Le projet de Port Seine Métropole Ouest (PSMO) est une plateforme multimodale de 100 ha située à l'Ouest du RER A et de la RN 184. Il se trouverait principalement sur la commune d'Achères, mais aussi pour partie sur les communes d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine. Ce secteur serait principalement orienté vers le domaine de la construction et des travaux publics.

Coût estimé du projet: 110 millions d'euros



CHOTEAU

Permanence funéraire
24h/24 - 7j/7
01 39 19 22 62
www.choteau.fr

- Organisation d'obsèques
- Prévoyance obsèques
- Monuments, caveaux
- Gravure
- Articles funéraires
- Entretien et fleurissement de sépultures
- Travaux dans tous cimetières

DURANT TOUTE LA DURÉE DES TRAVAUX, L'AGENCE EST TRANSFÉRÉE AU 24, RUE ANATOLE FRANCE.



**24, rue Anatole France
78700 Conflans-Ste-Honorine**

COUVREUR - ZINGUEUR PLOMBIER - RAMONAGE

Recherche de fuites - Petits et gros travaux
Entreprise d'étanchéité

GARANTIE
10 ans
BIENNALE

DÉBOUCHAGE
ÉCOULEMENT
GOUTTIÈRES

CHARPENTE
ANTI-MOUSSE

MICHELET Vincent



ENTREPRISE DIPLÔMÉE
PAR LES PAGES JAUNES :
CONSULTEZ LES AVIS !

**Maîtrise de la tradition
et des techniques modernes**

**Tél. 01 30 37 33 87
Mob. 06 20 04 52 53**

28, rue du Buisson Moineau
95610 ÉRAGNY-SUR-OISE
pro@gmail.com
SIRET 752 397 497



Publié le 07 septembre 2020

Projet PSMO : déb de l'enquête publique le 17 septembre 2020

L'enquête publique portant sur le projet d'installation d'une plateforme portuaire multimodale dit Port Seine-Métro Ouest, sur les communes d'Achères, d'Andrésy, et de Conflans-Sainte-Honorine se tiendra du 17 septembre au 30 octobre 2020. Différentes permanences se tiendront en mairie-annexe cette période.



PARTAGER



Une enquête publique sur le projet PSMO

L'enquête publique portant sur le projet d'installation d'une plateforme portuaire multimodale dit Port Seine-Métro Ouest, sur les communes d'Achères, d'Andrésy, et de Conflans-Sainte-Honorine se tiendra **du 17 septembre 2020 à 08h30 au 30 octobre 2020 à 17h45.**

Cette étape importante du projet vise à recueillir les observations du public. Vous avez la possibilité de consulter le dossier d'enquête (consultable à partir du 17 septembre à l'adresse suivante, <https://www.enquetes->

Nous utilisons des cookies sur ce site pour améliorer votre expérience d'utilisateur.

En cliquant sur un lien de cette page, vous nous donnez votre consentement de définir des cookies. [Plus d'infos](#)

COOKIES OBLIGATOIRES

Ces cookies sont strictement obligatoires au bon fonctionnement du site.

COOKIES DE SUIVI STATISTIQUE & RÉSEAUX SOCIAUX

Ces cookies vous permettent de partager du contenu publié sur notre site vers Facebook ou Twitter, et nous permettent d'analyser la fréquentation du site afin d'en optimiser son contenu et sa navigation.

Enregistrer

Accept les cookies

Afin de recueillir le maximum d'observations de la part des Andrésiens, plusieurs permanences se dérouleront pendant toute la période de publique en mairie-annexe - 2 rue Gustave-Eiffel :

- jeudi 17 septembre de 8h45 à 11h45
- samedi 26 septembre de 9h à 12h
- mardi 29 septembre de 16h à 19h
- samedi 10 octobre de 9h à 12h
- mercredi 21 octobre de 9h à 12h
- vendredi 30 octobre de 14h15 à 17h15

ANDRÉSY
en Yvelines



C O N T A C T

Ville d'Andrésey

4, boulevard Noël-Marc
78570 Andrésey

 [0139271100](tel:0139271100)

 [CONTACTEZ-NOUS](#)

L I E N S U T I L E S

- > [La mairie recrute](#)
- > [Les marchés publics](#)
- > [Formulaires](#)
- > [Espace Julien-Green](#)
- > [Espace famille](#)
- > [Bibliothèque Saint-Exupéry](#)
- > [Espace presse](#)
- > [FAQ](#)

N E W S

Votre email

ENVOYER



Enquête publique – Projet Port Seine Métropole Ouest

Municipalité

Enquête publique

Enquête publique sur le projet de Port Seine Métropole Ouest (PSMO)

Elle se tiendra du 17 septembre à 8h30 au 30 octobre 2020 à 17h45. Le dossier d'enquête publique sera à la disposition du public à l'accueil de l'hôtel de Ville.

5 permanences avec le commissaire enquêteur seront organisées :

- le samedi 19 septembre 2020 de 9h à 12h
- le jeudi 1er octobre 2020 de 16h à 19h
- le mardi 6 octobre 2020 de 14h à 17h
- le vendredi 16 octobre 2020 de 9h à 12h
- le vendredi 30 octobre 2020 de 14h30 à 17h30

Hôtel de ville (mairie centrale)

63, rue Maurice-Berteaux
78700 Conflans-Sainte-Honorine

Horaires d'ouverture :

- Les lundi, mardi, mercredi et vendredi : de 9h à 12h et de 13h30 à 17h30
- Le jeudi : de 13h30 à 17h30
- Le samedi matin (9h-13h) : l'accueil de l'hôtel de Ville et les permanences sont transférés à l'Espace Romagné

À noter : L'accueil téléphonique et physique des services techniques se fait désormais à l'accueil de l'hôtel de Ville.

Tél: 01 34 90 89 89

Télécopie: 01 34 90 89 19



L'enquête publique unique de PSMO

L'enquête publique : quels enjeux et quelles modalités ? L'enquête publique unique relative à Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) aura lieu du 17 septembre au 30 octobre 2020.

Publié le 10 Septembre 2020

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Engagée par le Préfet de département des Yvelines, conduite par une commission d'enquête indépendante et organisée dans les mairies d'Achères, Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine pendant 44 jours consécutifs, l'enquête publique permet à chacun d'être informé sur le projet et de s'exprimer.

L'enquête publique unique de PSMO portera sur :

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



POUR VOUS INFORMER ET APPORTER VOS CONTRIBUTIONS

Le dossier d'enquête publique unique PSMO sera mis à disposition du public :

- dans les mairies d'Achères, d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public.
- Sur le site internet dédié : [cliquez ici](#)
- Sur un poste informatique situé au bureau de l'environnement et des enquêtes publiques de la Préfecture des Yvelines (1 avenue de l'Europe à Versailles), du lundi au vendredi de 9 h à 12 h et de 14 h à 15 h 45.
- sur le site Internet de la [Préfecture des Yvelines](#)

Pendant la durée de l'enquête, toutes observations et propositions pourront :

- soit être consignées par les intéressés sur les registres d'enquête ouverts à cet effet dans les mairies d'Achères, d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public,
- soit adressées par écrit au président de la commission d'enquête domicilié pour cette enquête à la mairie d'Achères (6-8 Rue Deschamps Guérin, 78260 Achères), désignée comme siège de l'enquête, afin d'y être annexées au registre de la mairie.
- soit déposées sur le registre dématérialisé accessible sur le site dédié : [cliquez ici](#)
- ou envoyées via l'adresse électronique dédiée à l'enquête : port-seine-metropole-ouest@enquetepublique.net

Toutes informations concernant ce projet pourront être obtenues auprès de l'établissement public HAROPA – Ports de Paris à l'adresse suivante : psmo@paris-ports.fr

- Les permanences de la commission d'enquête sont fixées comme suit :

Mairie d'Achères :

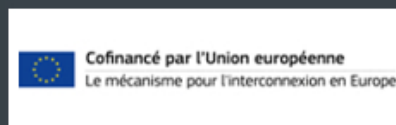
- le jeudi 17 septembre 2020 de 09 h à 12 h ;
- le mardi 22 septembre 2020 de 09 h à 12 h ;
- le jeudi 1er octobre 2020 de 16 h à 19 h ;
- le samedi 10 octobre 2020 de 09 h à 12 h ;
- le mercredi 21 octobre 2020 de 14 h à 17 h ;
- le vendredi 30 octobre 2020 de 14 h 45 à 17 h 45.

Mairie d'Andrésy :

- le jeudi 17 septembre 2020 de 08 h 45 à 11 h 45 ;
- le samedi 26 septembre 2020 de 09 h à 12 h ;
- le mardi 29 septembre 2020 de 16 h à 19 h ;
- le samedi 10 octobre 2020 de 09 h à 12 h ;
- le mercredi 21 octobre 2020 de 09 h à 12 h ;
- le vendredi 30 octobre 2020 de 14 h 15 à 17 h 15.

Mairie de Conflans-Sainte-Honorine :

- le samedi 19 septembre 2020 de 09 h à 12 h ;
- le jeudi 1er octobre 2020 de 16 h à 19 h ;
- le mardi 6 octobre 2020 de 14 h à 17 h ;
- le vendredi 16 octobre 2020 de 09 h à 12 h ;
- le vendredi 30 octobre 2020 de 14 h 30 à 17 h 30.



En poursuivant votre navigation sur ce site, vous acceptez l'utilisation de cookies vous permettant de bénéficier d'une navigation adaptée à vos usages et des données correspondant à vos centres d'intérêt. Ces derniers servent également à réaliser des statistiques de visites.

[PARAMÉTRER LES COOKIES](#)

ANNEXE 6 :

Tableaux résumé des observations recueillies au cours de l'enquête

SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS

Réf. Obs.	Commune	Le projet	Nuisances	Circulation	Environnement	DUP	AE	Compatibilité PLU	EP	ZAC	Autres thèmes	Observations sur registre dématérialisé de RD1 à RD20 Observations sur registres papier : Achères de Ach1 à Ach7 Andrésy de And1 à And9 Conflans de C1 à C16
RD1	C											Le 17/09, M. Alexis BERNARD, quai de l'Ile du Bac, demande des renseignements sur les emprises de la future ZAC et des parcelles à exproprier.
RD2	An	X	X	X	X	X	X				X	<p>Le 30/09, M. Jean-François MICHEL, demeurant Sente de la Carrière à Moreau à Andrésy, écrit que le projet n'est pas acceptable pour les raisons suivantes :</p> <p>1 - le projet n'est pas acceptable en soi : Le Port Seine Métropole Ouest sera un port industriel et rien d'autres. N'en déplaise à ses promoteurs qui tentent de le présenter comme un site écologique, voire une zone de loisir. Les illustrations du dossier du débat public montrant des promeneurs, des cyclistes, voire des bars où il serait agréable de s'arrêter pour se détendre sont tout bonnement ridicules. Dans un port industriel, il y a du bruit, de la poussière, des nuisances de tout genre. Personne n'a envie de s'y promener et encore moins de s'y arrêter ! Quelques pourcentages de plus d'espaces verts ou quelques mètres de moins sur la hauteur des silos à béton, uniques et dérisoires résultats de longues concertations avec les élus, les associations et les citoyens, n'y changeront rien !</p> <p>Ce projet et tout ce qu'il sous-tend ne peut en aucun cas s'inscrire dans une démarche de développement durable</p> <p>Avant même qu'il ne soit réalisé, son bilan environnemental est négatif...</p> <p>La réalisation du port, son fonctionnement et celle de la zone industrielle afférente vont créer de multiples nuisances : bruits diurnes mais aussi nocturnes et particules fines. Et ne parlons pas des nuisances visuelles, déjà existantes par la grâce de GSM et de l'éventration en règle de la plaine d'Achères, qu'aucun rideau d'arbres ne pourra cacher !</p> <p>Enfin, une très grande partie de ce qui sera produit dans la zone industrielle sera évacuée par camion, à commencer par le béton prêt à l'emploi.</p>

Le principe même du port est discutable...

Le projet de port n'est pas acceptable car il constitue une avant-garde et un alibi à toute une kyrielle d'autres projets :

PSMO = PSME + A104 + Pont d'Achères etc...

...ce qui nous est proposé n'est pas seulement une plateforme multimodale de 100 ha.

Dans le dossier du débat public, le maître d'ouvrage insiste sur :

- Le besoin spécifique de plateformes multimodales en Ile de France,
- Le besoin d'extension du réseau portuaire existant,
- Le potentiel portuaire sans équivalent de la confluence Seine et Oise.

...du fait de sa position géographique et des besoins supposés du Grand Paris, la confluence de la Seine et de l'Oise ne peut se contenter d'héberger une plateforme multimodale dédiée au BTP...PSMO n'est que le maillon d'un projet d'aménagement gigantesque de la zone qui va se dérouler étape par étape dans les vingt ans à venir.

On ne peut pas faire l'impasse sur la question du PSME, projet de 300 ha en face de Conflans...

Le projet PSMO n'est pas acceptable ici :

Le PSMO est le projet de trop dans une zone qui n'en peut déjà plus.

La zone de la confluence est aujourd'hui saturée de nuisances de tous types émanant

- De la station d'épuration d'Achères, classée SEVESO
- De la cimenterie Bonna
- De l'extraction du granulats
- De la RN.184, véritable autoroute urbaine,
- De l'autoroute du ciel...
- Du trafic ferroviaire et fluvial, etc

L'ensemble de la note est annexé au présent tableau des observations.

RD3	C	X	X	X	X	X	X	X												<p>Le 13/10, M. Vincent CHAS a porté à la connaissance de la commission les observations suivantes :</p> <p>1) Opportunité de la réalisation du PSMO.</p> <p>Le simple citoyen a difficulté à trouver dans la complexité du dossier d'enquête les éléments justificatifs de l'opportunité du projet PSMO par rapport aux infrastructures déjà existante.</p> <p>Quelle est l'utilisation réelle actuelle et prévisible à moyen et long terme, des ports existants dans le secteur ? Gennevilliers et Limay en particulier sont-ils en saturation de capacité ? Les plateformes de déchargement situées le long de la Seine entre Conflans Sainte Honorine et Mantes la Jolie, sont-elles pleinement toutes exploitées ?</p> <p>L'intérêt global du projet de PSMO, par rapport aux installations déjà existantes, semble être un « pari sur l'avenir » en matière industrielle. Ce projet qui représente un investissement public financier si élevé et une si grande consommation d'espace, pourrait utilement faire l'objet d'une analyse globale d'opportunité, en liaison avec les ports déjà existant le long de la Seine. Dossier de projet à compléter sur ce point !</p> <p>2) Impact sur les trafics de véhicules poids lourds dans le secteur de la RN184 et de Conflans Ste Honorine.</p> <p>Le secteur de Conflans Sainte Honorine subi aujourd'hui quotidiennement les nuisances routières de la RN 184. Le projet PSMO entrainera un afflux supplémentaire de camions qui viendront accroître la pollution, le bruit et les nuisances routières dans ce secteur.</p> <p>Le dossier d'enquête fait état d'un trafic supplémentaire d'environ 50 véhicules poids lourd généré par le projet. Cette estimation paraît particulièrement faible au regard des surfaces industrielles concernées et des investissements engagés.</p> <p>Quel traitement sont-ils prévus sur la RN 184 pour prendre en compte ces nuisances nouvelles ? et atténuer les nuisances existantes ? Aucun ?</p> <p>Au minimum, la réalisation d'écrans antibruit vitrés sur le pont de la RN 184 franchissant la Seine, ainsi que sur les sections de la RN 184 non encore équipées, devraient être effectuées ! Dossier de projet à compléter sur ce point !</p> <p>3) Impact en matière de nuisances sonores.</p> <p>Le secteur concerné par le projet ne produit actuellement quasiment pas de nuisances sonores pour les habitants de Achères, Conflans Ste H. et Andrésy.</p>

L'expérience « vécue » par les riverains de l'actuel « port à sable » situé le long de l'Oise, représente une nuisance réelle supportée aujourd'hui par tous les habitants des quartiers proches de Conflans Ste H., Andrésy et Maurecourt.

Quelle est la population résidente autour du projet de PSMO ? dans un rayon de 1 km ? dans un rayon de 2 km ?

Le dossier d'enquête fait état :

- d'une situation actuelle de niveaux sonores inférieure à 50 dB(A) sur le secteur de PSMO
- d'une situation future potentielle limitée à 70 dB(A) !!

Cette augmentation d'émissions sonores dues à des installations industrielles (traitement de matériaux, recyclages, démolition) sera indéniablement une nuisance nouvelle importante, perceptible fortement dans un rayon minimum de 1 km autour de PSMO.

Combien d'habitants seront potentiellement concernés ?

Aucune protection n'est prévue à ce sujet dans le dossier au pourtour des installations portuaires

Or, les surfaces concernées par le projet de PSMO permettraient de réaliser un important merlon de terre, périphérique aux installations industrielles, efficace en matière d'atténuation acoustiques.

Ce merlon est tout à fait réalisable et devrait faire au minimum 10 ml de hauteur pour apporter une réduction des nuisances sonores industrielles.

Dossier de projet à compléter sur ce point !

4) Impact en matière de nuisances visuelles

Le secteur est actuellement très peu occupé par des constructions ou installations industrielles.

Le dossier précise une limite maximum en hauteur de 20 ml pour les constructions à venir ! (soit l'équivalent d'immeubles de 7 étages !)

Pour les installations industrielles, le dossier précise qu'elles pourront même dépasser les 20 ml de hauteur

La vue depuis le coteau d'Andrésy, qui est l'horizon principal des habitants de ce secteur, sera donc occupée par des constructions et installations potentielles de 20 ml de hauteur et plus, en remplacement de la vue actuelle de la forêt de Saint Germain !

La réalisation d'un merlon de terre périphérique au projet de port (tel que déjà évoquée ci-avant) pourrait être une réponse partielle au problème des nuisances visuelles.

Ce merlon devrait être abondamment arboré.

Il participerait par ailleurs utilement à la préservation environnementale des espaces situés en bord de Seine

Dossier de projet à compléter sur ce point !

5) Préservation des continuités environnementales du bord de Seine

Pourtant, nous estimons que dans le fonctionnement de ce port, il serait fondamental et très souhaitable que le transport routier soit réduit à sa plus faible valeur et qu'il y ait « priorisation du report modal sur le ferroviaire et le fluvial ».

Nous demandons à Ports de Paris de faire une étude plus poussée et de voir quels dispositifs pourraient réduire cette augmentation du flux de poids lourds : appontement provisoire ? Jauge journalière à ne pas dépasser ? développement du transport ferré ? Ce dernier moyen de transport ne semble pas très utilisé, dans ce projet, malgré la proximité immédiate de la voie ferrée.

1.2. Trafic VL (Véhicules légers) :

Par ailleurs, nous notons dans le même paragraphe que « l'évolution du trafic de véhicules légers sera notable, en heure de pointe en particulier, à partir de l'horizon 2035 » avec bien-sûr son lot de nuisances sonores et de pollutions atmosphériques, notamment sur la RD30, en face d'une zone d'habitations.

Et là encore, ceci semble inéluctable, dans le dossier d'enquête. Aucune mesure cherchant à diminuer ce flux de voitures ne semble avoir été envisagé : mise en place de navettes à partir de la gare RER, itinéraires cyclables pour rejoindre le site, incitation du personnel au covoiturage et à l'utilisation du vélo, ... Aucune disposition pour éviter les nuisances engendrées ne semble prise, à l'exception peut-être de l'aménagement des carrefours avec la RD30 de la route du barrage et de la route des écluses. Une protection efficace de la RD30 semble s'imposer et une diminution drastique de la circulation des véhicules légers nous paraît nécessaire.

1.3. Intermodalité du port :

Le report modal des mobilités vers le fleuve et le fer reste une priorité du COPRA. Et c'est avec satisfaction que nous avons noté l'installation d'embranchement ferré permettant le chargement ou déchargement de 1 à 2 trains par jour, sur le port.

Néanmoins, le dossier reste imprécis sur les marchandises qui passeront par cet embranchement. L'utilisation de cet équipement dépendra des amodiataires de Ports de Paris et des accords qu'ils pourront passer avec le gestionnaire des voies.

Il est bien-sûr à craindre que, sans une volonté forte, ces équipements ferrés soient sous-utilisés.

2. Qualité de vie des riverains :

C'est une gageure de vouloir installer une installation industrielle en plein milieu d'un tissu urbain dense, sans engendrer de multiples nuisances.

Ports de Paris a compris la difficulté et propose divers aménagements permettant d'atténuer ces pertes de qualité de vie.

2.1. Aménagements du port :

La requalification des berges de Seine permettra certainement de redonner vie à un ensemble de flore et de faune détruit par l'exploitation des carrières. L'ouverture au public, le parc public autour de la maison du XIII siècle, l'embarcadère public et la passerelle, sont autant de points positifs.

Cependant, il est à regretter que cet aménagement n'ait pas pu se faire jusqu'au barrage, en raison du refus de VNF d'abandonner son appontement privé sur la Seine.

De plus, le passage Rive Gauche/Ile Nancy, via le barrage, aurait permis de prolonger cette promenade piétonne. Il est dommage que ce projet soit, lui-aussi, reporté, certainement en raison de VNF. Par ailleurs, l'utilisation de ces installations dépendra des animations organisées autour de ces équipements. Et ceci n'est pas acquis d'avance.

Pourtant, les populations présentes, lors de toutes les réunions publiques, ainsi que lors des ateliers thématiques, avaient insisté, très fortement, sur cette « liaison douce à mettre en place, entre l'île Nancy et la rive gauche ».

Le Centre de Vie, en bout de darse, ouvert sur le futur parc d'Achères est en soi, une excellente idée. Mais nous n'avons aucun planning sur la réalisation de ce futur parc d'Achères.

Le Parc des Hautes Terres sera certainement très apprécié, mais pas avant 2040, date bien lointaine.

2.2. Le port industriel :

Malgré tous ces aménagements, le projet reste un port industriel avec son lot de nuisances : bruit et pollutions atmosphériques, surtout lorsque l'activité prévue est centrée sur la manipulation de gravats, de sables, de ciment et de béton, le propre du BTP.

Seront offerts à la vue des coteaux d'Andrésy : silos, cheminées, trémies, entrepôts, ... rien de bien réjouissant.

Ports de Paris a bien prévu, dans ce dossier, un CPAPE (Cahier de Prescriptions Architecturale Paysagère et Environnementale / Annexe 17 de l'étude d'impact) et un mémo des « principes d'exploitation de la vie de PSMO » (annexe 23 de l'étude d'impact).

Néanmoins, beaucoup de ces préconisations dépendent des relations qu'aura Ports de Paris avec ses amodiataires qu'il ne connaît pas. Une vigilance de tous les jours devra donc s'exercer de la part des populations et associations, pour que les contraintes imposées par cette exploitation industrielle restent tolérables.

3. Conclusion :

Ce projet de port est un élément structurant de l'aménagement de notre territoire. Il peut être un « pied dans la porte » d'un autre port à containers (PSME : Port Seine-Métropole Est) qui serait une catastrophe pour la vie locale.

Associé à d'autres projets comme le « Prolongement de l'A104 », la « Liaison RD30/Pont d'Achères/RD190 », la « Déviation de la RD154 » et des aménagements inconsidérés dans la boucle de Chanteloup, il pourrait modifier profondément la vie locale qui, jusqu'à présent, a pu rester paisible et préservée.

Soyons raisonnable, en réduisant les impacts et en gardant un caractère limité et contrôlé dans la réalisation de ce port :

RD6	Ac	X	X	X	X	X	X													<p>Le 18/10, M. Cédric MOISAN a fait part des observations suivantes :</p> <p>Bonjour, je suis habitant d'Achères depuis bientôt 2 ans et ornithologue amateur, je me pencherai donc plus particulièrement sur ce qui concerne les oiseaux, domaine que je connais le mieux, même si je ne suis pas un spécialiste ou professionnel.</p> <p>Je ne reviendrai pas sur les réserves exprimées par Jean-François MICHEL, Vincent CHAS et le CO.P.R.A. 184, de l'intérêt même de ce projet aux impacts qu'il aura (impact paysager, pour les habitants, sur les espèces vivantes, sanitaire, en termes de pollution, etc.), je les partage largement.</p> <p>Tout d'abord on appréciera le sérieux et la précision du "DOSSIER N° 3 : DOSSIER D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE", dans lequel, page 48, l'Alouette lulu se trouve mise parmi les "5 espèces d'insectes" pour lesquels il y aurait un impact résiduel faible. Les scientifiques du monde entier seront contents de découvrir que l'Alouette lulu est un insecte.</p> <p>On appréciera aussi " Les espèces des espaces boisés (...) ne seront pas perturbées par l'aménagement". En effet, oser dire que les espèces présentes, que ce soit pour se nourrir ou y résider, ne seront pas perturbées parait un non-sens. D'autre part, lorsque l'on sait que les oiseaux, et en particulier les passereaux (soit la grande majorité des espèces présentes sur l'espace concerné par cette étude), sont en déclin rapide France (y compris des espèces considérées comme très courantes auparavant, tels les Moineaux domestiques), que 26% des espèces nicheuses en France sont menacées (chiffres issus de l'état des lieux mené par comité français de l'UICN, du MNHN en partenariat avec la LPO, la SEOF et l'ONCFS), on peut mettre en doute la non perturbation annoncée des espèces sédentaires et de passage occupant actuellement ces lieux, et ce, même si les travaux de défrichement doivent avoir lieu hors période de nidification. S'il est bien évident que la période de nidification est la période la plus critique, le reste de l'année n'est pas sans effet sur les espèces vivants en ces lieux, et affirmer qu'elles "ne seront pas perturbées" est une aberration totale, et montre le peu d'intérêt porté à la faune.</p> <p>Concernant le "DOSSIER N°4 : DOSSIER D'ETUDE D'IMPACT DU PROJET PSMO ET DE LA MECDU", Annexe 30 "Analyse des effets du projet PSMO sur la faune, la flore et leurs habitats". Paragraphe "3.4.3 FAUNE" Pour en avoir observé systématiquement moult durant mes sorties, je suis étonné de voir que le Lapin de garenne ne serait que dans un "couloir de déplacement" sur la zone considérée. En tout cas, ce n'est clairement plus le cas aujourd'hui, il est bel et bien installé sur la zone considérée, et non seulement de passage.</p> <p>Je ne peux que m'étonner de certains commentaires, notamment en ce qui concerne le contexte local. Dire à propos du Renard roux qu'il a un "Vaste territoire favorable en périphérie de l'aire d'étude : Forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye" ne me semble avoir aucun sens. D'une part l'espèce n'est pas exclusivement forestière (sinon il ne serait pas vu dans Paris même notamment), et d'autre part, pour affirmer que le Renard roux possède un territoire favorable en la forêt de St Germain, encore faudrait-il connaître la densité de population actuelle, ainsi que la disponibilité des proies. En effet si la densité de renards a déjà atteint son maximum au sein de la forêt de St Germain en Laye, les individus qui ne pourraient rester sur le site considéré pour le projet de port ne pourraient pas</p>

aller en forêt. Le principe simpliste du vase communiquant sous-entendu dans un tel commentaire semble totalement ignorer les équilibres naturels, un lieu ne pouvant héberger qu'une quantité finie d'individus. Cette remarque faite pour le renard est aussi valable pour d'autres espèces.

Enfin, toujours concernant le Renard roux, m'étonnant de son absence dans le dossier n°4, paragraphe "5.5.2.7 Récapitulatif des effets concomitants du projet et de l'exploitation de la carrière par la société GSM", je peux vous affirmer qu'il n'est pas seulement de passage sur l'aire considérée. J'ai pu le voir de manière prolongée et répétée sur les lieux considérés sur une période de temps non négligeable au cours de cette année 2020. Cela semble donc laisser envisager bien plus qu'un simple "couloir de déplacement".

Toujours dans ce paragraphe 5.5.2.7 je m'étonne de la phrase suivante "Dérangement temporaire (phase travaux) et permanent (phase d'exploitation) faible en tenant compte du caractère péri-urbain du site d'étude" concernant le Moineau domestique. Les lieux considérés sont fréquentés par au moins un groupe non négligeable d'individus et je ne vois pas en quoi le caractère péri-urbain du lieu rendrait "faibles" les effets sur cette population.

Paragraphe 5.8.1 - MISE À JOUR DES ENJEUX ÉCOLOGIQUES ET DU PROGRAMME DES MESURES, je m'étonne malgré l'affirmation "il est nécessaire que ces suivis aient lieu l'année précédant les travaux de chaque phase." de ne trouver aucun document sur les observations récentes.

Si comme énoncé au paragraphe "3.5.2 OCCUPATION DU SOL APRÈS EXPLOITATION DE LA CARRIÈRE" les travaux PSMO sont bien prévus pour 2021, et si je comprends bien la phrase précédente, il devrait y avoir eu un suivi en cette année 2020, ou la crise du COVID-19 permettrait-elle de continuer les travaux sans devoir respecter les règles précédemment édictées ?

Concernant les espèces de l'avifaune, voici une petite liste de ce qu'un amateur comme moi a pu observer sur les années 2019-2020 :

Accenteur mouchet => enjeu régional et local moyen

Alouette des champs => enjeu régional et local assez fort, fréquentation régulière, présence d'au moins 1 mâle chanteur (2 probables)

Bergeronnette grise => enjeu régional moyen, > 1 individu référencé dans l'état des lieux

Bergeronnette printanière => enjeu régional moyen

Bernache du Canada => espèce bien plus présente que les chiffres dans l'étude (plusieurs dizaines, dépasse même la centaine selon les saisons)

Bernache nonnette => 1 individu

Chardonneret élégant enjeu régional et local moyen

Chevaliers, notamment cul-blanc, guignette => présence régulière de quelques individus

Corneille noire bien plus que l'unique couple référencé

Coucou gris enjeu régional moyen, fréquentation régulière, nicheur possible

Cygne tuberculé fréquentation régulière et nicheur sûr (adultes et juvéniles observés)

Faisan de Colchide > 1 individu référencé. Au moins 2 mâles et une poule observée.

Faucon crécerelle au moins 1 couple, présent à l'année, nidification possible sur la zone ou dans les alentours immédiats

Le Hibou moyen-duc, nicheur peu commun et qui s'est reproduit. S'il m'est bien impossible de dire que la nichée s'est faite sur l'aire concernée, celle-ci sert indéniablement de zone de chasse et de repos.

Concernant l'Hirondelle de rivage, classée quasi menacée et dont l'enjeu local est fort. Sachez qu'il ne s'agit pas d'effets potentiels, puisque l'espèce a bel et bien été vue comme étant nicheuse en cette année 2020. Concernant la mise en place de palplanches supposées être bénéfiques aux hirondelles de rivage, si j'en crois un document de l'ONCFS sur la nidification des Hirondelles de rivage en berge bâtie (<http://www.oncfs.gouv.fr/pdfar1186>), il semble que d'une part, ce type de succédané de lieu de nidification ne permet de compter en général que peu de couples et d'autre part, du fait de leur réutilisation, puissent être bien plus sujettes au développement de maladies parasitaires.

La Linotte mélodieuse est présente en nombre non négligeable sur l'aire considérée. Par le fait qu'elle ait été observée depuis le printemps laisse peu de doute sur le fait qu'elle soit nicheuse.

Le Moineau domestique à l'enjeu régional assez fort est bien plus représenté que ce qui a été montré dans la présente étude. Il ne fait peu de doute sur le fait qu'il soit nicheur.

La Perdrix grise est clairement installée sur l'aire concernée, et au vu de la quantité d'observations dans cette zone sur une large période de temps, elle y est inféodée. Nicheur probable.

Enfin, les 3 espèces suivantes : Petit Gravelot, Tadorne de Belon et Vanneau huppé. 3 espèces classées vulnérables, nicheurs rares (voire très rare dans le cas du Tadorne, selon l'Atlas des oiseaux nicheurs d'Ile-de-France 2009-2014 édité par le CORIF et la LPO).

Lorsque l'on sait que des bassins ont été asséchés ces dernières années et que l'intérêt de la ZNIEFF du Parc agricole et plan d'eau d'Achères en a fortement souffert, seule zone qui accueillait ses espèces dans les environs immédiats, on ne peut que constater que la présence de ces 3 espèces à fort enjeu n'est pas à prendre à la légère.

Lorsqu'on lit le document "Évaluation environnementale - Guide d'aide à la définition des mesures ERC" édité par le Service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable, on constate qu'à la question "Comment se traduit l'évitement" il est énoncé :

- Pour un habitat ou un milieu naturel donné, l'évitement garantit l'absence totale d'impacts directs ou indirects du projet, plan ou programme sur l'ensemble de cet habitat ou du milieu naturel ;
- Pour une espèce végétale, l'évitement garantit l'absence totale d'impacts directs ou indirects du projet, plan ou programme sur l'ensemble des individus et des composantes physiques et biologiques nécessaires au maintien de son biotope ;
- Pour une espèce animale, l'évitement garantit l'absence totale d'impacts directs ou indirects sur l'ensemble des individus de la population ciblée et sur les composantes physiques et biologiques nécessaires à l'accomplissement de l'ensemble de son cycle de vie (reproduction, éclosion/naissance/émergence, croissance, migration).
- Pour la qualité de l'air et le bruit, l'évitement garantit l'absence totale d'impacts directs ou indirects du projet, plan ou programme sur les populations humaines.

RD9	An	X	X	X	X	X	X	X	X	<p>Le 27/10, M. Marie-Noël VANDAMME, habitant 2, sente de la Cote aux Renard à Andrésy écrit, avec en préalable à l'analyse du dossier les 2 points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le projet PSMO est un « pied dans la porte » d'un plus grand projet consistant à installer à l'avenir un port à containers (PSME) dans la plaine face à Conflans-Sainte-Honorine en connexion avec le canal Seine Europe tel que des études de prospective nous l'avaient présenté ; - Le second point concerne l'exploitation de la carrière. On peut contester le fait de remplacer le sable fin qui servait de filtre naturel par des remblais qualifiés d'inertes, pas homogènes et moins perméables. On comprend bien que cette exploitation du milieu naturel est à mettre en lien avec les besoins du Grand Paris, d'une part en matières premières (granulats), et d'autre part en terrains susceptibles de recevoir des remblais. Le principe même du Grand Paris est, lui-aussi, contestable sur de nombreux aspects...Ports de Paris ne peut justifier son projet par le Grand-Paris, ce qu'il ne manque pas cependant de faire dans ce dossier. <p>Concernant ce dossier d'enquête publique selon un angle centré sur l'objet du port PSMO. Est-il utile pour la collectivité ? La manière dont il est conçu répond-elle aux attentes des populations concernées par ce projet ?</p> <p>1. A-t-on vraiment besoin d'un port ? L'implantation d'un port à la confluence de l'Oise et de la Seine, comme le montre bien le dossier, présente pour Ports de Paris des avantages :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Confluence entre Oise et Seine, • Connexion avec le projet du canal Seine Nord Europe, • Possibilité de raccordement ferroviaire • ... <p>La réalisation de ce port utiliserait également l'opportunité que lui offre l'exploitation des carrières de granulats. Les aménagements de terrain, le creusement de la darse s'en trouveraient facilités.</p> <p>Mais elle présente aussi des inconvénients géographiques importants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Au sein d'un milieu urbanisé dense : « Le port est situé à 2 km du centre-ville d'Achères, à 8 km du centre-ville de Poissy et 10 km de la ville de Cergy. » page 6 du dossier de DUP, et à moins de 500 m du centre-ville d'Andrésy et 2 km du centre-ville de Conflans-Sainte-Honorine, bizarrement oubliés dans cette phrase du dossier. • Dans une zone de confluence remarquable tant historique que paysagée, épargnée jusqu'à présent de l'expansion urbanistique, à proximité de Paris, ... <p>A-t-on vraiment besoin d'un port ? Si la construction du port était annulée,</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'exploitant des carrières devrait restituer le terrain en fonction des accords d'exploitation qui lui ont été accordés. <p>Il pourrait par exemple transformer la zone en parc de loisirs comme cela a été fait pour les Etangs de Cergy.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les populations locales en tireraient des avantages indéniables : Par rapport à une installation industrielle, faible pourvoyeuse d'emplois, forcément polluante, bruyante, entraînant un trafic supplémentaire, et détruisant le paysage et la vue des Côteaux d'Andrésy (le dossier présenté montre que même si l'on cherche à minimiser ces inconvénients, ils seront toute façon toujours présents), elles bénéficieraient d'un espace de nature ouvert aux loisirs, qui pourrait lui aussi accueillir des emplois.

- Pour ceux que le projet de port délogerait (expropriation ou bateaux-logements), le gain serait indéniable.
- L'environnement en tirerait aussi avantage : une zone rendue à la nature, avec sa biodiversité, son impact positif sur le climat, et un équilibre naturel des fonctions hydrauliques.
- De plus il est certain que ces aménagements coûteraient moins cher à la collectivité que la réalisation d'un port. Il faudrait donc que les avantages économiques d'un tel port soient très importants pour compenser les multiples inconvénients qu'il présente.

Il n'est pas pertinent d'utiliser la nécessité de disposer des granulats pour justifier le port. De toute façon les granulats seront exploités par l'exploitation des carrières, qu'il y ait ou non un port.

- Il est également inexact de prétendre que l'exploitation des carrières ne pourrait pas utiliser la voie d'eau sans le port. Heureusement actuellement, alors que le port n'existe pas, l'entreprise GSM se sert au maximum de la voie d'eau par un appontement particulier. C'est logique : il faut d'abord exploiter les carrières pour construire le port et non le contraire. D'ailleurs le dossier l'admet fort bien : « Le projet PSMO préserve les activités de traitement et de transit de matériaux de GSM. Celles-ci sont en cohérence avec les objectifs du futur port (activité BTP ayant recours au transport fluvial). Le recours au transport fluvial, facilité par la création de la darse, sera une valeur ajoutée pour le futur développement de l'entreprise. »

Le dossier DUP précise bien que « dès 2025, environ 1 million de tonnes de matériaux pourra être transporté en Seine chaque année par l'intermédiaire de la future darse, représentant entre 2 et 4 bateaux par jour entrant et sortant du port PSMO, contre 300 à 400 000 tonnes par an, actuellement, sans création de la darse prévue par le projet. » Mais on cherche en vain une explication de ces chiffres à l'intérieur du dossier de l'enquête publique et il faut se rapporter aux différents dossiers émis lors du débat public pour se rendre compte que ces chiffres comprennent le transport de granulats et de remblais, aujourd'hui en grande partie réalisé par la voie d'eau, sans pour autant que le port existe, par l'intermédiaire d'un appontement direct sur la Seine. Toutes les installations de GSM étant tournées vers cet appontement direct, GSM n'a pas l'intention de modifier cette situation. L'exploitation de la carrière n'a donc pas besoin du port pour faire ses transits par voie d'eau.

- L'utilité du port se mesure donc uniquement à l'activité portuaire qui aura lieu après 2040 avec les différents amodiataires. Sur ce point le dossier est particulièrement vide. Qui seront les amodiataires ? Quels seront leurs trafics fluviaux ? Seul le paragraphe 2.1 donne un aperçu bien général de ces activités.

En conséquence, l'utilité de ce port présentée par Ports de Paris est essentiellement portée d'une part par la communication autour des projets du Grand Paris et d'autre part par l'opportunité créée par l'exploitation de la carrière, ce qui s'avère FAUX.

Par ailleurs, les indications du dossier sur l'activité BTP du port en 2040 sont imprécises et insuffisantes pour justifier ce port. On peut penser que l'industrie traditionnelle du béton sera alors en déclin. Rien n'est précisé dans le dossier sur l'évolutivité et la réversibilité des installations si cela se produisait.

Dans ces conditions, le bilan coûts/avantages d'une telle installation est négatif. (D'ailleurs avec des hypothèses de trafic majoré de l'activité des carrières, les calculs de rentabilité présentés dans le rapport ne sont pas brillants : le projet n'est rentable pour la collectivité qu'autour de 2060 et pour Ports de Paris il faut attendre 2084 !!)

2. Les conditions d'acceptabilité ne sont pas réunies

Est-ce que le projet prévoit une réalisation dans des conditions acceptables pour la population locale et environnante ?

Rappelons les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte selon la MRAE (Mission Régionale de l'Autorité Environnementale) dans l'élaboration du PLUi de la communauté urbaine GPS&O :

- « la préservation des milieux naturels (cours d'eau, zones humides, pelouses, espaces boisés, notamment ceux identifiés comme zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF), ou désignés comme sites Natura 2000);
- la préservation du paysage (la Seine, les points de vue et perspectives, les coupures d'urbanisation...);
- la prise en compte des risques naturels et technologiques (inondations, notamment de la Seine, mouvements de terrain, sols pollués, sites industriels...);
- la prise en compte des pollutions et des nuisances (nuisances sonores, qualité de l'air) »

Le port PSMO va à l'encontre de ces principaux enjeux. Reprenons-en ici quelques points :

- L'aménagement des berges de Seine avec la création d'une passerelle sur la darse : c'est indéniablement une compensation du projet. Il est à regretter que cet aménagement ne puisse pas être complet en raison de la volonté de VNF de ne rien céder de son appontement et de son refus de voir ses installations incluses dans l'enceinte du port. Ceci aurait permis d'avoir une promenade sur les berges de Seine jusqu'au barrage.
- Les codes de construction des amodiataires : on comprend bien que Ports de Paris ne désire pas mettre trop de contraintes sur ses futurs amodiataires. Néanmoins l'acceptabilité du port dépend essentiellement de la manière dont ils construiront leurs installations et de la façon dont ils les exploiteront. Il n'est pas question de détailler point par point le CPAPE (Cahier de prescriptions architecturales paysagères et environnementales) discuté lors du débat public. Néanmoins, le rôle non fédérateur de Ports de Paris dans la gestion de l'énergie (pourquoi pas un port à énergie positive), dans la gestion des eaux et des déchets, et dans la mise en place de contraintes visuelles plus fortes (hauteurs inférieures à 20m et toits végétalisés, ...) ne permet pas de garantir la qualité exigible face aux diverses nuisances.

- Le trafic routier engendré.

Il est à noter que le trafic routier augmentera par rapport à la situation actuelle durant tout le temps de réalisation du chantier (soit plus de 20 ans) de plus de 100 Poids lourds/jour avant de revenir à la situation actuelle en 2040 (§ 7.5.6). La comparaison avec une solution de référence fictive, construite pour l'occasion, n'a pas réellement de sens pour les habitants des environs. Dans le dossier, cette constatation semble inéluctable et nous n'y trouvons aucune volonté pour chercher à faire baisser ce chiffre.

Ports de Paris aurait dû d'étudier plus avant et voir quels dispositifs pourraient réduire cette augmentation : appontement provisoire ? Jauge journalière à ne pas dépasser ? Développement du transport ferré ?

Par ailleurs le trafic en véhicules légers sera fortement plus élevé, ce qui posera des problèmes de bruit et de pollution au niveau de la RD30. Aucune mesure cherchant à diminuer ce flux de voitures n'est envisagée : mise en place de navettes à partir de la gare RER, itinéraires cyclables pour rejoindre le site, incitation du personnel au covoiturage et à l'utilisation du vélo, ... Aucune disposition pour éviter les nuisances engendrées n'est prise, à l'exception peut-être de l'aménagement des carrefours avec la RD30 de la route du barrage et de la route des

écluses. Même une protection efficace de la RD30 qui s'imposerait ne saurait suffire en termes de réduction du bruit et de la pollution.

- L'intermodalité (fleuve, fer, route) : l'intermodalité « fer » semble réduite à sa plus simple expression. Certes il est prévu un embranchement et une zone de manutention. Mais on ne retrouve dans ce dossier aucun engagement, ni aucune volonté de la SNCF, qui a été particulièrement absente du débat public, pour développer le trafic fret. On comprend mal comment la SNCF pourrait prendre en charge ce trafic, la ligne CERGY -PARIS desservant cet embranchement étant déjà saturée.

Le dossier parle d'un à deux trains par jour, mais que prévoit-on de transporter par fer ? Comment y croire sans engagement de la SNCF ?

- Les nuisances : l'activité du port entraînera de manière inéluctable des nuisances de bruit et de pollutions, notamment liées aux poussières dues à l'activité de BTP. L'un des objectifs du CPAPE est de réduire ces nuisances (heures d'ouverture du port, insonorisation des équipements, couverture des bandes transporteuses ...). Est-ce suffisant ? Seul l'engagement de prendre en compte les remarques des riverains dans la vie courante du port permettraient de limiter ces nuisances.

- Les problèmes hydrauliques : de toute évidence la mise en place d'un port dans la plaine d'Achères entraîne des problèmes hydrauliques. La présentation technique de ce point ne permet pas au public d'aiguiser son jugement. Notamment, le dossier n'est pas clair sur les impacts liés aux inondations sur les points durs tels que les remblais et les piles des ouvrages. Alors que l'on sait que, dans ce domaine hydraulique, les arguments techniques ont fait défauts lors des inondations importantes, on peut s'interroger : ne joue-t-on pas à l'apprenti-sorcier ?

- Les projets annexes : nombre de projets annexes avaient été évoqués lors du débat public. Le dossier d'enquête publique en rappelle quelques-uns précisant que ce n'est pas de la responsabilité de Ports de Paris de les mettre en œuvre. Une plus grande visibilité de ces projets annexes aurait néanmoins amélioré l'acceptabilité du projet :
 - o Le parc d'Achères attenant : pour l'instant ce n'est qu'un titre : pas d'études ni de planning annoncé.
 - o Le projet de parc urbain sud : le dossier d'enquête publique n'en parle plus ?
 - o La liaison rive gauche/ Ile Nancy via le barrage : on en parle au conditionnel ?
 - o L'aménagement de la ferme route du barrage : on n'en parle pas ?
 - o L'intégration avec les pistes cyclables environnantes : on n'en parle pas ?
 - o Utilisation de l'embarcadère public : on aurait pu avoir une projection de la manière dont on allait se servir de cet embarcadère public. Le dossier n'en parle pas.

Sur tous ces points, Ports de Paris ne montre pas de volonté réelle de collaborer avec les autres intervenants les municipalités, GPSEO, VNF ... Il est quand même très dommage de ne pas se servir de la très pertinente étude du CAUE des Yvelines et du Val d'Oise pour globaliser l'aménagement du territoire de la confluence, PSMO n'en est qu'une partie.

Le dossier d'enquête publique aurait dû communiquer sur cette étude menée en concertation lors du débat public.

											<p>En conclusion, aujourd'hui une accumulation de projets viennent perturber une qualité de vie de la confluence jusqu'à présent préservée : PSMO, PSME, le prolongement de l'A104, la liaison RD30/pont d'Achères/RD190, la déviation RD154, la requalification de la RD190, la centralité de Carrières sous Poissy, l'aménagement de la boucle de Chanteloup ... comme si tout espace libre devrait être utilisé et rendu artificiel. C'en est trop pour les habitants de ce territoire. Il est nécessaire d'en revoir globalement l'aménagement de façon sobre.</p> <p>Nous doutons de l'utilité de ce port, enclavé dans un tissu urbain dense (Achères, Andrésy, Conflans). Est-il utile d'enclaver une installation industrielle de BPT au sein de cette zone urbanisée ? Cela entraînera des nuisances de bruit, de pollutions, de trafic routier, de destruction des paysages, quelles que soient les précautions prises lors de la réalisation.</p> <p>Tout cela pour avoir, à partir de 2040, une activité industrielle de BTP à base de béton en plein Centre urbain !!!</p> <p>C'est pourquoi nous demandons de ne pas reconnaître l'utilité de ce port, non démontrée, face à de lourds impacts avérés.</p> <p>Le 27 octobre 2020 Marc-Noël Vandamme 2, sente de la Côte aux Renards 78570 Andrésy Mail : marc-noel.vandamme@wanadoo.fr</p>
RD10		X									<p>Le 28/10, M. Marc REIMBOLD a écrit :</p> <p>Le projet Port Seine Métropole Ouest est une extraordinaire opportunité pour les Yvelines et l'axe Seine de développer l'économie dans le cadre d'un développement durable.</p> <p>Le site est remarquablement situé à la confluence Seine-Oise dans un réseau navigable au gabarit européen.</p> <p>Le terrain de 100 ha a de nombreux atouts.</p> <p>Il a été protégé de l'urbanisation par une utilisation en zone d'épandage des eaux usées de l'agglomération parisienne.</p> <p>L'exploitation des granulats sur une partie importante du périmètre a été conçue pour rendre possible la création d'une plateforme portuaire fluviale qui parallèlement permet d'assurer l'équilibre hydraulique global des aménagements de la plaine d'Achères à l'ouest de la RN 184.</p> <p>Il concerne peu d'activités économiques et d'habitants à déplacer. Il ne supprime pas d'activités agricoles entrant dans la chaîne alimentaire.</p> <p>Le choix des activités dans le domaine du BTP déjà fortement utilisateur de la voie d'eau ne crée pas d'augmentation du trafic routier du secteur. Le site peut être desservi par la voie ferrée et favoriser l'apport de matériaux de roches dures pour les enrobés peu présentes dans le bassin parisien.</p> <p>En conclusion, il s'agit d'un projet exemplaire à favoriser dans le cadre de la transition énergétique.</p>

RD11	An	X	X	X	X	X	X	X	<p>Le 28/10, M. Denis FAIST a écrit :</p> <p>1. Le Projet PSMO</p> <p>Le projet PSMO dont les premières études de faisabilité menées par HAROPA-Ports de Paris datent des années 2000, a fait l'objet d'un Débat Public organisé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) du 15 septembre au 15 décembre 2014 et d'une large concertation post-débat public de mi-juin 2015 à fin 2018.</p> <p>Le bilan de ces échanges, dont les acteurs ont reconnu son exemplarité sur bien des points (modalités, transparences, disponibilités), a abouti à un certain nombre de propositions et d'engagements dont certains soit ne sont pas repris, soit restent imprécis dans ce dossier d'enquête publique.</p> <p>2. Objectifs et échéances</p> <p>Si le projet annonce répondre à trois objectifs d'intérêt général :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'augmentation du report modal du transport de marchandises de la route vers la voie d'eau et le fer, dans l'ouest de l'Île-de-France, dans les secteurs de la construction et des travaux publics, - La mise en place, à court terme, d'une logistique « propre » pour les chantiers du Grand Paris, - Le développement local de la confluence Seine-Oise. <p>Le fait que son emprise, situé sur les communes d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine, est situé en zone inondable, historiquement impacté par des activités d'épandages et actuellement exploité par un carrière jusqu'en 2040, rend les dossiers présentés et les engagements qu'ils contiennent, difficiles à apprécier et valider, à cette échéance, pour ceux qui auront à les approuver.</p> <p>A ce titre, et comme indiqué dans le bilan de la concertation, la création et un calendrier de réunions (à minima semestrielle) de l'Instance Permanente de Concertation (IPC) doit être garantie par HAROPA dans ce dossier et ce, de manière formelle.</p> <p>3. Le respect du patrimoine architectural, culturel et paysager</p> <p>Comme indiqué dans le dossier d'étude d'impact (Partie n°2 – Etat initial de l'environnement /6. PATRIMOINE ARCHITECTURAL, CULTUREL ET PAYSAGER), la ville d'Andrésey est particulièrement exposée aux évolutions du site induites par le projet PSMO :</p> <p>La ville d'Andrésey dispose d'un Site Patrimonial Remarquable qui impacte le projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La maison style Louis XIII sur les bords de Seine est considérée comme remarquable ; • Le respect des vues et des cônes de vues d'Andrésey depuis la rive gauche (PSMO) et depuis la rive droite vers PSMO et Paris... • Deux périmètres de protection de monuments historiques : celui de la demeure dite Rêve Cottage, et celui de l'église Saint-Germain de Paris, tous deux sur la commune d'Andrésey, en rive droite.

Si de nombreux engagements prévoient de répondre à ces obligations, notamment (écran végétal en bord de Seine et la création de 19 hectares d'espaces verts...), le DOSSIER N° 3 : DOSSIER D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE P27, repris, notamment, dans un Cahier des Prescriptions Architecturales Paysagères et Environnementales (CPAPE – cf. Annexe 17 du Dossier n°4 « Dossier d'étude d'impact » - indiqué « révisable »), comprend, conformément au PLUi voté en janvier 2020 par la CU GPS&O, une mention des hauteurs de construction.

Or cette hauteur de 20m prévoit une dérogation jusqu'à 30m pour « des installations de stockage (silos...) ou techniques (cheminées...) des activités industrielles », en précisant que ces émergences ne seront autorisées que sur 10 % de la surface de l'emprise amodiée. Ce qui pourrait, selon les plans du cahier précité, permettre plus de 10 émergences de ce type.

Afin de respecter le SPR d'Andrésy, le nombre de ces émergences doit être limité à un maximum de trois ou quatre et elles ne doivent être implantées que dans des zones les moins sensibles par rapport aux cônes de vue de la rive droite de cette commune.

4. La réduction des nuisances sonores, lumineuses et atmosphériques :

Le projet PSMO étant à proximité d'habitat des trois communes assiette du projet, et même si les vents dominants sont d'ouest, la topographie de la rive droite d'Andrésy fait, naturellement, caisse de résonance. De ce fait, et même si le dossier d'autorisation environnementale et son étude d'impact indique, après réalisation d'une étude acoustique, que « à l'horizon 2040, l'impact du projet est largement inférieur aux objectifs réglementaires de 5 dBA en tout point des ZER... », l'impact des nuisances sonores est indiqué comme « sensible ».

Il en est de même pour les nuisances atmosphérique (poussières) en cas de vent d'Est ou des nuisances des émissions lumineuses que ce soit pour les habitants ou pour la faune présente sur le site.

Or, à ce stade du dossier et à notre connaissance, il n'existe qu'une limite indicative sur l'amplitude d'activité des futurs occupants du projet (7h – 20h en semaine) ANNEXE 23 de l'étude d'impact « MEMO DES GRANDS PRINCIPES D'EXPLOITATION ET DE LA VIE DE PSMO ».

Comme indiqué lors du « Grand Débat », il faudrait qu'HAROPA donne des garanties précises et contractuelles quant aux mesures de protection qui seront mises en œuvre contre les nuisances et pollutions potentielles sonores, lumineuses et atmosphériques (poussières), ainsi qu'un suivi régulier de celles-ci et que l'amplitude horaire des activités, notamment nocturne, soit limitée et formellement actée.

5. Un juste traitement des habitants présents sur le site :

Comme indiqué dans le dossier chapeau de l'enquête publique, la réalisation du projet nécessite la maîtrise foncière des terrains d'assiette.

A ce titre un dossier d'utilité publique est partie intégrante de l'enquête publique en cours. Ce qui, après validation par le Préfet des Yvelines permettra à HAROPA d'engager des procédures d'expropriation.

Il paraît important, comme cela est indiqué, de privilégier les acquisitions nécessaires par voie amiable et d'assurer un juste traitement des habitants et entreprises du Quai de l'île du Bac ainsi que des bateaux logements présents sur le site. Ceux-ci étant tous destinés à partir ou à être déplacés, ils doivent être indemnisés dans de justes conditions financières ou être relogés ou déplacés dans des conditions similaires à l'existant et ce, dès les premières phases du projet.

6. Les aménagements connexes à la stricte emprise du projet :

Lors du Débat Public et de la concertation qui a suivi, et conformément à l'engagement d'HAROPA de concevoir un port nouvelle génération, ouvert sur son territoire, accessible au public et respectueux de l'environnement et de la biodiversité, des demandes d'aménagements connexes à la stricte emprise du projet ont été suggérées et demandées.

Si ces objectifs d'HAOPA d'intégration harmonieuse de PSMO dans son « grand » territoire ne sont pas qu'un vœu pieu, ces aménagements connexes doivent être intégrés dans le projet en termes de co-financement avec les différentes Maîtrises d'Ouvrage concernées. Il s'agit, en fait, de réussir une véritable acceptation puis appropriation du projet par les riverains voisins du projet, mais aussi par l'ensemble des populations des trois villes concernées dont bien sûr, les Andrésiens.

Il s'agit, notamment :

- De prolonger l'aménagement végétalisé et la promenade des berges de part et d'autre de l'emprise afin d'avoir sur l'ensemble de ces quais de la rive gauche de la Seine (quai de l'île du Bac et quai de l'île Peygrand), depuis Conflans Sainte Honorine jusqu'à Andrésy un lieu de promenade et de loisirs qui doit constituer un ensemble harmonieux et esthétique complet,
- De relier par un véritable axe piétons-vélos la Rive Gauche et la Ville d'Andrésy. Cela signifie, en liaison avec Voies Navigables de France (VNF), la création d'une passerelle sécurisée sur le barrage, permettant de relier la rive Gauche à L'île Nancy. Cette liaison était d'ailleurs inscrite dans le PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable) d'Andrésy.

Avant toute approbation des autorisations liées à ce dossier, il semble donc nécessaire d'obtenir des engagements précis d'HAROPA sur le co-financement de ces aménagements connexes dont certains figuraient sur les plans support de la concertation post Débat Public.

L'ARDIES note avec satisfaction le travail important qui a été fait pour étudier l'impact de PSMO sur le trafic routier. L'ARDIES émet cependant des réserves sur les conséquences de la mise en service de PSMO et demande que des garanties soient données sur les volumes de trafic aux alentours.

En ce qui concerne les poids lourds

Une des bases de l'étude de l'impact de PSMO est de considérer que la situation serait pire sans PSMO, PSMO permettant d'éviter le trafic dû à la carrière actuellement en exploitation. On comprend cette position mais on ne peut que regretter que l'exploitation de la carrière ait été décidée sans réelle étude préalable d'impact sur le trafic des poids lourds.

Par ailleurs, l'étude comporte des prévisions très optimistes sur le transfert d'une partie du trafic de poids lourds vers le trafic fluvial, qui ne prennent pas en compte le manque de flexibilité inhérente au fluvial par rapport au trafic routier. Deux exemples précis démontrent cet optimisme

- Le trafic dû à l'activité de Bonna Sabla, qui fabrique des éléments en béton destinés aux chantiers et entrepôts de revendeurs, passe de 150 PL/j, essentiellement en sortie, (dans les 2 sens) à 22 ; cette évolution nous semble différente de ce qui est indiqué en section 6.1.2 de la partie 11 qui mentionne une division par 2 du trafic sortant
- Le trafic dû à SIAAP passe de 428 PL/j, essentiellement en entrée, à 60 PL/j, sans justification détaillée de cette forte réduction

On comprend la volonté de Ports de Paris d'affirmer que PSMO va entraîner une diminution du trafic des poids lourds mais on peut craindre que cet objectif ne soit pas tenu et qu'au contraire PSMO entraîne une augmentation du trafic poids lourds, du seul fait notamment de la future activité portuaire. Il faudra dans ce cas envisager des mesures permettant d'annuler cette augmentation, en imposant par exemple des contraintes horaires et journalières sur la circulation des poids lourds, en espérant ne pas devoir aller jusqu'à une limitation des volumes issus de la carrière, du port de transit et des activités qui s'y installeront (les futurs amodiataires).

En ce qui concerne les véhicules légers

L'étude conclut à une augmentation 'importante' du trafic local ; il faut veiller à ce que cette augmentation ne se traduise pas par une augmentation significative des embouteillages et des temps de trajets locaux. En particulier, il faut veiller à ce que l'augmentation de 10 % du trafic sur la RD 30 déjà bien chargée n'entraîne pas un accroissement des temps de trajet bien supérieur à ces 10%.

Par ailleurs, l'hypothèse suivant laquelle les futurs salariés qui travailleront sur PSMO habiteront à Achères ou dans les communes avoisinantes, semble optimiste ; il est à craindre qu'une partie de ces personnes ne doivent en fait emprunter la RN 184 pour leurs déplacements domicile – travail.

Huit « Grands Projets » aux nuisances très élevées compteraient s'implanter sur ce territoire, comme si de rien n'était, comme s'ils arrivaient en territoire vierge ou comme le prétend PSMO, en tant que « sauveurs de territoire ». PSMO tente en débat public et concertation de contourner des écueils : les questions de réelle utilité et réelles retombées, la question des priorités et/ou du cumul de projets insupportable par le site, et enfin le coût extrêmement élevé du projet, dont la rentabilité n'est pas démontrée.

PSMO génère 3 projets :

- Le Port PSMO, nous y revenons ci-après,
- Le Pont d'Achères avec la liaison RD30/RD190, qui ajoutera de la saturation au trafic actuel, comme démontré par les prévisions,
- Le renforcement de la RD190, aspirateur à véhicules lourds et légers.

Les autres projets contigus sont :

- Le prolongement de l'autoroute A104 qui lui serait encore plus commode,
- PSME, 3e Port sur le même site,
- Le canal Seine Europe.
- La déviation RD154 à Verneuil et Vernouillet
- Les tangentielles du Grand Paris doivent être citées même avec des impacts moindres et l'aménagement de la boucle de Chanteloup pas encore décidé. (Évoquons en sus l'agrandissement de Roissy qui n'épargnera pas Andrésy, Conflans et d'autres communes).

Projets dont la nécessité n'est pas avérée alors que leur impact négatif sur les populations comme sur les paysages l'est d'évidence. Cela même pris un par un, sans les cumuler.

Personne ne comprend cette ambition destructrice, contraire aux documents administratifs et à leurs recommandations, qui évoquent un « conflit environnemental ». Nous ne voulons plus de projets dégradant la Confluence mais bel et bien des projets de « Valorisation de l'Architecture et du Paysage » tel que décrit aux rapports des différentes institutions et comme en témoignent les acteurs, les habitants et les usagers. Pourquoi ce territoire serait-il sacrifié à une enseigne industrielle porteuse d'autant de nuisances ?

Développement des contradictions ou manques :

1 : Un site fortement habité, 3 centres villes de plus en plus habités

Andrésy la commune la plus impactée peu citée : Habitat à 200m en vis à vis sans obstacle et Centre-ville à 350m, 2000 hab./km²,

Conflans la seconde : Habitations à 150m et Centre-ville à 1km, 3600 hab./km²,

Achères : Hyper centre du quartier de la gare à 700m, 2226 hab./km² moyen (davantage autour de la gare).

Ce périmètre urbanisé ne peut accueillir une zone industrielle de type « industrie BTP classique » exposant ses habitants à ses nuisances connues d'une part, et aux risques dus à la concentration des projets et infrastructures contiguës d'autre part.

Le rapport de présentation du Port est sur ce point trompeur :

Doc 3 : Rapport de présentation (note non technique) Extrait P10

« Présentation générale du site :

Le port est situé à 2 km du centre-ville d'Achères, à 8 km du centre-ville de Poissy et 10 km de la ville de Cergy. »

Ainsi retient-on une distance minimale de 2km du plus proche centre-ville puis 8km, ce qui serait beaucoup plus raisonnable mais qui ne reflète en rien la réalité.

Trois gares voyageurs in situ justifient la densification d'habitat en cours (cf. schémas directeurs de densification des logements autour des gares) :

La double gare RER et SNCF de Conflans fin d'Oise (à 300m du projet de Port)

La gare d'Achères (à 900m)

La Halte de Maurecourt à Andrésy, plus éloignée (mais à 700m à vol d'oiseau).

Si le périmètre Confluence devait être à terme sacrifié pour des projets industriels nocifs, Pourquoi avoir favorisé 10 à 20 ans durant son urbanisation ?

Pourquoi avoir transformé les gares en transports 100% voyageurs insufflant la densification de ces centres urbains et favorisé l'implantation des logements autour des gares ?

Est-il raisonnable de densifier activités industrielles et logements dans un périmètre aussi réduit ?
(Rayon de 750m)

Rappelons combien ce site a déjà souffert de l'assainissement parisien et de la pollution engendrée, des sites Seveso répertoriés, au détriment de l'activité et de l'histoire du lieu et de ses habitants.

A 3km de la Confluence à Neuville, les vergers alimentent les villages alentours.

Aujourd'hui la gestion du climat et la baisse de l'industrie imposent la transformation de celle-ci et une relocalisation. S'impose également la reconquête des terrains agricoles e/o voués à la biodiversité.

2 : Andrésy oubliée ou écartée (?)

Ce rapport de présentation raye Andrésy de la carte : outre le centre-ville à 350m non cité, elle n'est pas citée non plus dans la bordure du site, et encore moins les habitations à 200m en face sur la rive droite sans aucune protection entre le Port et ces habitations.

En oubliant Andrésy si proche et la plus impactée, le projet présenté comme étant le Port d'Achères bien qu'également en territoire andrésien lui offre aussi peu d'intérêt que de garantie.

Au fil d'une présentation qui oublie la rive droite, il n'apparaît pas que les études d'impact l'aient considérée.

Nous demandons une prise en compte élargie des études d'impact, à la rive droite et Andrézy.

3 : Contradictions avec la Prévention des Risques d'Inondations et le Schéma Départemental des Risques Naturels :

Selon les documents du département, notamment le PPRI et le Schéma Départemental des Risques Naturels majeurs des Yvelines,

« Les choix opérés en matière d'aménagement doivent être justifiés et les solutions alternatives ou compensatoires davantage étayées. Elles obligent également à une information du public plus importante, notamment par une plus grande pédagogie sur la prise en compte de l'environnement. » SDRN p.59.

Il est obligatoire selon la démarche du département d'entretenir la culture du risque et une vue globale des habitants est fondamentale en approche environnementale, particulièrement concernant le risque d'inondation : un effondrement est localement limité alors que l'inondation est étendue et mouvante. Pourrait-on appréhender un risque d'inondations -par définition ruissellement, nappes phréatiques communicant, débordement...- en s'arrêtant à une limite parcellaire ?

Pourtant quand le public lors du débat amorçait une vue globale considérant les infrastructures inhérentes au Port PSMO et contigües à savoir : le Port existant de Fin d'Oise, le Pont d'Achères, les accès au Port, il a toujours été répondu qu'on n'étudiait ici que le Port PSMO, indépendamment du reste.

Nous devons le contester car c'est une contradiction qui exclut une vue globale, essentielle à l'appréhension des risques naturels.

« Le plan global d'aménagement (PGA) constitue une composante spécifique du PPRI de la Seine. Ses zonages correspondent à des secteurs supportant des projets de développement d'importance économique régionale ou nationale, identifiés comme tels .../... : Les Mureaux (EADS), Maisons-Laffitte et Achères. Dans les années à venir, les aménagements de la plaine d'Achères (quartier résidentiel, projet routier et le projet de Ports de Paris) sont suivis dans le cadre d'un protocole signé conjointement par les aménageurs et les services de l'État. Ce protocole vise à équilibrer les déblais - remblais générés par les projets et à garantir le respect des objectifs du PPRI (transparence hydraulique). Ce protocole est pluriannuel compte tenu de la temporalité propre à chaque projet. » SDRN p59

Le protocole n'est pas versé au débat.

En termes de volumes, le Port doit les compensations des remblais y inclus les remblais nécessaires au Pont d'Achères. (Cf Annexe définition déblai remblais du PPRI). Mais on ne compte pas :

1. l'imperméabilité de remblais aléatoires comparée à celle des alluvions perméables et filtrantes,
2. l'imperméabilité de fondations exécutées dans les remblais (fondations spéciales/terrain difficile),
3. les effets hydrauliques au droit de certains ouvrages construits.

En sus l'augmentation des gabarits sur l'Oise et la Seine obligent peu à peu une montée de la cote d'eau et/ou à draguer très régulièrement l'Oise et la Seine (peu fréquent et génère des boues à évacuer...)

Tout cela influe sur le comportement hydraulique des cours d'eau et sur les inondations.

A notre connaissance aucune étude hydraulique n'a été réalisée pour connaître l'impact des piles sur le fleuve de la Passerelle, du Pont d'Achères, et quid de l'impact des ouvrages enterrés pour les constructions quais inclus ?

Nous notons également que ce projet n'est pas neutre puisqu'il augmente de 19mm le fil de l'eau en amont compensé par un réservoir qui n'en épanche que 9mm. La moitié restante serait-elle acceptable (?)

L'artificialisation du sol sur de grandes surfaces va à l'encontre du contrôle des inondations :

Avis du Préfet sur le PCAET de la CU GPS&O p4

« La lutte contre l'artificialisation nette des sols est pointée par la SNBC comme un enjeu important à la fois pour limiter les émissions de gaz à effet de serre et pour stocker le carbone. De plus, les espaces non artificialisés permettent de limiter les effets des îlots de chaleur et des inondations. Ces enjeux sont pris en compte dans le plan d'actions ».

Or le projet de Port supprime 63Ha de zones humides, ce qui n'est pas rien :

Doc 3 Rapport de présentation (note non technique) Extrait
8.2.2 EFFETS DU PROJETS SUR LES EAUX SOUTERRAINES

« L'imperméabilisation d'environ 63,5 hectares dans le cadre du projet induira une réduction de l'infiltration des eaux de pluies vers la nappe alluviale de la Seine. Cette perte d'infiltration vers la nappe apparaît faible au regard de la surface d'alimentation de la nappe alluviale représentée par la Plaine d'Achères, et plus particulièrement par la forêt de Saint-Germain-en-Laye qui représente à elle seule plus de 3 700 ha (perte de moins de 1%). »

Les compensations et équilibres devraient être établis sur site cf. son état initial défini, et non se pourvoir de qualités extérieurs e/o préexistantes. Considérer 63Ha négligeables au regard de la forêt de St Germain ne constitue pas un argument face à la préservation des zones humides.

En conclusion la neutralité du Port quant aux inondations n'apparaît pas totale ni démontrée.

Lors des 2 dernières inondations (2017 et 2018) la capacité des lacs réservoirs était limite selon les informations fournies par l'EPTB (Etablissement Public Territorial de Bassin). Rappelons également que les prévisions techniques ont souvent été déjoués par les événements.

L'Oise et la concomitance partielle de ses crues avec la Seine a-t-elle été prise en compte ?

Une étude hydraulique d'impact sur la rive droite a-t-elle été effectuée ?

Une étude d'impact sur l'ensemble du bassin (Seine et Oise) n'est pas versée au dossier alors que le projet s'implante à la Confluence.

Les études d'impacts étant morcelées par projets, les incidences dites négligeables ne le sont pas. Au demeurant, la densité des 3 projets nécessaires à PSMO autour de la Confluence, le Pont d'Achères et le renforcement des RD, constitue une augmentation du risque hydraulique sans démonstration accessible.

Cela nous paraît contraire à l'Art L121-4 du code de l'environnement imposant une prise en compte globale des incidences d'un projet.

4 : Interdiction de la sélection des amodiataires

Ils ne peuvent être désignés par avance, donc la conséquence de leur activité n'est pas contrôlable. Outre ostentatoires en limite de secteur sauvegardé, des cheminées de 20m de hauteur promettent une activité intense.

5 : Une approche du projet, dès le départ, biaisée

Il est décrit un projet de Port Urbain Port de Paris à la place d'une zone industrielle non contrôlée ou de la friche telle qu'aujourd'hui « sans grand intérêt et d'ores et déjà polluée »
L'alternative ainsi présentée outre arrogante est peu objective : La plaine est exploitée par les carriers GSM, obligés de la restituer avec une moindre pollution, et à l'état paysager initial ou amélioration paysagère à l'appui, en compensation de l'exploitation autorisée.
Rien n'empêche les communes de travailler un tel projet de compensation avec GSM sans le Port.
La décision revenant aux élus et non à Ports de Paris ou HAROPA.
La présentation du débat public en ces termes de « Port multimodal ou rien » ne permet pas aux habitants d'appréhender avec justesse le(s) projet(s).

Port soi-disant multimodal

Contrairement à la connexion avec le fret développée en débat public, et malgré la demande du public de travailler avec cet acteur essentiel, la SNCF a été totalement absente de la concertation Ports de Paris et est absente des contrats de développement.

Donc là encore, le public est leurré par le terme « multimodal », intégrant voie d'eau et fer.

La garantie de cette connexion du projet serait-elle avérée au jour de l'enquête publique ?

6 : Les pollutions induites du futur pôle industriel en milieu occupé

On ne peut ajouter de nouvelle pollution (installations industrielles existantes polluantes) et il est trompeur de vouloir faire croire que le Port allégerait la pollution future.

Polluer davantage un territoire au motif qu'il l'est déjà est non seulement irrespectueux du territoire et de ses habitants mais dangereux du point de vue de l'exposition aux polluants et aux risques cumulés. (L'Art L121-4 du code de l'environnement l'a confirmé),

Nous avons vu ci-dessus que la dépollution dépend des carriers et non du Port.

On ne peut compter les impacts de bruit, de pollution atmosphérique, de pollution éventuellement accidentelle etc... sans prendre en compte des projets et/ou des installations existantes, du Port en question et dont il dépend.

Sans protection efficace contrairement à ce qui nous est présenté, les habitants d'Andrésy et de Conflans, qui plus est à la Confluence à fleur du miroir de l'eau, seront directement touchés.

PSMO pour l'étude d'impact notamment des camions, compare ses besoins à ceux de GSM ou d'une future zone industrielle, au lieu du trafic sans GSM, introduisant une triple confusion pas acceptable :

1-Le trafic actuel qui préoccupe la population est essentiellement celui d'exploitation de la carrière par GSM qui s'arrêtera avec la fin de l'exploitation et avant le Port.

2-GSM utilise déjà le transport fluvial comme ailleurs moyennant un accord avec VNF

3-Prévoir l'augmentation de l'activité industrielle en zone habitée est introduite par Ports de Paris et non par l'ensemble des élus locaux concernés qui devront en gérer les conséquences.

Rappelons que l'enquête publique et le débat public qui a précédé, ont pour objet théorique de confronter le projet à la connaissance du territoire par ses usagers, pour que leurs conditions d'habitabilité soient préservées.

Code de l'environnement (Loi du 12 juil. 2010) avec ordonnances 3 aout 2016 (Extrait) :

« L'Enquête Publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement. Les propositions sont prises en considération par le MO et par l'autorité compétente pour prendre la décision. »

Ce n'est pas le cas concernant ce projet, qui de surcroît en engendre d'autres : le Pont d'Achères, l'augmentation du trafic routier renfort à l'appui ; et qui est enclavé dans d'autres grands projets hors d'échelle : PSME et le canal Seine Europe.

Rappelons également les réguliers incidents et accidents : débordement de l'usine de traitement d'eau à Neuville et incendies du SSIAPP.

Chacun ici à la Confluence a conscience de la gravité de l'augmentation des nuisances, des pollutions, des risques, qu'apporterait indubitablement un tel projet industriel, inopportun en territoire préalablement habité.

Nous proposons en concertation avec Ports de Paris un Port écologique, évolutif et réversible. Sans être entendus. C'est pourtant l'avenir et la réalité d'autres ports européens. Les directives environnementales ne pourraient-elles pas être prises en considération ?

7 : Impact sur les milieux naturels

Doc 3 : Rapport de présentation (note non technique) Extrait p15 :

« UN PORT PRÉSERVANT L'ENVIRONNEMENT ET LA BIODIVERSITÉ

La conception du port a attribué une place importante aux espaces paysagers et à la protection de l'environnement. Le projet permet ainsi d'assurer :

- La concentration des activités portuaires autour de la darse,

- La limitation de l'impact environnemental des activités qui viendront s'implanter sur le site (traitement des eaux pluviales à la parcelle, limitation des surfaces imperméabilisées...),
- La préservation de l'équilibre hydraulique du site situé, pour partie, en zone inondable (conformément au Plan de Prévention des Risques d'Inondation et du PGA),
- Le maintien des continuités écologiques avec la création du parc de Hautes-Plaines, parallèle à la Seine et dans la continuité des autres espaces naturels du territoire (futurs parcs d'Achères au sud et à l'ouest du projet),
- Le renforcement de la biodiversité avec au total 19 hectares d'espaces verts sur le périmètre du projet,

Au contraire de cela, territoire fragilisé par l'exploitation du sable trente ans durant, se trouvera durablement fragilisé par l'implantation à son issue, d'industries BTP en lieu et place d'une remise à l'état initial due par les carriers. De surcroît, il est difficile de croire qu'entailler la berge de la Seine sur 150m de long, et lui ajouter les piles d'une passerelle de même longueur, créerait une amélioration de la biodiversité et de ses continuités.

8 : La création d'emplois telle qu'annoncée en simple nombre est trompeuse

Elle ne prend pas en compte l'étalement de ces emplois sur la surface gigantesque de ce Port. Le nombre d'emploi à l'ha évalué à 7,5 reste faible comparé à celui qui serait engendrée par n'importe quel autre projet d'aménagement, tout en n'étant pas justifié, n'est pas davantage justifié la présupposition d'emplois « locaux ».

En revanche, l'estimation de 140 emplois du bâtiment durant la phase chantier de trente ans, soit 1,6 emploi non localisé/ha, extrêmement basse, bloqueront toute autre possibilité d'emploi sur ce territoire gigantesque trente ans durant au minimum.

En conclusion,

Nous annexons à notre contribution les avis de l'Autorité Environnementale qui répondent à nos inquiétudes sur notre territoire élargi (Avis sur PLUi de la CUGPS&O).

Au vu de l'ensemble des avis et de nos observations ci-avant détaillées :

A) Etant donné l'exception de la Confluence actée par les institutions administratives : PLUi, AVAP, ouvrages patrimoniaux, témoignages CAUEs au débat public...

Que ce territoire soit sacrifié à l'enseigne industrielle porteuse de tant de nuisances est en soi un paradoxe. La non-prise en compte de l'ensemble des projets infligés à ce territoire avec le cumul des nuisances, pollutions ou risque industriel générés est difficilement compréhensible (PSMO, PSME, Prolongement A104, liaison RD30/Pont d'Achères/RD190, requalification RD190, Déviation RD154, aménagement de la boucle de Chanteloup, ...)

B) Des négligences de caractéristiques majeures détaillées ci-avant :

1- Territoire habité et historique : 3 centres urbains à moins de 1000m (et non pas 2km, 8km et 10km) et leur densité en hausse,

2 - En second lieu NOPIVALS souligne qu'en amont de la réalisation des projets PSMO (puis de PSME) sont déjà en cours :

- l'extraction du sable du lit primaire de la seine pour le BTP
- et le creusement de la future darse

C'est un effet d'aubaine dont s'empare PSMO, de créer autour d'une darse ainsi élaborée par plusieurs années d'extraction, des plateformes portuaires pour les entreprises.

Finalement, on en arriverait, avec la mise en œuvre concomitante du canal Nord Europe et la création du Port, à de nouveaux axes routiers majeurs à très fort trafic, dont une autoroute.

Soit le résultat inverse de celui projeté en théorie par PSMO d'un Port multimodal. Cela aboutirait en effet à un Port bimodal alimenté par : « une autoroute à bateaux grands gabarits / une autoroute à camions ».

L'extraction du sable sur cette emprise foncière apparaît consubstantielle à la création de la darse du port. Or, les travaux d'extraction du sable ont déjà été commencés fin 2019 par GSM ! (Et bientôt l'enfouissement des gravas du Grand Paris).

On peut donc regretter, comme pour le manque d'information et de précision sur les projets annexes concourants à l'environnement du Port, que Ports de Paris présente dans cette enquête publique « un aménagement de plateforme réduit à sa plus simple expression ».

3 - Nous retrouvons à travers ce dossier, ses manques et nos interrogations, le problème du « saucissonnage » des projets généralisé en vallée de la Seine.

Lorsqu'on liste les projets en cours ou projetés en vallée de la Seine, on se rend compte que chaque projet est une tranche d'un grand ensemble. Les autorités compétentes, maitres d'ouvrages et porteurs de projet comme Ports de Paris ne les présentent jamais en totalité et dans leur interaction aux habitants.

La pratique du « saucissonnage » a souvent comme but d'é luder certaines contraintes procédurales ou de fond. Surtout elle ne permet pas aux participants de se faire une idée juste de la réalité du projet et de son intégration environnementale. Cela étant pourtant l'objet premier des enquêtes publiques comme celle organisée pour le Projet Port Seine Métropole Ouest.

Les trois communes d'ACHÈRES, d'ANDRÉSY et de CONFLANS-SAINTE-HONORINE font partie de la communauté urbaine de Grand Paris Seine & Oise.

Dans son avis du 11 décembre 2018 de la MRAe d'Île-de-France sur le projet de PLUi demandait que : « le rapport de présentation analyse les effets cumulés du PLUi et des « grands projets d'infrastructures ».

Le dossier PSMO (puis PSME) est bien entendu concerné par cette exigence.

										<p>Certes aucun élément sur ce point n'a été apporté dans les documents qui ont amenés au vote du PLUi le 16 janvier 2020, mais l'avis de la MRAe d'Ile de France mérite fondamentalement d'être pris en compte par tout porteur de projet.</p> <p>Nous demandons des réponses à Ports de Paris sur ces 3 points</p> <p>Pour ces motifs, le collectif NOPIVALS demande aux commissaires enquêteurs d'émettre un avis défavorable sur le projet de port PSMO.</p>
RD17	An	X	X	X	X	X	X	X		<p>Le 20/10, La ville d'Andrésy a apporté la contribution suivante à l'enquête :</p> <p>Le projet PSMO consiste à aménager une plateforme portuaire multimodale, dédiée aux entreprises du secteur du BTP et des travaux publics, en lien avec le développement du Grand Paris.</p> <p>Les 3 objectifs PSMO portent sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'augmentation durable du report modal du transport de marchandises de la route vers la voie d'eau et le fer dans les secteurs de la construction et des travaux publics • La mise en place, à court terme, d'une logistique « propre » pour les chantiers du Grand Paris • Le développement de la confluence Seine-Oise <p>Il est à souligner que la concertation conduite par Ports de Paris a permis, sur bien des points, d'être transparente, accessible et attentive. Soulignons encore la grande qualité et le sérieux des travaux présentés et reconnus par tous, habitants, associations, élus et acteurs de l'État.</p> <p>Néanmoins, il est à rappeler que ce projet sera réalisé par étapes au cours des 20 prochaines années. D'où l'importance que revêtent les décisions concernant les choix architecturaux, paysagers et urbains du port à chacune des étapes de sa réalisation.</p> <p>La poursuite du dialogue et de la concertation, tout au long de la vie du projet (phase travaux) puis de son exploitation, par Ports de Paris, sont autant d'atouts pour une cohabitation harmonieuse entre le futur port et les riverains de celui-ci.</p> <p>La mise en place d'une Instance Permanente de Concertation doit servir de relais important à ce dialogue.</p> <p>Cependant certains points présents dans les différents documents de l'enquête publique unique demeurent encore à être éclaircis et détaillés.</p> <p>C'est dans cet objectif que la ville d'Andrésy apporte sa contribution à l'enquête publique unique relative à Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) qui a lieu du 17 septembre au 30 octobre 2020.</p>

1. IMPACTS RESIDUELS DU PROJET VIS-A-VIS DES ESPECES PROTEGEES

Comme précisé en Annexe 30 du dossier n°4 « Dossier d'étude d'impact du projet PSMO et de la MECDU », au total, 56 espèces protégées, potentiellement impactées par le projet, ont été répertoriées : 10 espèces de mammifères, 2 espèces de reptiles, 2 espèces d'amphibiens, 4 espèces d'insectes, 3 espèces de poissons et 35 espèces d'oiseaux. Afin de réduire les impacts du projet (phase travaux et exploitation), conformément à la démarche « Éviter – Réduire – Compenser », différentes mesures d'évitement et de réduction ont été prévues. Elles sont présentées aux chapitres 2 et 3 de la Partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'étude d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

Sur les 56 espèces concernées, la mise en œuvre du programme des mesures d'évitement ne permet pas d'aboutir à un impact neutre. Cet impact est qualifié de résiduel. De faible pour 4 espèces d'insectes et 1 espèce d'oiseau, potentiellement faible pour 2 oiseaux, à négligeable pour les 49 espèces restantes.

Toutes ces espèces sont potentiellement impactées par la construction et l'exploitation du futur port.

Conformément à la démarche « Éviter – Réduire – Compenser », il semble que ce dernier état de « compensation » ne soit pas pris à sa juste mesure.

De plus, une vigilance accrue doit être apportée sur les impacts directs et indirects des nuisances sonores, lumineuses, et des poussières volatiles dégagées par les différentes phases du projet vis à vis des espèces protégées et non protégées. Il semble important de garantir d'avantage la protection de ces espèces protégées pendant les différentes phases du projet. Tout en assurant un suivi spécifique de ces mesures pendant les phases travaux et post travaux, couplé à des mesures correctrices ciblées le cas échéant.

2. CARACTERISATION DES ZONES HUMIDES IMPACTEES EN PHASE TRAVAUX

L'avis de l'Autorité environnementale du C.G.E.D.D. fait référence à l'article L.211-1 du Code de l'environnement modifié par la loi n°2019-773 du 24 juillet 2019 qui a conforté la définition des zones humides : la satisfaction d'un seul critère (pédologique ou végétation), au lieu du cumul des deux précédents, est désormais suffisant pour caractériser une zone humide.

Les différentes prospections géotechniques, qui ont été réalisées sur le sous-secteur 2, ont également conforté l'étude menée sur les zones humides, notamment sur les secteurs pro parte (sont des habitats où le caractère humide n'est pas systématique et pour lesquels il n'est pas possible de conclure sur la nature humide de la zone. Dès lors, une expertise des espèces végétales ou des sols doit être réalisée). Elles ont identifié des zones de remblais sur plusieurs mètres : remblais plus ou moins limoneux, sableux ou marneux avec une présence d'éléments anthropiques (plâtre, briques) d'épaisseur variables (1,40 à 6 m). Ces constats rendent les reconnaissances pédologiques peu fiables et l'application du seul critère pédologique peu représentatif.

La ville d'Andrésy aurait souhaité qu'en l'absence de fiabilité de ce critère, une autre source de constat soit prise en compte.

Ainsi, au chapitre 4.2.1.2 de la partie 1 « Zones humides » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » il est noté que « Malgré la volonté du Maître d'Ouvrage de préserver les surfaces de zones humides concernées par le projet, les contraintes techniques liées à la conception de la darse et à son exploitation (étude de navigabilité) ont conduit à une implantation du projet qui ne permet pas la conservation des zones humides existantes. Ainsi, la majorité d'entre elles (1,13 ha) seront détruites faute de mesures d'évitement possibles ».

À la suite de la destruction des surfaces de zones humides de 11 300m², la ville d'Andrésy note ici les impacts directs et indirects de la modification de ce milieu naturel. La reconstruction d'une zone humide dont la fiabilité de l'étude est basée sur des actions écologiques simulées par rapport au site impacté avec un impact simulé pose la question d'une potentielle remise en compte des études de compensation « pertes/gain ».

3. PRISE EN COMPTE DE L'EXPLOITATION POTENTIELLE DE LA CARRIERE DE ST GERMAIN DANS LA MODELISATION FUTURE DES TRAFICS SANS PSMO (COMME AVEC PSMO).

La carrière Saint-Germain se situe à l'est de la plaine d'Achères. Elle offre un potentiel de ressources en granulats. Son volume potentiel à extraire est estimé à 24 millions de tonnes de produits finis.

Cette carrière, dont le démarrage de l'exploitation attendu en 2023, ne fait actuellement l'objet d'aucune autorisation d'exploitation. Le projet d'exploitation de cette carrière n'a fait l'objet ni d'une étude d'incidence environnementale, ni d'une enquête publique. Il n'a pas non plus fait l'objet d'une évaluation environnementale ou d'un avis de l'autorité environnementale, rendu public.

Les études du projet PSMO ne tiennent donc pas compte du projet d'exploitation de la carrière Saint-Germain.

Ainsi, la conclusion du chapitre 7.2.1.2 de la partie 2 « Etat initial de l'environnement » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » est modifiée comme suit : la phrase « En l'absence de mise en œuvre du projet PSMO, aucune évolution du scénario de référence n'est attendue, hormis la création de la ZAC Petite Arche à Achères et l'exploitation probable de la carrière Saint-Germain à l'est du site » est remplacée par la phrase « En l'absence de mise en œuvre du projet PSMO, aucune évolution du scénario de référence n'est attendue, hormis la création de la ZAC Petite Arche à Achères ».

Par ailleurs, l'éventuel développement d'une future activité d'exploitation de carrière sur ce site ne permet pas d'anticiper des effets cumulés négatifs.

La ville d'Andrésy note que l'éventuel développement de ce site ne permet pas d'anticiper des effets cumulés négatifs, il ne permet pas d'anticiper des effets cumulés positifs. De ce fait et dans l'éventualité de l'exploitation de cette carrière, la ville d'Andrésy aurait souhaité qu'une étude d'impact soit réalisée.

4. LES ENJEUX ET CONTRAINTES CONCERNANT LE MILIEU HUMAIN ET LES BIENS MATERIELS : TRAFIC ROUTIER

Selon l'étude de trafic menée par le bureau d'étude SYSTRA, l'évolution démographique et des logements du secteur d'étude, ainsi que l'évolution des activités du site (en fonction notamment des activités de la société GSM) vont induire une évolution du trafic de véhicules sur les axes de desserte locaux, indépendamment du projet PSMO.

Le trafic PL (Poids Lourds) issu du secteur de la plaine d'Achères devrait augmenter par rapport à la situation actuelle (2016) :

- 1 060 PL environ par jour et par sens aux horizons 2025 et 2035 (+35 % augmentation en lien avec l'évolution des activités existantes)
- 848 PL par jour et par sens à horizon 2040 (+ 8% d'augmentation à l'issue de l'exploitation de la carrière par GSM)

L'évolution du trafic VL (Véhicules légers) sur le RD 30 sera similaire à celle attendue au niveau régional selon les modèles de prédiction des trafics de la DRIEA (valeurs / jour, dans les 2 sens) :

- 19 150 VL à horizon 2025 soit +13% de trafic par rapport au scénario de référence
- 20 130 VL à horizon 2035 soit +18.5% de trafic par rapport au scénario de référence
- 20 640 VL à horizon 2040 soit +21.5% de trafic par rapport au scénario de référence

Ainsi, au chapitre 4.7.1 de la partie 1 « Trafic routier » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », il est à noter que l'augmentation du trafic PL est clairement visible sur les schémas avec un retour prévu au niveau de référence en 2040.

Avec la mise en œuvre de PSMO, l'évolution du trafic VL sera notable en heure de pointe en particulier à partir de l'horizon 2035. Les travaux du chantier contribueront à augmenter le trafic VL dans la zone, avec un impact faible sur les heures de pointe du matin : D'après le phasage du projet, l'étude SYSTRA a estimé que 16% de ce trafic sera généré en 2025 et 95% en 2035 avec 80% des employés du futur port qui se déplaceront en voiture pour rejoindre le site, entrant dans le port en heure de pointe du matin et sortant de celui-ci en heure de pointe du soir.

Les propositions d'aménagement semblent insuffisantes au regard de l'augmentation du trafic envisagée PL / VL et au regard des nuisances sonores et pollutions atmosphérique potentielles. La Ville d'Andrésy demande que Port de Paris étudie d'avantage les dispositifs qui pourraient réduire cette augmentation de trafic et ces nuisances à court et moyen terme. Le développement du transport ferré semblait être une des mesures de report modal importantes dont la mise en place n'est prévue qu'à un rythme journalier de 2 trains / jours à partir de 2035. Cette mesure semble planifiée trop tardivement.

4. LA QUALITE DE L'AIR

Ainsi, au chapitre 4.9 de la partie 1 « La qualité de l'air » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », il est à noter que par rapport à la situation de référence (sans PSMO), la mise en œuvre de PSMO engendre en 2040, une très légère augmentation des émissions des particules, de 1% à 4% pour les TSP, PM10 et les PM2.5 respectivement.

La ville d'Andrésy alerte et s'inquiète sur le niveau des émissions des particules polluantes au sein même de PSMO couplées à celles dues à l'augmentation du trafic routier PL et VL également générée par celui-ci.

Concernant les émissions de gaz à effet de serre, l'étude d'impact rappelle que « la production des mêmes matériaux dans un contexte non portuaire, induirait en tout état de cause un trafic ferroviaire ou routier. Le premier étant plus

avantageux, mais le deuxième pouvant être 6 à 15 fois plus émissif que le fret fluvial ». Compte tenu de l'augmentation du trafic routier prévu avec PSMO, la ville d'Andrésey s'inquiète sur le niveau d'augmentation des GES sur la confluence.

5. SUR LE RESPECT DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL, CULTUREL ET PAYSAGER

Comme indiqué dans le dossier d'étude d'impact, la ville d'Andrésey est particulièrement exposée aux évolutions du site induites par le projet PSMO.

La ville d'Andrésey dispose d'un Site Patrimonial Remarquable qui impacte le projet :

- La maison style Louis XIII sur les bords de Seine est considérée comme remarquable ;
- Le respect des vues et des cônes de vues d'Andrésey depuis la rive gauche (PSMO) et depuis la rive droite vers PSMO et Paris...
- Deux périmètres de protection de monuments historiques : celui de la demeure dite Rêve Cottage (2), et celui de l'église Saint-Germain (1), tous deux sur la commune d'Andrésey, en rive droite.
- Si de nombreux engagements prévoient de répondre à ces obligations, les différents éléments du dossier font mention d'une hauteur des constructions à 20m.
- Or cette hauteur de 20m prévoit une dérogation jusqu'à 30m pour « des installations de stockage (silos...) ou techniques (cheminées...) des activités industrielles », en précisant que ces émergences ne seront autorisées que sur 10 % de la surface de l'emprise amodiée. Ce qui pourrait, selon les plans du cahier précité, permettre de nombreuses émergences de ce type.
- La ville d'Andrésey demande donc, outre d'être consultée préalablement à toutes autorisations, que le nombre de ces émergences soient limitées à un maximum de quatre (conformément aux échanges avec HAROPA) et implantées dans des zones les moins sensibles par rapport aux cônes de vue de sa rive droite.

A savoir :

- De manière à limiter la visibilité du port et des futures entreprises depuis les espaces publics de la plateforme portuaire
- Depuis les berges de la Seine par la plantation systématique des limites des parcelles,
- Par la renaturation de la ripisylve et l'aménagement du « Parc des Hautes-Plaines ».
- D'autre part le choix de la darse doit permettre de libérer un volume à l'expansion des crues, et aussi de préserver les berges de la Seine ».

7. SUR LA REDUCTION DES NUISANCES SONORES, LUMINEUSES ET ATMOSPHERIQUES

Le projet PSMO étant à proximité d'habitat des trois communes du projet, et même si les vents dominants sont d'Ouest, la topographie de la rive droite d'Andrésey fait naturellement caisse de résonance. De ce fait, et même si le dossier d'autorisation environnementale et son étude d'impact indique après réalisation d'une étude acoustique, que « A l'horizon 2040, l'impact du projet est largement inférieur aux objectifs réglementaires de 5 dBA en tout point des ZER... », l'impact des nuisances sonores est indiqué comme sensible.

										<p>De même, nous soulevons l'impact que peut avoir la nuisance des émissions lumineuses pour les habitants mais aussi sur la faune.</p> <p>Or, à ce stade du dossier et à notre connaissance, il n'existe qu'une limite indicative sur l'amplitude d'activité des futurs occupant du projet (7h – 20h en semaine).</p> <p>Comme indiqué lors du « Grand Débat », la ville d'Andrésey demande des garanties précises et contractuelles quant aux mesures de protection qui seront mises en œuvre contre les nuisances et pollutions potentielles sonores, lumineuses et atmosphériques (poussières), ainsi qu'un suivi régulier de celles-ci.</p> <p>8. UN JUSTE TRAITEMENT DES HABITANTS PRESENTS SUR LE SITE</p> <p>En référence au dossier chapeau de l'enquête publique, la réalisation du projet nécessite la maîtrise foncière des terrains d'assiette.</p> <p>A ce titre, un dossier d'utilité publique est partie intégrante de l'enquête publique en cours. Ce qui, après validation par le Préfet des Yvelines permettra à HAROPA d'engager des procédures d'expropriation.</p> <p>La ville d'Andrésey demande, comme cela est indiqué, de privilégier les acquisitions nécessaires par voie amiable et d'assurer un juste traitement des habitants et entreprises du Quai de l'île du Bac ainsi que des bateau logements présents sur le site. Ceux-ci étant tous destinés à partir ou à être déplacés, ils doivent être indemnisés dans de justes conditions financières ou être relogés ou déplacés dans des conditions similaires à l'existant.</p> <p>La ville d'Andrésey souhaite avant tout que PSMO tiennent ses engagements et suivent les préconisations de l'étude d'impact. PSMO doit limiter la visibilité du port et des futures entreprises depuis les espaces publics de la plateforme portuaire, depuis les berges de la Seine par la plantation systématique des limites des parcelles, par la renaturation de la ripisylve et l'aménagement du Parc des Hautes-Plaines ».</p> <p>D'autre part le choix de la darse doit permettre de libérer un volume à l'expansion des crues, et aussi de préserver les berges de la Seine ».</p> <p>Concernant les milieux naturels, il est précisé que « les mesures prévues sont globalement satisfaisantes au regard des impacts pressentis » et HAROPA - Ports de Paris doit s'engager à mettre en place une politique de préservation et de valorisation de la biodiversité plus forte.</p> <p>Le projet est prévu sur d'anciens sols agricoles sur lesquels ont été épandues les eaux usées et les boues issues de la station d'épuration d'Achères depuis la fin du 19ème siècle jusqu'en 2006 et sont donc actuellement pollués.</p> <p>En outre, il est précisé dans l'étude d'impact que : « Les dispositions prescrites à la carrière et celles prévues par PSMO sont adaptées à la dépollution du site et à la protection des eaux souterraines ».</p> <p>La ville d'Andrésey invite PSMO à être plus que vigilant sur les dispositions mises en œuvre dans le traitement des terres polluées.</p> <p>Enfin, l'intégration d'entreprises innovantes, spécialisées dans l'écoconstruction et le renouvelable auraient mérité avoir une place dans un programme d'avenir comme se définit celui de PSMO.</p>
RD18		X	X	X	X				X	

Le 30/10, Mme Ghislaine SENE, Présidente du groupe Alternative Ecologiste et Sociale du Conseil Régional d'île de France a écrit :

Le groupe Alternative Écologiste et Sociale du Conseil régional d'Île-de-France regroupe des conseillers régionaux et conseillères régionales qui ont pour objectif principal d'agir pour une transformation du territoire francilien qui permette à tous ses habitants et toutes ses habitantes de vivre dignement, dans un environnement sain, solidaire, qui laisse de la place à toutes les formes de vie et qui soit compatible avec les enjeux écologiques.

Nous avons pris connaissance des différents éléments présentant le projet de port fluvial sur les communes d'Achères, Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine. Ce projet d'ampleur envisage la construction d'un nouveau port fluvial en plusieurs étapes, jusqu'à 2030.

Ce projet s'inscrit, comme décrit dans les documents mis à disposition du public dans le cadre de cette enquête ainsi que lors des consultations précédentes, dans un ensemble d'aménagements envisagés en Île-de-France. Ainsi, ce port est manifestement relié au Canal Seine-Nord, qui vise à creuser un canal grand gabarit reliant la métropole francilienne aux grands ports néerlandais.

Le groupe Alternative Écologiste et Sociale au Conseil régional d'Île-de-France émet un avis négatif concernant ce projet. Le port Seine-Métropole Ouest, outre les nuisances locales que sa construction et son exploitation créeront, participe d'un modèle de développement inadapté aux besoins du territoire francilien.

Tout d'abord, le lieu ciblé pour la construction du port, bien qu'en partie exploité comme carrière, est un espace non artificialisé, habité par de nombreuses espèces animales comme végétales. Ce n'est pas parce que les sols sont pollués durablement et impropre à des utilisations agricoles à des fins alimentaires qu'ils n'ont pas d'intérêt écologique.

La création d'un pôle logistique majeur, malgré l'argument avancé de la connexion ferroviaire entraînera nécessairement un accroissement du trafic routier, qu'il s'agisse des camions nécessaires à la construction de l'équipement, des livraisons de marchandises ou de l'accès des personnels, ce projet risque d'aboutir à la saturation des infrastructures routières.

Le manque de précisions concernant les activités pressenties fait planer un doute certain concernant les éventuels risques industriels qu'ils pourraient faire courir aux populations, déjà touchées par les pollutions récentes de l'usines du SIAAP.

L'ensemble des pièces présentées par le pétitionnaire ne permettent pas de justifier du besoin en l'état actuel de la circulation fluviale de création d'un nouveau port de cette ampleur en Île-de-France. Si le fret fluvial est une activité à développer en Île-de-France, il doit s'intégrer pleinement à la transition écologique du territoire.

Le pétitionnaire justifie de la nécessité d'une telle installation par des besoins toujours plus importants de matériaux de construction minéraux. Or, l'Île-de-France a de grandes chances de s'engager dans l'avenir dans un modèle de développement plus viable et moins émetteur de gaz à effet de serre. Le cœur de la métropole a atteint un niveau

Lors d'une première concertation sur le projet en 2015, les représentants des écologistes et d'une partie de la gauche au conseil municipal de Conflans avaient posé plusieurs conditions pour accepter cet ouvrage. Ils demandaient que :

- › les atteintes à la biodiversité soient réduites et compensées ;
- › le projet ne soit pas considéré comme la première étape de la réalisation d'une future plateforme de stockage de containers face à Conflans, comme cela avait été envisagé par l'Etat (Port Seine Métropole Est) ;
- › le port soit relié à la gare de triage d'Achères ;
- › la hauteur des constructions soient limitées pour préserver les vues paysagères des coteaux ;
- › des garanties soient données pour limiter la pollution de l'air et les nuisances sonores ;
- › la zone soit autonome en matière de consommation énergétique.

Après concertation, le futur prestataire HAROPA a en partie révisé son projet pour prendre en compte ces exigences. Des avancées notables ont été obtenues : les impacts sur la biodiversité sont réduits et compensés et le projet du Port Seine Métropole Est (PSME) est abandonné.

DES IMPACTS SUR LA BIODIVERSITÉ RÉDUITS ET COMPENSÉS

Les terres concernées par le projet sont polluées aux métaux lourds, entre 60 cm et deux mètres de profondeur, à la suite des multiples épandages des boues de la station d'épuration d'Achères. D'après l'Autorité environnementale, « le terrain ne présente pas de caractéristiques favorables à la production de biomasse et au stockage de carbone par les sols ». Autrement dit, une exploitation agricole ou sylvicole est déconseillée.

Le futur exploitant s'est engagé à dépolluer les terres excavées.

Selon l'Autorité environnementale, la flore du site ne présente guère d'intérêt à l'exception d'une fleur rare et protégée, l'agripaume cardiaque, que l'exploitant a prévu de transplanter sur le site. Les enjeux faunistiques sont faibles. En revanche, l'avifaune est riche : il existerait 48 espèces d'oiseaux sur le site, dont certaines sont protégées (l'hirondelle des rivages, l'alouette, la linotte mélodieuse, la perdrix, la pipit farlouse, le vanneau huppé ; le verdier, le serin cini, le bruyant proyer, la fauvette des jardins, le tarier pâtre).

Les 11 000m² de zone humide détruite seront réaménagés aux environs (dont 4 100m² à l'ouest du Parc des Hautes plaines qui sera créé au cœur du site même). D'après l'Autorité environnementale, la perte nette de biodiversité après la recréation d'habitats substitutifs devrait être nulle.

ABANDON DU PROJET DE PORT SEINE MÉTROPOLÉ EST (PSME)

Il était initialement prévu par l'Etat d'étendre le projet à l'Est, face à Conflans. Après une concertation mouvementée, Voies navigables de France a finalement renoncé à cette intention, « le projet de l'A104 n'ayant pas été retenu parmi les projets prioritaires du gouvernement ».

Nous nous réjouissons que le projet du port d'Achères ne soit plus lié à la création d'un port face au vieux Conflans. Il aurait détruit l'île du Devant et près de 400 ha. de biodiversité, pour y construire une plateforme de stockage de 300

000 containers, que le prestataire prévoyait d'évacuer via une autoroute urbaine. D'après le ministère des Transports, un tel projet aurait généré un trafic de 1 000 poids lourds supplémentaires et une hausse de 60 % du trafic automobile sur la RN 184. Ce qui aurait été une source de nuisances sonores et de pollution de l'air insupportable. L'intérêt économique de ce projet était contestable. D'abord, parce que les ports de Limay et de Gennevilliers ne sont pas saturés.

Ensuite, parce que les créations d'emplois directes auraient été minimales (moins d'une centaine). De plus, ce nouveau port aurait aggravé les difficultés du port du Havre et facilité l'augmentation des importations de produits chinois, via Anvers, au détriment de notre industrie locale.

LE PROJET PSMO QUI VIENT D'ÊTRE PRÉSENTÉ DOIT, À NOTRE AVIS, ÊTRE AMÉLIORÉ SUR TROIS ASPECTS PRINCIPAUX.

RÉDUIRE LES NUISANCES ROUTIÈRES

Le prestataire devra mettre en place un plan de déplacement susceptible de limiter le trafic automobile. En effet, la zone d'activité prévue sur le site devrait générer un trafic supplémentaire de 300 véhicules si le site n'est pas correctement connecté au réseau de bus et bien desservi par les transports en commun.

De son côté, l'impact acoustique du trafic généré n'a pas été modélisé, ce qui est regrettable. Nous demandons au prestataire de réaliser une étude d'impact sérieuse sur le sujet et de s'engager à limiter au maximum ces nuisances, en construisant des écrans anti-bruit.

Le but du port est d'évacuer le sable par le fleuve. Néanmoins, une partie de la production devrait être livrée vers des destinations éloignées des réseaux fluviaux. C'est pourquoi nous avons demandé que le site soit raccordé au réseau de fret ferroviaire de la gare de triage d'Achères Grand Cormier, afin de réduire au maximum le nombre de poids lourds en circulation. Le futur exploitant s'y était initialement refusé. Il envisage désormais d'affréter deux trains par jour dans le futur, ce dont nous nous réjouissons. Mais il n'envisage pas la création d'une ligne de chemin de fer dédiée, raccordée à la gare de triage. Il souhaiterait que les trains empruntent la ligne existante du RER A qui borde le site. Cela risquerait d'aggraver les problèmes de congestion de cette voie. Nous demandons qu'une liaison dédiée soit construite.

DIMINUER LA POLLUTION DE L'AIR

Les émissions de PM10 atteignent 75ug/m3 par endroits sur le site, ce qui représente 7 fois la norme. Les émissions de particules PM2.5 dépassent l'objectif de qualité sur toute la zone.

Le prestataire devrait s'engager dans le futur à réduire les émissions de particules de l'exploitant GSM. L'Autorité environnementale a évoqué des solutions simples, efficaces et peu coûteuses pour y parvenir, comme de couvrir de bâches les terrils et les camions.

PROTÉGER LES VUES PAYSAGÈRES DES COTEAUX

Pour ce qui est des frais et installations sur les zones AZ 118, 119, l'entreprise LÉBOUCHER rénovation de l'habitat a fourni et posé une clôture en bois de 13 poteaux et création d'une pelouse pour la somme de 3960 €HT le 20/01/2017.

L'entreprise LÉBOUCHER rénovation a créé une clôture grillage rigide vert avec poteaux et soubassement béton d'une longueur de 33 mètres pour la somme de 11 500 €HT sur la zone AZ118 le 23/04/2017.

Il faut savoir que nous avons demandé un permis de construire (n°PC781 7220 00017) pour réaliser un abri de bateaux et une maison de 150 m² sur les zones Az118, 130, 131, 133. Nous avons payé à ce jour les sommes de 3000 €HT (facture du 13/10/2017) et de 1800 €HT (facture du 17/10/2017). Il restera une facture finale due à l'architecte Pascal CAUSSIN MODENATURA.

Je vous joins un courrier du service de l'urbanisme daté du 5/07/2017 prouvant la demande de permis de construire.

Lors de la première réunion en 2014/2015 à Achères on nous avait dit que le projet de port ne dépasserait pas le pont du RER à Conflans-Sainte-Honorine. Depuis nous n'avons jamais été consultés par HAROPA sur leur changement d'objectif.

C'est seulement le 12/12/2019 que nous avons reçu une lettre RAR de la part de l'EPF Ile de France nous annonçant que notre terrain était soumis à « l'utilité publique ». (Je joins la lettre).

Je pense que HAROPA aurait dû nous prévenir de ce changement. Cela nous aurait évité de payer un cabinet d'architecte, de faire des déplacements avec des horaires tardifs pour aller chez l'architecte à partir de Rouen, Paris, Conflans, car nous naviguons sur la Seine et ce n'est pas toujours facile de se déplacer.

C'est un projet qui nous tenait à cœur depuis plusieurs années (2007), que d'espoir et de temps perdus !

Mais une autre solution pourrait être envisagée. Pourquoi ne pas faire le parking en parallèle à la ligne du RER, (nota : sur un terrain très encombré : terres, gravats...) ? ça permettrait d'avoir un parking moins large et ça éviterait d'avoir des rodéos de motos et de voitures...

Vous comprendrez pourquoi je suis contre que l'on me prenne mon terrain pour faire ce parking alors qu'il y a d'autres solutions. »

YPC Gérante

Mme Yolande CHERRIER

OBSERVATIONS REGISTRE ANDRESY (And)

And1									X		<p>Le 17/09, Mme Maria GOMES et Mme Fernanda FERNANDES propriétaires de la parcelle cadastrée commune d'Andrésy section AI n°26 sise 21 quai de l'Île du Bac ont écrit :</p> <p>« Dans l'acte d'achat la superficie de la parcelle est de 450 m2 et non 391 m2. Par ailleurs Mme Fernandes est âgée de 76 ans et héberge sa fille handicapée de 46 ans dans un studio sur cette même parcelle et sa seconde fille Marie Hélène habite avec elle. Voudrait être recontactée par Haropa ».</p>
And2		X	X								<p>Le 17/09, Mme Dominique LANGLOIS : le verger des Marottes 12 sente Cornailles à Andrésy a écrit :</p> <p>« Y a-t-il une garantie ferme que dans n0, n5 ou 20 ans il n'y aura pas de stockage de produits pollués ? En ce qui concerne la voie ferrée, quelles nuisances pour les riverains ? Les trains de marchandises sont beaucoup plus bruyants que les trains des personnes ? Comment sera intégré ce nouveau flux dans le trafic actuel de trains de voyageurs et de marchandises ? »</p>

And7		X	X						X		<p>Le 10/10, Mme Julie CAZIER et M. Ludovic BRACONNOT (péniche Colcanta) à Andrésy</p> <p>« Riveraine du Port sur un bateau logement nous faisons face à de nombreuses incertitudes » :</p> <p>1) Absence d'information depuis 2016. Informé par un appel de VNF de l'ouverture de l'enquête 2) Quid des phases de travaux -> emplacement temporaire de la péniche pour permettre la base-vie travaux ? Quand sera-t-on à notre emplacement définitif ? Quid de la prise en charge des frais de branchement (eau, électricité) et déplacement des branchements actuels ? 3) Zone de découplage à côté de la zone du bateau logement -> notre péniche sera coincée entre le « four et l'enclume » (CE : le bateau logement sera coincé entre la rive et la zone de découplage en « sandwich »). Aucune communication des études de faisabilité de cette zone de découplage et de son impact sur les péniches (prise en compte du courant ? dangerosité lors des manœuvres, écluse/port/confluent). Pourquoi ne pas la positionner le long de l'île Nancy ? 4) Berge piétonne : quid accès riverains ? Stationnement des véhicules riverains/visiteurs 5) Quel sera l'impact après la phase 5 sur le cadre de vie ? Nuisances sonores et aériennes (poussières)</p> <p>Trafic routier sur le secteur ANDRÉSY, ACHÈRES, CONFLANS Quelles activités seront réellement implantées sur le site du Port ? Relanceront-elles réellement le trafic fluvial ? Risque de « Port Mort » » Ce projet, par ses incertitudes sur l'après phase 5 laisse supposer qu'il n'existe que pour l'activité de carrière pendant les phases travaux. Quelque part nous sommes contents d'être intégrés au projet et conserver notre emplacement sur le site car nous avons organisé notre vie autour de notre habitation mais nous restons inquiets du futur cadre de vie pendant les phases de travaux et après.</p>
And8		X	X	X	X					<p>Le 21/10, Mme Marie-Claude SORDET, 27 quai de l'île Peygrand à Andrésy a écrit :</p> <p>« Quid de la route qui va passer le long de la parcelle 144 (25 Ile Peygrand). A Quelle distance de ma propriété ? Quel usage ? Quels véhicules ? Entre le futur centre de vie et le quai de l'île Peygrand, (la route) est-elle obligatoire ?? Si ce projet aboutit, à quelle hauteur par rapport à mon terrain ? Quelle distance (voie douce et voie véhicules) ? E, deçà ou au-delà des peupliers existants ? Trafic attendu ? Vues plongeantes dans mes fenêtres ? Vibrations occasionnées en plus de celles des bateaux qui « cognent » dans l'écluse ? En cas de crue IMPORTANTE !! Cette partie de route est-elle vraiment nécessaire et d'utilité publique ???!! Qui l'entretiendra ? Qui la construira ? Quels liens avec le port ? Date de construction, si construction il y a...</p> <p>Merci pour vos réponses.</p>	

C15	X			X								<p>Le 29/10, Mme BURGET s'inquiète d'une possible accumulation de conteneurs, a l'instar du port de Gennevilliers et souhaite un écran végétal depuis la voie ferrée</p>
C16	X										<p>Le 30/10, M. RIVIERE se déclare favorable au projet qui doit favoriser les transports par voie ferrée et voie fluviale. Il fait avancer le projet de canal Seine-Nord.</p>	

ANNEXE 7 :

Tableau de suivi des notifications individuelles



Opération
Tableau des notifications
AAL86 - Port de Paris Cne d'ACHERES
Notification du : 07/08/2020

Code	Nom, Prénom ou Dénomination	C.P.	Commune ou Pays	N° A.R.	Retour A.R.
AAL86/00011	IMMOBILIERE LE FOLL Représentée par SAS LF BTP HOLDING, Présidente	27500	CORNEVILLE SUR RISLE	2C 121 303 7460 9	02/09/2020
AAL86/00012	SAS LF BTP HOLDING	27500	CORNEVILLE SUR RISLE	2C 121 303 7461 6	02/09/2020
AAL86/00021	COMMUNE D'ACHERES Peprésentée par Monsieur Le Maire	78260	ACHERES	2C 121 303 7462 3	01/09/2020
AAL86/00051	ETS G. GENET Représentée par son Directeur	75017	PARIS 17	2C 121 303 7463 0	NPAI
2ND COURRIER DE NOTIFICATION adresse : 11 rue Saint Georges, 75009 PARIS				2C 121 303 7973 4	NPAI
AAL86/00052	SUEZ RV FRANCE Représenté par Madame Marie-Ange DEBON, Présidente	92040	PARIS LA DEFENSE CEDEX	2C 121 303 7464 7	01/09/2020
AAL86/00053	Madame JAY Marie-Ange	75017	PARIS 17	2C 121 303 7465 4	02/09/2020
AAL86/00061	SOCIETE CIVILE IMMOBILIERE DE LA REGION DE CONFLANS Représentée par SAS SIRMIONE PARTICIPATION, Gérante	27500	CORNEVILLE SUR RISLE	2C 121 303 7466 1	02/09/2020
AAL86/00062	SAS SIRMIONE PARTICIPATION	27500	CORNEVILLE SUR RISLE	2C 121 303 7467 8	02/09/2020
AAL86/00071	Société nationale SNCF Représentée par M. Jean-Pierre FARANDOU, Directeur Général	93200	SAINT DENIS	2C 121 303 7468 5	02/09/2020
AAL86/00072	Monsieur FARANDOU Jean-Pierre	93210	SAINT DENIS	2C 121 303 7469 2	02/09/2020
AAL86/00091	GSM Représentée par Monsieur Bruno PILLON, Président	78930	GUERVILLE	2C 121 303 7470 8	01/09/2020
AAL86/00092	Monsieur PILLON Bruno	78930	GUERVILLE	2C 121 303 7471 5	01/09/2020
AAL86/00101	TECHNIQUES ET MATERIAUX TECHNIMAT Représentée par SAS LF BTP HOLDING, Présidente	27500	CORNEVILLE SUR RISLE	2C 121 303 7472 2	02/09/2020
AAL86/00102	SAS LF BTP HOLDING	27500	CORNEVILLE SUR RISLE	2C 121 303 7473 9	02/09/2020
AAL86/00111	Madame BOURDEAU Maryse	78260	ACHERES	2C 121 303 7474 6	01/09/2020
AAL86/00112	Monsieur BAGUET Michel	21210	SAINT-DIDIER	2C 121 303 7475 3	02/09/2020
AAL86/00113	Madame BAGUET Mireille	75017	PARIS 17	2C 121 303 7476 0	NPAI
2ND COURRIER DE NOTIFICATION adresse : 2 Avenue Jean Jaurès, 30900 NIMES				2C 121 303 7974 1	09/09/2020
AAL86/00114	Madame BERNIGAUD Monique	38340	POMMIERS LA PLACETTE	2C 121 303 7477 7	01/09/2020
AAL86/00121	Monsieur GRADOS Henri	78700	CONFLANTS STE HONORINE	2C 121 303 7478 4	NPAI
AAL86/00131	Monsieur HONORE Marc	78260	ACHERES	2C 121 303 7479 1	01/09/2020
AAL86/00131	Madame HONORE Mireille	78260	ACHERES	2C 121 303 7480 7	01/09/2020
AAL86/00132	Monsieur HONORE Alain	78260	ACHERES	2C 121 303 7481 4	01/09/2020
AAL86/00134	Monsieur HONORE Roland	42600	MONTBRISON	2C 121 303 7482 1	01/09/2020
AAL86/00141	BUREAU D'AIDE SOCIALE Représenté par Monsieur Le Maire	78260	ACHERES	2C 121 303 7483 8	NPAI
AAL86/00151	Monsieur DUMONT Jean	78260	ACHERES	2C 121 303 7484 5	DECEDE
AAL86/00152	Madame CLAUDON Marie	78260	ACHERES	2C 121 303 7485 2	DECEDEE
AAL86/00153	Monsieur DUMONT Philippe	78260	ACHERES	2C 121 303 7486 9	01/09/2020
AAL86/00154	Monsieur CLAUDON Olivier	78260	ACHERES	2C 121 303 7487 6	01/09/2020
AAL86/00155	Monsieur CLAUDON Jean	78260	ACHERES	2C 121 303 7488 3	DECEDE
AAL86/00171	ETAT PAR DIRECTION DE L'IMMOBILIER DE L'ETAT Représenté par Monsieur Le Président	78018	VERSAILLES CEDEX	2C 121 303 7489 0	02/09/2020
AAL86/00182	VILLE DE PARIS Représentée par Madame le Maire,	75004	PARIS 4	2C 121 303 7491 3	01/09/2020
AAL86/00192	ENTREPRISE SOCIALE POUR L'HABITAT DOMNIS Représentée par M. Géraud DE BAILLIENCOURT, Directeur-Général	75010	PARIS 10	2C 121 303 7492 0	02/09/2020
AAL86/00193	Monsieur DE BAILLIENCOURT Géraud	69300	CALUIRE-ET-CUIRE	2C 121 303 7493 7	02/09/2020
AAL86/00201	Monsieur MOUILLOT Albert	78260	ACHERES	2C 121 303 7494 4	NPAI
AAL86/00211	Monsieur NICOLE Jean-Rémy	78260	ACHERES	2C 121 303 7495 1	01/09/2020
AAL86/00221	ETABLISSEMENT PUBLIC FONCIER D'ILE DE FRANCE EPFIF Représenté par M. Gilles BOUVELOT, Directeur-Général	75014	PARIS 14	2C 121 303 7496 8	01/09/2020
AAL86/00222	Monsieur BOUVELOT Gilles	75014	PARIS 14	2C 121 303 7497 5	NPAI



Opération
Tableau des notifications
AAL87 - Port de Paris Cne de CONFLANS SAINT HONORINE
Notification du : 07/08/2020

Code	Nom, Prénom ou Dénomination	C.P.	Commune ou Pays	N° A.R.	Retour A.R.
AAL87/00012	ENEDIS Représenté par Monsieur Philippe MONLOUBOU, Président	92079	PARIS LA DEFENSE CEDEX	2C 121 303 7537 8	07/09/2020
AAL87/00013	Monsieur MONLOUBOU Philippe	78670	VILLENES SUR SEINE	2C 121 303 7538 5	04/09/2020
AAL87/00021	TECHNIQUES ET MATERIAUX TECHNIMAT, Représenté par SAS LF BTP HOLDING, Présidente	27500	CORNEVILLE SUR RISLE	2C 121 303 7539 2	02/09/2020
AAL87/00022	SAS LF BTP HOLDONG	27500	CORNEVILLE SUR RISLE	2C 121 303 7540 8	02/09/2020
AAL87/00031	Société Nationale SNCF Représenté par M. Jean-Pierre FARANDOU, Directeur Général	93210	SAINT DENIS	2C 121 303 7541 5	01/09/2020
AAL87/00032	Monsieur FARANDOU Jean-Pierre	93210	SAINT DENIS	2C 121 303 7542 2	01/09/2020
AAL87/00041	Monsieur DELHAYE Bruno	92100	BOULOGNE BILLANCOURT	2C 121 303 7543 9	
AAL87/00042	Madame FDINGA Catherine	78860	SAINT NOM LA BRETECHE	2C 121 303 7544 6	03/09/2020
AAL87/00051	Y.P.C Représenté par Madame Yolande MARONAT, Gérante	78700	CONFLANS STE HONORINE	2C 121 303 7545 3	03/09/2020
AAL87/00052	Madame CHERRIER Yolande	78700	CONFLANS STE HONORINE	2C 121 303 7546 0	04/09/2020



Opération
Tableau des notifications
AAL88 - Port de Paris Cne d'ANDRESY
Notification du : 07/08/2020

Code	Nom, Prénom ou Dénomination	C.P.	Commune ou Pays	N° A.R.	Retour A.R.
AAL88/00011	SANDRY Représentée par Monsieur Adil EL HASSANI, Gérant	78570	ANDRESY	2C 121 303 7508 8	02/09/2020
AAL88/00012	Monsieur EL HASSANI Adil	78570	ANDRESY	2C 121 303 7509 5	
AAL88/00021	ETABLISSEMENT PUBLIC FONCIER D'ILE DE FRANCE Représenté par M. Gilles BOUVELOT, Directeur Général	75014	PARIS 14	2C 121 303 7510 1	31/08/2020
AAL88/00022	Monsieur BOUVELOT Gilles	75014	PARIS 14	2C 121 303 7511 8	NPAI
AAL88/00031	SOCIETE CIVILE IMMOBILIERE DE LA REGION DE CONFLANS Représentée par SAS SIRMIONE PARTICIPATION, Gérante	27500	CORNEVILLE SUR RISLE	2C 121 303 7512 5	02/09/2020
AAL88/00032	SAS SIRMIONE PARTICIPATION	27500	CORNEVILLE SUR RISLE	2C 121 303 7513 2	02/09/2020
AAL88/00041	COMMUNE D'ANDRESY Représentée par Monsieur Le Maire	78570	ANDRESY	2C 121 303 7514 9	01/09/2020
AAL88/00051	Monsieur MENDES GONCALVES Fernando	78670	VILLENES SUR SEINE	2C 121 303 7515 6	08/09/2020
AAL88/00051	Madame MENDES GONCALVES Maria	78570	ANDRESY	2C 121 303 7516 3	NON RECLAME
AAL88/00061	DOMAINE PROPRIETAIRES INCONNUS Représenté par Monsieur Le Directeur	78000	VERSAILLES	2C 121 303 7517 0	02/09/2020
AAL88/00071	Madame JACQUEMIN X	75005	PARIS 05	2C 121 303 7518 7	NPAI
AAL88/00081	Monsieur MORLON François	78570	ANDRESY	2C 121 303 7519 4	
AAL88/00081	Madame MORLON Marie-Claire	78570	ANDRESY	2C 121 303 7520 0	01/09/2020
AAL88/00091	Monsieur FERNANDES Jaime	78570	ANDRESY	2C 121 303 7521 7	01/09/2020
AAL88/00091	Madame FERNANDES Fernanda	78570	ANDRESY	2C 121 303 7522 4	
AAL88/00111	IMMOBILIERE LE FOLL Représentée par SAS LF BTP HOLDING, Présidente	27500	CORNEVILLE SUR RISLE	2C 121 303 7523 1	
AAL88/00112	SAS LF BTP HOLDING	27500	CORNEVILLE SUR RISLE	2C 121 303 7524 8	
AAL88/00121	ETAT PAR DIRECTION DE L'IMMOBILIER DE L'ETAT Représenté par Monsieur Le Président	78000	VERSAILLES	2C 121 303 7525 5	01/09/2020
AAL88/00131	Monsieur GAYRAL Pierre	78700	CONFLANS STE HONORINE	2C 121 303 7526 2	02/09/2020
AAL88/00131	Madame GAYRAL Josette	78700	CONFLANS STE HONORINE	2C 121 303 7527 9	02/09/2020
AAL88/00161	GSM Représentée par Monsieur Bruno PILLON, Président	78930	GUERVILLE	2C 121 303 7530 9	01/09/2020
AAL88/00162	Monsieur PILLON Bruno	78930	GUERVILLE	2C 121 303 7531 6	01/09/2020
AAL88/00211	SUEZ RV FRANCE Représentée par Madame Marie-Ange JAY, Présidente	92040	PARIS LA DEFENSE CEDEX	2C 121 303 7532 3	01/09/2020
AAL88/00212	ETS G. GENET Représentée par Monsieur Le Gérant	75017	PARIS 17	2C 121 303 7533 0	NPAI
	2nd envoi de notification adresse : 11 rue Saint Georges, 75009 PARIS			2C 121 303 7975 8	NPAI
AAL88/00213	Madame JAY Marie-Ange	75017	PARIS 17	2C 121 303 7534 7	31/08/2020
AAL88/00241	Monsieur OLIVIER Pierre	78510	TRIEL SUR SEINE	2C 121 303 7535 4	03/09/2020
AAL88/00241	Madame OLIVIER Monique	78510	TRIEL SUR SEINE	2C 121 303 7536 1	03/09/2020

ANNEXE 8 :

Certificats d'affichage par les Communes relatifs aux notifications non réceptionnées

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Objet : Projet d’installation d’une plateforme portuaire multimodale, dite Port Seine-Métropole Ouest « PSMO »

**Enquête parcellaire du 17 septembre au 30 octobre 2020 inclus
Commune d’ACHERES**

Dans le cadre de l’opération susvisée, conformément aux dispositions de l’article R.131-6 du Code de l’Expropriation pour cause d’utilité publique, Monsieur le Maire d’ACHERES soussigné, certifie que **l’arrêté d’ouverture d’enquête et la notification de l’arrêté d’ouverture d’enquête parcellaire, concernant les propriétaires suivants :**

REF	PROPRIETAIRE- ADRESSE	OBSERVATION
AAL86/00051	ETS G. GENET Représentée par son Directeur 11 rue Saint Georges, 75009 PARIS	NPAI
AAL86/00071	Société Nationale SNCF Représentée par M. Jean-Pierre FARANDOU, Directeur Général 2 Place aux Etoiles, 93200 SAINT DENIS	AR non reçu
AAL86/00072	Monsieur FARANDOU Jean-Pierre 2 Place aux Etoiles, 93200 SAINT DENIS	AR non reçu
AAL86/00102	SAS LF BTP HOLDING 109 rue des Douves, 27500 CORNEVILLE SUR RISLE	AR non reçu
AAL86/00113	Madame BAGUET Mireille 2 avenue Jean Jaurès, 30900 NIMES	AR non reçu
AAL86/00121	Monsieur GRADOS Henri Impasse du pavillon, 78700 CONFLANS SAINTE HONORINE	NPAI
AAL86/00132	Monsieur HONORE Alain 24 impasse des Marais, 78260 ACHERES	AR non reçu
AAL86/00141	BUREAU D’AIDE SOCIALE 2 Allée des Vanneaux, 78260 ACHERES	NPAI
AAL86/00151	Monsieur DUMONT Jean Par Monsieur DUMONT Philippe 18 rue Maurice BERTEAUX, 78260 ACHERES	DECEDE
AAL86/00152	Madame CLAUDON Marie 10 Rue de Saint Germain, 78260 ACHERES	DECEDEE
AAL86/00155	Monsieur CLAUDON Jean 10 rue de Saint-Germain, 78260 ACHERES	DECEDE

AAL86/00192	ENTREPRISE SOCIALE POUR L'HABITAT DOMNIS Représentée par M. Géraud DE BAILLIENCOURT, Directeur-Général 10 rue Martel, 75010 PARIS	AR non reçu
AAL86/00193	Monsieur DE BAILLIENCOURT Gérard 5 impasse des Ecureuils Caluire, 69300 CALUIRE- ET-CUIRE	AR non reçu
AAL86/00201	Monsieur MOUILLOT Albert Lieudit Ferme du Barrage, 78260 ACHERES	NPAI
AAL86/00222	Monsieur BOUVELOT Gilles 14 rue de Châtillon, 75014 PARIS	NPAI

Ont été régulièrement affichés en mairie

Du 17 septembre au 30 octobre 2020 inclus

Cachet de la Mairie



[Handwritten signature in blue ink]

Pour servir et valoir ce que de droit

Fait en Mairie d'ACHERES
Le 2 novembre 2020

Le Maire

[Handwritten signature in blue ink]



VILLE D'ANDRÉSY

— en Yvelines —

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Objet : Projet d’installation d’une plateforme portuaire multimodale, dite Port Seine-Métropole Ouest « PSMO »

Enquête parcellaire du 17 septembre 2020 au 30 octobre 2020 inclus

Dans le cadre de l’opération susvisée, conformément aux dispositions de l’article de R.131-6 du code de l’Expropriation pour cause d’utilité publique, je soussigné, monsieur Lionel WASTL, Maire de la commune d’Andrésy, certifie que **l’arrêté d’ouverture d’enquête et la notification de l’arrêté d’ouverture d’enquête parcellaire concernant les propriétaires suivants :**

REF	PROPRIETAIRE - ADRESSE	OBSERVATION
AAL88/00011	SANDRY représentée par Monsieur EL HASSANI Adil, Gérant Quai de l’Ile du Bac, 78570 ANDRESY	AR Non reçu
AAL88/00012	Monsieur EL HASSANI Adil, Quai de l’Ile du Bac, 78570 ANDRESY	AR Non reçu
AAL88/00022	Monsieur BOUVELOT Gilles, 14 rue du Chatillon 75014, PARIS 14	NPAI
AAL88/00051	Madame MENDES GONCALVES Maria, 17 Quai de l’Ile du Bac 78570, ANDRESY	NON RECLAME
AAL88/00071	Madame JACQUEMIN X, 5 rue Dante, 75005 PARIS 5	NPAI
AAL88/00081	Monsieur MORLON François, 19 Quai de l’Ile du Bac, 78570 ANDRESY	AR Non reçu
AAL88/00091	Madame FERNANDES Fernanda, 21 Quai de l’Ile du Bac, 78570 ANDRESY	AR Non reçu
AAL88/00111	IMMOBILIERE LE FOLL Représentée par SAS LF BTP HOLDING, Présidente, 109 rue des Douves, 27500 CORNEVILLE SUR RISLE	AR Non reçu
AAL88/00112	SAS LF BTP HOLDING, 109 rue des Douves, 27500 CORNEVILLE SUR RISLE	AR Non reçu
AAL88/00212	ETS G. GENET Représentée par Monsieur Le Gérant, 75017, PARIS 17	NPAI
2nd envoi de notification adresse : 11 rue Saint Georges, 75009 PARIS		NPAI

Ont été régulièrement affichés en Mairie Annexe du :

17 septembre au 30 octobre 2020 inclus

Pour servir et valoir ce que de droit

Andrésy le 12 novembre 2020

Le Maire



Lionel WASTL

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Objet : Projet d’installation d’une plateforme portuaire multimodale, dite Port Seine-Métropole Ouest « PSMO »

**Enquête parcellaire du 17 septembre au 30 octobre 2020 inclus
Commune de CONFLANS SAINTE HONORINE**

Dans le cadre de l’opération susvisée, conformément aux dispositions de l’article R.131-6 du Code de l’Expropriation pour cause d’utilité publique, Monsieur le Maire de CONFLANS SAINTE HONORINE soussigné, certifie que **l’arrêté d’ouverture d’enquête et la notification de l’arrêté d’ouverture d’enquête parcellaire, concernant les propriétaires suivants :**

REF	PROPRIETAIRE- ADRESSE	OBSERVATION
AAL87/00012	ENEDIS Monsieur Le Directeur 34 place des Corolles, 92079 PARIS LA DEFENSE CEDEX	AR non reçu
AAL87/00032	Monsieur FARANDOU Jean-Pierre 2 place aux Etoiles, 93210 SAINT DENIS	AR non reçu
AAL87/00041	Monsieur DELHAYE Bruno 127 avenue Jen Baptiste Clément, 92100 BOULOGNE BILLANCOURT	AR non reçu

Ont été régulièrement affichés en mairie

Du 17 septembre au 30 octobre 2020 inclus

Cachet de la Mairie



Pour servir et valoir ce que de droit

Fait en Mairie de CONFLANS SAINTE
HONORINE
Le 2 novembre 2020

Le Maire

ANNEXE 9 :

Mémoire en réponse d'HAROPA-Port de Paris



PORT AUTONOME DE PARIS
2, Quai de Grenelle
75732 PARIS Cedex 15



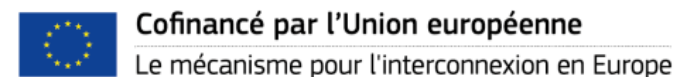
Novembre 2020



Projet du Port Seine-Métropole Ouest (PSMO)

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE PREALABLE A LA REALISATION DU PROJET

Observations du Maitre d'Ouvrage relatives au procès-verbal de synthèse établi par la commission d'enquête



SOMMAIRE

PREAMBULE 9

1. SUR LE PRINCIPE ET L'INTERET DU PROJET 11

- 1-1. Le projet PSMO se situe dans un secteur où sont déjà implantées nombre d'installations industrielles (SIAAP, GSM, ...) et qui fait l'objet de nouvelles perspectives de développement urbaines. Quelles interférences ce projet présente-t-il avec de nouvelles infrastructures même à avènement lointain ou incertain qui sont susceptibles d'influer sur ses modes et ses capacités d'exploitation futures, telles que A 104, RD 30 et Pont d'Achères, liaison grand gabarit Nord Europe ? 11
- 1-2. La finalité de cet équipement est-elle étroitement liée aux chantiers du Grand Paris ? 11
- 1-3. Un site alternatif a-t-il été envisagé et étudié par HAROPA ? 11
- 1-4. Un accroissement ou une adaptation des capacités des ports de LIMAY et GENNEVILLIERS aurait-il pu éviter la constitution d'un nouveau port ? 12
- 1-5. Quel sera le devenir du port fluvial à l'issue des travaux du Grand Paris ? 12
- 1-6. L'exploitation des carrières GSM a-t-elle besoin de nouvelles installations portuaires ? 12
- 1-7. D'autres modalités de fret fluvial, en particulier par conteneurs, peuvent-elles être envisagées à terme ? 12
- 1-8. En matière de fret ferroviaire, il est fait état de 1 à 2 convois journaliers. Sur quelles bases se fondent cette évaluation étant donné que la SNCF a semblé absente de la concertation préalable ? 13
- 1-9. Quelles sont les garanties de l'entreprise GSM de tenir leurs délais de livraison des phases d'aménagement ? Quelles seraient les conséquences de retard ? 13
- 1-10. Concernant la construction des aménagements en dehors du port, leur nécessité est-elle remise en cause ? Leur réalisation sera-t-elle différée ? 13
- 1-11. Dans le cadre des projets retenus pour l'analyse du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, vous faites référence au projet de port de Triel sur Seine. Ce port est-il toujours d'actualité ? 14
- 1-12. Dans le cadre de la consultation du public vous confirmez l'abandon du projet de PSME. Confirmez-vous toujours cet engagement ? 14

2. SUR LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX AUX ECOSYSTEMES ET CADRE DE VIE..... 15

- 2-1. Les habitants du coteau d'Andrésey « bénéficieront » d'une vue directe sur les futurs équipements. Peut-on atténuer ces inconvénients par des mesures supplémentaires ? Écran visuel renforcé ? 15
- 2-2. Les bords de Seine sont considérés « des espaces à préserver pour leurs multiples intérêts environnementaux, partout où cela est encore possible. » Il est fait constat de l'étroitesse de la bordure d'espace non occupée en bordure de Seine. Est-il possible d'élargir cette bande ? 16
- 2-3. Comment garantissez-vous l'intégration visuelle du Port depuis notamment les hauteurs d'Andrésey ? Et à partir de la confluence ? 16
- 2-4. Un recul de la darse à l'intérieur de la plaine est-il envisageable pour l'implantation d'un merlon arboré de 10 m de haut qui servirait d'écran paysager et phonique et limiterait également la poussière vers les bateaux-logements ? « Il participerait par ailleurs utilement à la préservation environnementale des espaces situés en bord de Seine » 16
- 2-5. Quelles différences y a-t-il en termes d'impact paysager entre les activités portuaires et les autres activités ? Cette différence est mentionnée dans le cadre des modifications du PLU. 17
- 2-6. Il est fait mention de 10% d'occupation des zones amodiataires par des émergences jusqu'à 30 m de haut. Ces émergences supérieures à 20 m seront-elles concentrées sur des zones paysagères de moindre impact : « dans des zones les moins sensibles par rapport aux cônes de vue de la rive droite » d'Andrésey. Comment allez-vous gérer ces répartitions ? 17
- 2-7. Est-il possible de regrouper ces zones d'émergence en « groupes » dans les zones les moins sensibles ? 17
- 2-8. Quel est le nombre attendu d'émergences supérieures à 20 m ou maximal ? Il est demandé de limiter le nombre d'émergences supérieures à 20 m à 4 ou 5. 17
- 2-9. Les simulations paysagères d'Urbicus ne semblent positionner que 2 ou 3 émergences d'une hauteur de 30 m. Est-il possible de simuler l'impact de ces 10 % ? 18
- 2-10. Y a-t-il des traitements envisagés pour ces émergences ? (couleur etc ?) pour limiter leur impact. 18
- 2-11. Y a-t-il risque d'une possible accumulation de conteneurs sur le site ? 18
- 2-12. Un écran végétal depuis la voie ferrée est-il envisageable ? 18
- 2-13. Est-ce que toutes les toitures terrasses doivent être végétalisées ou bien est-ce au libre choix des amodiataires ? 19

- 2-14. Dans le cadre de l'étude du bruit du transport fluvial. Pourriez-vous préciser les choix pris dans la sélection des éléments (type de péniche, moteur, manœuvre) ? Une partie des convois seront des convois de 180 m poussés. Cela change-t-il les niveaux d'impacts ? Le découplage est-il également générateur de bruits ? 19
- 2-15. L'étude acoustique prend en compte le trafic de poids lourds induit par l'activité actuelle de la société GSM, dont les installations de traitement/criblage seront maintenues au sein du périmètre PSMO. Dans ce contexte, le trafic PL du chantier reste négligeable. Pourriez-vous préciser vos évaluations ? Le trafic PL de l'activité GSM est considéré identique jusqu'en 2040 et au-delà ? 19
- 2-16. Comment le bruit a-t-il été évalué pour les amodiataires ? Comment avez-vous intégré le trafic généré par les autres activités (centrales à béton par ex.) selon leurs installations sur le port en phase 2, 3 ou 4 ? Si chaque amodiataire respecte la réglementation en limite de son site, quelle sera l'augmentation cumulée de bruit ? 20
- 2-17. Pourriez-vous préciser les modalités de la surveillance des bruits de chantier mise en place en phase travaux ? Y aura-t-il une surveillance du bruit en ZER en fonctionnement des différentes phases, pour confirmer les simulations effectuées ? Y a-t-il dans les points de retenus pour les mesures un point ZER sur les coteaux ? 21
- 2-18. Est-il possible d'envisager des protections sonores en périphérie du port ? ... 22
- 2-19. Le merlon paysager au sud du port a-t-il une vocation de réduction des nuisances sonores ? 22
- 2-20. Est-il possible d'avoir une cartographie relative au bruit sur la zone (3D), à chaque phase de travaux et après 2040 ? Globalisant toutes les sources ? 22
- 2-21. Les trains de marchandises seraient beaucoup plus bruyants que les trains des personnes. Les nuisances sonores de ces circulations ont-elles été prises en compte ? Comment sera intégré ce nouveau flux dans le trafic actuel de trains de voyageurs et de marchandises ? Une ligne ferrée dédiée raccordée au réseau de fret ferroviaire de la gare de triage d'Achères Grand Cormier est-elle envisageable ? 23
- 2-22. Des propositions de réduction du bruit sont faites : Que pensez-vous de la réalisation d'écrans antibruit vitrés sur le pont de la RN 184 franchissant la Seine, ainsi que sur les sections de la RN 184 non encore équipées ? 23
- 2-23. Idem : Que pensez-vous d'un écran anti-bruit longeant la voie ferrée ? 23
- 2-24. Quelles seront les périodes de fonctionnement des activités du Port et sur la zone d'activité ? Confirmez-vous l'arrêt de nuit de toutes les activités ? 23
- 2-25. Quelle est la distance de la parcelle 144 (en contrebas) à la nouvelle voie prévue ? Peut-on avoir une coupe intégrant les deux types de circulation ? Y a-t-il risque de vues plongeantes dans les fenêtres des habitations en contrebas ? L'implantation est-elle en deça ou au-delà des peupliers existants ? En effet il n'y a pas de plan topographique qui permettrait de comprendre cet environnement. Quel usage ? Quels véhicules ? Trafic attendu ? Est-il possible de supprimer le tronçon de voirie entre le futur centre de vie et le quai de l'Ile Peygrand longeant les habitations à gauche de VNF et ne garder que l'accès à droite de VNF ? (Crainte de circulation importante et donc de bruit pour les riverains)..... 24
- 2-26. Vibrations occasionnées en plus de celles des bateaux qui « cognent » dans l'écluse ? 25
- 2-27. Pouvez-vous confirmer les valeurs d'émissions de PM10 ? Celles-ci atteignent-elles 75ug/m³ par endroits sur le site ? Les émissions de particules PM2.5 dépassent-elles l'objectif de qualité sur toute la zone ? 25
- 2-28. Est-il prévu de mesurer ces émissions aux différentes phases de construction et d'exploitation du port ? Un point de surveillance de la qualité de l'air est-il prévu à proximité de la zone de bateaux-logements ? 26
- 2-29. Pouvez-vous vous engager à réduire les émissions de particules (GSM, travaux du port et toute autre activité). Quelles sont les techniques/moyens que vous envisagez ? 27
- 2-30. Un habitant d'Achères - ornithologue amateur - a inscrit ses observations dans faune-france.org en 2019 et 2020. Ses observations totalisent 45 espèces d'oiseaux sur le site. Le Hibou moyen duc et le Fulligule morillon sont recensés. D'autres sont nichées certaines dont l'Hirondelle de rivage et le Petit Gravelot. Ces observations apportent-elles des changements au projet ?... 27
- 2-31. Les compensations sont-elles à leur juste mesure ? Pouvez-vous garantir d'avantage la protection de ces espèces protégées pendant les différentes phases du projet ? 28
- 2-32. Même question pour le Renard et le Lapin de Garenne. 28
- 2-33. Assurez-vous un suivi spécifique de ces mesures pendant les phases travaux et post travaux, couplé à des mesures correctrices ciblées le cas échéant ? 28
- 2-34. Comment les continuités sont-elles garanties au droit de la darse ? 29
- 2-35. La majorité des zones humides fonctionnelles sera détruite (1,13 ha) faute de mesures d'évitement possibles. Comment seront reconstituées les zones humides au cours du temps ? 30
- 2-36. Quels sont les « pertes/gain » attendus sur ces points 2-30 à 2-35 ? 30
- 2-37. Y aura-t-il des éclairages nocturnes ? (faune, sécurité) sur le port, les voiries et aménagements connexes, le long de la sente longeant la Seine, sur la butte ? Comment seront-ils gérés ? 31
- 2-38. Qu'en est-il des impacts sur les poissons et les zones de reproductions ? Y aura-t-il destruction de frayères dans le cadre des travaux ? 31
- 2-39. Vous engagez-vous à couvrir au moins 30% des besoins en électricité renouvelable, grâce à l'installation de panneaux solaires photovoltaïques sur les constructions de vos amodiataires ? 32

2-40. Avez-vous envisagé de produire de la chaleur géothermique avec raccordement au réseau de chaleur urbain d'Achères, qui se trouve à proximité ?	32
2-41. Le besoin en chaleur de l'ensemble des installations sera-t-il couvert par une chaufferie alimentée par des énergies renouvelables ?	33
2-42. Y aura-t-il continuité de la circulation douce aux abords du port pendant les travaux ?	33
2-43. Un parking côté est est-il prévu pour accéder à la promenade le long de la Seine ou seul le parking du centre de vie sera utilisé ?.....	33
2-44. Une personne craint le développement du tourisme fluvial. Avez-vous des chiffres sur celui-ci ?	33
2-45. Le Centre de Vie, en bout de darse est ouvert sur le futur parc d'Achères. Avez-vous un planning de réalisation de ce futur parc et les points de complémentarité avec le projet PSMO ?.....	33
2-46. Il est reproché la date tardive de réalisation du « Parc des Hautes Terres » (2040). Est-il possible d'avancer son ouverture ?.....	34
2-47. Concernant l'équilibre des déblais-remblais lors des différentes phases de travaux, celui-ci est toujours favorable mais vous perdez 1,4 ha de surface inondable que vous compensez par des transparences des constructions notamment. Comment avez-vous pris en compte les stocks de matériaux en extérieur sur ces plates-formes inondables qui seront de fait autant d'obstacles à la libre circulation des eaux ?.....	34
2-48. Vous deviez compenser une partie des travaux dans la plaine d'Achères dans le cadre d'un Plan général d'aménagement de la plaine d'Achères. Quels sont les travaux compensés dans vos simulations ? Le nouveau PGA fourni en annexe parle d'un tableau (annexe 2) qui n'est pas fourni. Pourriez-vous nous le communiquer ?.....	34
2-49. Les vitesses d'écoulement sont supérieures à 0,5 m/s dans la plaine d'Achères et le trop plein de la darse en cas de crue se rejettera dans cette plaine. Cela influera-t-il sur les niveaux d'inondations de la plaine et cela aura-t-il des conséquences pour les habitants du quai de l'Ile Peygrand ? Pourriez-vous préciser les vitesses atteintes ?.....	35
2-50. Sous quelle forme la perméabilité des futurs remblais a-t-elle été prise en compte dans les simulations effectuées ?.....	35
2-51. Les simulations effectuées prennent-elles en compte la montée des eaux sur l'Oise et sur la Seine de façon concomitante ? Quels sont les paramètres d'entrées ?.....	36
2-52. Le projet augmente-t-il le fil de l'eau en amont ? Comment cela est-il compensé ?.....	36
2-54. Une étude hydraulique d'impact sur la rive droite est-elle intégrée ?.....	37

2-55. Quelle sera la teneur et l'innocuité de ces déchets utilisés en remblais et pour le parc des Hautes Plaines ? Quels contrôles seront faits sur ces déchets ? ...	37
2-56. Quel risque de contamination du sol en cours de remblais et après ? Y a-t-il un niveau étanche en surface ?	37
2-57. GSM s'est engagé à dépolluer les terres excavées. Y aura-t-il également des installations de dépollution des terres des chantiers du Grand Paris ?	38

3. SUR L'IMPACT DU TRAFIC ROUTIER 39

3-1. Les estimations d'augmentation du trafic de poids lourds semblent fondées sur des bases imprécises et variables (entre 50 et 100 mouvements supplémentaires/jour). Quels sont les chiffres les plus réalistes ?.....	39
3-2. La comparaison entre la situation actuelle et celle qui prévaudrait sans le projet est remise en cause. Sur quelles bases est établie cette comparaison ?	39
3-3. Quel est réellement le flux sortant de BONNA SABLES ?.....	39
3-4. Le trafic supplémentaire de VL empruntant la RN 184 va-t-il saturer un peu plus les infrastructures locales ?	40
3-5. Quels aménagements de voirie sont prévus pour la RD 30 à proximité des emprises du port et pour l'accès à celui-ci ? Des écrans phoniques sont-ils prévus ?.....	40
3-6. Une étude SYSTRA met en évidence un accroissement notable du trafic de VL, indépendamment du projet PSMO. L'ajout d'un nouveau flux ne risque-t-il pas, aux heures de pointe, de saturer le secteur ?	40
3-7. Le report modal annoncé de trafic vers la voie ferrée suscite beaucoup de scepticisme (cf. question 1-8 ci-avant) ; quelles sont les simulations effectuées dans ce domaine ?	40
3-8. Une desserte de la zone d'activités par transports collectifs depuis les gares proches est-il envisagé et étudié ?	40
3-9. Quelle est la part du trafic PL GSM dans vos estimations. Est-ce cohérent avec les études trafics de la carrière (y compris compte tenu de leur évacuation actuelle par voie fluviale) ?	41
3-10. GSM devait avoir un second ponton pour ses évacuations, pouvant éviter la nécessité d'utiliser le port de Conflans (ce qui signifie un trafic poids lourds importants comptabilisé entre GSM et le port de Conflans pour ensuite une évacuation par voie fluviale, alors qu'un second ponton local sur la rive gauche aurait annulé ce trafic). Quelles ont été les raisons de ce refus de second ponton ? Quel trafic PL aurait alors pu être évité entre la rive gauche et la rive droite ?	41
3-11. Pourriez-vous préciser le trafic actuel (ou historique si le trafic GSM est arrêté) qui a existé à la plus forte activité fluviale de GSM.....	41

- 3-12. Pourquoi la société GSM n'a-t-elle pas eu l'autorisation d'un second ponton ? 41
- 3-13. Dans le cadre du trafic fluvial, quelle sera la part de GSM, par rapport aux amodiataires (GSM n'étant pas amodiataire), pendant les phases de travaux et après 2040 ? 41
- 3-14. Pensez-vous que les projets en cours d'enquête (pont d'Achères, élargissement de la RD30) peuvent avoir des effets cumulés avec votre projet sur le trafic ? 42
- 3-15. Des comptages de la circulation des PL et VL sont-ils envisagés à l'issue de la mise en fonctionnement de chaque phase ? en sortie du port et sur la RD 30 et la RN 184 ? Peut-on avoir une sorte de jauge ? Les horaires du trafic lié au port pourront-ils être adaptés en cas de saturation de la circulation ?..... 42
- 3-16. Y a-t-il risque de dégradation des routes ? Quels engagements seront pris si cela est le cas ?..... 42
- 3-17. Avez-vous envisagé un plan de déplacement ? 42
- 4. SUR LE PARCELLAIRE ET LE CAS DES BATEAUX-LOGEMENTS 43**
- 4-1. L'état parcellaire et le titre de propriété de Mme FERNANDES font état de surface de parcelle très différentes, avec un écart de plus de 10% (391 et 450 m²). Sur quelle base sera déterminée l'offre de l'indemnité d'expropriation ? 43
- 4-2. Mme FERNANDES héberge sur place sa fille en situation de handicap ainsi qu'une autre fille. Cette situation sera-t-elle prise en compte dans les propositions qui pourront lui être faites ?..... 43
- 4-3. Quelle est la justification de cette expropriation ? Quels sont les besoins ? Alors que : Lors de la première réunion à Achères, une personne dans le public a demandé si ça dépasserait le pont. Vous avez répondu que la limite du port était le pont RER et que ça ne dépasserait pas le pont, le projet de port à conteneurs étant annulé. Et que Sur un plan datant du 16 septembre 2016, le port s'arrêtait au niveau du pont mais il y avait un semblant de sens giratoire au niveau du 27 qui de l'Ile du Bac en amont du pont RER. Pourquoi la SCI YPC n'avait-elle pas été conviée alors qu'il semblerait qu'elle soit impactée sur une très petite partie à cette époque, d'environ 20 m² ?..... 43
- 4-4. Avez-vous un projet précis de l'aire de retournement justifiant les surfaces à exproprier ? 44
- 4-5. N'y a-t-il pas un autre emplacement et une autre configuration, plus adaptés à l'usage des lieux avec toutes ses nuisances ? Notamment le long de la voie ferrée ? 44
- 4-6. Une installation d'YPC sur le site du port est-elle envisageable ? 44
- 4-7. Sur quelle base financière déterminez-vous l'indemnité d'expropriation ? 44
- 4-8. Comment prenez-vous en compte les pertes de revenus locatifs ? 44
- 4-9. Comment prenez-vous en compte les dépenses engagées pour une demande de permis de construire sur le site en 2017 ainsi que pour les travaux de dépollution du terrain réalisés de 212 à 2014 ? 44
- 4-10. A quelle date pourrait intervenir la prise de possession ?..... 44
- 4-11. Comment seront pris en compte les aménagements nécessaires sur la partie restantes, notamment : la clôture, les accès (localisation), le portail avec accès poids lourds, le stationnement intérieurs pour l'ensemble des usagers, les installations sanitaires (eaux pluviales, eaux grises, eaux usées) aux normes européennes ? 44
- 4-12. Sera-t-il éclairé la nuit, en permanence, et l'éclairage peut-il se faire par détection automatique ? 45
- 4-13. Sera-t-il aménagé avec des plantations, des pelouses ? 45
- 4-14. Des modalités d'acquisition permettant un maintien dans les lieux de Mme GAYRAL jusqu'à la prise de possession sont-elles envisageables ? l'intérêt étant d'assurer l'entretien et le gardiennage afin de conserver le bien en bon état compte-tenu de sa destination. 45
- 4-15. Concernant les parcelles appartenant à Mme GAYRAL (Obs. Ach 5 ci-dessus), nous observons dans le tableau de l'état parcellaire une inversion des surfaces d'emprise et des surfaces restantes pour les parcelles AI 44 et 43, la plus grande partie devant être expropriée, conformément au plan..... 45
- 4-16. Question (non posée par Mme GAYRAL) : Pour quelles raisons exclure de l'expropriation l'extrémité des parcelles AI 44 et 43, pour des surfaces respectives de 340 m² et 121 m², alors que les emprises exclues deviennent ainsi enclavées et ne pas appliquer l'emprise à exproprier sur la limite parcellaire ?..... 45
- 4-17. Quel sera l'emplacement temporaire de la péniche pour permettre la base-vie travaux ? 46
- 4-18. Quand sera-t-on à notre emplacement définitif ? 46
- 4-19. Qui assure la prise en charge des frais de branchement (eau, électricité) et de déplacement des branchements actuels ?..... 46
- 4-20. Le bateau logement sera coincé entre la rive et la zone de découplage. Disposez-vous des études de faisabilité de cette zone de découplage et de son impact sur les péniches (prise en compte du courant ? dangerosité lors des manœuvres, écluse/port/confluent). Pourquoi ne pas la positionner le long de l'Ile Nancy ?..... 46
- 4-21. Comment sera assuré l'accès des riverains, ainsi que le stationnement des véhicules pour les riverains et leurs visiteurs le long de la berge piétonne ?.. 46
- 4-22. Y a-t-il un plan pour l'emplacement des bateaux-logements ? 47
- 4-23. Quels sont les bateaux qui auront un COT sur le fleuve sur le quai de l'Ile du Bac à Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine ?..... 47

4-24. Y aura-t-il des emplacements en double pour les barges comme sur le dépliant ?.....	47
4-25. Dans cette hypothèse, les Ducs d'Albe serviront ils uniquement pour le stationnement des barges ou serviront-ils aussi pour les bateaux de commerce ou autres. S'ils sont réservés aux barges, il faudrait mettre en place des panneaux sur les Ducs d'Albe ainsi rédigés : « réservé aux barges, uniquement en attente pour le port » ?.....	47
4-26. Dans cette hypothèse devons-nous laisser le passage sur notre bateau par le biais de passerelle du marinier ?	47
4-27. Quelle serait la distance entre les bateaux-logements et les barges ou autres, en largeur ?	47
4-28. Toujours dans cette hypothèse, les barges en stationnement ne gêneront elles pas les navigants en route et ceux qui doivent faire leurs manœuvres de virement dans un espace restreint ?.....	48
4-29. Les barges ou autres ne seront-elles pas dans le chenal de navigation ?.....	48
4-30. Pour les bateaux-logements navigants : comment ferons-nous pour sortir si les barges sont amarrées devant notre longueur ?	48
4-31. Sur le dépliant, on voit une halte pour bateau passagers en attente sur les ducs d'Albe réservés pour les bateaux de commerce en attente d'éclusage ou pour s'y amarrer la nuit.	48
4-32. Aurons-nous des places de parking devant nos bateaux-logements et combien ?	48
4-33. Le port sera-t-il fermé le soir au niveau du pont RER ?.....	48
4-34. La redevance restera-t-elle la même après travaux ?	48
4-35. Combien de temps dureront les travaux d'aménagement ?	48
4-36. Pendant les travaux, il nous faudra l'eau, l'électricité et internet.....	49
4-37. Les bateaux-logements seront ils reliés au réseau internet ?	49
4-38. Quelle sera la largeur des passerelles d'embarquement ?	49
4-39. Qui assurera l'entretien des berges, en général, et devant les bateaux-logements ?	49
4-40. Combien y a-t-il de bateaux-logements concernés ?.....	49
4-41. Quelle est la nature des conventions passées avec les propriétaires de bateaux-logements ? quelles sont les dispositions relatives à leur durée, les conditions de résiliation, les conditions d'installation (accès, stationnement, alimentation en réseaux divers, enlèvement des ordures ménagères...) ?.....	49
4-42. Dans le dossier relatif à la création de ZAC, à l'article 6, p.31, il est précisé que « le déplacement, à terme, des bateaux-logements, en priorité sur le site, est	

soumis à l'autorisation de VNF, des communes d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine, et à l'accord des propriétaires des bateaux-logements concernés ». Que se passe-t-il en cas de désaccord des propriétaires des bateaux-logements ?

5. SUR LE DOMAINE DE VNF 50

- 5-1. Pourquoi ne pas prolonger la promenade sur berges jusqu'au barrage d'ANDRESY ?..... 50
- 5-2. Une passerelle pour les circulations douces reliant les deux rives par le barrage, prévue au PADD d'ANDRESY est-elle envisagée ?..... 50
- 5-3. Combien de bateaux-logements seront déplacés et à quels emplacements sont-ils transférés ?..... 50

6. DIVERS..... 51

- 6-1. Quelles sont les emprises précises de la boucle de retournement (et de stationnement ?) des poids lourds incluse dans le périmètre de la DUP ? 51
- 6-2. Concernant les amodiations : Quelles sont les durées prévues ? Y a-t-il une durée minimale ou maximale, une durée indéterminée ? quelles sont les dispositions envisagées au terme de la convention ? La participation financière prend-elle la forme d'un loyer, d'une charge foncière ? Que deviennent les constructions au terme de la convention ?
- 6-3. Concernant les permis de construire : Dans la mesure où la délivrance des permis de construire, dans cette ZAC aménagée par HAROPA, est de la compétence du Préfet, quelles seront les modalités de la concertation avec les élus des 3 communes en amont des dépôts de permis de construire ?
- 6-4. Concernant les projets de construction : Il est précisé que les émergences techniques (silos, cheminées) pourront être autorisées dans une limite de 30 mètres « sur seulement 10% de la surface de l'emprise amodiée ». Il s'agit de l'un des sujets sensibles du projet, aussi, comment interpréter cette limitation ?
- 6-5. Concernant les terrains situés au sud du parc des Hautes Plaines non destinés aux bureaux et activités tertiaires : l'objectif premier du port est d'offrir aux entreprises installées sur le site la possibilité de recourir au transport fluvial ou ferré de marchandises. Ainsi, des bandes transporteuses raccordées à la voie ferrée permettront de limiter le recours à la route au sein du port. Or, les terrains situés au sud du parc des Hautes Plaines ne seront pas desservis par ces bandes transporteuses Quelles en sont les raisons ?.....

- 6-6. Comment se situe l'emprise et l'activité GSM ? Le seul non amodiataire du port ? Compris dans la ZAC mais pas dans le port ? Comment cette exception est-elle prise en compte (en termes d'obligation architecturale, de type d'activités, d'insertion paysagère, d'accès à la darse, etc...). La charte leur sera-t-elle applicable ? Comment fonctionneront ces parcelles au cours du temps (par exemple en cas de vente et de changement d'activités) ? Quelle est la teneur de la convention entre HAROPA et GSM sur l'usage du site et l'accès à la darse ? Pourrait-on avoir un exemplaire de cette convention ? 52
- 6-7. Le projet PSMO est-il envisagé avec principe d'évolutivité et la réversibilité de ses installations ? 52
- 6-8. Des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation pourront être acceptées sur le port. Y aura-t-il des installations SEVESO? 52
- 6-9. Il est fait mention également de centre de tri. Sont seulement concernés les déchets minéraux non dangereux ? 52
- 6-10. Le bilan de la concertation indiquait la création et un calendrier de réunions (à minima semestrielle) de l'Instance Permanente de Concertation (IPC). Est-ce toujours d'actualité ? En phase travaux puis de son exploitation ? 52
- 6-11. Dans son avis du 11 décembre 2018 de la MRAe d'Île-de-France sur le projet de PLUi demandait que : « le rapport de présentation analyse les effets cumulés du PLUi et des « grands projets d'infrastructures ». L'avis de la MRAe d'Ile de France pour le PLUI a-t-il été décliné dans le cadre de ce projet PSMO ? 52
- 6-12. Une des alternatives au projet de port aurait été de transformer la zone en parc de loisirs comme cela a été fait pour les Etangs de Cergy. Pourquoi cette solution n'a-t-elle pas été retenue ? 53
- 6-13. Le prix du foncier risque-t-il de « s'écrouler » ? 53
- 6-14. Le creusement de l'entrée de la darse est en dehors de l'emprise de la carrière. Sous couvert de quel type d'autorisation celle-ci sera-t-elle creusée ? 53
- 6-15. L'un des objets de l'enquête publique unique concerne la mise en compatibilité des PLU des communes d'Achères, Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine Le dossier d'enquête a été constitué en 2019, alors que le PLUi de GPSEO était en cours de procédure. Or, le PLUi de la communauté urbaine de GPSEO à laquelle appartiennent les 3 communes, est entré en vigueur le 21 février 2020. 53
- 6-16. La compatibilité doit donc être effective avec le PLUi de GPSEO. Est-ce le cas ? 53

PREAMBULE

Du 17 septembre au 30 octobre 2020, le projet PSMO a fait l'objet d'une enquête publique unique, par prescription de l'arrêté préfectoral du Préfet des Yvelines n°20-055 du 31 juillet 2020, modifiant l'arrêté préfectoral n°20-013 du 5 février 2020.

Cette enquête publique unique porte sur :

- la déclaration d'utilité publique du projet PSMO ;
- l'autorisation environnementale au titre de l'article L 181.1 et suivants du Code de l'environnement ;
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Achères, d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine ;
- la création de la zone d'aménagement concerté ;
- le parcellaire en vue de déterminer les parcelles à exproprier pour la réalisation du projet et de rechercher les propriétaires, les titulaires de droits réels et autres intéressés.

Elle s'est tenue sur les communes d'Achères, d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine.

La Commission d'Enquête, désignée par la décision n°E20000001/78 du Tribunal administratif de Versailles, a transmis son Procès-Verbal de synthèse à HAROPA-Ports de Paris le 12 novembre 2020, conformément aux dispositions de l'article R. 123-18 du Code de l'environnement.

Dans ce contexte, et conformément à l'article R. 123-18 du Code de l'environnement, HAROPA-Ports de Paris, Maître d'ouvrage du projet PSMO, a produit ses observations dans le présent document.

1. SUR LE PRINCIPE ET L'INTERET DU PROJET

1-1. Le projet PSMO se situe dans un secteur où sont déjà implantées nombre d'installations industrielles (SIAAP, GSM, ...) et qui fait l'objet de nouvelles perspectives de développement urbaines. Quelles interférences ce projet présente-t-il avec de nouvelles infrastructures même à avènement lointain ou incertain qui sont susceptibles d'influer sur ses modes et ses capacités d'exploitation futures, telles que A 104, RD 30 et Pont d'Achères, liaison grand gabarit Nord Europe ?

D'une façon générale, et conformément à l'article R. 122-5 du Code de l'environnement, l'ensemble des activités et projets existants ou approuvés, et de leurs effets cumulés avec le projet PSMO, ont été pris en compte dans le scénario de référence et l'analyse des effets du projet.

Comme précisé dans la partie 6 « Cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » de l'étude d'impact, ainsi que dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale du C.G.E.D.D., les projets pris en compte dans l'état initial, dans son évolution en l'absence de PSMO et dans l'analyse des effets du projet sont notamment :

- Les projets de développement économique des entreprises existantes ou attendues dans l'environnement du projet PSMO ;
- Les projets d'aménagement urbain dans la zone d'étude ;
- Les projets de création ou d'évolution des infrastructures routières et ferroviaires, dont notamment :
 - o Le projet de liaison RD190 / RD30,
 - o Le projet de construction du réseau du Grand Paris Express,
 - o Le projet ferroviaire de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (L.N.P.N.),
 - o Le projet ferroviaire du prolongement d'EOLE à l'ouest,
 - o Le projet ferroviaire de la réalisation de la Tangentielle Ouest (Tram 13),
 - o Le projet de renforcement des cadences du RER A.
- Les projets de création ou évolution des infrastructures fluviales, dont :
 - o Le projet de réalisation du Canal Seine-Nord-Europe (C.S.N.E.),
 - o Le projet de Mise Au Gabarit Européen de l'Oise (M.A.G.E.O.).

Ces projets de développement économique ont été pris en compte, selon leurs caractéristiques, comme hypothèses dans les études constitutives du présent dossier, et notamment : études Trafic (SYSTRA et CDVia), études acoustiques (VENATHEC), étude qualité de l'air (AIRPARIF), études faune / flore (EGIS), étude des émissions de Gaz à Effets de Serre (SAFEGE), études des impacts hydrauliques (HYDRATEC), bilan socioéconomique (SETEC), études d'opportunités et de faisabilité de recours aux énergies renouvelables (SUEZ Consulting), études techniques (SAFEGE).

Les hypothèses retenues, les modalités de prises en compte ainsi que les impacts globaux attendus sont présentés dans les différentes parties du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

1-2. La finalité de cet équipement est-elle étroitement liée aux chantiers du Grand Paris ?

Le projet PSMO vise à offrir, à court terme, une chaîne logistique durable pour les chantiers du Grand Paris, au travers notamment de l'approvisionnement en granulats par voie fluviale et de la valorisation des déblais lors des différents chantiers entrepris (métro du Grand Paris Express, construction de nouveaux logements, chantier Éole...).

Comme précisé également au chapitre 2.5 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », le projet PSMO répond également à deux autres objectifs :

- Développer les transports fluvial et ferré de marchandises dans les secteurs de la construction et des travaux publics, en offrant aux entreprises de ces secteurs la possibilité de s'implanter sur un port embranché voie d'eau et fer.
- Contribuer au développement économique de la confluence Seine-Oise, en participant à la redynamisation économique de ce territoire et au réaménagement qualitatif de la plaine d'Achères.

1-3. Un site alternatif a-t-il été envisagé et étudié par HAROPA ?

Des réflexions ont été menées sur la recherche de sites d'implantation alternatifs pour le projet PSMO. Nonobstant son inscription au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) et au sein de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Seine Aval, elles ont conclu à l'absence d'autre site d'implantation présentant de meilleurs atouts que celui sélectionné. Les principales raisons du choix de ce site, présentées au chapitre 1 de

la partie 4 « Solutions de substitution examinées et raisons du choix effectué » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » sont les suivantes :

- Un site à la Confluence de la Seine et de l'Oise, lieu stratégique pour le transport de marchandises,
- Un site déjà fortement impacté sur le plan environnemental,
- Un site à fort potentiel économique,
- Un site desservi par le fleuve, le fer et la route,
- Un site qui impacte peu de propriétés privées proportionnellement à sa superficie,
- L'absence de foncier disponible permettant de réaliser le projet dans des conditions équivalentes.

1-4. Un accroissement ou une adaptation des capacités des ports de LIMAY et GENNEVILLIERS aurait-il pu éviter la constitution d'un nouveau port ?

Comme précisé au chapitre 1 de la partie 4 « Solutions de substitution examinées et raisons du choix effectué » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », la vocation de la plateforme portuaire de Limay-Porcheville, équipée d'un terminal à conteneur, est essentiellement tournée vers l'éco-industrie et la logistique.

Quant à la plateforme portuaire de Gennevilliers, elle compte une superficie disponible d'environ 2%, nécessaire pour le renouvellement des entreprises installées sur le port : elle ne permet donc pas de répondre aux objectifs de PSMO.

1-5. Quel sera le devenir du port fluvial à l'issue des travaux du Grand Paris ?

Comme précisé au chapitre 2.5 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », le projet PSMO, au-delà du soutien qu'il apportera aux chantiers du Grand Paris, répond également à deux autres objectifs :

- Développer les transports fluvial et ferré de marchandises dans les secteurs de la construction et des travaux publics, en offrant aux entreprises de ces secteurs la possibilité de s'implanter sur un port embranché voie d'eau et fer.

- Contribuer au développement économique de la confluence Seine-Oise, en participant à la redynamisation économique de ce territoire et au réaménagement qualitatif de la plaine d'Achères.

Le projet PSMO va ainsi participer, comme relai de croissance, à la redynamisation économique du territoire et sera, à ce titre, créateur d'emplois sur le long terme, notamment dans le secteur de la construction et des travaux publics. Indépendamment des chantiers du Grand Paris, les entreprises locales de l'ouest de l'Ile-de-France, auront ainsi la possibilité de s'implanter sur un port embranché voie d'eau et fer, générant à terme le report des matériaux vers des modes de transport massifiés plus vertueux pour l'environnement.

1-6. L'exploitation des carrières GSM a-t-elle besoin de nouvelles installations portuaires ?

La société GSM exploite environ 90 carrières en France. Ses installations de traitement des granulats sont implantées sur différentes zones d'activités et sites portuaires français.

La stratégie de déploiement et d'implantation de la société GSM demeure du ressort de l'entreprise.

Néanmoins, HAROPA- Ports de Paris, dans sa qualité de gestionnaire d'infrastructures accompagne les porteurs de projets comme GSM souhaitant opérer du report modal fluvial depuis des installations portuaires.

1-7. D'autres modalités de fret fluvial, en particulier par conteneurs, peuvent-elles être envisagées à terme ?

Comme précisé au chapitre 2.5 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », le projet PSMO a pour objectif de développer les transports fluvial et ferré de marchandises dans les secteurs de la construction et des travaux publics.

Le projet PSMO ne prévoit pas l'installation d'un terminal à conteneur.

1-8. En matière de fret ferroviaire, il est fait état de 1 à 2 convois journaliers. Sur quelles bases se fondent cette évaluation étant donné que la SNCF a semblé absente de la concertation préalable ?

Comme indiqué au chapitre 6.1 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », les tonnages d'activité prévisionnels au terme de la réalisation du projet sont évalués à 2 millions de tonnes par an en flux entrant, avec un flux sortant équivalent.

Ces flux seront pour majoritairement transportés par la voie d'eau (de l'ordre de 65 à 70 %, soit environ 4 bateaux par jour entrants et sortants).

Dès lors, les autres flux seront assurés par camion (desserte majoritairement locale) et par train (environ 2 à 3 trains/jour entrants et sortants, en considérant des convois de 1 300 à 1 500 tonnes).

Ces hypothèses de tonnage et leur répartition modale sont détaillées à l'annexe 16 (Bilan socio-économique) du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

L'analyse des impacts du projet PSMO a été menée sur la base de ces prévisions de trafic (cf. chapitre 3.6.3 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

Des études préalables ont été menées afin de confirmer la faisabilité du raccordement ferroviaire au Réseau Ferré National. La réutilisation de l'embranchement ferré existant ne nécessite aucun aménagement supplémentaire sur le réseau RFN. Une étude en concertation avec SNCF Réseau et les futures entreprises installées sur le port déterminera les faisceaux horaires d'accès depuis la plateforme ferroviaire portuaire au Réseau Ferré National.

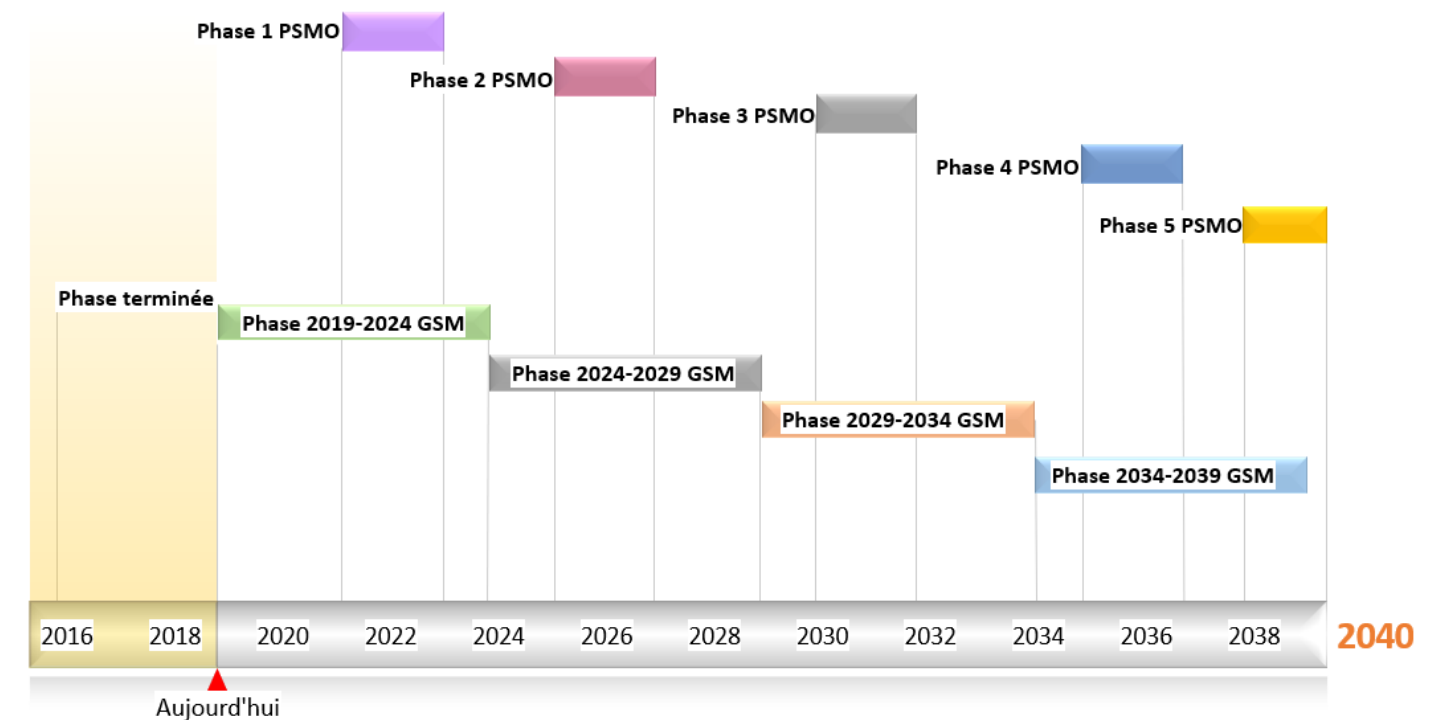
1-9. Quelles sont les garanties de l'entreprise GSM de tenir leurs délais de livraison des phases d'aménagement ? Quelles seraient les conséquences de retard ?

Le respect des délais d'exploitation de la carrière est garanti par l'arrêté de prescriptions complémentaires de la société GSM, en date du 21 octobre 2019. Celui-ci fixe un plan de phasage quinquennal d'exploitation de la carrière (cf. article 5 et annexe 1 de l'arrêté de prescriptions complémentaires), autorisant la société GSM à exploiter le site de 2019 à 2039.

Comme indiqué au chapitre 8.1 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme » du dossier n°4 « Dossier

d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », ce plan de phasage quinquennal a été pris en compte dans le phasage de réalisation du projet PSMO.

Comme illustré par la figure 3-23 présentée au chapitre 8.1 précité, et reprise ci-dessous, le phasage de travaux PSMO est décalé d'une année par rapport au phasage d'exploitation de la carrière, permettant, le cas échéant, d'absorber un retard éventuel de la société GSM :



L'exploitation des emprises de la carrière nécessaire à l'aménagement de la phase 1 de PSMO est à ce jour terminée.

1-10. Concernant la construction des aménagements en dehors du port, leur nécessité est-elle remise en cause ? Leur réalisation sera-t-elle différée ?

Le phasage des travaux présentés au chapitre 8.2 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » présente le phasage de réalisation du futur port et des emprises supplémentaires. La nécessité des aménagements prévus dans les emprises supplémentaires n'est pas remise en cause.

1-11. Dans le cadre des projets retenus pour l'analyse du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, vous faites référence au projet de port de Triel sur Seine. Ce port est-il toujours d'actualité ?

Le projet du port de Triel-sur-Seine, créé par arrêté préfectoral en date du 18 juillet 2014, fait l'objet de contentieux encore pendants devant les juridictions administratives. HAROPA-Ports de Paris reste en attente des décisions à intervenir.

Ce projet fait l'objet d'une concertation avec le territoire, afin de répondre aux attentes en termes de transport fluvial.

1-12. Dans le cadre de la consultation du public vous confirmez l'abandon du projet de PSME. Confirmez-vous toujours cet engagement ?

Par décision du 6 mai 2015 (cf. annexe 3 du dossier n°1 « Cadre réglementaire et composition du dossier d'enquête publique unique »), le Conseil d'Administration de Ports de Paris a délibéré pour la poursuite du projet Port Seine-Métropole Ouest suivant les caractéristiques présentées lors du débat public du 15 septembre au 15 décembre 2014 dédié au seul projet PSMO.

2. SUR LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX AUX ECOSYSTEMES ET CADRE DE VIE

● THEME PAYSAGE

Le site d'étude est concerné par la présence d'un Site Patrimonial Remarquable, dénommé SPR d'Andrésey, localisée sur l'île Nancy, à Andrésey en rive droite de la Seine en face du périmètre PSMO, ainsi qu'en rive gauche de la Seine sur le site PSMO. Le périmètre PSMO intercepte deux périmètres de protection Monuments Historiques, celui de la demeure dite rêve cottage, et celui de l'église Saint-Germain, tous deux sur la commune d'Andrésey, en rive droite. Le niveau de sensibilité pour le projet est considéré comme très sensible dans le dossier de demande. Beaucoup d'observations apparaissent sur cette thématique.

- 2-1. Les habitants du coteau d'Andrésey « bénéficieront » d'une vue directe sur les futurs équipements. Peut-on atténuer ces inconvénients par des mesures supplémentaires ? Écran visuel renforcé ?

Afin d'intégrer le futur port dans le paysage existant, le projet PSMO prévoit des aménagements paysagers sur les berges de Seine et la concentration des installations industrielles autour d'une darse (un bassin intérieur).

Ces aménagements limiteront la vue directe sur celles-ci depuis les berges de la rive droite de la Seine (cf. chapitres 3.2 et 4.3.4.2 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

En complément, la renaturation des berges et les rideaux végétaux prévus par le projet ont vocation à réduire la vue directe sur le port depuis les coteaux d'Andrésey. Des illustrations, prenant en compte le relief, ont ainsi été présentées dans les dossiers mis à disposition du public (figure 5-75 à 5-80, chapitre 3.4.2 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

Des photomontages spécifiques ont également été réalisés pour présenter la situation en été et celle en hiver (cf. chapitre 3.4.2 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») :

Situation 2016 – situation initiale



Situation 2040 – Photomontage insertion du projet PSMO



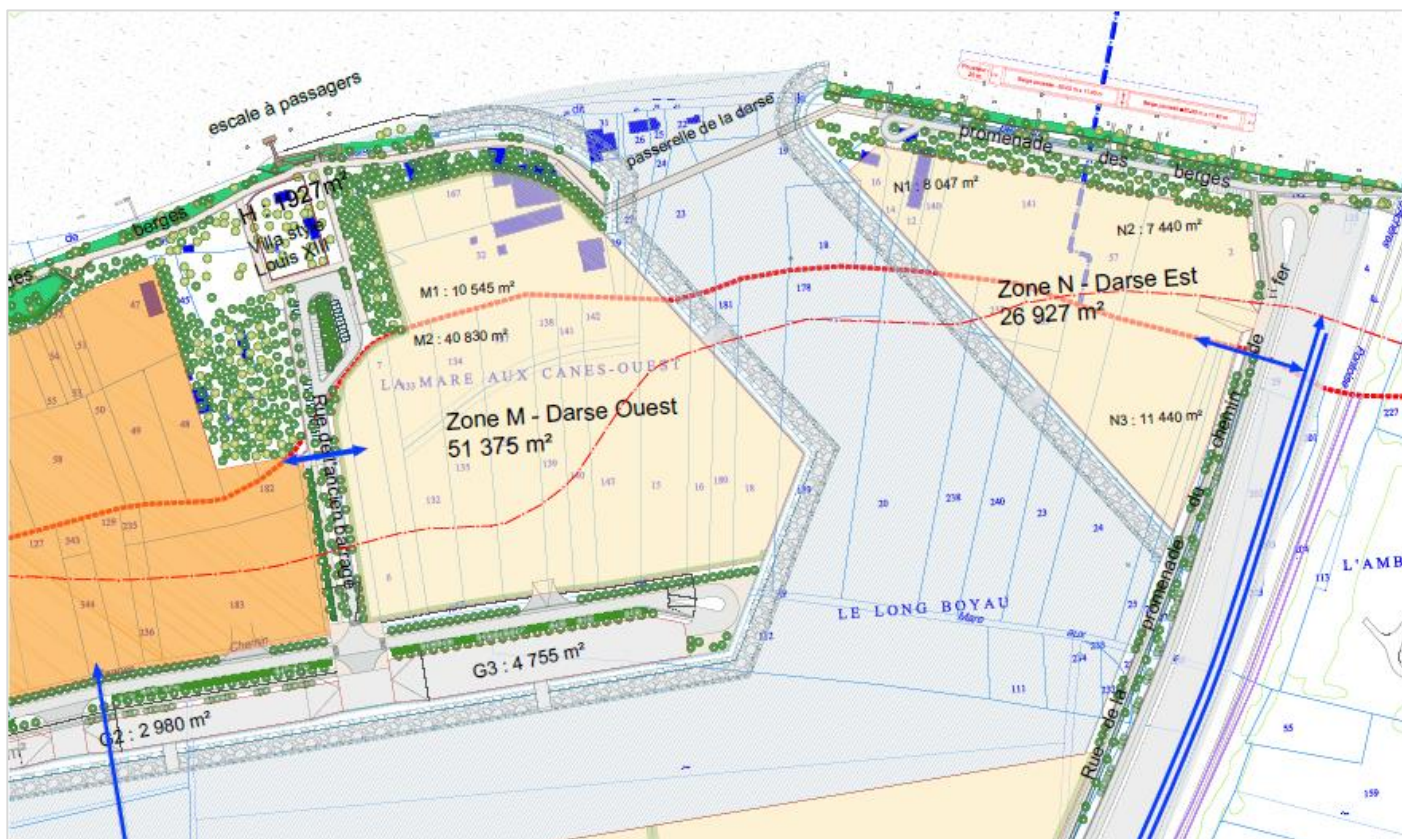
Enfin, comme indiqué au chapitre 2.4.2 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », les Architectes des Bâtiments de France de l'Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine des Yvelines (UDAP 78) ont été associés au fur et à mesure de la définition du projet (derniers échanges en mars 2019). Leurs préconisations au regard des abords de Monuments Historiques et du SPR ont été prises en compte dans le projet :

- Les boîtiers d'alimentation des bateaux-logements (électricité, eau...), les passerelles permettant leurs accès à la berge, ainsi que les mobiliers urbains utilisés seront standards, en évitant des matériaux de couleur brillante ou de teinte trop claire ;
- L'architecture pour le centre de vie restera sur des aménagements sobres. La référence de bureaux modulaires est un bon compromis ;
- Le traitement des berges et du stationnement permettra une mise en valeur du site.

2-2. Les bords de Seine sont considérés « des espaces à préserver pour leurs multiples intérêts environnementaux, partout où cela est encore possible. » Il est fait constat de l'étroitesse de la bordure d'espace non occupée en bordure de Seine. Est-il possible d'élargir cette bande ?

Le projet prévoit un élargissement des aménagements paysagers des berges de la Seine (plantations, aménagements de zones humides et prairies, renaturation des emprises...), sur tous les secteurs où ces aménagements peuvent être mis en œuvre (cf. chapitre 2.3.2 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

Cet élargissement de la zone végétalisée des berges de Seine sera effectif notamment de part et d'autre de la future darse ou de la Villa de style Louis XIII, comme le montre le plan général des travaux donné en Pièce 2-D « Caractéristique des ouvrages les plus importants » du dossier n°2 « Dossier de Déclaration d'Utilité Publique », dont un extrait est repris ci-dessous :



La zone végétalisée ne peut pas être élargie au droit même de la villa de style Louis XIII, la clôture actuelle étant conservée pour préserver l'unité villa-jardin-parc déjà existante.

Rappelons également que les berges en pente de part et d'autre de l'entrée de la darse seront engazonnées en partie haute (cf. palettes végétales présentée en figure

5-37 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »), ce qui contribuera également à favoriser la création d'une bande enherbée le long des berges de la darse et assurer une continuité écologique.

2-3. Comment garanzissez-vous l'intégration visuelle du Port depuis notamment les hauteurs d'Andrézy ? Et à partir de la confluence ?

En complément des éléments de réponse apportés au point 2.1 précédent, les vues depuis la confluence ont fait l'objet d'une étude d'intégration paysagère avec des simulations 3D de différentes hauteurs d'émergences (jusqu'à 30m de hauteur) et localisées sur plusieurs endroits du port pour simuler les vues observées depuis des vues stratégiques de chaque commune (dont les hauteurs d'Andrézy). Le chapitre 3.4.2 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » présente des vues du projet depuis la confluence (cf. figure 5-73 de la partie 5 du Dossier n°4).

2-4. Un recul de la darse à l'intérieur de la plaine est-il envisageable pour l'implantation d'un merlon arboré de 10 m de haut qui servirait d'écran paysager et phonique et limiterait également la poussière vers les bateaux-logements ? « Il participerait par ailleurs utilement à la préservation environnementale des espaces situés en bord de Seine »

Le dimensionnement de la darse résulte d'études préalables de trajectographie (condition de navigation des bateaux). Dans ce contexte, l'emplacement et la forme de la darse ont donc été choisis de façon à optimiser l'espace, la sécurité et le fonctionnement optimal du trafic fluvial (cf. chapitre 8.1 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

De plus, les berges de Seine étant situées en zone inondable au Plan de Prévention des Risques d'Inondation (extrait du zonage réglementaire du PPRI de la vallée de la Seine et de l'Oise en figure 2-33 de la partie 2 « Etat initial de l'environnement » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »), et en particulier en zone marron de grand écoulement, tout exhaussement de sol (tel qu'un merlon de 10 m de hauteur) constituerait un obstacle majeur à l'écoulement des crues et ne serait donc pas autorisé.

2-5. Quelles différences y a-t-il en termes d'impact paysager entre les activités portuaires et les autres activités ? Cette différence est mentionnée dans le cadre des modifications du PLU.

Comme précisé au chapitre 4.1 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », afin de permettre la réalisation du projet PSMO et d'homogénéiser les règles applicables aux entreprises qui s'implanteront sur le site, il a été proposé la création d'un zonage unique spécifique pour le projet portuaire : la zone AUP (zone A Urbaniser Portuaire).

Cette zone est composée de deux secteurs (AUPa et AUPb) et d'une zone AUP stricte, selon les modalités suivantes :

- Le secteur AUPa, concentré autour de la darse portuaire, est destiné à accueillir les équipements portuaires et les entreprises utilisant la voie d'eau ou le fer pour acheminer leurs marchandises ;
- Le secteur AUPb est à dominante d'espaces verts,
- Les emprises non sectorisées de la zone (AUP stricte) sont destinées à accueillir d'autres activités économiques ainsi que des activités de service liées au fonctionnement du port.

Le projet PSMO prévoit une limitation des hauteurs des bâtiments à 20 m. Comme précisé au chapitre 4.3.2 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », certaines activités industrielles du BTP dépendent d'installations de stockage (silos, cheminées, antenne...) de hauteurs supérieures à 20 m. Ces installations pourront être autorisées par HAROPA-Ports de Paris dans une limite 30 m de hauteur (cote maximale 54.30 m NGF). Ces installations seront situées principalement dans le secteur AUPa et devront avoir une superficie ne dépassant pas 10% de l'emprise de la parcelle occupée. Des mesures d'intégration de ces installations potentielles sont prévues par le projet PSMO.

2-6. Il est fait mention de 10% d'occupation des zones amodiataires par des émergences jusqu'à 30 m de haut. Ces émergences supérieures à 20 m seront-elles concentrées sur des zones paysagères de moindre impact : « dans des zones les moins sensibles par rapport aux cônes de vue de la rive droite » d'Andrésy. Comment allez-vous gérer ces répartitions ?

Comme précisé au point précédent, des installations dont la hauteur dépasse la limite de 20 m, pourront être autorisées par HAROPA-Ports de Paris, dans une limite

toutefois de 30 m de hauteur, pour assurer l'accueil de certaines activités industrielles du BTP nécessitant des installations de stockage (silos, cheminées, antenne...) de hauteurs supérieures à 20 m. Ces installations seront situées prioritairement dans le secteur AUPa, autour de la darse, et leur localisation répondra au principe d'équilibre entre besoin industriel et fonctionnement économique de l'entreprise et insertion paysagère.

Les demandes des industriels seront conditionnées par des appels à projets lancés par HAROPA-Ports de Paris avec l'appui de ses architectes. Les besoins d'installations techniques seront analysés par HAROPA-Ports de Paris avant tout dépôt des permis de construire. Cette analyse permettra de définir la localisation et les conditions d'intégration précises.

Dans le cadre de l'instruction des autorisations administratives environnementales nécessaires à certaines installations, le territoire sera également concerté.

Enfin, les Architectes des Bâtiments de France seront sollicités lorsque les aménagements seront situés au sein des périmètre des Monuments Historiques.

2-7. Est-il possible de regrouper ces zones d'émergence en « groupes » dans les zones les moins sensibles ?

Comme précisé au point 2.5, le projet PSMO prévoit l'accueil de ces éventuelles installations principalement dans le secteur AUPa.

2-8. Quel est le nombre attendu d'émergences supérieures à 20 m ou maximal ? Il est demandé de limiter le nombre d'émergences supérieures à 20 m à 4 ou 5.

Compte tenu de la répartition prévisionnelle des futures activités, le nombre d'émergences attendues sur PSMO est de 1 à 3 unités, estimation basée sur le nombre moyen d'émergences à l'hectare observées sur les plateformes multimodales existantes gérées par HAROPA-Ports de Paris (détails au chapitre 4.3.2.2 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

2-9. Les simulations paysagères d'Urbicus ne semblent positionner que 2 ou 3 émergences d'une hauteur de 30 m. Est-il possible de simuler l'impact de ces 10 % ?

Compte tenu de la répartition prévisionnelle des futures activités et de la limite de 10% d'emprise au sol, le nombre d'émergences attendues sur PSMO est de 1 à 3 unités. Les simulations paysagères ont pris en compte cette estimation (cf. chapitre 3.4.2 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

2-10. Y a-t-il des traitements envisagés pour ces émergences ? (couleur etc ?) pour limiter leur impact.

Le projet PSMO a pris en compte les effets sur le paysage de ces potentielles installations. Ainsi, des prescriptions architecturales précises sont fixées d'une part dans le PLU Intercommunal de la communauté urbaine GPS&O en vigueur (chapitre 4 de la zone Uef du règlement de zones), au niveau du règlement de la zone AUP dédiée au projet PSMO. D'autre part, le Cahier des Prescriptions Architecturales, Paysagères et Environnementales (CPAPE) (annexe 17 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») fixe notamment les prescriptions suivantes :

- L'aspect extérieur des constructions sur une même parcelle dépendra d'une base commune avec le choix d'un matériau brut ou d'un dégradé de gris issu du nuancier joint en annexe 4-4 du CPAPE ;
- Cette base colorimétrique pourra être complétée de manière ponctuelle par l'usage de 2 couleurs au choix maximum par parcelles avec l'accord de l'architecte conseil d'HAROPA-Ports de Paris ;
- Une seule matière ou couleur est autorisée par façade de module, hors portes et fenêtres.

En outre, des engagements de performance sont également prévus dans le CPAPE afin de prévenir du risque de collision en plein vol avec les bâtiments, et notamment la minimisation de l'effet miroir et la réflexion du paysage environnement (le taux de réflexion extérieur sera de 15% maximum).

Les demandes des industriels seront analysées par HAROPA-Ports de Paris, ses architectes, avant tout dépôt des permis de construire en Mairie. Cette analyse permettra de définir la localisation et les conditions d'intégration précises.

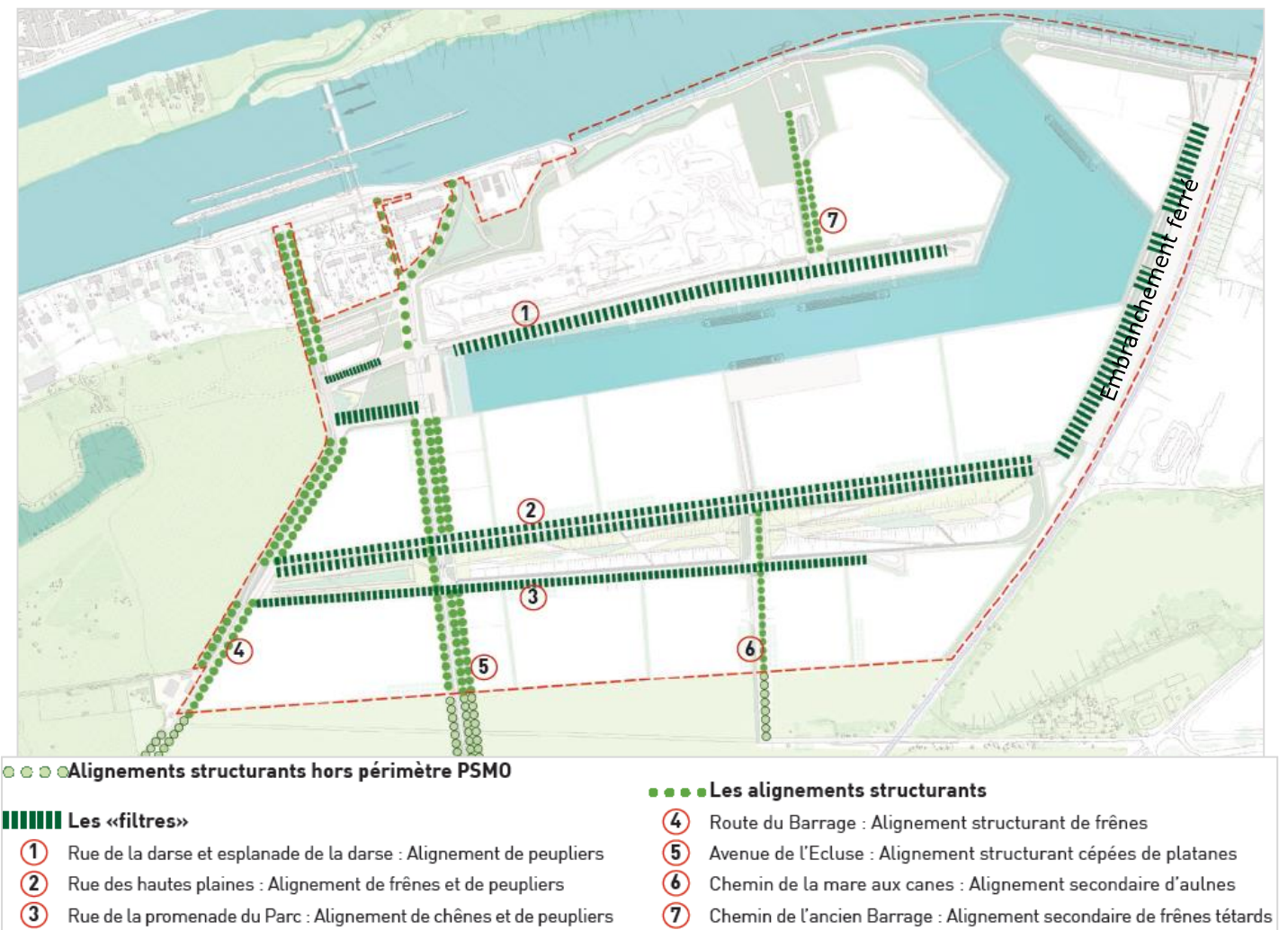
Les Architectes des Bâtiments de France seront sollicités lorsque les aménagements seront situés au sein du périmètre des Monuments Historiques.

2-11. Y a-t-il risque d'une possible accumulation de conteneurs sur le site ?

Le projet PSMO ne prévoit pas l'aménagement d'un terminal à conteneur.

2-12. Un écran végétal depuis la voie ferrée est-il envisageable ?

Comme indiqué au chapitre 2.3.2.1.4 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », le projet PSMO prévoit la plantation d'arbres de haute tige principalement le long des voiries, afin d'accompagner les cheminements et de structurer le paysage portuaire à grande échelle. La figure 5-14 présentée au chapitre précité montre qu'un alignement d'arbres est prévu le long de l'embranchement ferré au nord-est du site PSMO :



Ces différents alignements d'arbres joueront un rôle de filtre végétal, car ils permettront de réduire l'impact visuel des installations portuaires et de celles des entreprises depuis les villes environnantes d'Achères, d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine.

2-13. Est-ce que toutes les toitures terrasses doivent être végétalisées ou bien est-ce au libre choix des amodiataires ?

En termes de performances énergétiques et environnementales des bâtiments, le projet PSMO, au travers du Cahier des Prescriptions Architecturales, Paysagères et Environnementales (CPAPE - annexe 17 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »), établi lors de la concertation du projet, définit des engagements de performance. Les modalités (végétalisation des toitures, ou parties de toiture, amélioration du confort acoustique et thermique des constructions, intégration paysagère des bâtiments, réduction des débits de pointe pluviaux...) seront à détailler au regard des projets des futures entreprises et de leurs activités.

Les toitures terrasses ne seront cependant pas une prescription obligatoire pour les amodiataires, car une partie des toitures terrasse pourra être équipée de panneaux solaires : la double installation panneaux solaires / toitures végétalisées suppose un dimensionnement plus important des structures photovoltaïques qui ne sera pas nécessairement possible sur l'ensemble des bâtiments.

● **THEME BRUIT**

2-14. Dans le cadre de l'étude du bruit du transport fluvial. Pourriez-vous préciser les choix pris dans la sélection des éléments (type de péniche, moteur, manœuvre) ? Une partie des convois seront des convois de 180 m poussés. Cela change-t-il les niveaux d'impacts ? Le découplage est-il également générateur de bruits ?

L'étude acoustique du projet PSMO a été réalisée par le bureau d'étude VENATHEC (Annexe 13 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

Dans ce cadre, des mesures acoustiques ont été réalisées au passage d'un bateau sur le fleuve afin de caractériser plus précisément ces émissions. La péniche qui a fait l'objet du mesurage par VENATHEC (2 points de mesure en berges de Seine et 1 point de mesure sur la péniche) est de dimension 67X8 mètres, soit la dimension moyenne

des bateaux qui seront accueillis par le futur port PSMO. Les mesures ont été réalisées au cours de différentes manœuvres du bateau (marche avant, marche arrière et giration au niveau de la confluence Seine Oise), afin de caractériser les différents régimes moteurs des bateaux.

Ces données ont été intégrées dans la modélisation des émissions sonores réalisée pour évaluer les niveaux acoustiques du projet PSMO lors de ses différentes phases de réalisation. Les résultats sont présentés en annexe 14 et au chapitre 3.7.1 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

Les convois poussés sont équivalents en termes de niveaux sonores aux convois simples (un seul moteur de bateau est en fonctionnement). Les résultats des modélisations sont considérés représentatifs d'une situation de trafic fluvial faisant intervenir des convois poussés de 180 m.

Dans le cas d'opération de découplage, le bruit du moteur du bateau pousseur reste la source principale, au regard des manœuvres.

Enfin, l'étude d'impact du projet PSMO n'a pas pris en compte les bénéfices des projets actuels visant à décarboner la flotte, et qui participeront à la réduction des impacts acoustiques du transport fluvial.

2-15. L'étude acoustique prend en compte le trafic de poids lourds induit par l'activité actuelle de la société GSM, dont les installations de traitement/criblage seront maintenues au sein du périmètre PSMO. Dans ce contexte, le trafic PL du chantier reste négligeable. Pourriez-vous préciser vos évaluations ? Le trafic PL de l'activité GSM est considéré identique jusqu'en 2040 et au-delà ?

L'Annexe A du rapport de modélisation acoustique réalisé par VENATHEC dans le cadre de l'étude d'impact du projet PSMO (Annexe 14 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » et chapitre 3.7.1 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») présente le détail des trafics routiers pris en compte sur les axes routiers internes et externes au site PSMO dans la zone d'étude retenue.

Ces trafics routiers sont issus de l'étude de trafic routier réalisée par le bureau d'études SYSTRA (annexe 7 et annexe 9 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » et chapitre 3.6 1 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »). Ils ont été définis en concertation avec les entreprises présentes sur la zone d'étude (dont la société GSM) suite à l'envoi qu'un questionnaire d'enquête sur les évolutions actuelles et attendues

des différentes entreprises aux phases initiale (2016), intermédiaire (2025 et 2035) et finale (2040) du projet PSMO.

Sur ces bases, l'évolution du trafic PL associé à l'activité GSM pris en compte dans l'étude acoustique est la suivante (cf. tableau 5-6 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») :

Activités	Sens du trafic	Situation actuelle (2016)	Situation de projet Horizon 2025		Situation de projet Horizon 2035		Situation de projet Horizon 2040	
		Trafic PL par jour et par sens	Tonnage transporté (en milliers de tonnes)	Trafic PL par jour et par sens	Tonnage transporté (en milliers de tonnes)	Trafic PL par jour et par sens	Tonnage transporté (en milliers de tonnes)	Trafic PL par jour et par sens
GSM (site PSMO)	Approvisionnement en matériaux	Entrant	59 PL	300 kT (+50 par fleuve)	52 PL	0 kT (+50 par fleuve)	0	0 kT (+600 par fleuve)
	Expédition de granulats	Sortant	59 PL	550 kT (+450 par fleuve)	96 PL	300 kT (+300 par fleuve)	52 PL	300 kT (+300 par fleuve)
	Remblais	Entrant	9 PL	300 kT (+300 par fleuve)	52 PL	300 kT (+300 par fleuve)	52 PL	0

Le trafic PL 2040 de GSM correspond au trafic attendu par GSM à l'issue de l'exploitation de la carrière actuelle, qui poursuivra ses activités de traitement de matériaux au-delà.

Enfin, les travaux de PSMO généreront :

- un accroissement du trafic routier journalier de véhicules légers, de l'ordre de 100 véhicules par jour en heure de pointe du soir, accroissement faible au regard des trafics actuels observés sur la RD30 (1 500 VL sur la RD30 en heure de pointe du matin et du soir) selon les comptages réalisés par IRIS Conseil en Novembre 2015. A noter que ce trafic interviendra en dehors de l'heure de pointe du matin ;
- Un trafic d'engins de chantier sur le site PSMO, circonscrit à l'intérieur du périmètre du site, qui n'induera pas d'effet sur les voies de desserte alentours,
- Un trafic de PL pour les transports de matériaux de chantier sur les voies de desserte extérieure au site (route du barrage, RD30, RN 184 en particulier), estimé à 2 à 4 camions par jour au maximum, également en dehors des heures de pointe du matin et du soir ;
- Environ 12 PL par jour pour l'évacuation des matériaux. Ce trafic est attendu au cours de la première phase de travaux uniquement (sur une durée de 9 à 10 mois).

Le détail de ces trafics est précisé aux annexes 7 et 9 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » et chapitres 2.5.2.2 et 3.6 1 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

2-16. Comment le bruit a-t-il été évalué pour les amodiataires ? Comment avez-vous intégré le trafic généré par les autres activités (centrales à béton par ex.) selon leurs installations sur le port en phase 2, 3 ou 4 ? Si chaque amodiataire respecte la réglementation en limite de son site, quelle sera l'augmentation cumulée de bruit ?

Les études acoustiques du projet PSMO ont été menées sur la base notamment :

- Des activités attendues aux différentes phases du projet PSMO (cf. l'étude de modélisation acoustique de VENATHEC en annexe 14 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).
- De la répartition des activités attendues sur les parcelles amodiataires du projet conformément à l'étude socio-économique du projet réalisée par SETEC et fournie en Annexe 16 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

Ainsi, les études s'appuient sur :

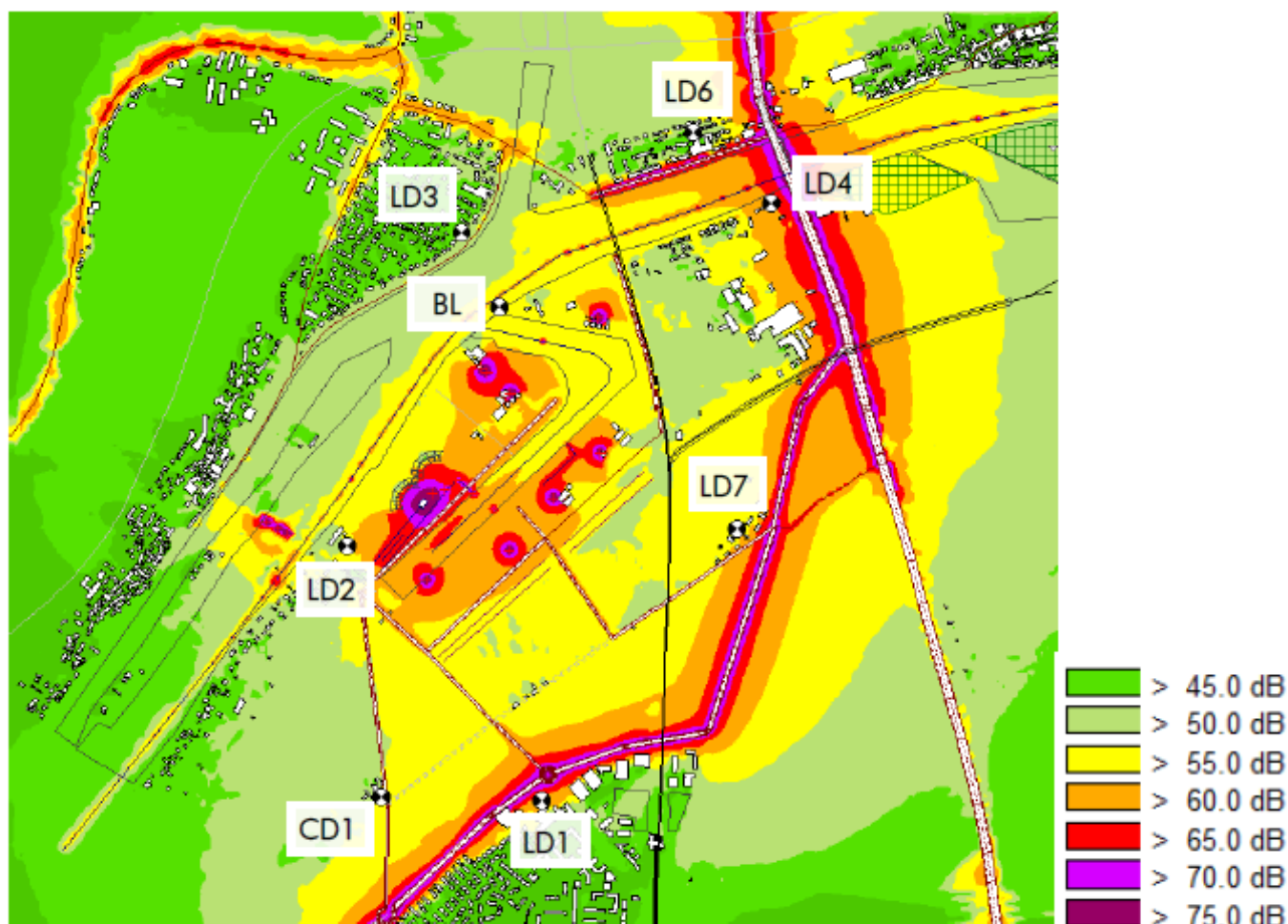
- Les niveaux de puissances acoustiques des équipements des différentes activités attendues, calculés sur la base des mesures réalisées en 2016 notamment sur les activités de Chargeur, Centrale à béton, Centrales à graves, Trémies, Bandes transporteuses et Installations de criblage.
- Des hypothèses complémentaires d'émissions sonores prises en compte par VENATHEC pour les autres activités des amodiataires :
 - o Les points de chargement de convois sur la darse de PSMO caractérisés par des sources ponctuelles de 93 dB(A) de puissance acoustique ;
 - o L'implantation d'une bande transporteuse présentant une puissance acoustique de 77,6 dB(A) par mètre.

Il a été considéré que les activités de service et d'appui aux entreprises n'émettent pas de bruits particuliers.

Concernant les trafics, comme indiqué au point 2.15, les trafics routiers pris en compte dans la modélisation acoustique de VENATHEC sont issus de l'étude de trafic routier réalisée par le bureau d'études SYSTRA dans le cadre du dossier (annexe 7 et annexe 9 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » et chapitre 3.6 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »). Ces trafics tiennent compte des conditions de fonctionnement type des entreprises attendues sur le site du projet et ont été définis

en fonction des types d'activités attendus et de leur installation prévisible sur le site portuaire.

Sur la base de ces hypothèses, les résultats de la modélisation acoustique réalisée par VENATHEC (Chapitre 3.7.1 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») présentent pour chaque horizon retenu les niveaux de bruits cumulés des différentes activités projetées sur le site PSMO. Les cartographies de ces niveaux sonores cumulés sont disponibles en annexe 14 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » comme l'illustre l'extrait ci-dessous correspondant à l'horizon du projet PSMO en 2040 :



Etat projet en 2040 – Cartographie à 1,5m de hauteur

Ces cartographies et les résultats des niveaux sonores de la modélisation en chaque point cible retenu représentent donc bien les niveaux sonores cumulés sur le site PSMO et son environnement.

NOTA : pour ne pas minimiser les seuils acoustiques, l'étude VENATHEC n'a pas pris en compte les futurs bâtiments dans les modélisations acoustiques. Or ces bâtiments

joueront le rôle d'écran acoustique par rapport aux différentes sources de bruit. La simulation maximise donc les effets et présente une vision plus pénalisante.

2-17. Pourriez-vous préciser les modalités de la surveillance des bruits de chantier mise en place en phase travaux ? Y aura-t-il une surveillance du bruit en ZER en fonctionnement des différentes phases, pour confirmer les simulations effectuées ? Y a-t-il dans les points de retenus pour les mesures un point ZER sur les coteaux ?

L'article R.1336-10 du Code de la santé publique précise que, pour des bruits ayant pour origine un chantier de travaux publics ou privés, l'atteinte à la tranquillité du voisinage ou à la santé de l'Homme est caractérisée par l'une des circonstances suivantes :

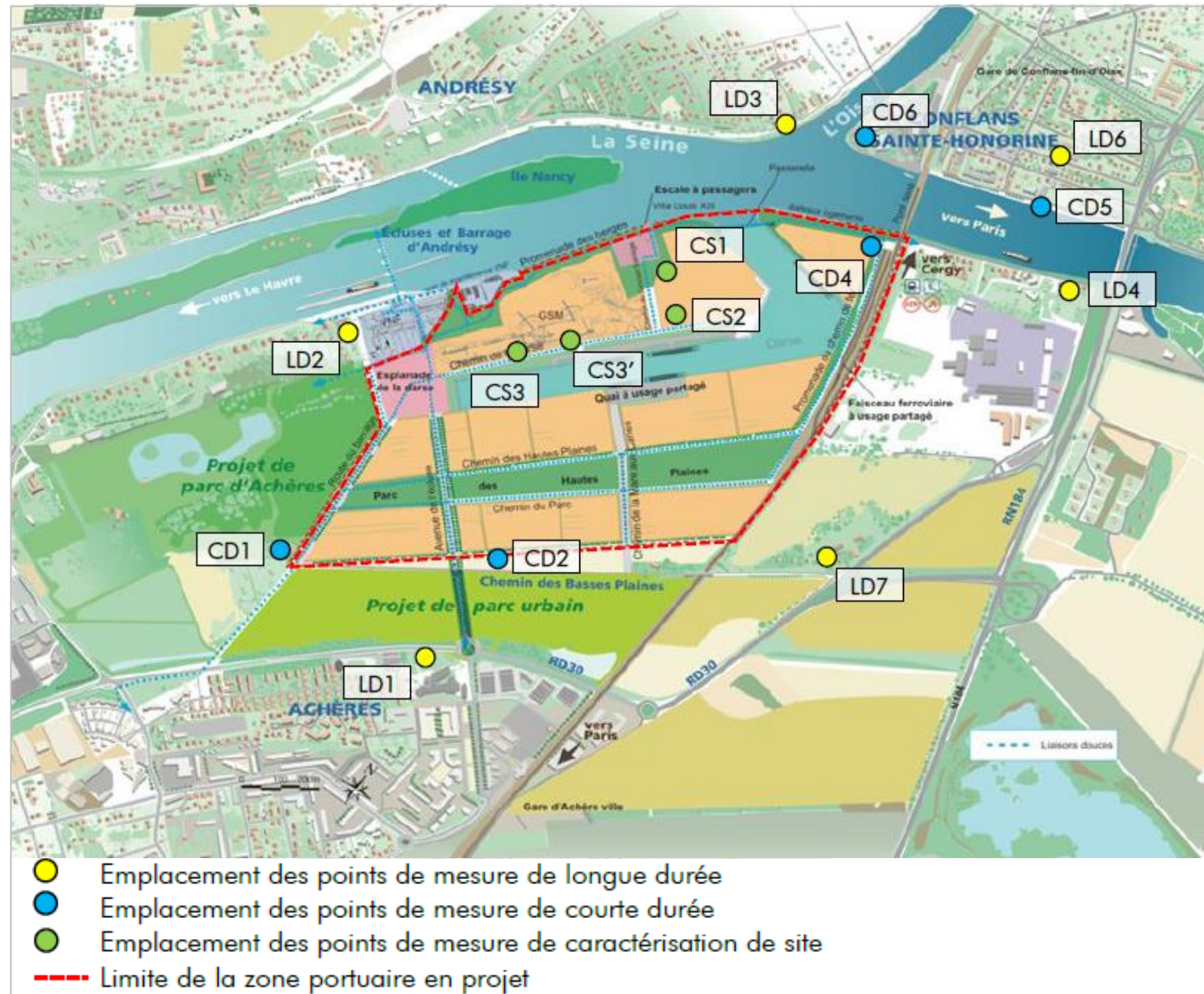
- 1° Le non-respect des conditions fixées par les autorités compétentes en ce qui concerne soit la réalisation des travaux, soit l'utilisation ou l'exploitation de matériels ou d'équipements ;
- 2° L'insuffisance de précautions appropriées pour limiter ce bruit ;
- 3° Un comportement anormalement bruyant.

Par conséquent, et comme précisé au chapitre 7.1 de la Partie 8 « Mesures de suivi et de surveillance » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », la surveillance des bruits de chantier du projet PSMO sera réalisée de la façon suivante :

- Contrôle de la conformité du matériel de chantier vis-à-vis du marquage CE et des niveaux de bruit à la source de l'ensemble du matériel chantier ;
- En cas de nuisances sonores avérées, des moyens de réduction de bruit complémentaires seront mis en œuvre par les entreprises en charge des travaux (capotage, cycles avec pauses pour réduire les effets palier, adaptation des horaires, entretien matériels, écrans, pièces amortisseurs...).

Pour s'assurer de la conformité des prévisions issues des études acoustiques du projet PSMO, HAROPA-Ports de Paris s'est engagé à vérifier, avant chaque phase de travaux PSMO, la conformité de l'état de référence à la situation atteinte. Concernant la thématique acoustique, des mesures aux points initialement considérés dans l'étude VENATHEC seront ainsi réalisés avant chaque phase de travaux PSMO.

Les points de suivi des mesures acoustiques sont présentés en figure 2-119 de la partie 2 « Etat initial de l'environnement » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », reprise ci-dessous :



Les coteaux d'Andrézy étant soumis à d'autres sources sonores plus proches (tracé de la ligne J SNCF et RD65 – Avenue Dr Schoelcher notamment) que le projet PSMO, il n'est pas prévu de point de mesure au niveau des coteaux d'Andrézy (la contribution sonore cumulée est en effet inférieure à 45 dBA, comme l'illustre la cartographie présentée au point 2.15).

En phase d'exploitation, l'Instance Permanente de Concertation qui sera mise en place au niveau du site portuaire par HAROPA-Ports de Paris permettra de surveiller l'évolution des seuils réglementaires et de partager des plans d'actions avec les amodiateurs concernés, les élus et les associations.

2-18. Est-il possible d'envisager des protections sonores en périphérie du port ?

Les études acoustiques (Chapitre 3.7.1 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») montrent que le projet PSMO n'induit pas d'effet significatif sur les niveaux acoustiques en Zones à Emergences Réglementées (ZER) (émergences < 5 dBA) par rapport à la situation actuelle (hormis au point LD2 représentatif des habitations d'astreinte de VNF au nord-ouest du site). Aucune protection sonore n'est donc prévue par le projet PSMO.

2-19. Le merlon paysager au sud du port a-t-il une vocation de réduction des nuisances sonores ?

Le merlon paysager aménagé au cœur du futur port a vocation à accueillir un parc ouvert au public. Il participera également à améliorer l'intégration paysagère du futur port pour les habitants de la commune d'Achères et à créer un nouveau paysage offrant de nouvelles vues vers le reste du territoire. Il pourra également contribuer à réduire les effets acoustiques des activités portuaires.

2-20. Est-il possible d'avoir une cartographie relative au bruit sur la zone (3D), à chaque phase de travaux et après 2040 ? Globalisant toutes les sources ?

Toutes les cartographies de propagation sonore, toutes sources confondues (activités présentes sur le site, activités attendues, trafic routier, trafic fluvial, trafic ferré...), pour chaque horizon temporel, sont présentées en annexe 14 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

Comme précisé au chapitre 3.7.1 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », après 2040, le projet PSMO et l'exploitation de la carrière par la société GSM étant finalisée, la situation demeurera sensiblement identique à la situation modélisée en 2040.

2-21. Les trains de marchandises seraient beaucoup plus bruyants que les trains des personnes. Les nuisances sonores de ces circulations ont-elles été prises en compte ? Comment sera intégré ce nouveau flux dans le trafic actuel de trains de voyageurs et de marchandises ? Une ligne ferrée dédiée raccordée au réseau de fret ferroviaire de la gare de triage d'Achères Grand Cormier est-elle envisageable ?

Les niveaux sonores des transports ferrés de voyageurs et de marchandises sont présentés dans le tableau suivant, extrait du rapport CGEDD n° 009254-01 « Le bruit du fret ferroviaire : une stratégie pour en limiter les impacts - Rapport final » (Mars 2014) :

Tableau des niveaux sonores en dB(A) de différents véhicules sur rails à 80 km/h⁴

Trafic voyageurs	dB	Trafic marchandises	dB
Voitures avec freins à semelle en fonte grise (ne sont pratiquement plus en service)	95	Wagons à deux/quatre essieux (semelle fonte)	95/98
Voitures avec freins à semelle en matière plastique	84	Wagons avec frein à tambour ou à disque (2 ou 4 essieux)	87
Voitures avec freins à disque	82	Wagon neuf (conforme à la norme STI bruit 2011), avec semelles de frein composites	83

⁴ Source : rapport Lamure CGEDD 1998, complété par la STI bruit 2011. Les bruits sont mesurés à 7,5 m de l'axe de la voie et à 1,2 m au-dessus du rail dans des conditions atmosphériques précises.

Les faibles écarts présentés ne prennent pas en compte la modernisation continue des infrastructures ferroviaires, de ses équipements, des systèmes de freinage menée depuis 2014.

Les études acoustiques du projet PMSO ont pris en compte les niveaux sonores des trains (Annexe 14 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

Pour rappel, il est attendu à terme environ 2 à 3 trains/jour entrants et sortants, en considérant des convois de 1 300 à 1 500 tonnes. Compte tenu de ces faibles

cadences, la construction d'une ligne ferrée dédiée raccordée au réseau de fret ferroviaire de la gare de triage d'Achères Grand Cormier ne se justifie pas.

Les demandes de réservation de sillons précises seront étudiées en concertation avec SNCF Réseau et les futures entreprises installées sur le port, pour attribuer les faisceaux horaires d'accès depuis la plateforme ferroviaire portuaire au Réseau Ferré National.

2-22. Des propositions de réduction du bruit sont faites : Que pensez-vous de la réalisation d'écrans antibruit vitrés sur le pont de la RN 184 franchissant la Seine, ainsi que sur les sections de la RN 184 non encore équipées ?

HAROPA-Ports de Paris n'a pas été mandaté pour analyser la pertinence de la mise en œuvre de dispositifs de protection acoustiques sur la RN 184.

2-23. Idem : Que pensez-vous d'un écran anti-bruit longeant la voie ferrée ?

HAROPA-Ports de Paris n'a pas été mandaté pour analyser la pertinence de la mise en œuvre de dispositifs de protection acoustiques le long de la voie ferroviaire.

2-24. Quelles seront les périodes de fonctionnement des activités du Port et sur la zone d'activité ? Confirmez-vous l'arrêt de nuit de toutes les activités ?

Comme indiqué dans la notice explicative du dossier de DUP (Chapitre 4.2.5 de la pièce 2-A du Dossier n°2) et dans les « Les grands principes d'exploitation et de la vie de PSMO » (annexe 17 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »), le principe d'exploitation du port PSMO prévoit une limitation des horaires d'exploitation du port de 7h à 20h, sachant que les horaires du BTP sont généralement plus restreints, et une ouverture du port uniquement en semaine.

2-25. Quelle est la distance de la parcelle 144 (en contrebas) à la nouvelle voie prévue ? Peut-on avoir une coupe intégrant les deux types de circulation ? Y a-t-il risque de vues plongeantes dans les fenêtres des habitations en contrebas ? L'implantation est-elle en deça ou au-delà des peupliers existants ? En effet il n'y a pas de plan topographique qui permettrait de comprendre cet environnement. Quel usage ? Quels véhicules ? Trafic attendu ? Est-il possible de supprimer le tronçon de voirie entre le futur centre de vie et le quai de l'Île Peygrand longeant les habitations à gauche de VNF et ne garder que l'accès à droite de VNF ? (Crainte de circulation importante et donc de bruit pour les riverains).

Le projet de déviation de la section nord de l'actuelle route du Barrage, assurant la liaison entre la commune d'Achères et le quai de l'Île Peygrand (commune d'Andrésy), est le résultat des ateliers et réunions publiques menés lors de la concertation post-débat public.

Cette déviation a pour objectif :

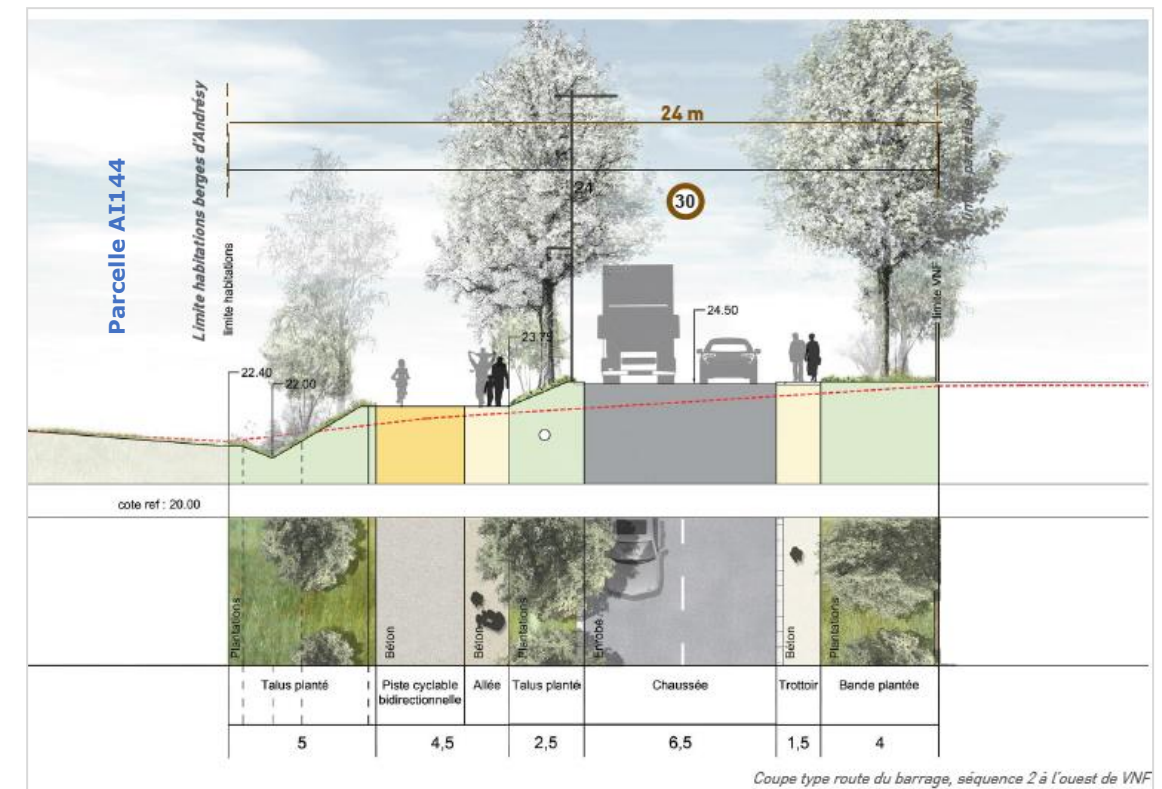
- d'améliorer les liaisons entre la ville d'Achères et la ville d'Andrésy (rive gauche) et de supprimer les points de dangerosité au niveau du raccordement de la route du Barrage et de la future rue de la Darse ;
- de maintenir la continuité hors crue entre le quartier portuaire et la zone urbanisée d'Andrésy (rive gauche) ;
- d'améliorer les continuités douces le long de la berge ;
- de conserver la fonction de desserte du site VNF.

Le projet de déviation de la rue du Barrage permettra également la création d'une allée réservée aux déplacements doux, qui permettra de relier l'écluse d'Andrésy au futur Parc d'Achères prévu à l'ouest de la route du Barrage, comme présenté dans le plan ci-contre :



- 1 L'accès à l'île Peygrand est reconfiguré par le prolongement de la route du barrage en limite Ouest de la plateforme VNF. L'accès est facilité et sécurisé pour les riverains du quai de l'île Peygrand. Les circulations douces sont séparées du trafic routier et aménagées en parallèle de la route du barrage jusqu'au quai.
- 2 Une traversée piétonne publique au travers de VNF relie l'esplanade de la darse au quai de l'île Peygrand avec vue sur le barrage et l'église Saint-Germain d'Andrésy. Une rampe PMR est aménagée et l'escalier reconfiguré pour relier la plateforme VNF au quai de l'écluse.
- 3 L'emprise actuelle de la route du barrage dans sa séquence nord est convertie en voie verte et réservée aux piétons et vélos
- 4 Elle est connectée à la voie verte de la promenade des berges qui contourne les aires techniques de VNF.
- 5 Parking public en mixité d'usage 50 pl.

La future déviation sera située à plus de 10 m de la parcelle AI144, comme précisé dans la coupe suivante :



Des rideaux d'arbres seront implantés de part et d'autre de la future voirie. Ils permettront de limiter les vues plongeantes sur la parcelle AI144. Une bande végétalisée de 5 mètres environ de largeur sera également aménagée entre la limite de propriété et les voies cyclables et piétonnes.

La section nord actuelle de la route du Barrage sera paysagée afin d'assurer la continuité des circulations douces au droit du site VNF.

Cette déviation sera réalisée dans le cadre des travaux de la phase 2, prévus à l'horizon 2025.

Cette voie assurant la desserte des habitations du quai de l'île Peygrand, aucun trafic portuaire n'est attendu sur ce secteur.

2-26. Vibrations occasionnées en plus de celles des bateaux qui « cognent » dans l'écluse ?

Les seules vibrations, que le projet PSMO sera susceptible d'engendrer concernent la phase travaux (cf. chapitre 2.6.3 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »). Ainsi, le battage nécessaire à l'implantation des palplanches de quais, et pour lequel il n'existe pas de solution alternative, sera l'activité de chantier la plus génératrice de vibrations mais elle restera limitée dans le temps.

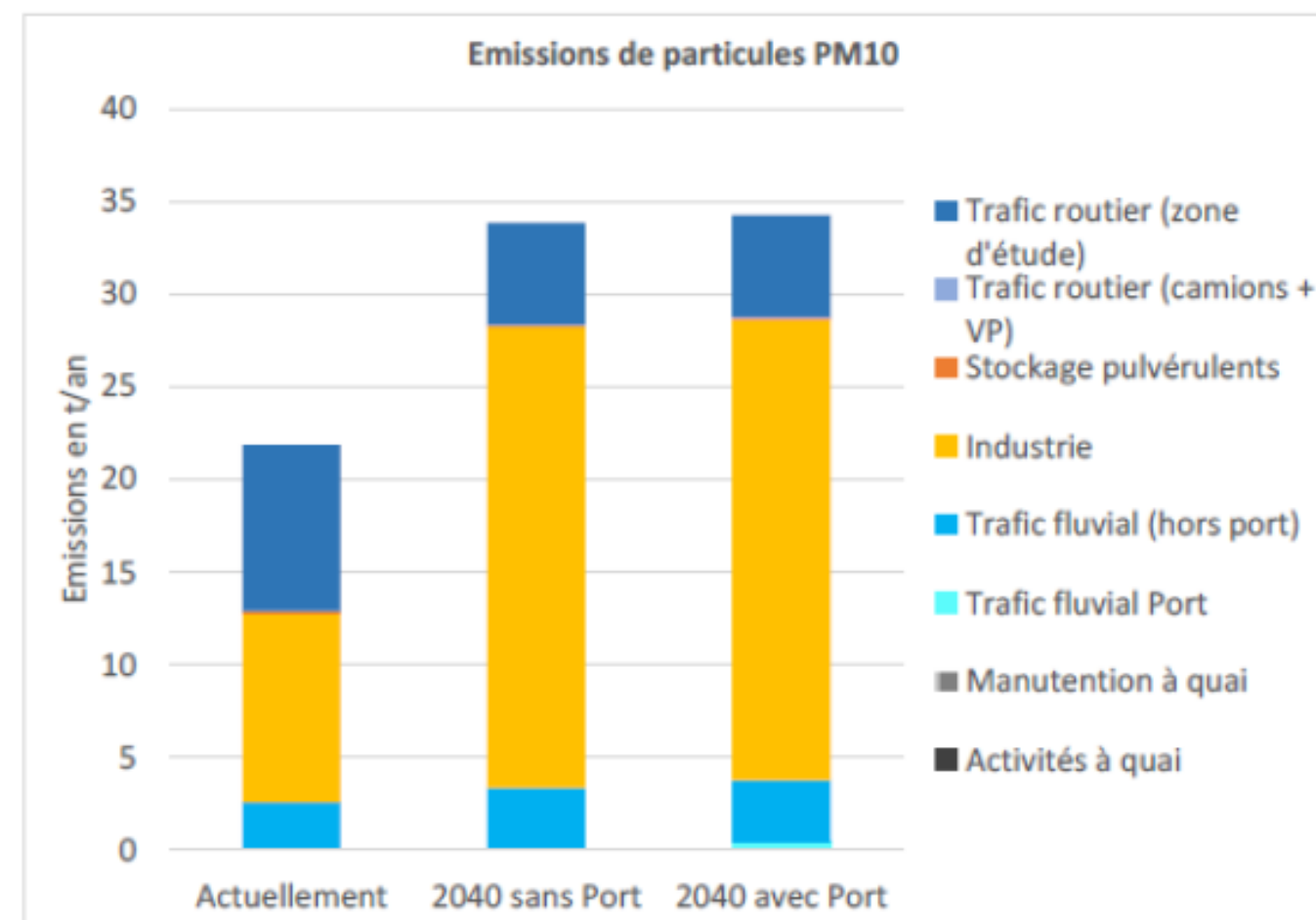
Le projet PSMO prévoit des mesures de réduction :

- A l'issue des études de conception détaillées, HAROPA-Ports de Paris recherchera la solution technique ou la combinaison de solutions présentant le moins de nuisance pour le voisinage ;
- Une période d'essais de mise en place des palplanches sera réalisée avant le démarrage du chantier à proprement parler, afin d'optimiser la puissance des machines et de réaliser des mesures de bruit associées.
- Les périodes de battage seront limitées dans le temps (environ 2,5 mois en phase 1 et 2 mois en phase 2), interdits de 20h à 8h du matin, et accompagnés d'une information des riverains sur les dates et durées de ces nuisances.

● THEME POLLUTION DE L'AIR

2-27. Pouvez-vous confirmer les valeurs d'émissions de PM10 ? Celles-ci atteignent-elles $75\mu\text{g}/\text{m}^3$ par endroits sur le site ? Les émissions de particules PM2.5 dépassent-elles l'objectif de qualité sur toute la zone ?

Les valeurs d'émission en PM10 sont présentées dans le graphique suivant (extrait du chapitre 3.7.2 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») :



La valeur de $75\mu\text{g}/\text{m}^3$, mentionnée au chapitre 8.1.3.2 de la partie 2 « Etat initial de l'environnement » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », représente l'impact potentiel sur la concentration moyenne en PM10 au droit du quai de l'île au Bac généré, lors de vents d'est à sud-ouest, par les activités existantes, par rapport à ce qui est mesuré sur la station Airparif de référence de Cergy (caractérisant le niveau de fond de ce secteur). Toutefois, cette valeur de $75\mu\text{g}/\text{m}^3$ ne reflète ni les valeurs d'émissions de poussières PM 10 sur le secteur, ni

les concentrations atmosphériques moyennes annuelles à comparer à l'objectif de qualité.

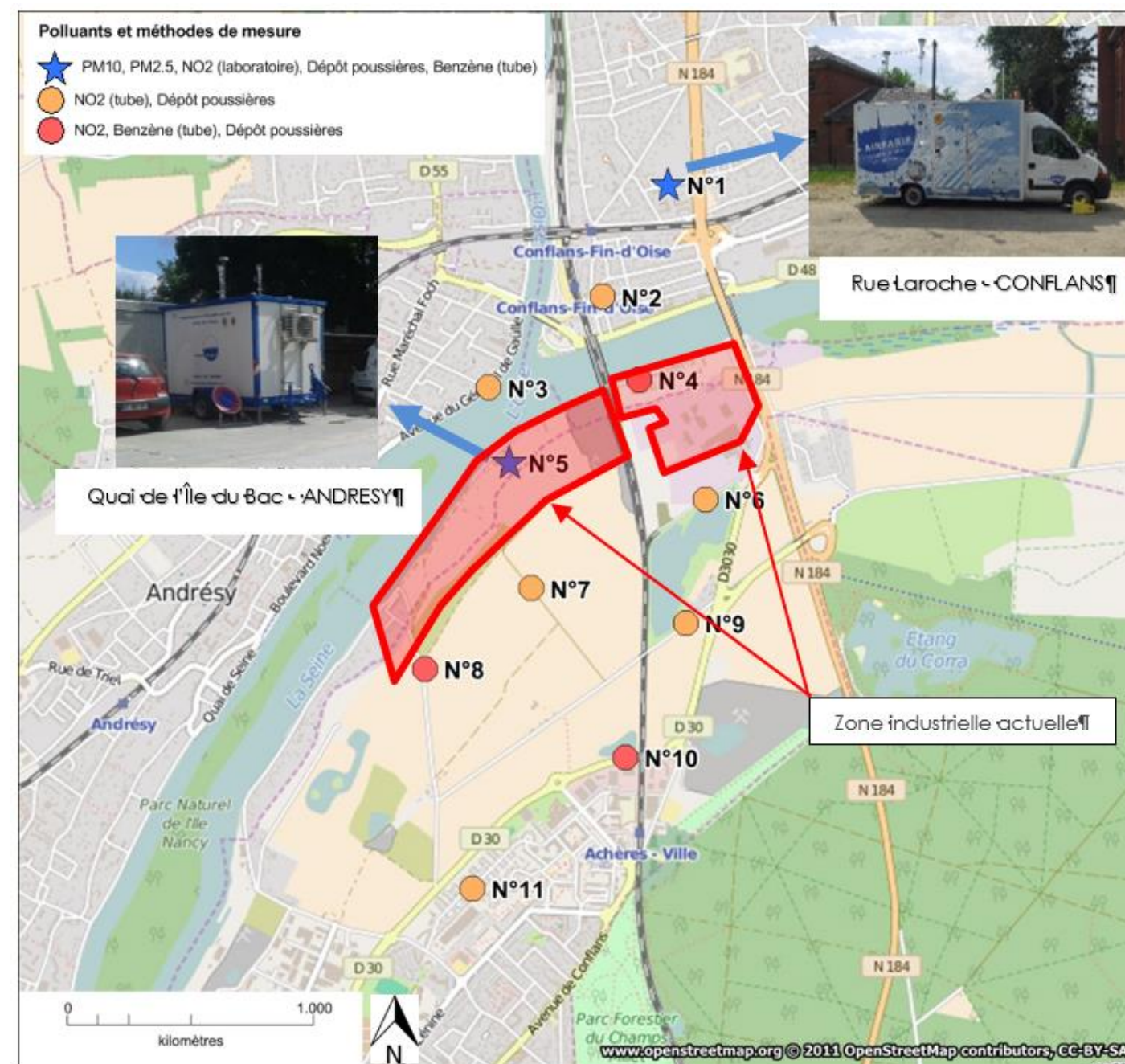
Concernant les émissions de particules PM2.5, dont les sources sont liées à des processus de combustion, les études de la qualité de l'air réglementaire menées pour évaluer l'état initial du site PSMO ont montré que l'objectif de qualité, fixé à 10 µg/m³ par la réglementation, est dépassé sur toute la zone, comme cela est le cas sur la quasi-totalité de l'Île-de-France (cf. chapitre 8.1.3.2 de la partie 2 « Etat initial de l'environnement » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

Le chapitre 3.7.2 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » présente les estimations des effets du projet PSMO sur ce paramètre et démontre que les émissions totales de PM2.5 projetées en 2040 seront comparables à la situation actuelle.

2-28. Est-il prévu de mesurer ces émissions aux différentes phases de construction et d'exploitation du port ? Un point de surveillance de la qualité de l'air est-il prévu à proximité de la zone de bateaux-logements ?

Comme précisé au chapitre 8.1.4 de la partie 2 « Etat initial de l'environnement » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », la vérification de la conformité de l'état de référence projeté sera réalisée avant chaque phase de travaux PSMO.

Des analyses de la qualité de l'air ambiant sur les paramètres PM10, PM2,5 et Nox seront donc réalisées avant chacune des phases de travaux PSMO (à partir de la phase 2). Ces mesures seront menées sur les sites retenus lors de l'étude initiale menée par AIRPARIF (cf. figure 2-105 de la partie 2 « Etat initial de l'environnement » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») rappelés sur la carte ci-contre :



Le point de mesure n°5 (cf. plan ci-dessus) sera donc bien positionné Quai de l'Île du Bac à proximité de la zone d'accueil des bateaux-logements. Il sera équipé d'un dispositif de mesure automatique identiques à ceux des stations permanentes du réseau d'Airparif, qui permettra d'évaluer plus finement la variabilité temporelle des niveaux de pollution que les autres dispositifs (tubes passifs mesurant les polluants gazeux et plaquettes de dépôts pour les poussières).

2-29. Pouvez-vous vous engager à réduire les émissions de particules (GSM, travaux du port et toute autre activité). Quelles sont les techniques/moyens que vous envisagez ?

Au travers notamment des engagements de la démarche ISO 14001 du projet PSMO et de la charte « Chantier vert » (mesure MA02) d'HAROPA-Ports de Paris, le projet PSMO prévoit des mesures de réduction des impacts temporaires liés aux émissions atmosphériques en phase travaux. Ces mesures sont détaillées au chapitre 2.6.1 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ». Les entreprises chargées des travaux devront par exemple s'assurer :

- de la conformité des véhicules à moteur thermique en action dans les enceintes du chantier avec la réglementation en vigueur en matière de rejets atmosphériques,
- de la motorisation propre des engins (ou alimentés par des énergies alternatives au tout thermique),
- de la limitation de la vitesse de circulation des poids-lourds sur les chemins non bitumés à 30 km/h au maximum, réduisant les déplacements d'air et donc la mise en suspension des poussières,
- de l'humidification des voies de circulation afin de réduire l'envol des particules fines,
- de la présence d'un dispositif de nettoyage des roues des véhicules de chantier, afin de réduire les apports de terres sur le réseau de voirie locale,
- du bâchage des poids-lourds transportant des terres ou matériaux pulvérulents,
- de la couverture de tous les stockages de matériaux pulvérulents,
- de l'utilisation régulière de balayeuses (aspirant la poussières) sur les voiries, selon les conditions météorologiques.

En phase exploitation, des mesures de réduction des impacts atmosphériques seront imposées, afin de réduire les émissions de particules (cf. chapitre 3.7.2 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») :

- Arrosage des voiries sur les aires de manipulation de granulats ;
- Transports de granulats ou de matières pulvérulents dans des camions bâchés ;
- Limitation des vitesses de circulation sur le port ;
- Mise en œuvre des meilleures technologies disponibles pour les nouvelles activités s'installant sur le port.

Le suivi de ces mesures pourra être assuré par l'Instance de Permanente de Concertation créée dans le cadre du projet. Des relevés atmosphériques pourront être réalisés par HAROPA- Ports de Paris dans le cadre de ce suivi.

A noter que la Charte d'Amélioration des Ports d'HAROPA-Ports de Paris, qui s'applique sur toutes les activités BTP et sur les installations portuaires en phase exploitation, prévoit également des critères sur la limitation des émissions de poussières.

● THEME FAUNE ET ZONES HUMIDES

Les znieff les plus proches sont le « Parc agricole et plan d'eau d'Achères » et « l'étang de Corra à Saint germain en Laye » à l'Est de la RN184, ainsi que la « Forêt de Saint Germain en Laye » au Sud Est du site localisée à moins d'un kilomètre. La valeur des enjeux vis-à-vis des inventaires, espèces et habitats protégés sont considérés à enjeux moyen sur la carrière exploitée et fort ailleurs avec un niveau très sensible pour le projet.

2-30. Un habitant d'Achères - ornithologue amateur - a inscrit ses observations dans faune-france.org en 2019 et 2020. Ses observations totalisent 45 espèces d'oiseaux sur le site. Le Hibou moyen duc et le Fulligule morillon sont recensés. D'autres sont nicheuses certaines dont l'Hirondelle de rivage et le Petit Gravelot. Ces observations apportent-elles des changements au projet ?

D'une manière générale, les enjeux liés aux espèces identifiées, notamment en termes de cortège d'espèces par milieu, sont déjà appréhendés dans l'expertise faune flore présentée dans l'étude d'impact du projet (partie 2 « Etat initial de l'environnement », partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » et annexe 30 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

Concernant plus spécifiquement les 4 espèces citées dans la question :

- L'Hirondelle de rivage et le Petit gravelot sont des espèces protégées qui peuvent présenter des enjeux en raison de leurs statuts de conservation (vulnérable en IDF) : ces espèces des milieux ouverts, pionniers et aquatiques, ont clairement été identifiées dans le dossier soumis à enquête : les enjeux se situent principalement sur les potentialités d'accueil de ces espèces en liaison avec la fin d'exploitation du site par le carrier GSM. Le projet PSMO prévoit des

mesures spécifiques pour ces espèces (maintien des axes de déplacement, évitement des périodes sensibles, surveillance des milieux après exploitation du carrier, gestion de l'éclairage en phase travaux et en phase d'exploitation, suivi de l'efficacité des mesures en phase exploitation...), permettant des effets résiduels attendus faibles ;

- Le Hibou Moyen Duc, espèce protégée non vulnérable en IDF, et le Fuligule morillon, espèce non protégée à enjeu faible, n'ont pas été identifiés dans les inventaires antérieurs. Cependant, les mesures prévues dans le cadre du projet pour les espèces ayant les mêmes comportements s'appliquent à ces espèces : mesures pour les espèces nocturnes (maintien des axes de déplacement, surveillance des milieux après exploitation du carrier, gestion de l'éclairage en phase travaux et en phase d'exploitation, plantations et alignements d'arbres...), mesures pour l'avifaune des milieux aquatiques et boisés (évitement des périodes sensibles pour la faune notamment).

Les mesures évoquées ci-dessus sont détaillées au chapitre 2.3.3 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

Enfin, un ingénieur écologue participera à la phase de préparation des travaux, ainsi qu'à la phase chantier, afin de s'assurer que les aspects environnementaux sont bien considérés, et les engagements respectés par les entreprises chargées des travaux.

A l'issue de l'aménagement complet du port, un suivi écologique sera réalisé sur une période de 10 ans après la fin des travaux avec 2 passages :

- Un passage à l'année n+2
- Un passage à l'année n+5

Ce suivi comprendra trois passages annuels pour répondre aux enjeux principaux, à savoir :

- Phase hivernale : les amphibiens
- Printemps : suivi de l'avifaune
- Été : suivi des orthoptères

Après chaque passage, un rapport sera transmis à la DRIEE.

Ce rapport fera un bilan de l'état écologique du site et de l'efficacité des mesures sur site. Il pourra apporter le cas échéant des corrections ou améliorations éventuelles qui seront proposées pour validation.

- 2-31. Les compensations sont-elles à leur juste mesure ? Pouvez-vous garantir d'avantage la protection de ces espèces protégées pendant les différentes phases du projet ?

L'analyse des effets du projet PSMO sur la faune, la flore et leurs habitats présentée en annexe 30 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » conclut que, au regard des aménagements projetés sur le site et des mesures de réduction associées, l'état de conservation des espèces concernées ne sera pas remis en cause par le projet, que ce soit au niveau national, régional ou local.

Dans ce contexte, le projet PSMO ne prévoit aucune mesure de compensation pour la faune et la flore.

En phase chantier, les plans d'assurance environnement des entreprises mandatées par HAROPA-Ports de Paris et les contrôles qui seront confiés aux experts environnementaux d'HAROPA-Ports de Paris permettront de s'assurer de la bonne mise en œuvre des mesures prévues au projet PSMO.

Enfin, comme précisé au chapitre 1.8 de la partie 8 « Mesures de suivi et de surveillance » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », un suivi du milieu naturel permettra de s'assurer de la bonne mise en œuvre et de l'efficacité des mesures prévues par le projet PSMO.

- 2-32. Même question pour le Renard et le Lapin de Garenne.

Le Renard roux et le Lapin de Garenne ne sont pas considérés comme espèce protégée, ni menacée au niveau national ou régional. L'enjeu du projet sur ces deux espèces est donc considéré comme faible (cf. chapitre 3.4.3.1 de l'annexe 30 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

Ces espèces pourront bénéficier des mesures environnementales prévues par le projet PSMO.

- 2-33. Assurez-vous un suivi spécifique de ces mesures pendant les phases travaux et post travaux, couplé à des mesures correctrices ciblées le cas échéant ?

Comme présenté au chapitre 2.3.3.6 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » et au chapitre 1 de la partie 8 « Mesures de suivi et de surveillance » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet

PSMO et de la MECDU », des mesures de suivi en phase chantier et durant l'exploitation du futur port sont prévues par le projet.

Ces mesures consistent notamment :

- Suivi en phase travaux :
 - o A la présence d'un ingénieur écologue qui participera à la phase de préparation des travaux, ainsi qu'à la phase chantier, afin de s'assurer que les aspects environnementaux sont bien considérés, et les engagements respectés par les entreprises chargées des travaux.
 - o A la mise à jour des enjeux écologiques et du programme des mesures au fur et à mesure de la libération des emprises par GSM. L'actualisation des inventaires faunistiques et floristiques prévues avant chaque phase de travaux conduira ainsi à proposer, si nécessaire, de nouvelles mesures environnementales complémentaires.
- Suivi en phase exploitation :
 - o A la mise en œuvre d'un suivi écologique du site sur une période de 10 années après la fin des travaux avec 2 suivis intermédiaires : à l'année n+2 et à l'année n+5.
 - o Au suivi des zones humides créées sur une durée de 30 années, avec un premier point intermédiaire à 3 ans.

2-34. Comment les continuités sont-elles garanties au droit de la darse ?

Dans le cadre du projet PSMO, les continuités écologiques des berges de Seine seront préservées et renforcées, en s'appuyant notamment sur l'aménagement de la darse et la renaturation des berges de Seine (mesure MA09 présentée au chapitre 2.3.3 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »). Ainsi :

- La berge de la Seine sera reprise et renaturée à l'aide de techniques de confortement dites « mixtes », associant un enrochement libre en pied de berge et une végétalisation adaptée en partie supérieure ;
- La création de la darse donnera lieu à la création de berges végétalisées, associée à des enrochements en pente douce sur la zone située à proximité de l'esplanade de la darse (linéaire de 80 mètres en fond de darse) ;

La capacité fonctionnelle de la ripisylve actuelle au droit du projet étant réduite (section bétonnée, talus en forte pente...), la renaturation des berges permettra le renforcement et la préservation de cette zone humide. Ces aménagements seront

réalisés sur une surface d'environ 2 350 m² (cf. chapitre 2.3.2.2.3 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »), avec notamment un aménagement de type risberme (zones végétalisées en eau calme protégées par des fascines) de part et d'autre du débouché de la future darse (linéaire de 450 mètres).

Ces aménagements de type risbermes au droit de la darse seront favorables à la piscifaune ainsi qu'à l'avifaune aquatique. En effet, les poissons pourront y trouver une zone d'alimentation voire de fraie potentielle.

De même, l'avifaune bénéficiera d'un territoire de chasse. La figure 5-29 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » localise ces zones de préservation des continuités écologiques de part et d'autre de l'entrée de la darse :



- Noues
- Prairie humide
- Risbermes
- Prairies (dont prairies sèches 55% / prairies tondues 10% / prairies caillouteuses 10% / bosquets arbustifs 25%)
- Haies bocagères en limites parcellaires

2-35. La majorité des zones humides fonctionnelles sera détruite (1,13 ha) faute de mesures d'évitement possibles. Comment seront reconstituées les zones humides au cours du temps ?

Le projet PSMO prévoit :

- Le renforcement des ripisylves existantes : celles-ci seront renaturées et aménagées à l'aide de plantations (risbermes et plantations en pied de berge). Les espèces plantées seront différentes en fonction de l'habitat (zone en eau à diverses profondeurs, pied de berge soumis au marnage). Des mesures de gestion (fauche) permettront de contrôler l'évolution de ce milieu afin de le maintenir au cours du temps.
- la création de prairies humides : celles-ci seront semées avec des essences adaptées à des milieux humides de type « prairial » (fleurs de coucou...). Leur reconstitution se fera selon la reprise de ces plants dans leur environnement. Leur suivi en phase d'exploitation permettra d'évaluer le développement de ces prairies humides au cours du temps et leur implantation définitive sur le site. En cas de présence d'espèces non désirées (espèces invasives, espèces pionnières ayant peu d'affinités avec un milieu humide), des mesures de gestion seront directement mises en place afin de garantir une pérennisation d'un milieu prairial essentiellement humide. Aussi, des fauches automnales seront réalisées chaque année pour maintenir le milieu à un stade prairial.

Le projet prévoit ainsi la reconstitution d'environ 1,4 hectares de zones humides.

Ces mesures sont détaillées au chapitre 2.3.2.2.3 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

Des mesures de suivi de cet habitat (cf. chapitre 1.8.2 de la partie 8 « Mesures de suivi et de surveillance » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») seront menées sur 30 années après la fin des travaux. Ce suivi permettra également d'intervenir si le milieu souhaité n'arrive pas à se développer (arrivée d'espèces indésirables par les écoulements de la Seine, non développement des plants...).

2-36. Quels sont les « pertes/gain » attendus sur ces points 2-30 à 2-35 ?

Conformément aux articles R.122-5 et suivants du Code de l'environnement, l'étude d'impacts du projet PSMO présente les incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement, qu'elles soient directes, indirectes, secondaires, cumulatives, transfrontalières, à court, moyen et long termes,

permanentes et temporaires, positives et négatives du projet. L'étude d'impacts présente également les mesures (et leurs modalités de suivis) prévues par le projet afin d'éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, réduire les effets n'ayant pu être évités, et compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits.

Ces éléments sont présentés de manière thématique, notamment dans la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » :

Thématique	Phase travaux	Phase exploitation
Flore	Chapitres 2.3.3.2.8, 2.3.3.2.9, 2.3.3.3.4 et 2.3.3.5	Chapitres 3.3.2, 3.3.4 et 3.4
Faune	Chapitre 2.3.3	Chapitres 2.3.3.2.2, 3.2, 3.3.2, 3.3.3 et 3.3.4
Espaces boisés	Chapitres 2.3.2.1, 2.3.3.2.6, 2.3.3.2.8 et 2.3.3.5	Chapitre 3.3.2
Ripisylves	Chapitres 2.3.3.2.9 et 2.3.3.5	Chapitres 3.3.3 et 3.3.4
Zones humides	Chapitres 2.3.2.2, 2.3.3.2.10 et 2.3.3.5	Chapitre 3.2.2
Berges de Seine et darse	Chapitres 2.2.2.3.3 et 2.3.3.2.9 et 2.3.3.5	Chapitres 3.3.3 et 3.3.4
Paysage	Chapitres 2.3.3.2.8, 2.3.3.2.9 et 2.4	Chapitres 3.3.4 et 3.4
Eaux superficielles	Chapitres 2.2.2.1, 2.2.2.3, 2.3.3.2.3, 2.3.3.2.7, 2.3.3.2.9 et 2.3.3.5	Chapitre 3.2.2

Sur la thématique des zones humides, au-delà du bilan surfacique, en l'absence de solution d'évitement, des mesures de compensation ont été prises au titre de la police de l'eau. Les gains fonctionnels attendus sont centrés sur les fonctions hydrologique et biogéochimique des zones humides, fonctions principales du territoire (cf. annexe 29 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »). Les gains fonctionnels sont plus particulièrement visibles sur les sous-fonctions de rétention de sédiments et sur toutes les sous-fonctions biogéochimiques (assimilation végétale de l'azote...).

Sur le volet faune, sur les 56 espèces protégées potentiellement impactées, l'analyse des effets du projet PSMO sur la faune, la flore et leurs habitats (cf. annexe 30 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») conclut que la mise en œuvre du programme des mesures permet d'aboutir à un impact résiduel :

- faible pour 4 espèces d'insectes (Conocéphale gracieux, Oedipode turquoise, Grillon d'Italie et Mante religieuse) et une espèce d'oiseau (Alouette lulu),
- potentiellement faible pour 2 espèces d'oiseaux (hirondelle de rivage et le petit gravelot s'ils s'installent sur le site),
- négligeable pour les 49 espèces restantes.

Les aménagements projetés sur le site et les mesures de réduction associées permettront d'assurer le maintien des espèces protégées répertoriées et de constituer des milieux favorables à leur développement en améliorant leurs habitats (cf. chapitre 1 de la pièce 7 « Mesures ERC et estimation des dépenses correspondantes » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

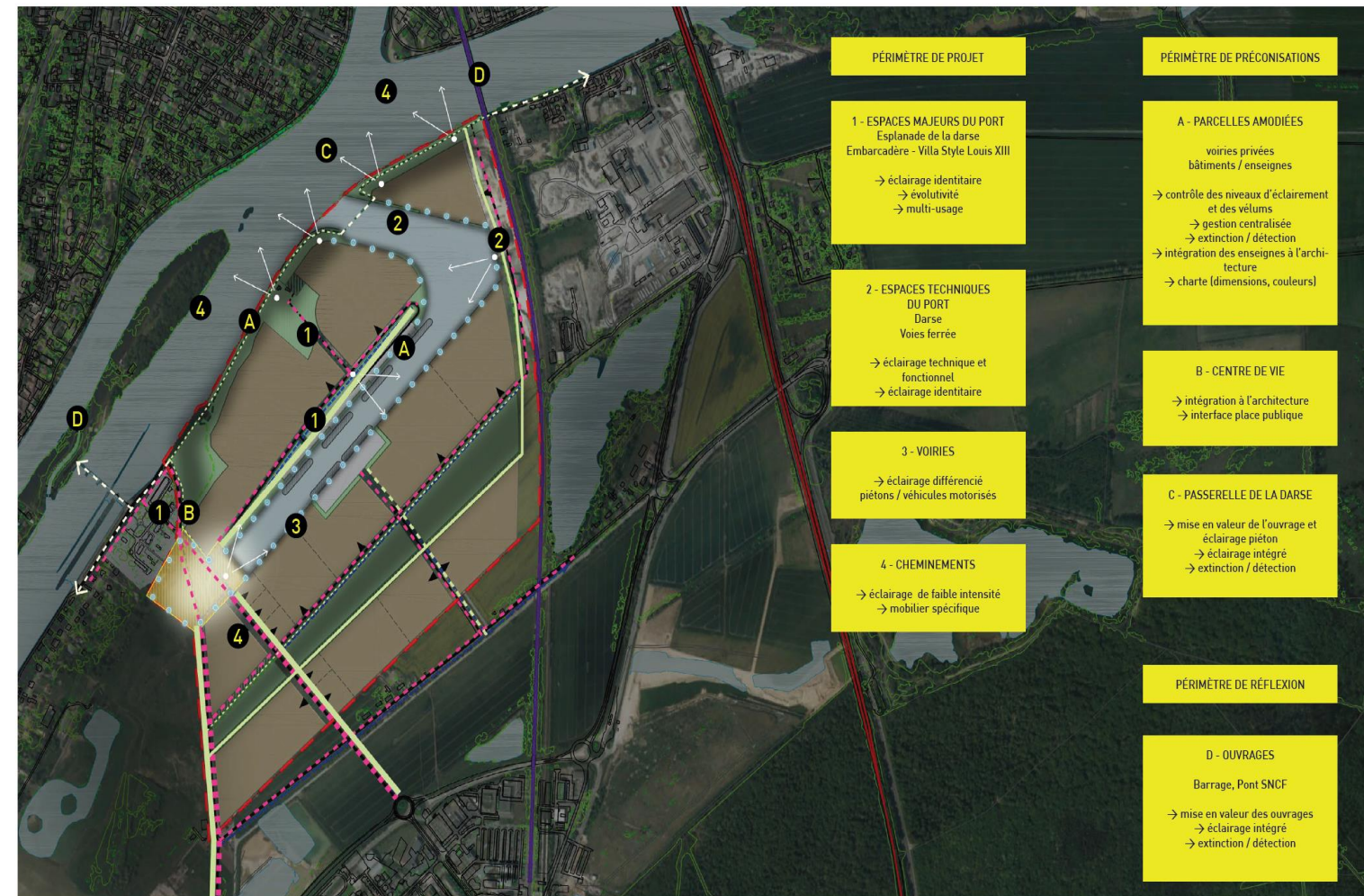
2-37. Y aura-t-il des éclairages nocturnes ? (faune, sécurité) sur le port, les voiries et aménagements connexes, le long de la sente longeant la Seine, sur la butte ? Comment seront-ils gérés ?

L'éclairage nocturne fait l'objet d'une mesure spécifique de réduction des impacts du projet sur la faune et la flore en phase chantier (MR01) et en phase d'exploitation (MR02).

Les détails de ces mesures sont précisés respectivement aux chapitres 2.2.3.2.1 et 2.2.3.2.2 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

De plus, le Cahier des Prescriptions Architecturales, Paysagères et Environnementales (CPAPE), établi au cours de la concertation du projet PSMO et applicable aux futurs amodiataires du futur port (annexe 17 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »), régit les modalités d'éclairage sur les futures parcelles d'activités (éclairage des bâtiments, des accès, des enseignes...).

En phase d'exploitation du port, la figure 5-22 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » présente le cadre de la trame noire, qui définit notamment la politique d'éclairage des berges de Seine et du Parc des Hautes Plaines :

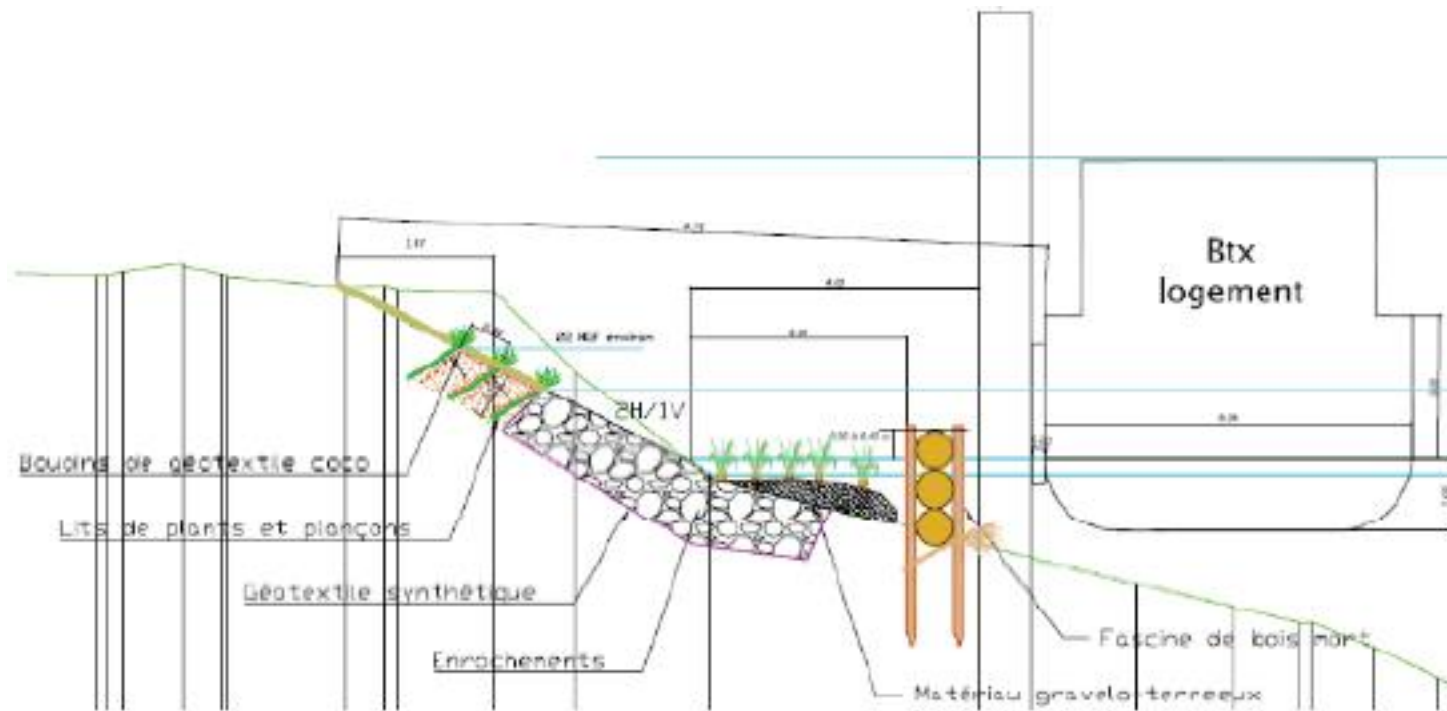


2-38. Qu'en est-il des impacts sur les poissons et les zones de reproductions ? Y aura-t-il destruction de frayères dans le cadre des travaux ?

Dans le cadre des inventaires faune/flore menés lors des études PSMO, aucune frayère avérée n'a été observée le long des berges de Seine. A l'ouverture effective de la darse, une vérification sera assurée par les entreprises en charge des travaux, sous le contrôle des experts missionnés par HAROPA-Ports de Paris.

Des mesures de réduction des effets des travaux d'ouverture de la digue sur les zones de frayères potentielles des berges de Seine sont cependant intégrées au projet. Dans ce cadre, la renaturation des berges, par un aménagement de type risberme (zones végétalisées en eau calme protégées par des fascines), permettra par exemple le renforcement et la préservation de la ripisylve qui constituent des zones de frayères potentielles pour les espèces considérées.

La coupe type de la berge renaturée est donnée en figure 5-35 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » :



Coupe type de la berge au droit des bateaux-logements

projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »), hors besoin en énergie des process industriels. Cette capacité de production d'énergie solaire dépendra notamment des surfaces de toitures réellement construites et des surfaces dédiées aux toitures végétalisées.

Au-delà de la production d'énergie solaire, comme détaillé au chapitre 3.1.2.3 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », HAROPA-Ports de Paris s'est engagé à réduire les besoins énergétiques du futur port, en axant principalement ses efforts sur :

- L'incitation à l'optimisation des process industriels ;
- Les motorisations des bateaux (moins 55 % des émissions grâce au rechargement des bateaux à quai...) ;
- L'encouragement des entreprises à mettre en place des solutions de production de chaleur vertueuses sur les process (chaudières biomasse individuelles, etc.) pour limiter le recours aux énergies fossiles habituellement utilisées ;
- La réduction des consommations via une conception bioclimatique et un soin sur l'enveloppe thermique des bâtiments.

2-40. Avez-vous envisagé de produire de la chaleur géothermique avec raccordement au réseau de chaleur urbain d'Achères, qui se trouve à proximité ?

Le potentiel de la géothermie Basse Energie (aquifères profonds) a été étudié dans l'étude de faisabilité sur le développement des énergies renouvelables et de récupération (annexe 22 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

Le potentiel de l'aquifère de la nappe profonde (dogger) est considéré comme plutôt favorable sur la commune d'Achères. D'autres aquifères moins profonds (Lutécien, Trias, Albien...), mais moins productifs, sont aussi présents sur le périmètre.

L'étude menée conclut à la présence d'un gisement probable de géothermie basse énergie au niveau de la nappe profonde, mais à la non-pertinence de cette solution pour le projet (justifications détaillées au chapitre 3.2.2.1 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »). En effet, un projet de géothermie basse énergie est considéré pertinent lorsqu'il permet d'alimenter un ordre de grandeur de 5 000 équivalents-habitants (environ 50 GWh/an). Or, le réseau de chaleur des Champs de Villars distribue 10 GWh/an. Les consommations de chauffage et d'eau chaude sanitaire du site de PSMO sont de l'ordre de 4,8 GWh/an.

● **THEME ENERGIE RENEUVELABLE**

2-39. Vous engagez-vous à couvrir au moins 30% des besoins en électricité renouvelable, grâce à l'installation de panneaux solaires photovoltaïques sur les constructions de vos amodiataires ?

HAROPA-Ports de Paris a réalisé des études spécifiques de potentialités de recours aux énergies renouvelables et de récupération et de faisabilité en énergies renouvelables (cf. annexes 21 et 22 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

Dans ce cadre, les possibilités d'équiper le site portuaire via des panneaux solaires photovoltaïques sur les toitures des bâtiments des futurs amodiataires ont été étudiées. Le projet PSMO permet une couverture des besoins énergétiques du futur port, par panneaux solaires photovoltaïques, à hauteur de 20% à 30% des besoins en électricité (cf. détails aux chapitres 3.1.2.1 et 3.1.2.1 de la partie 5 « Impacts du

La prise en compte des process industriels pourrait représenter 5 à 20 GWh/an supplémentaires, mais pour des niveaux de températures a priori incompatibles avec un réseau de chaleur de ce type.

Cette solution a donc été écartée car la demande en chaleur n'est pas suffisante pour envisager des forages de cette envergure.

2-41. Le besoin en chaleur de l'ensemble des installations sera-t-il couvert par une chaufferie alimentée par des énergies renouvelables ?

Plusieurs scénarios de production de chaleur via une chaufferie centralisée type bois-énergie ont été étudiés dans le cadre de l'étude de faisabilité sur le développement des énergies renouvelables et de récupération (annexe 22 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») :

- Raccordement au réseau de chaleur des Champs de Villars avec mise en place d'une chaudière bois-énergie complémentaire ;
- Création d'un réseau de chaleur alimenté par une chaudière bois-énergie avec appoint/secours au gaz naturel ;
- Création d'un réseau de chaleur alimenté par deux chaudières bois-énergie en cascade avec appoint/secours au gaz naturel.

Les conclusions de l'étude montrent que si ces solutions sont techniquement possibles, la consommation d'énergie thermique du site est trop faible pour que le rapport coût/avantage soit positif. D'autre part, le raccordement au réseau de chaleur des Villars (Achères) n'est pas pertinent vu la longueur de linéaire de réseau à créer.

● **THEME TOURISME**

2-42. Y aura-t-il continuité de la circulation douce aux abords du port pendant les travaux ?

Les circulations douces seront préservées au maximum lors des travaux d'aménagement du futur port. La circulation douce le long des berges de la Seine sera toutefois condamnée de façon ponctuelle (interdiction spatiale et temporelle) au cours de la première phase du projet PSMO prévue entre 2021 et 2022, afin de préserver la sécurité des usagers compte tenu de l'évolution des engins de chantier sur le secteur.

2-43. Un parking côté est est-il prévu pour accéder à la promenade le long de la Seine ou seul le parking du centre de vie sera utilisé ?

Une zone de stationnement est prévue par le projet à l'est de la voie ferrée dans le cadre de l'aménagement de l'aire de retournement. Les zones de stationnement du Centre de vie (cf. chapitre 4.3.3 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »), situées sur le futur pôle de vie portuaire et le futur pôle tourisme, seront les aires de stationnement principales mises à disposition du public.

2-44. Une personne craint le développement du tourisme fluvial. Avez-vous des chiffres sur celui-ci ?

PSMO est un projet de port à vocation industrielle orienté Bâtiment et Travaux Publics (BTP) et n'a pas vocation à développer le tourisme fluvial.

L'escale prévue par le projet PSMO est une réponse à la demande du territoire née de la concertation post-débat public, pour générer une attractivité complémentaire. Elle est destinée à accueillir uniquement des bateaux à passagers.

2-45. Le Centre de Vie, en bout de darse est ouvert sur le futur parc d'Achères. Avez-vous un planning de réalisation de ce futur parc et les points de complémentarité avec le projet PSMO ?

L'aménagement du futur parc d'Achères est porté par la Ville d'Achères. Sa date d'ouverture n'est pas encore fixée.

Le projet PSMO prévoit d'assurer les circulations douces entre le futur parc et l'esplanade de la darse et le parc des Hautes Plaines (détails au chapitre 4.3.3 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

2-46. Il est reproché la date tardive de réalisation du « Parc des Hautes Terres » (2040). Est-il possible d'avancer son ouverture ?

Le parc des Hautes Plaines est aménagé sur des emprises qui seront libérées par la société GSM qu'en 2038, selon le phasage présenté au chapitre 1.2 de la partie 2 « Etat initial de l'environnement » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

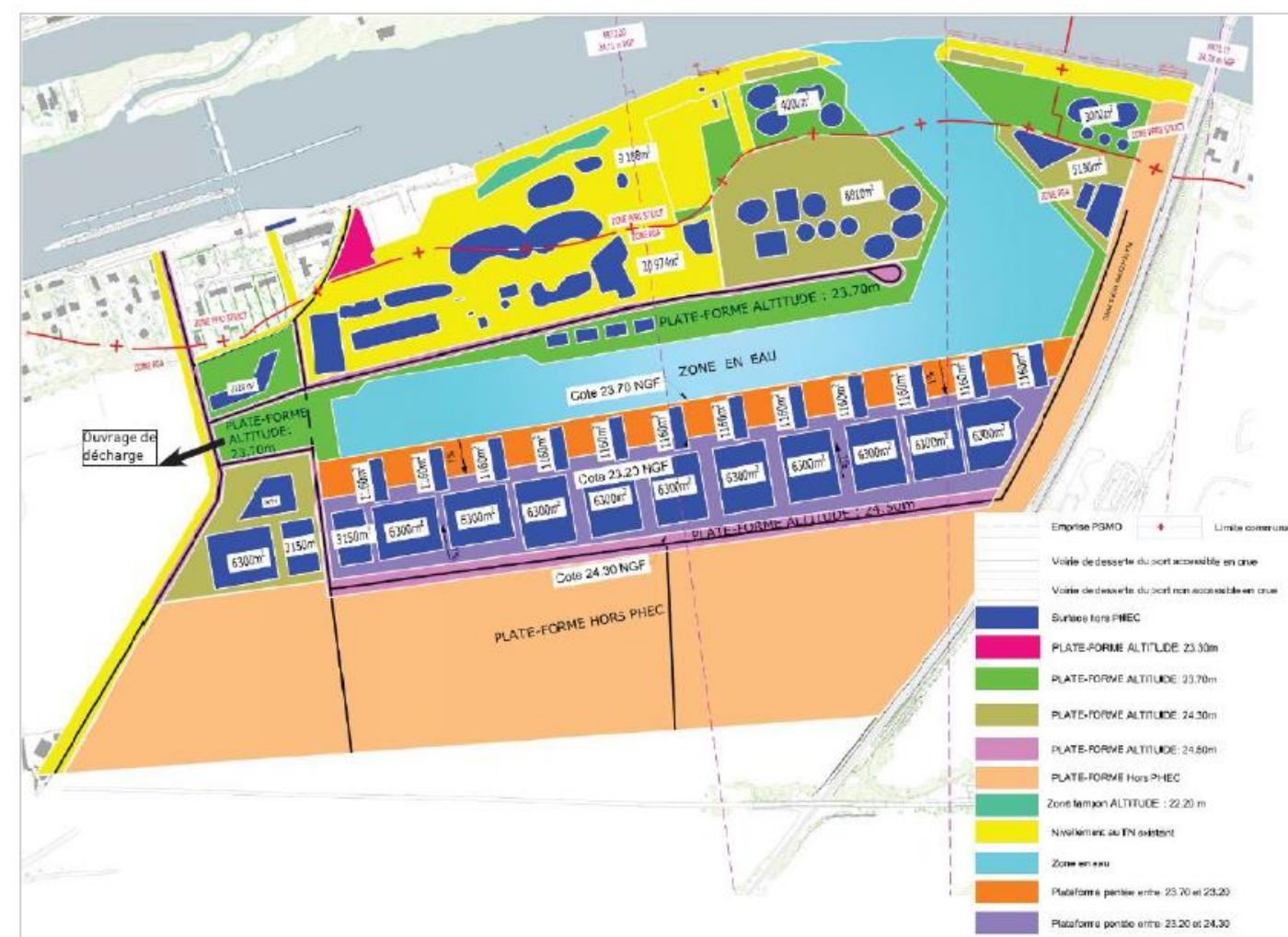
Pour ces raisons, il n'est pas possible d'avancer la date prévue pour l'aménagement du parc des Hautes Plaines (phase 5 de PSMO).

● **THEME CRUE, ZONE DE COMPENSATION**

2-47. Concernant l'équilibre des déblais-remblais lors des différentes phases de travaux, celui-ci est toujours favorable mais vous perdez 1,4 ha de surface inondable que vous compensez par des transparences des constructions notamment. Comment avez-vous pris en compte les stocks de matériaux en extérieur sur ces plates-formes inondables qui seront de fait autant d'obstacles à la libre circulation des eaux ?

Le calcul de l'équilibre déblais / remblais mené dans l'étude hydraulique d'HYDRATEC dans le cadre de l'étude d'impact du projet (cf. chapitre 3.2.3 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » et Annexe 4 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») prend en compte les stocks de matériaux prévisionnels générés par les activités attendues sur le futur port.

Ces surfaces ont été estimées à 14 hectares. Elles sont illustrées par les zones bleues sur le plan de nivellement ci-contre (extrait de la figure 5-59 du chapitre 3.2.3 cité ci-dessus) :



L'étude hydraulique a permis de s'assurer que le projet PSMO, tant dans sa phase réalisation que dans sa phase exploitation, n'entrave pas la libre circulation des eaux de Seine en cas de crue.

2-48. Vous deviez compenser une partie des travaux dans la plaine d'Achères dans le cadre d'un Plan général d'aménagement de la plaine d'Achères. Quels sont les travaux compensés dans vos simulations ? Le nouveau PGA fourni en annexe parle d'un tableau (annexe 2) qui n'est pas fourni. Pourriez-vous nous le communiquer ?

L'intégration du projet PSMO au Plan Global d'Aménagement (PGA) de la plaine d'Achères, approuvé en 2018, est détaillé au chapitre 3.2.3.3 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

Les projets de travaux pris en compte dans le PGA sont localisés en figure 5-66 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » :

- La ZAC Grande Arche à Achères ;
- La ZAC Petite Arche à Achères ;
- Le parc urbain d'Achères ;
- Le projet du CD78 de la liaison RD190/RD30.

Le protocole de réalisation du Plan Global d'Aménagement (PGA) de la plaine d'Achères, signé le 7 février 2018, est donné en annexe 19 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ». Le tableau évoqué en annexe 2, présentant le bilan volumétrique et altimétrique des remblais/déblais attribué par porteur de projet, est fourni en annexe 1 de l'annexe 19b :

ANNEXE 1

Bilan volumétrique et altimétrique des remblais (+) et des déblais (-)

	TOTAL	20.31- 20.81	20.81- 21.31	21.31- 21.81	21.81- 22.31	22.31- 22.81	22.81- 23.31	23.31- 23.81	23.81- 24.31	24.31- 24.81
Centre commercial	-2 000									-2 000
ZAC Petite Arche	-1 020		0	0	0	0	0	0	-180	-840
Zone Grande Arche						0	0	0	0	0
Parc urbain Achères	-87 500				1 000	-27 400	-34 000	-18 000	-7 500	-1 600
PSMO PdP	-271 450	-59 100	-59 400	-59 100	-45 330	-23 650	-1 750	-4 460	-14 470	-4 190
CD78	+93 200	1 700	1 200	3 000	11 000	18 100	16 000	16 900	16 800	8 500
TOTAL	-268 770	-57 400	-58 200	-56 100	-33 330	-32 950	-19 750	-5 560	-5 350	-130

Pour toutes les tranches altimétriques, l'équilibre des déblais et des remblais est atteint à l'échelle de l'emprise du PGA d'Achères, c'est-à-dire que les volumes de déblais s'avèrent supérieurs aux volumes de remblais.

Par ailleurs, l'ensemble des projets permettent de dégager un volume excédentaire de 268 000 m3, ce qui permet de compenser les 195 000 m3 des anciennes ZAC d'Achères qui n'avaient pas été compensées.

Finalement, le bilan volumétrique s'avère positif avec un volume d'expansion des crues augmenté de 73 000 m3, et un équilibre respecté pour chaque tranche altimétrique.

2-49. Les vitesses d'écoulement sont supérieures à 0,5 m/s dans la plaine d'Achères et le trop plein de la darse en cas de crue se rejettera dans cette plaine. Cela influera-t-il sur les niveaux d'inondations de la plaine et cela aura-t-il des conséquences pour les habitants du quai de l'île Peygrand ? Pourriez-vous préciser les vitesses atteintes ?

L'étude hydraulique réalisée dans le cadre du projet PSMO a démontré, qu'en cas de crue centennale, la mise en œuvre du projet PSMO :

- Induit une augmentation des hauteurs d'inondation au niveau des habitations du Quai de l'île Peygrand négligeable (inférieure à 1 centimètre pour une hauteur d'eau en cas de crue centennale, en situation actuelle au droit de l'écluse d'Andrésy, estimée entre 50 centimètres et 2 mètres) et une légère diminution des hauteurs d'eau dans la plaine d'Achères ;
- Est sans incidence sur les vitesses d'écoulement au niveau du Quai de l'île Peygrand, qui demeurent comprises entre 0,1 et 0,5 m/s comme c'est le cas aujourd'hui.

Les cartes d'expansion des crues et des vitesses d'écoulements pour la crue centennale sont présentées au chapitre 3.2.3.1.4 et en figure 5-65 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

Les résultats de l'étude hydraulique sont détaillés au chapitre 3.2.3.1 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

L'intégralité de l'étude hydraulique réalisée par Hydratec est fournie en annexe 4 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

2-50. Sous quelle forme la perméabilité des futurs remblais a-t-elle été prise en compte dans les simulations effectuées ?

Les mécanismes de ressuyage du lit majeur de la Seine après le passage de la pointe de crue ont été simulés dans le modèle hydraulique établi dans le cadre des études hydrauliques du projet PSMO (cf. étude détaillée présentée en annexe 4 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

L'incidence de la perméabilité des sols a été considérée comme négligeable au regard des débits transitant dans la Seine et l'Oise en crue centennale et sans effet significatif sur les zones d'expansion de crues ou sur les vitesses d'écoulement dans le secteur d'étude.

Cette hypothèse sera vérifiée par les études géotechniques qui seront réalisées avant chaque phase de travaux PSMO, une fois les emprises remises en état par la société GSM.

2-51. Les simulations effectuées prennent-elles en compte la montée des eaux sur l'Oise et sur la Seine de façon concomitante ? Quels sont les paramètres d'entrées ?

Les débits caractéristiques de l'Oise pris en compte dans la modélisation hydraulique sont les suivants :

- Crue de 1982 : 425 m³/s – Ce débit correspond à une crue d'occurrence décennale
- Crue de 1955 : 426 m³/s – Ce débit correspond à une crue d'occurrence cinquantennale
- Crue de 1910 : 452 m³/s – Ce débit correspond à une crue d'occurrence centennale (crue de référence)

Le rapport « Les scénarios de crue en région Ile-de-France – Notice d'utilisation » (Février 2012, DRIEE Ile-de-France) précise que :

« Hormis dans sa partie très en aval, la crue de Janvier 1910 n'a pas été exceptionnelle sur le bassin versant de l'Oise ; [...] Ainsi, pour le tronçon de l'Oise, deux hydrogrammes ont donc été utilisés pour la création des scénarios : crue de Janvier 1910 (Oise aval) et crue de Janvier 1995 (Oise amont). La limite 1910/1995 a été réalisée en comparant la hauteur d'eau moyenne, le niveau d'eau maximal atteint et le pourcentage d'inondation dans chacun des casiers inondés par ces deux crues. La limite se situe en amont des communes de Méry-sur-Oise et d'Auvers-sur-Oise ».

C'est pourquoi, pour le projet PSMO, les scénarios de crues et les débits de crues sont calculés sur les références des crues suivantes :

- janvier 1910 pour le bassin de la Seine ;
- janvier 1910 pour la partie aval de l'Oise ;
- janvier 1995 pour la partie amont de l'Oise.

Par conséquent, les débits caractéristiques de la Seine ainsi retenus pour l'étude des écoulements de crue dans le cadre des études du projet PSMO sont :

- Crue de 1982 (occurrence décennale) : 1 750 m³/s,
- Crue de 1955 (occurrence cinquantennale) : 2 140 m³/s,
- Crue de 1910 (occurrence centennale – crue de référence) : 2 600 m³/s.

Les hypothèses hydrologiques prises sur les crues de l'Oise afin de déterminer les crues de référence de la Seine sont détaillées en annexe 4 (« Etude d'impact hydraulique du projet Port Seine-Métropole Ouest » - Mai 2017), ainsi qu'en annexe 27 (« Note de calcul hydraulique et volumique complémentaire » - Juillet 2019) du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

2-52. Le projet augmente-t-il le fil de l'eau en amont ? Comment cela est-il compensé ?

L'étude hydraulique du projet PSMO a montré qu'en cas de crue centennale (crue de référence), le projet PSMO pourrait, sans mesure de réduction associée, générer un rehaussement de la ligne d'eau pouvant atteindre jusqu'à 1,9 cm sur les niveaux d'eau de la Seine en amont du site du projet.

Afin de limiter ce rehaussement maximal théorique induit par le projet PSMO à 1 centimètre, et donc garantir une incidence non substantielle sur le risque d'inondation dans le secteur d'étude, le projet PSMO prévoit la réalisation d'un ouvrage de décharge, situé en sortie de la darse (cf. chapitre 3.2.3.1.3 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

Les cartes d'expansion des crues et des vitesses d'écoulements pour la crue centennale, démontrant le bénéfice de cette mesure de réduction, sont présentées au chapitre 3.2.3.1.4 et en figure 5-65 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

2-54. Une étude hydraulique d'impact sur la rive droite est-elle intégrée ?

L'étude hydraulique réalisée par Hydratec prend en compte l'intégralité de la Seine et de l'Oise, et prend donc en compte la rive droite de la Seine (cf. annexe 4 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

● THEME TERRES POLLUEES ET REMBLAIS

2-55. Quelle sera la teneur et l'innocuité de ces déchets utilisés en remblais et pour le parc des Hautes Plaines ? Quels contrôles seront faits sur ces déchets ?

Les terres utilisées par HAROPA-Ports de Paris pour l'aménagement des emprises du futur port respecteront les valeurs seuils pour une admission en Installation de Stockage de Déchets Inertes (arrêté du 12/12/2014), à savoir :

Paramètre	En mg/kg de matière sèche	Paramètre	En mg/kg de matière sèche
As	0,5	Pb	0,5
Ba	20	Sb	0,06
Cd	0,04	Se	0,1
Cr total	0,5	Zn	4
Cu	2	Fluorures	10
Hg	0,01	Indice phénols	1
Mo	0,5	COT sur éluât	500
Ni	0,4	FS (fraction soluble)	4 000
chlorures	800	sulfates	1 000

Les terres issues de la remise en état de la carrière par la société GSM et celles utilisées pour la réalisation du merlon, sur lequel sera aménagé le parc des Hautes Plaines, respecteront les prescriptions de l'arrêté n°09/109 du Préfet des Yvelines du 18 août 2009, modifié par l'arrêté préfectoral du 21/10/2019, autorisant la société GSM à exploiter la carrière sur les communes d'Achères et d'Andrésy. Les caractéristiques de ces sols sont détaillées aux chapitres 1.2 et 3.4 de la partie 2 « Etat initial de l'environnement » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ». Un plan de gestion de ces terres, établi par le carrier, permettra d'assurer un suivi.

Les matériaux composant la butte mise en œuvre par GSM, et sur laquelle sera aménagée le parc des Hautes Plaines, devra respecter les paramètres suivants :

Paramètres	En mg/kg de matières sèches
As	0,5
Ba	20
Cd	0,04
Cr total	0,5
Cu	2
Hg	0,01
Mo	0,5
Ni	0,4
Pb	0,5
Sb	0,06
Se	0,1
Zn	4
FS (fraction soluble)	4 000

Comme détaillé au chapitre 1.3 de la partie 8 « Mesures de suivi et de surveillance » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », un suivi de la qualité des sols au niveau du parc des Hautes Plaines sera mis en place, afin de vérifier l'absence de pollution des sols et l'absence d'exposition des usagers du parc à des composés polluants.

En complément, un suivi spécifique au projet PSMO sera également mis en place par HAROPA-Ports de Paris afin de vérifier l'évolution de la qualité des eaux souterraines sur le site PSMO (cf. chapitre 1.2 de la partie 8 « Mesures de suivi et de surveillance » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

Enfin, les restrictions d'usage qui seront mises en application à l'issue de l'exploitation de la carrière (servitude d'utilité publique (SUP), Secteurs d'Informations des Sols ou restrictions d'usage conventionnelle (RUC)) seront portées aux actes notariés et aux hypothèques afin de garantir leur pérennité

2-56. Quel risque de contamination du sol en cours de remblais et après ? Y a-t-il un niveau étanche en surface ?

Le projet PSMO permet d'améliorer la qualité des sols du site, par le retrait, lors du creusement de la darse notamment, des matériaux non admissibles en Installation de Stockage de Déchets Inertes et par le traitement des matériaux le nécessitant.

Au regard des usages attendus, l'étude « Interprétation de l'Etat des Milieux » (cf. annexe 26 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») réalisée par ANTEA montre que, sur la base des mesures de sol effectuées en limite de site, l'état du milieu « sol » est considéré comme compatible avec les usages envisagés autour de la future darse. Aucune couverture étanche de surface n'est donc nécessaire.

Dans le cas spécifique du parc des Hautes Plaines, les terres mises en œuvre par GSM respecteront les prescriptions des arrêtés d'autorisation de GSM. Ces modalités sont décrites au chapitre 8.3 de la partie 2 « Etat initial de l'environnement » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ». Elles prévoient notamment :

- Le confinement des terres 30 cm au-dessus de la cote des plus hautes eaux de la nappe alluviale (22,50 m NGF) ;
- Le recouvrement des terres confinées par au moins 80 cm de terre végétale extérieure conformément à l'arrêté de prescription complémentaire GSM du 21 octobre 2019.

Comme détaillé au chapitre 3.8.4.2 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », HAROPA-Port de Paris ne plantera pas dans le parc des Hautes Plaines d'arbres fruitiers, afin d'éviter tout risque d'exposition des populations par ingestion.

2-57. GSM s'est engagé à dépolluer les terres excavées. Y aura-t-il également des installations de dépollution des terres des chantiers du Grand Paris ?

Des activités de valorisation de matériaux de déconstruction issus des chantiers de travaux publics (métro du Grand Paris Express, construction de nouveaux logements, chantier Éole...) sont attendues sur le site de PSMO. Le futur port a en effet vocation à accueillir des entreprises spécialisées dans la valorisation des matériaux inertes issus de ces chantiers (terres et matériaux de terrassement non pollués, pierres, produits de démolition...).

La pratique de la valorisation est déjà très active en Ile-de-France et devrait continuer à se développer. La directive cadre européenne de 2008 impose en effet, à partir de 2020, la valorisation de 70% (en poids) des déchets de construction et de déconstruction non dangereux (incluant les inertes, mais hors terres et déblais).

3. SUR L'IMPACT DU TRAFIC ROUTIER

- 3-1. Les estimations d'augmentation du trafic de poids lourds semblent fondées sur des bases imprécises et variables (entre 50 et 100 mouvements supplémentaires/jour). Quels sont les chiffres les plus réalistes ?

Les données de trafic présentées dans l'étude d'impact du projet PSMO sont issues des études de trafic menées par les bureaux d'études Systra et CD Via. Elles sont détaillées précisément aux annexes 6 à 8 et 20 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

Elles s'appuient sur :

- une enquête de circulation réalisée auprès des entreprises implantées à proximité du site de PSMO : les trafics pris en compte ont été estimés sur la base des tonnages de matériaux transportés et/ou des trafics de camions annoncés par chacune des entreprises de la zone d'étude aux différents horizons temporels du projet,
- des comptages de trafics PL et VL sur les réseaux existants,
- les hypothèses de projections de trafics de la DRIEA à moyen et long terme,
- des hypothèses de trafics générés par les entreprises attendues sur le futur port aux différents horizons temporels du projet.

Ces données sont rappelées au chapitre 7.3.3.2 de la partie 2 « Etat initial de l'environnement » et annexe 7 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », ainsi qu'au chapitre 3.6 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

- 3-2. La comparaison entre la situation actuelle et celle qui prévaudrait sans le projet est remise en cause. Sur quelles bases est établie cette comparaison ?

Les données de trafic actuel sont issues de comptages réalisés sur les voiries à proximité du site du projet PSMO.

Les données de trafics routiers, qui prévaudraient sans que le projet PSMO soit mis en œuvre, ont déjà été établies dans les règles de l'art sur la base des informations et hypothèses suivantes :

- une enquête de circulation réalisée auprès des entreprises implantées à proximité du site de PSMO : les trafics pris en compte ont été estimés sur la

base des tonnages de matériaux transportés et/ou des trafics de camions annoncés par chacune des entreprises de la zone d'étude aux différents horizons temporels du projet,

- des comptages de trafics PL et VL sur les réseaux existants,
- les hypothèses de projections de trafics de la DRIEA à moyen et long terme,
- des hypothèses de trafics générés par les entreprises qui s'installeraient sur le secteur à terme, en l'absence du projet PSMO.

Conformément aux articles R.122-5 et suivant du Code de l'environnement, ces données ont été comparées aux trafics actuels, afin d'estimer l'impact sur le trafic routier de l'évolution du site, en l'absence du projet PSMO (impact routier lié aux évolutions d'activités des entreprises et aux projets urbains dans la zone d'étude).

Ces éléments sont détaillés au chapitre 7.3.3.2 de la partie 2 « Etat initial de l'environnement » et annexe 7 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », ainsi qu'au chapitre 3.6 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ». Les études de trafic sont présentées en annexes 6 à 8 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

- 3-3. Quel est réellement le flux sortant de BONNA SABLES ?

Dans le cadre de l'étude de trafic menée par le bureau d'étude Systra, l'entreprise Bonna Sabla a précisé un flux sortant de 50 à 60 PL par jour en expédition, trafic étalé entre 2h et 23h, par conséquent faible aux heures de pointe (cf. annexe 7 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

Le flux sortant retenu dans le cadre de l'étude d'impact pour cette entreprise est de 50 PL par jour (cf. tableau 2-40 de la partie 2 « Etat initial de l'environnement » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

3-4. Le trafic supplémentaire de VL empruntant la RN 184 va-t-il saturer un peu plus les infrastructures locales ?

Du fait de la création de bureaux et d'activités de service dans le cadre du projet PSMO, un trafic VL supplémentaire est attendu sur les voiries à proximité immédiate du site PSMO (RN184 et RD 30).

La modélisation réalisée par Systra dans le cadre de ses études de trafic (cf. annexes 6 à 8 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») montre que l'augmentation des VL reste localisée autour du port. Un peu moins de 300 VL supplémentaires / jour est observé sur la RD30, soit moins de 10% de VL supplémentaires. De plus, cette charge décroît rapidement avec l'éloignement du site du projet.

L'étude complémentaire confiée au bureau d'études CDVia en 2018 (cf. annexe 20 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») montre qu'en 2035, après réalisation du giratoire de la route de l'Ecluse, les flux générés par PSMO représenteront de 7 % à 13 % du trafic de la RD30.

3-5. Quels aménagements de voirie sont prévus pour la RD 30 à proximité des emprises du port et pour l'accès à celui-ci ? Des écrans phoniques sont-ils prévus ?

Le futur port sera raccordé à la RD 30 :

- Au droit du carrefour de la route du Barrage : pour sécuriser ce carrefour, le projet prévoit l'interdiction de l'actuel mouvement de tourne à gauche depuis la RD30 Sud vers la route du Barrage ;
- Au droit du carrefour de l'avenue de l'Ecluse : accès principal du port à partir de 2035, l'avenue de l'Ecluse sera raccordée à la RD 30 via le giratoire existant.

L'étude de ces aménagements, menée par le bureau d'étude CDVia, est détaillée au chapitre 3.6.1.3 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ». Ces aménagements ont été définis en concertation avec le Conseil Départemental des Yvelines, la ville d'Achères et la Communauté Urbaine GPS&O.

Aucun dispositif de protection phonique n'est prévu.

3-6. Une étude SYSTRA met en évidence un accroissement notable du trafic de VL, indépendamment du projet PSMO. L'ajout d'un nouveau flux ne risque-t-il pas, aux heures de pointe, de saturer le secteur ?

Grâce au report modal favorisé par le futur port, la réalisation du projet PSMO permet de maintenir des niveaux de trafic poids-lourds sur les axes locaux (RD30 et RN184) comparables à ceux actuels, malgré l'installation de nouvelles activités économiques.

L'augmentation du trafic VL est estimée à moins de 10% du trafic attendu, en heure de pointe.

3-7. Le report modal annoncé de trafic vers la voie ferrée suscite beaucoup de scepticisme (cf. question 1-8 ci-avant) ; quelles sont les simulations effectuées dans ce domaine ?

Les hypothèses de tonnages et de report modal ont été établies dans le cadre de l'étude socio-économique du projet PSMO (annexe 16 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »). Ces données sont issues d'une part des données des entreprises locales présentes sur le site PSMO et à proximité, et d'autre part d'hypothèses de report modal réalistes issues des pratiques observées sur les plateformes multimodales existantes d'HAROPA-Ports de Paris, en fonction du type d'activités attendues sur la future ZAC portuaire PSMO.

3-8. Une desserte de la zone d'activités par transports collectifs depuis les gares proches est-il envisagé et étudié ?

La desserte du futur port par des transports collectifs pourra être étudiée à partir de la phase 4 d'aménagement de PSMO, échéance à partir de laquelle le nombre d'emplois pourrait offrir l'opportunité d'une mise en place d'un système de transport collectif spécifique, comme cela est organisé sur les plateformes multimodales HAROPA-Ports de Paris de Gennevilliers et Bonneuil.

3-9. Quelle est la part du trafic PL GSM dans vos estimations. Est-ce cohérent avec les études trafics de la carrière (y compris compte tenu de leur évacuation actuelle par voie fluviale) ?

Dans le cadre de ses études, SYSTRA a consulté l'entreprise GSM. Les informations de trafics routiers et fluviaux actuels et prévisionnels transmises par le carrier ont été intégrées à l'étude d'impact du projet PSMO.

Les trafics GSM indiqués par le carrier et pris en compte sont les suivants :

- En situation de référence (sans PSMO) (extrait chapitre 7.3.4 de la partie 2 « Etat initial de l'environnement » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») :

Activités	Sens du trafic	Situation actuelle (2016)	Situation de référence Horizon 2025		Situation de référence Horizon 2035		Situation de référence Horizon 2040		
		Trafic PL par jour et par sens	Tonnage transporté (en milliers de tonnes)	Trafic PL par jour et par sens	Tonnage transporté (en milliers de tonnes)	Trafic PL par jour et par sens	Tonnage transporté (en milliers de tonnes)	Trafic PL par jour et par sens	
GSM (site PSMO)	Approvisionnement en matériaux	Entrant	59 PL	300 kT (+ 50 par fleuve Rocourt)	52 PL	0 kT (+ 50 par fleuve)	0	0 kT (+ 600 par fleuve)	0
	Expédition de granulats	Sortant	59 PL	750 kT (+ 300 par fleuve)	130 PL	300 kT (+ 300 par fleuve)	52 PL	300 kT (+ 300 par fleuve)	52 PL
	Remblais	Entrant	9 PL	600 kT	104 PL	600 kT	104 PL	0	0

- En situation de projet (avec mise en œuvre de PSMO) (chapitre 3.6 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») :

Activités	Sens du trafic	Situation actuelle (2016)	Situation de projet Horizon 2025		Situation de projet Horizon 2035		Situation de projet Horizon 2040		
		Trafic PL par jour et par sens	Tonnage transporté (en milliers de tonnes)	Trafic PL par jour et par sens	Tonnage transporté (en milliers de tonnes)	Trafic PL par jour et par sens	Tonnage transporté (en milliers de tonnes)	Trafic PL par jour et par sens	
GSM (site PSMO)	Approvisionnement en matériaux	Entrant	59 PL	300 kT (+ 50 par fleuve)	52 PL	0 kT (+ 50 par fleuve)	0	0 kT (+ 600 par fleuve)	0
	Expédition de granulats	Sortant	59 PL	550 kT (+ 450 par fleuve)	96 PL	300 kT (+ 300 par fleuve)	52 PL	300 kT (+ 300 par fleuve)	52 PL
	Remblais	Entrant	9 PL	300 kT (+ 300 par fleuve)	52 PL	300 kT (+ 300 par fleuve)	52 PL	0	0

La part du trafic GSM s'élève donc :

- Pour le scénario sans PSMO, à environ 27% du trafic générés par les activités de la zone d'étude en 2025, 15% en 2035 et 6% en 2040. Cette diminution du nombre de PL s'explique par la fin de l'exploitation de la carrière en 2040.
- Pour le scénario avec PSMO, à environ 23% du trafic générés par les activités de la zone d'étude en 2025, 12% en 2035 et 7% en 2040.

Ces trafics sont compatibles avec les niveaux de production maximum définis à l'arrêté préfectoral de GSM de 2009, mis à jour en 2019.

3-10. GSM devait avoir un second ponton pour ses évacuations, pouvant éviter la nécessité d'utiliser le port de Conflans (ce qui signifie un trafic poids lourds importants comptabilisé entre GSM et le port de Conflans pour ensuite une évacuation par voie fluviale, alors qu'un second ponton local sur la rive gauche aurait annulé ce trafic). Quelles ont été les raisons de ce refus de second ponton ? Quel trafic PL aurait alors pu être évité entre la rive gauche et la rive droite ?

HAROPA-Ports de Paris n'a pas la compétence pour autoriser l'accès à la voie d'eau sur des emprises situées en dehors de son domaine. HAROPA-Ports de Paris ne peut donc apporter une réponse sans outrepasser son champ de compétences.

3-11. Pourriez-vous préciser le trafic actuel (ou historique si le trafic GSM est arrêté) qui a existé à la plus forte activité fluviale de GSM.

Les études PSMO s'appuient sur les trafics fluviaux moyens et fournis par GSM (cf. annexes 6 à 8 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

Le tonnage moyen pris en compte est de 300 000 tonnes pour les expéditions par le fleuve.

3-12. Pourquoi la société GSM n'a-t-elle pas eu l'autorisation d'un second ponton ?

Comme précisé à la question 3-10, HAROPA-Ports de Paris n'a pas la compétence pour autoriser l'accès à la voie d'eau sur des emprises situées en dehors de son domaine. HAROPA-Ports de Paris ne peut donc apporter une réponse sans outrepasser son champ de compétences.

3-13. Dans le cadre du trafic fluvial, quelle sera la part de GSM, par rapport aux amodiataires (GSM n'étant pas amodiataire), pendant les phases de travaux et après 2040 ?

Le trafic fluvial annoncé par la société GSM représente environ 25% du trafic fluvial attendu en darse dans le cadre du projet PSMO (cf. chapitre 3.6.2.1 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

3-14. Pensez-vous que les projets en cours d'enquête (pont d'Achères, élargissement de la RD30) peuvent avoir des effets cumulés avec votre projet sur le trafic ?

Les effets cumulés de PSMO avec les projets cités ont été pris en compte, notamment dans le cadre de l'analyse des effets du projet PSMO sur les trafics routiers (cf. chapitre 3.6.1.2.2 et figure 5-94 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

3-15. Des comptages de la circulation des PL et VL sont-ils envisagés à l'issue de la mise en fonctionnement de chaque phase ? en sortie du port et sur la RD 30 et la RN 184 ? Peut-on avoir une sorte de jauge ? Les horaires du trafic lié au port pourront-ils être adaptés en cas de saturation de la circulation ?

La conformité du scénario de référence de l'environnement à l'état existant sera vérifiée par HAROPA-Ports de Paris avant chaque phase de travaux.

A ce titre, cette vérification comprend un volet trafic : des comptages de trafic sur les voiries du port et sur les axes de circulation desservant le port seront ainsi réalisés pour s'assurer de la conformité des prévisions présentées notamment au chapitre 3.6 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » et aux annexes 6 à 8 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

Les horaires de circulation des salariés des entreprises qui s'installeront sur le port seront fixés par chaque entreprise, au regard de leur activité, sachant que les horaires du BTP sont généralement décalés par rapport aux heures de pointe.

3-16. Y a-t-il risque de dégradation des routes ? Quels engagements seront pris si cela est le cas ?

Le projet PSMO prévoit la construction de nouvelles voiries (rue de la Darse, avenue de l'Ecluse...) et la réhabilitation de certaines voiries existantes (route du Barrage, Chemin des Basses Plaines...). En cas de dégradation des routes situées au sein du futur port, HAROPA-Ports de Paris prendra en charge leur réparation dans le cadre de l'entretien courant qu'il assurera de manière pérenne pendant toute la durée de fonctionnement du port.

3-17. Avez-vous envisagé un plan de déplacement ?

Un plan de déplacement d'entreprises pourra être étudié en partenariat avec les entreprises une fois qu'elles seront installées.

4. SUR LE PARCELLAIRE ET LE CAS DES BATEAUX-LOGEMENTS

L'enquête parcellaire concernant l'aménagement de PSMO est réalisée dans le cadre de l'enquête publique unique comprenant notamment l'enquête préalable à la DUP. Elle a pour objectifs :

- La détermination et la délimitation exacte des parcelles nécessaires à la réalisation du projet ;
- La recherche des propriétaires, des locataires et des ayants droit à indemnité

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

Propriété de Mme FERNANDES Fernando, cadastrée section AI n° 26, sise 21, quai de l'Île du Bac à Andrésy, référence n° 212 du plan parcellaire (obs. And 1)

- 4-1. L'état parcellaire et le titre de propriété de Mme FERNANDES font état de surface de parcelle très différentes, avec un écart de plus de 10% (391 et 450 m²). Sur quelle base sera déterminée l'offre de l'indemnité d'expropriation ?

La parcelle AI 26 appartenant à Madame FERNANDES a bien une emprise au sol de 391m². La surface de 450m² indiquée par la propriétaire correspond à la surface de plancher du pavillon à usage d'habitation. Cette information est indiquée sur le titre de propriété.

Dans le cas où la démarche d'acquisition amiable menée par HAROPA – Ports de Paris n'aboutirait pas, l'offre d'indemnité d'expropriation sera fixée par le juge d'expropriation sur la base de 391 m² de foncier bâti.

- 4-2. Mme FERNANDES héberge sur place sa fille en situation de handicap ainsi qu'une autre fille. Cette situation sera-t-elle prise en compte dans les propositions qui pourront lui être faites ?

La propriété de Madame Fernandes fait actuellement l'objet d'une démarche d'acquisition amiable par HAROPA - Ports de Paris. Une mission d'accompagnement social a été menée par le cabinet Citallios pour accompagner les ménages et faciliter les conditions de leur relogement (cf. chapitre 6.1.5 de la pièce 2-A du dossier n°2 « Dossier de Déclaration d'Utilité Publique ») et sera actualisée prochainement afin de prendre en compte la situation particulière des propriétaires.

Propriété de la société YPC, représentée par M. et Mme CHERRIER, cadastrée à Conflans-Sainte-Honorine, section AZ n°130, 118, 131, 119, sises 21, quai de l'Île du Bac, référencées n°235 à 238 sur le plan parcellaire. M. et Mme CHERRIER sont en désaccord sur les surfaces expropriées. (Obs C3 et Ach3)

- 4-3. Quelle est la justification de cette expropriation ? Quels sont les besoins ? Alors que : Lors de la première réunion à Achères, une personne dans le public a demandé si ça dépasserait le pont. Vous avez répondu que la limite du port était le pont RER et que ça ne dépasserait pas le pont, le projet de port à conteneurs étant annulé. Et que Sur un plan datant du 16 septembre 2016, le port s'arrêterait au niveau du pont mais il y avait un semblant de sens giratoire au niveau du 27 qui de l'Île du Bac en amont du pont RER. Pourquoi la SCI YPC n'avait-elle pas été conviée alors qu'il semblerait qu'elle soit impactée sur une très petite partie à cette époque, d'environ 20 m² ?

Le chapitre 3.2 de la pièce 2-A du dossier n°2 « Dossier de Déclaration d'utilité publique », précise que le périmètre de la DUP comprend :

- Le périmètre de la future Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) PSMO, d'une surface de 98 ha délimitée au nord par les berges de la Seine, à l'est par la voie ferrée, à l'Ouest par la route du Barrage, et au Sud pour partie par le Chemin des Basses Plaines.
- En sus de ce périmètre, plusieurs emprises d'une surface de 3 hectares, destinées à la réalisation de travaux accessoires à la ZAC : les emprises des voies de liaison entre la ville d'Achères et la Seine au nord et au sud de la ZAC qu'il convient d'aménager et les emprises pour la réalisation d'une aire de retournement au nord-est du site, en bordure de Seine (ouvrages accessoires).

C'est ce périmètre qui a été soumis à l'enquête publique unique.

Les propriétés de la société YPC et de Monsieur et Madame CHERRIER se trouvent dans le périmètre destiné à la réalisation des travaux de la future aire de retournement. Cet aménagement est réalisé de concours avec la ville de Conflans-Sainte-Honorine et la Communauté Urbaine GPS&O et fait suite à des demandes faites pendant la concertation.

La réunion mentionnée avait pour l'objet un échange avec les propriétaires des bateaux-logements présents sur le site du projet.

4-4. Avez-vous un projet précis de l'aire de retournement justifiant les surfaces à exproprier ?

Le projet d'aménagement de l'aire de retournement est actuellement en phase d'étude de conception détaillée, en partenariat avec la ville de Conflans-Sainte-Honorine et la Communauté Urbaine GPS&O.

L'emprise de la future aire de retournement a été définie pour permettre l'aménagement de places de stationnement, d'une voie de retournement pour les riverains de l'île Peygrand, ainsi que l'installation des équipements de collecte des déchets pour les habitants des bateaux-logements.

4-5. N'y a-t-il pas un autre emplacement et une autre configuration, plus adaptés à l'usage des lieux avec toutes ses nuisances ? Notamment le long de la voie ferrée ?

L'emplacement proposé pour cet aménagement permet de répondre aux usages actuels, tout en permettant de sécuriser les circulations douces au droit du futur port ainsi que le retournement des véhicules engagés sur le quai de l'Île du Bac.

4-6. Une installation d'YPC sur le site du port est-elle envisageable ?

Les parcelles aménagées seront attribuées suite à un appel à projet, conformément au Code Général de la Propriété des Personnes Publiques. La société YPC pourra participer, comme tout autre candidat, aux appels à projet.

Dans l'hypothèse d'une expropriation partielle du terrain :

4-7. Sur quelle base financière déterminez-vous l'indemnité d'expropriation ?

L'indemnité d'expropriation sera fixée par le juge de l'expropriation, dans le cadre de la procédure administrative, conformément notamment aux articles L.321-1 à L.322-9 du Code de l'expropriation.

Pour éviter cette procédure, HAROPA-Ports de Paris, en partenariat avec l'EPFIF, est actuellement en phase de négociation amiable avec les propriétaires présents sur le site.

4-8. Comment prenez-vous en compte les pertes de revenus locatifs ?

L'indemnité d'expropriation pour cause d'utilité publique prendra en compte les pertes de revenus, conformément notamment aux articles L.321-1 à L.322-9 du Code de l'expropriation. Cette indemnité sera fixée par le juge de l'expropriation, dans le cadre de la procédure administrative.

4-9. Comment prenez-vous en compte les dépenses engagées pour une demande de permis de construire sur le site en 2017 ainsi que pour les travaux de dépollution du terrain réalisés de 2012 à 2014 ?

L'indemnité d'expropriation pour cause d'utilité publique fixée par le juge de l'expropriation couvriront l'intégralité du préjudice causé par l'expropriation, conformément notamment aux articles L.321-1 à L.322-9 du Code de l'expropriation. Cette indemnité sera fixée par le juge de l'expropriation, dans le cadre de la procédure administrative.

4-10. A quelle date pourrait intervenir la prise de possession ?

HAROPA – Ports de Paris s'est engagée dans une démarche d'acquisition amiable. La prise de possession des terrains sera à définir dans le cadre de ces échanges avec les propriétaires. A défaut, la prise de possession sera définie une fois l'indemnité d'expropriation fixée.

4-11. Comment seront pris en compte les aménagements nécessaires sur la partie restantes, notamment : la clôture, les accès (localisation), le portail avec accès poids lourds, le stationnement intérieurs pour l'ensemble des usagers, les installations sanitaires (eaux pluviales, eaux grises, eaux usées) aux normes européennes ?

Le projet d'aménagement de l'aire de retournement est actuellement en phase d'étude de conception détaillée, en concertation avec la ville de Conflans-Sainte-Honorine et la Communauté Urbaine GPS&O. Ces éléments seront connus à l'issue de ces études et seront communiqués.

Les futurs aménagements garantiront des conditions équivalentes d'accès aux parcelles limitrophes.

CONCERNANT LE PROJET DE PARKING ET L'AIRE DE RETOURNEMENT :

4-12. Sera-t-il éclairé la nuit, en permanence, et l'éclairage peut-il se faire par détection automatique ?

Le projet d'aménagement de l'aire de retournement est actuellement en phase d'étude de conception détaillée, en partenariat avec la ville de Conflans-Sainte-Honorine et la Communauté Urbaine GPS&O.

Ces éléments seront connus à l'issue de ces études et seront communiqués.

Il convient de préciser que les principes d'éclairage sont fixés dans le CPAPE (annexe n°17 du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »). Les prescriptions imposeront notamment de :

- Classer et hiérarchiser les aménagements (parking, stockage...) tout en harmonisant les niveaux d'éclairage pour chaque fonction ;
- De supprimer le taux d'émission de lumière vers le ciel ;
- S'adapter aux usages nocturnes du site (temporisation des éclairages, variation des régimes...) et au contexte environnant (corridor écologique, habitats naturels).

4-13. Sera-t-il aménagé avec des plantations, des pelouses ?

Le projet d'aménagement de l'aire de retournement est actuellement en phase d'étude de conception détaillée, en partenariat avec la ville de Conflans-Sainte-Honorine et la Communauté Urbaine GPS&O.

Ces éléments seront connus à l'issue de ces études et seront communiqués.

Propriété de Mme Josette GAYRAL, cadastrée commune d'Andrésy, section AI n°45, 44, 43, 168,42 (n° de plan 196, 197, 198, 201, 202), villa Louis XIII, sise 43 quai de l'Ile du Bac (et non pas 4, comme indiqué dans l'état parcellaire) (Obs Ach5 et Ach7)

4-14. Des modalités d'acquisition permettant un maintien dans les lieux de Mme GAYRAL jusqu'à la prise de possession sont-elles envisageables ? l'intérêt étant d'assurer l'entretien et le gardiennage afin de conserver le bien en bon état compte-tenu de sa destination.

Comme précisé dans le chapitre 6.1.5 du dossier n° 2-A « dossier de déclaration d'utilité publique », HAROPA-Ports de Paris a engagé, depuis 2015, des négociations amiables en vue de l'acquisition des emprises nécessaires à la réalisation du projet. Cette mission, menée en partenariat avec l'Etablissement Foncier d'Ile-de-France, est actuellement en cours. Des modalités particulières d'acquisition peuvent être étudiées dans le cadre de ces démarches.

Questions complémentaires de la commission d'enquête :

4-15. Concernant les parcelles appartenant à Mme GAYRAL (Obs. Ach 5 ci-dessus), nous observons dans le tableau de l'état parcellaire une inversion des surfaces d'emprise et des surfaces restantes pour les parcelles AI 44 et 43, la plus grande partie devant être expropriée, conformément au plan.

Il s'agit en effet d'une erreur matérielle. Comme le précise la délimitation du plan parcellaire (chapitre 3 du dossier d'enquête parcellaire), il convient :

- Au lieu de lire : AI 43 – Reste = 1366 m² et Emprise = 121 m²
 - o Lire : AI 43 – Emprise = 1366 m² et Reste = 121 m²
- Au lieu de lire : AI 44 – Reste = 1792 m² et Emprise = 340 m²
 - o Lire : AI 44 – Emprise = 1792 m² et Reste = 340 m²

Nous proposons de procéder à l'inversion de cette information lors de la demande d'obtention de l'arrêté de cessibilité.

4-16. Question (non posée par Mme GAYRAL) : Pour quelles raisons exclure de l'expropriation l'extrémité des parcelles AI 44 et 43, pour des surfaces respectives de 340 m² et 121 m², alors que les emprises exclues deviennent ainsi enclavées et ne pas appliquer l'emprise à exproprier sur la limite parcellaire ?

L'extrémité des parcelles AI 44 et 43 ont été exclues de l'expropriation car non nécessaires au projet.

BATEAUX-LOGEMENTS

Mme Julie CAZIER-BRACONNOT Ludovic, propriétaires de la péniche COLCANTA (Obs. And7)

4-17. Quel sera l'emplacement temporaire de la péniche pour permettre la base-vie travaux ?

Le projet prévoit de positionner les installations provisoires de chantier flottantes au droit du futur poste de découplage.

4-18. Quand sera-t-on à notre emplacement définitif ?

Le projet PSMO prévoit le déplacement des bateaux-logements entre 2021 et 2022. Toutefois, le planning de déplacement des bateaux-logements sera défini précisément à l'issue des études de conception détaillée actuellement en cours.

4-19. Qui assure la prise en charge des frais de branchement (eau, électricité) et de déplacement des branchements actuels ?

HAROPA-Ports de Paris prendra en charge les frais des branchements et de déplacement des branchements actuels. Le détail est précisé au chapitre 2.5.4 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

4-20. Le bateau logement sera coincé entre la rive et la zone de découplage. Disposez-vous des études de faisabilité de cette zone de découplage et de son impact sur les péniches (prise en compte du courant ? dangerosité lors des manœuvres, écluse/port/confluent). Pourquoi ne pas la positionner le long de l'Ile Nancy ?

La localisation des bateaux-logements a été définie en concertation avec VNF et la Commission Locale des Usagers, suite aux études de trajectographie réalisées par le CEREMA (cf. chapitre 4.2.3 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » et chapitres 2.5.4.2 et 3.2.4.3 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »). Les bateaux-logements seront positionnés entre le pont ferroviaire et le poste de découplage, selon le principe suivant (extrait du chapitre 3.2.4.3 de la partie 5

« Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ») :



La solution proposée permet de conserver les bateaux-logements sur le site actuel sur un emplacement sécurisé (séparé du poste de découplage, éloigné de l'entrée du chenal de la darse...), tout en offrant un accès et une utilisation satisfaisants des bateaux-logements pendant tout le chantier, puis une fois les aménagements réalisés.

4-21. Comment sera assuré l'accès des riverains, ainsi que le stationnement des véhicules pour les riverains et leurs visiteurs le long de la berge piétonne ?

Entre la darse et le pont SNCF Réseau, la promenade des berges permettra d'accéder aux bateaux-logements. La circulation automobile sera autorisée pour les seuls habitants des bateaux-logements et les véhicules de services (secours, ville, VNF et HAROPA – Ports de Paris). L'allée sera aménagée en espace partagé permettant aux résidents d'accéder et de stationner leurs véhicules à proximité de leur bateau logement. Ces éléments sont exposés dans le chapitre 4.3.2.1 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

M.et Mme CHERRIER, MM. STURM et BERTHE (Obs. Ach3) :

4-22. Y a-t-il un plan pour l'emplacement des bateaux-logements ?

Le repositionnement proposé des bateaux-logements est présenté au chapitre 4.2.3 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » :



4-23. Quels sont les bateaux qui auront un COT sur le fleuve sur le quai de l'Ile du Bac à Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine ?

Le projet prévoit le maintien des bateaux-logements actuellement présents sur le site du projet et titulaires d'une convention d'occupation temporaire auprès de VNF, le gestionnaire du domaine public fluvial.

4-24. Y aura-t-il des emplacements en double pour les barges comme sur le dépliant ?

Le projet PSMO permet le stationnement à triple des bateaux-logements.

4-25. Dans cette hypothèse, les Ducs d'Albe serviront ils uniquement pour le stationnement des barges ou serviront-ils aussi pour les bateaux de commerce ou autres. S'ils sont réservés aux barges, il faudrait mettre en place des panneaux sur les Ducs d'Albe ainsi rédigés : « réservé aux barges, uniquement en attente pour le port » ?

Comme précisé au chapitre 3.1 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », le poste de découplage est dédié uniquement aux convois fluviaux souhaitant accéder à la darse.

4-26. Dans cette hypothèse devons-nous laisser le passage sur notre bateau par le biais de passerelle du marinier ?

Le projet prévoit l'installation des bateaux-logement en amont du poste de découplage. Les mariniers utilisant le poste de découplage ne pourront pas accéder à la berge.

4-27. Quelle serait la distance entre les bateaux-logements et les barges ou autres, en largeur ?

Ces éléments seront définis dans le cadre des études de conception détaillées, et en concertation avec VNF, le gestionnaire du domaine fluvial et les propriétaires des bateaux-logements titrés déplacés.

4-28. Toujours dans cette hypothèse, les barges en stationnement ne gêneront-elles pas les navigateurs en route et ceux qui doivent faire leurs manœuvres de virement dans un espace restreint ?

Comme précisé au chapitre 4.2 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », le positionnement du poste de découplage permet d'éloigner le poste du chenal, libérant plus d'espace facilitant les manœuvres ou le transit des bateaux quand un convoi est amarré au poste.

4-29. Les barges ou autres ne seront-elles pas dans le chenal de navigation ?

Comme précisé au chapitre 4.2 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », le positionnement du poste de découplage permet d'éloigner le poste du chenal, libérant plus d'espace facilitant les manœuvres ou le transit des bateaux quand un convoi est amarré au poste. Les barges en attente sur le poste de découplage ne se trouveront donc pas dans le chenal de navigation.

4-30. Pour les bateaux-logements navigateurs : comment ferons-nous pour sortir si les barges sont amarrées devant notre longueur ?

Le positionnement des bateaux-logements a été conçu suite aux études de trajectographie menées par le bureau d'études CEREMA (études détaillées au chapitre 4.2.3 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »). Ce positionnement, en amont du poste de découplage, ne crée pas d'obstacle et permettra aux bateaux-logements de se déplacer si nécessaire.

4-31. Sur le dépliant, on voit une halte pour bateau passagers en attente sur les ducs d'Albe réservés pour les bateaux de commerce en attente d'éclusage ou pour s'y amarrer la nuit.

L'escale à passager prévue par le projet PSMO est destinée à accueillir des bateaux de passagers. Son dimensionnement a fait l'objet d'une étude de trajectographie afin de s'assurer que cette installation ne soit pas un obstacle aux manœuvres des bateaux en attente d'éclusage et qu'elle préserve le chenal de navigation. Les bateaux en

attente d'éclusage n'ont pas vocation à utiliser l'escale à passager. Le chapitre 4.3.4.3 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » détaille cette installation et son dimensionnement.

4-32. Aurons-nous des places de parking devant nos bateaux-logements et combien ?

Les stationnements pour les occupants des bateaux-logements seront situés sur la promenade des berges, à raison de 2 emplacements par bateau logement (cf. annexe 23 « Grands principes d'exploitation et de la vie de PSMO » – document issu de la concertation - du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

4-33. Le port sera-t-il fermé le soir au niveau du pont RER ?

La voie d'accès aux bateaux-logements sera équipée d'un contrôle d'accès permanent au niveau du pont RER (cf. annexe 23 « Grands principes d'exploitation et de la vie de PSMO » – document issu de la concertation - du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

4-34. La redevance restera-t-elle la même après travaux ?

La redevance domaniale est fixée par VNF, gestionnaire du domaine fluvial. HAROPA-Ports de Paris n'est pas habilité à définir cette redevance.

4-35. Combien de temps dureront les travaux d'aménagement ?

Les travaux d'aménagement de PSMO seront réalisés en cinq phases, programmées entre 2021 et 2039. Le détail du phasage est présenté au chapitre 8.2 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ». Les bateaux-logements seront donc concernés uniquement par la phase 1 du projet et seront relocalisés entre 2021 et 2022. Les études de conception détaillée actuellement en cours permettront de préciser ce phasage.

4-36. Pendant les travaux, il nous faudra l'eau, l'électricité et internet.

Le projet PSMO prévoit le raccordement des bateaux-logements aux réseaux télécom, AEP et électricité, comme précisé au chapitre 4.3.6 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

4-37. Les bateaux-logements seront ils reliés au réseau internet ?

Le projet PSMO prévoit le raccordement des bateaux-logements aux réseaux télécom, AEP et électricité, comme précisé au chapitre 4.3.6 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

4-38. Quelle sera la largeur des passerelles d'embarquement ?

La largeur des passerelles d'embarquement n'a pas encore été définie à ce stade. Elle sera fixée avec VNF et les propriétaires des bateaux-logements concernés.

4-39. Qui assurera l'entretien des berges, en général, et devant les bateaux-logements ?

L'entretien des berges sera assuré par VNF, gestionnaire des berges au droit des bateaux-logements. HAROPA-Ports de Paris assurera l'entretien du reste du linéaire de berge et de la darse.

QUESTIONS COMPLEMENTAIRES DE LA COMMISSION :

4-40. Combien y a-t-il de bateaux-logements concernés ?

9 bateaux-logements occupent actuellement le secteur du projet PSMO, 6 d'entre eux possèdent une convention d'occupation temporaire avec VNF, leur permettant d'occuper légitimement leur emplacement. Le chapitre 2.5.4.2.3 de la partie 5

« Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » détaille les mesures prévues par le projet PSMO.

4-41. Quelle est la nature des conventions passées avec les propriétaires de bateaux-logements ? quelles sont les dispositions relatives à leur durée, les conditions de résiliation, les conditions d'installation (accès, stationnement, alimentation en réseaux divers, enlèvement des ordures ménagères...) ?

Les conventions passées entre VNF et les propriétaires des bateaux-logements sont des conventions d'occupation temporaires. Comme c'est le cas actuellement, elles seront gérées par VNF qui fixe la durée et les conditions d'exécution de ces conventions, conformément au Code Général de Propriété des Personnes Publiques et le règlement de police de navigation intérieure.

Le projet PSMO prévoit le raccordement des bateaux-logements titrés aux réseaux et la mise en place d'un point de collecte des ordures ménagères.

4-42. Dans le dossier relatif à la création de ZAC, à l'article 6, p.31, il est précisé que « le déplacement, à terme, des bateaux-logements, en priorité sur le site, est soumis à l'autorisation de VNF, des communes d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine, et à l'accord des propriétaires des bateaux-logements concernés ». Que se passe-t-il en cas de désaccord des propriétaires des bateaux-logements ?

La future localisation des bateaux-logements a été proposée en concertation avec le territoire, dans le cadre du débat public en 2014, pendant la période de la concertation post débat public. Elle permet de répondre au souhait des propriétaires de rester à proximité de leur emplacement actuel. Cet emplacement est validé par VNF et les collectivités.

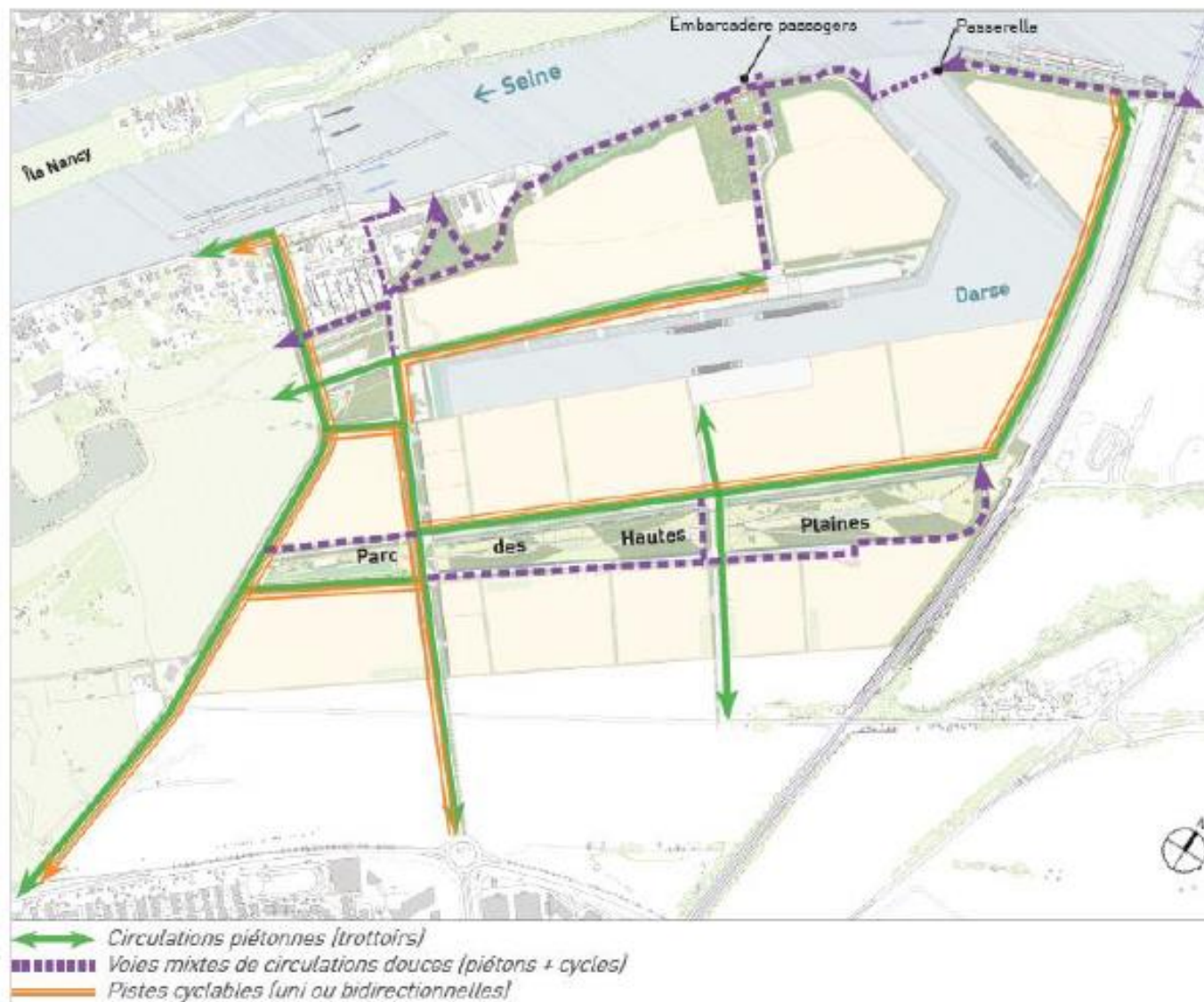
A l'issue de l'obtention des autorisations administratives du projet PSMO, HAROPA-Ports de Paris rencontrera les propriétaires des bateaux-logements, en partenariat avec VNF, afin de préciser la réorganisation et les modalités de déplacement et d'identifier d'éventuelles problématiques.

5. SUR LE DOMAINE DE VNF

5-1. Pourquoi ne pas prolonger la promenade sur berges jusqu'au barrage d'ANDRESY ?

Le projet PSMO prévoit un itinéraire réservé au mode doux entre le port (berges et centre de vie) et le barrage d'Andrésy. Cet aménagement est détaillé au chapitre 4.3.4.2 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

Le plan extrait de ce chapitre illustre ces liaisons douces :



5-2. Une passerelle pour les circulations douces reliant les deux rives par le barrage, prévue au PADD d'ANDRESY est-elle envisagée ?

Le projet de passerelle assurant une liaison douce entre la rive gauche de la Seine et l'île Nancy est porté par la commune d'Andrésy.

Pour permettre sa réalisation le moment venu, le projet PSMO a prévu un emplacement libre pour accueillir le cas échéant l'accès à la passerelle réservé aux Personnes à Mobilité Réduite.

5-3. Combien de bateaux-logements seront déplacés et à quels emplacements sont-ils transférés ?

Le projet PSMO induit le déplacement des 9 bateaux-logements actuellement localisés sur site. Les bateaux-logements titulaires d'une convention d'occupation temporaire seront installés entre le pont ferroviaire et le poste de découplage. Le chapitre 2.5.4.2.3 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU » détaille les mesures prévues par le projet PSMO.

6. DIVERS

- 6-1. Quelles sont les emprises précises de la boucle de retournement (et de stationnement ?) des poids lourds incluse dans le périmètre de la DUP ?

Le projet d'aménagement de l'aire de retournement est actuellement en phase d'étude de conception détaillée, en partenariat avec la ville de Conflans-Sainte-Honorine et la Communauté Urbaine GPS&O.

L'emprise a été définie pour permettre l'aménagement de places de stationnement, d'une voie de retournement pour les riverains de l'île Peygrand, ainsi que l'installation des équipements de collecte des déchets pour les habitants des bateaux-logements.

Thème ZAC :

- 6-2. Concernant les amodiations : Quelles sont les durées prévues ? Y a-t-il une durée minimale ou maximale, une durée indéterminée ? quelles sont les dispositions envisagées au terme de la convention ? La participation financière prend-elle la forme d'un loyer, d'une charge foncière ? Que deviennent les constructions au terme de la convention ?

La durée des conventions d'occupation temporaire est variable, et est déterminée au cas par cas en fonction des appels à projets et des investissements réalisés par les entreprises. Ces conventions sont définies dans le cadre du Code Général de la Propriété de la Personne Publique. En contrepartie de l'occupation du domaine public, les entreprises versent une redevance trimestrielle à HAROPA-Ports de Paris.

A l'issue des conventions, les emprises doivent être libérées et remises en état, dans les conditions définies par les conventions d'occupation temporaire.

- 6-3. Concernant les permis de construire : Dans la mesure où la délivrance des permis de construire, dans cette ZAC aménagée par HAROPA, est de la compétence du Préfet, quelles seront les modalités de la concertation avec les élus des 3 communes en amont des dépôts de permis de construire ?

L'instruction des permis de construire est pilotée par la communauté urbaine GPS&O. Au-delà du contrôle de la conformité des demandes déposées en commune aux règles locales d'urbanisme, elle consulte les différents services et propose au maire de la / des commune(s) concernée(s) l'arrêté de décision. Pour les parcelles situées en secteur protégé, l'Architecte des Bâtiments de France sera également sollicité. Pour

les projets industriels qui nécessiteront des émergences techniques, comme explicité dans le bilan de la concertation, des simulations 3D d'insertion urbaine seront réalisées et partagées avec les collectivités.

- 6-4. Concernant les projets de construction : Il est précisé que les émergences techniques (silos, cheminées) pourront être autorisées dans une limite de 30 mètres « sur seulement 10% de la surface de l'emprise amodiée ». Il s'agit de l'un des sujets sensibles du projet, aussi, comment interpréter cette limitation ?

Le projet PSMO prévoit une limitation des hauteurs des bâtiments à 20 m. Comme précisé au chapitre 4.3.2 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU », certaines activités industrielles du BTP dépendent d'installations de stockage (silos, cheminées, antenne...) de hauteurs supérieures à 20 m. Ces installations pourront être autorisées par HAROPA-Ports de Paris dans une limite 30 m de hauteur (cote maximale 54.30 m NGF). Ces installations seront situées principalement dans le secteur AUPa et devront avoir une superficie ne dépassant pas 10% de l'emprise de la parcelle occupée (prescription fixée dans les pièces 5A, 5B et 5C du dossier 5 « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme »).

Compte tenu de la répartition prévisionnelle des futures activités et de la limite de 10% d'emprise au sol, le nombre d'émergences attendues sur PSMO est de 1 à 3 unités

- 6-5. Concernant les terrains situés au sud du parc des Hautes Plaines non destinés aux bureaux et activités tertiaires : l'objectif premier du port est d'offrir aux entreprises installées sur le site la possibilité de recourir au transport fluvial ou ferré de marchandises. Ainsi, des bandes transporteuses raccordées à la voie ferrée permettront de limiter le recours à la route au sein du port. Or, les terrains situés au sud du parc des Hautes Plaines ne seront pas desservis par ces bandes transporteuses Quelles en sont les raisons ?

Le réseau des bandes transporteuses doit permettre prioritairement une distribution des lots autour de la darse, afin de favoriser une liaison voie ferrée / voie fluviale. La distribution des lots arrière au sud du parc des Hautes Plaines a été écartée suite aux études de faisabilité, les entreprises qui y seront accueillies ne devant pas en avoir l'usage (cf. chapitres 4.2.4 et 4.2.5 de la partie 3 « Description des projets PSMO et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

6-6. Comment se situe l'emprise et l'activité GSM ? Le seul non amodiataire du port ? Compris dans la ZAC mais pas dans le port ? Comment cette exception est-elle prise en compte (en termes d'obligation architecturale, de type d'activités, d'insertion paysagère, d'accès à la darse, etc...). La charte leur sera-t-elle applicable ? Comment fonctionneront ces parcelles au cours du temps (par exemple en cas de vente et de changement d'activités) ? Quelle est la teneur de la convention entre HAROPA et GSM sur l'usage du site et l'accès à la darse ? Pourrait-on avoir un exemplaire de cette convention ?

Les installations actuelles de la société GSM font partie du futur périmètre de la ZAC. A ce titre, la société GSM pourra être associée à l'Instance Permanente de Concertation. Ses futures constructions éventuelles devront respecter les prescriptions définies par le CPAPE.

La société GSM pourra répondre aux appels à projet proposés par HAROPA-Ports de Paris sur les futures parcelles amodiables. L'usage de la voie d'eau faisant partie des process de fonctionnement de l'entreprise GSM, HAROPA-Ports de Paris réfléchira aux modalités d'accès à la voie d'eau une fois le port réalisé, dans le respect de la réglementation en vigueur en matière de domanialité publique.

Dans le cadre de la procédure de ZAC, HAROPA-Ports de Paris pourra exercer son droit de préemption pour l'acquisition des emprises éventuellement libérées par la société GSM.

6-7. Le projet PSMO est-il envisagé avec principe d'évolutivité et la réversibilité de ses installations ?

En cas de cessation d'exploitation de la plateforme portuaire, HAROPA-Ports de Paris prendra les dispositions nécessaires pour :

- Assurer la mise en sécurité du site ;
- Remettre le site en état tel qu'aucune atteinte ne puisse être portée aux intérêts mentionnés à l'article L.181-3 du Code de l'environnement.

(Cf. chapitres 1 et 2 de la partie 9 « Conditions de remise en état du site après exploitation (art. R181-14 C. Env.) » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU »).

6-8. Des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation pourront être acceptées sur le port. Y aura-t-il des installations SEVESO ?

Aucune installation de type SEVESO n'est prévue sur le port.

6-9. Il est fait mention également de centre de tri. Sont seulement concernés les déchets minéraux non dangereux ?

Des activités de valorisation de matériaux de déconstruction et des chantiers de travaux publics sont attendus sur le futur port. Il s'agit d'installations de recyclage des matériaux issus des chantiers BTP.

6-10. Le bilan de la concertation indiquait la création et un calendrier de réunions (à minima semestrielle) de l'Instance Permanente de Concertation (IPC). Est-ce toujours d'actualité ? En phase travaux puis de son exploitation ?

Le projet prévoit bien la mise en place de l'Instance Permanente de Concertation (IPC), avant le démarrage des travaux et tout au long de l'exploitation du port, conformément aux engagements d'HAROPA-Ports de Paris. Cette instance associera les entreprises du port, HAROPA-Ports de Paris et le territoire (commune, associations services déconcentrés...).

6-11. Dans son avis du 11 décembre 2018 de la MRAe d'Île-de-France sur le projet de PLUi demandait que : « le rapport de présentation analyse les effets cumulés du PLUi et des « grands projets d'infrastructures ». L'avis de la MRAe d'Ile de France pour le PLUI a-t-il été décliné dans le cadre de ce projet PSMO ?

L'avis de la MRAe a été pris en compte. Les éléments sont présentés au chapitre 4 de la partie 5 « Impacts du projet PSMO et de la MECDU sur l'environnement et la santé » du dossier n°4 « Dossier d'études d'impact du projet PSMO et de la MECDU ».

6-12. Une des alternatives au projet de port aurait été de transformer la zone en parc de loisirs comme cela a été fait pour les Etangs de Cergy. Pourquoi cette solution n'a-t-elle pas été retenue ?

Le projet PSMO permettra de répondre à trois objectifs d'utilité publique :

- l'augmentation du report modal du transport de marchandises de la route vers la voie d'eau et le fer, dans l'ouest de l'Île-de-France, dans les secteurs de la construction et des travaux publics,
- la mise en place, à court terme, d'une logistique « propre » pour les chantiers du Grand Paris,
- le développement local de la confluence Seine-Oise.

D'autre part, la Ville d'Achères porte l'aménagement d'un parc urbain à l'ouest de la route du Barrage.

6-13. Le prix du foncier risque-t-il de « s'écrouler » ?

Réalisé de manière concertée avec le territoire, le projet PSMO offre un projet de réaménagement de la plaine d'Achères sur un site de carrières, en zone inondable, et affecté par des épandages qui ont laissé des sols pollués.

Le projet PSMO prévoit en outre la renaturation des berges et un renforcement de l'écran végétal en bord de Seine. Il contribue à développer la trame verte avec la création du parc des Hautes-Plaines qui s'inscrit dans la continuité des autres espaces naturels du territoire (futurs parcs d'Achères au sud et à l'ouest du projet).

L'intégration de près de 20% d'espaces verts, constituant des habitats pour les espèces sensibles et protégées sur le périmètre du projet, avec en outre des voies plantées, participe au renforcement de la biodiversité et à l'amélioration de la qualité paysagère du site.

Le projet prévoit également la mise en place de liaisons douces et de voies de promenade dont pourront bénéficier les riverains.

6-14. Le creusement de l'entrée de la darse est en dehors de l'emprise de la carrière. Sous couvert de quel type d'autorisation celle-ci sera-t-elle creusée ?

Le creusement de la darse est soumis à une autorisation au titre la Loi sur l'eau. Les rubriques concernées sont précisées au chapitre 7 de la pièce 3-E « Nature, consistance, volume et objet du projet – Rubriques de la nomenclature dont le projet relève – Moyens de suivi et de surveillance en cas d'incident – conditions de remise en état du site » du dossier n°3 « Dossier d'autorisation environnementale ».

THEME DE LA MISE EN COMPATIBILITE DES PLU DES COMMUNES D'ACHERES, ANDRESY ET CONFLANS-SAINTE-HONORINE :

6-15. L'un des objets de l'enquête publique unique concerne la mise en compatibilité des PLU des communes d'Achères, Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine Le dossier d'enquête a été constitué en 2019, alors que le PLUi de GPSEO était en cours de procédure. Or, le PLUi de la communauté urbaine de GPSEO à laquelle appartiennent les 3 communes, est entré en vigueur le 21 février 2020.

Comme précisé au chapitre 4.5 des pièces A, B et C du dossier n° 5 « Dossiers de Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU) » HAROPA-Ports de Paris a été associé à l'élaboration du Plan local d'Urbanisme intercommunal (PLUi).

Au regard du calendrier d'élaboration du PLUi et du projet PSMO, il a été nécessaire d'engager la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme à l'échelle de chaque commune.

Le PLUi est néanmoins exécutoire depuis le 21 février 2020.

6-16. La compatibilité doit donc être effective avec le PLUi de GPSEO. Est-ce le cas ?

Le projet PSMO soumis à l'enquête publique est déjà compatible avec le PLUi de la Communauté Urbaine GPSEO exécutoire depuis le 21 février 2020.