

Table des matières

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE A LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE PRESENTÉE PAR HAROPA PORT EN VUE DU RENOUELEMENT DE L'AUTORISATION DE DRAGAGE ET DE GESTION DES SEDIMENTS POUR LA PERIODE 2024/2034.....		3
1.	RAPPEL DE L'OBJET DE L'ENQUETE.....	3
2.	CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUETE.....	3
3.	MAITRE D'OUVRAGE.....	3
4.	DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE.....	3
5.	ORGANISATION DE L'ENQUETE.....	4
6.	RESUME DU PROJET.....	4
7.	APPRECIATION DU PROJET.....	4
7.1	Sur la forme.....	4
6.1.1.	Le dossier.....	4
6.1.2	Les permanences /observations du public.....	5
6.1.3.	La publicité.....	5
6.1.3.	L'affichage.....	5
6.1.4.	L'accès au registre numérique.....	6
7.2	. Sur le fond.....	6
6.2.1.	Par rapport aux enjeux.....	6
6.2.2.	Les mesures ERC.....	7
6.2.3.	Au regard des documents supra communaux.....	7

6.2.4. Au regard des remarques de l’Autorité environnementale.....	8
6.2.5. Effets cumulés avec d’autres projets.....	8
8. CONCLUSION ET AVIS.....	9

**ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE A LA DEMANDE
D’AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE PRESENTEE PAR
HAROPA PORT EN VUE DU RENOUELEMENT DE
L’AUTORISATION DE DRAGAGE ET DE GESTION DES SEDIMENTS
POUR LA PERIODE 2024/2034.**

1. RAPPEL DE L'OBJET DE L'ENQUETE

La mission d'HAROPA PORT. vise à favoriser le transport de marchandises et de passagers par voie fluviale. Pour que le bon fonctionnement soit garanti, les installations gérées par HAROPA PORT Paris requièrent des besoins en dragage d'entretien pour prévenir la gêne à la navigation et assurer la sécurité de ses transports fluviaux.

C'est pourquoi une demande d'Autorisation Loi sur l'Eau encadrant ces opérations de dragage avait été déposée pour la période 2012-2022 aboutissant à l'obtention d'un Arrêté interpréfectoral, encadrant les opérations de dragage d'entretien. Dans le cadre du renouvellement de cet arrêté, et à la suite de l'avis de l'autorité environnementale délivré le 24 décembre 2020, la présente demande comprend une évaluation environnementale pour l'obtention d'un nouvel arrêté encadrant les opérations de dragages d'entretien sur la période allant de 2023 à 2033.

2. CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUETE

Ce projet s'inscrit dans les dispositions de l'article L.215.15 du Code de l'environnement qui prévoit que les opérations d'entretien régulier d'un cours d'eau soient menées dans le cadre d'un plan de gestion à l'échelle d'Unité Hydrographique Cohérente (UHC).

Après examen au cas par cas et suite à la décision de l'autorité environnementale le projet de dragage et d'entretien des ports HAROPA-PORT est soumis à évaluation environnementale et à procédure d'Autorisation environnementale au titre de la réglementation Loi sur l'eau, Il relève des rubriques de la nomenclature relative à la loi sur l'eau.3.1.5.0 IOTA dans le lit mineur d'un cours d'eau étant de nature à détruire les frayères et 3.1.2.0 entretien des cours d'eau et canaux.

3. MAITRE D'OUVRAGE

Depuis le 1^{er} juin 2021, les ports du Havre, de Rouen et de Paris ont fusionné pour former le grand port fluviomaritime de l'axe Seine, dont la dénomination commerciale est HAROPA PORT Paris qui gère les installations portuaires sur le périmètre géographique de l'Île-de-France.

4. DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Par décision E230000104C/77 du 19 décembre 2023, la première Vice-Présidente du Tribunal administratif de Melun a désigné une commission d'enquête se composant comme suit :

Mme Nicole SOILLY, présidente

M. Yves MAËNHAUT membre

M. Michel GARCIA membre

5. ORGANISATION DE L'ENQUETE

L'arrêté interpréfectoral, N° 2024/DCSE/02/BPE/E du 15 février 2024 a prescrit l'ouverture d'une enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale présentée par la direction territoriale de Paris Grand port fluviomaritime de l'axe Seine (dit HAROPA PORT/Paris) en vue du renouvellement de l'autorisation de dragage et de gestion des sédiments sur l'ensemble des ports qu'il exploite pour la période 2024-2034.

Cette enquête se déroule du mardi 2 avril 2024 au mardi 7 mai 2024.

Des permanences se tiendront dans les communes de Bonneuil/Marne, Montereau-Fault-Yonne, Lagny/Marne, Bruyères/Oise, Nanterre, Conflans-Ste-Honorine, Limay, Orly, Gennevilliers.

6. RESUME DU PROJET

Le présent projet concerne la réalisation des opérations de dragage d'entretien des installations portuaires gérées par HAROPA PORT-Paris pour la période 2023/2033. Les volumes de dragage d'entretien seront de 50 000 m³ par an maximum

L'aire d'étude comprenant le domaine de HAROPA PORT| Paris se décompose en 7 unités Hydrographiques Cohérentes (UHC) listées ci-dessous :

- Basse Voulzie (789 km²), cours d'eau : Seine amont
- Loing (773 km²), cours d'eau : Canal du Loing
- Seine Parisienne Grand Axe (1300 km²) –cours d'eau : Seine aval
- Marne Aval (978 km²), cours d'eau : Marne aval
- Seine Mantoise (679 km²), cours d'eau : Seine aval
- Oise Esche (31km²), cours d'eau : Oise amont
- Confluence Oise (646 km²), cours d'eau : Oise aval

Sur la totalité des 98 ports gérés par HAROPA PORT Paris, 24 ports sont identifiés comme ayant un besoin en dragage dans le Plan Pluriannuel de Dragages pour la décennie à venir.

Les principales raisons qui motivent la demande d'autorisation de dragage de HAROPA PORT concernent :

- La sécurité de la navigation
- La pérennisation et développement des activités portuaires
- L'assainissement du compartiment sédimentaire et l'amélioration de la qualité de l'eau.

Les enjeux majeurs du projet concernent le milieu aquatique et plus particulièrement le maintien de la qualité de l'eau (turbidité, oxygène dissous) la faune piscicole la flore et les habitats qui composent ce milieu.

7. APPRECIATION DU PROJET

7.1 Sur la forme

6.1.1. Le dossier

Le dossier soumis à enquête, composé de six fascicules, est bien structuré, illustré de nombreux schémas ; un guide de lecture est proposé en vue d'une approche rapide.

On peut regretter toutefois que les fascicules n'aient pas été numérotés en relation avec les références de ce guide de lecture, ce qui en aurait facilité l'accès.

Les planches présentées en annexe offrent un repère intéressant, toutefois il est regrettable qu'aucun lien n'existe entre la définition, les sites évoqués dans les textes et le renvoi aux planches de références.

6.1.2 Les permanences /observations du public

Les modalités de l'enquête prescrite ont été respectées.

15 permanences ont été tenues dans les locaux des 9 communes concernées par le projet.

Ces permanences ont été pratiquement désertées.

Un registre a été mis à la disposition du public durant toute la durée de l'enquête dans les mairies et au siège de l'enquête.

Un registre électronique a été ouvert par les soins de Publilégal.

Une adresse mail dédiée a complété la possibilité de dépôt d'observations de la part du public.

Une seule observation a été déposée dans le registre électronique, deux dans les registres papier mis à disposition dans les communes.

6.1.3. La publicité

Un avis a été publié dans la presse selon les dispositions prévues par l'arrêté d'ouverture

	1 ^{ère} insertion	2 ^{ème} insertion
Le Parisien	lundi 11 mars 2024	lundi 8 avril 2024
Le parisien 77	lundi 11 mars 2024	lundi 8 avril 2024
la République 77	lundi 11 mars 2024	lundi 8 avril 2024
le Parisien 75	mardi 12 mars 2024	mardi 2 avril 2024
les Echos	mardi 12 mars 2024	mardi 2 avril 2024
le Parisien 92	mardi 12 mars 2024	mardi 2 avril 2024
La Parisien 93	mardi 12 mars 2024	mardi 2 avril 2024
Le Parisien 94	mardi 12 mars 2024	mardi 2 avril 2024
le Parisien 78	mercredi 13 mars 2024	mercredi 3 avril 2024
le Courrier de Mantes	mercredi 13 mars 2024	mercredi 3 avril 2024
le Parisien 91	jeudi 14 mars 2024	jeudi 4 avril 2024
Le Républicain 91	jeudi 14 mars 2024	jeudi 4 avril 2024
Le Parisien 95	mercredi 13 mars 2024	mercredi 3 avril 2024
la Gazette du Val d'Oise	mercredi 13 mars 2024	mercredi 3 avril 2024

6.1.3. L'affichage

L'affichage a été effectué sur les panneaux administratifs et à divers endroits proches des installations portuaires.



6.1.4. L'accès au registre numérique

En sus de l'accès au registre numérique prévu par le prestataire de service PUBLILEGAL, il est proposé un chemin d'accès, différent à partir de chacun des départements concernés par le projet.

On peut s'interroger sur le fait que cette profusion de moyens d'accès, lourds et complexes, dont le but vertueux était d'offrir au public une très large possibilité d'information, n'ait pas au contraire freiné leur démarche.

7.2 . Sur le fond

6.2.1. Par rapport aux enjeux

La sécurité de la navigation est une des raisons qui justifient la présente demande d'autorisation de dragage. Le trafic fluvial revêt un intérêt économique pour la région d'île de France, il est plus vertueux que le transport routier et positif pour le bilan carbone.

Les opérations de dragage ont donc pour objectif de maintenir la qualité de l'eau, tout en limitant les sources de pollution en amont des enceintes portuaires et dans le respect de la biodiversité.

Les enjeux majeurs liés à ces opérations concernent le milieu aquatique et plus particulièrement le maintien de la faune qui compose ce milieu.

Il s'agit essentiellement d'éviter la dégradation des frayères, en évitant les périodes de reproduction, or les opérations de dragage interviennent de septembre à mars inclus ce qui rend négligeable voire nul le risque dans ce domaine.

Par ailleurs des mesures d'accompagnement sont prévues, notamment une renaturation des berges, la création de zones de frai pour la faune piscicole.

D'autres enjeux environnementaux sont à considérer :

Les émissions de gaz à effet de serre dans la phase chantier,

Les moyennes annuelles observées 9.7kgeqC/m³ pour les sédiments inertes et 11.9kgeqC/m³ pour les non inertes.

Comparées au bilan carbone de l'IDF, ces émissions ne représentent que 0.005% des émissions régionales, ce qui peut être considéré comme négligeable.

Les nuisances liées au bruit et aux vibrations.

La majorité des travaux induisent une nuisance sonore, toutefois les niveaux sonores ont été étudiés et respectent les normes définies par les textes, en effet le bruit d'une pelle mécanique est estimé à 80/85 dbI

Seuil	Paramètre	Niveau de bruit
Valeur d'exposition inférieure déclenchant l'action	Exposition moyenne sur 8h	80 dB(A)
	Niveau de crête	135 dB(C)
Valeur d'exposition supérieure déclenchant l'action	Exposition moyenne sur 8h	85 dB(A)
	Niveau de crête	137 dB(C)
Valeur limite d'exposition en tenant compte de l'atténuation liée au port de protections auditives	Exposition moyenne sur 8h	87 dB(A)
	Niveau de crête	140 dB(C)

Ces nuisances, acceptables selon les normes en vigueur quant au niveau de bruit, sont ponctuelles ; en effet les travaux les travaux sont encadrés par un horaire journalier, à savoir entre 7 et 20 heures, pour une durée de 8 jours/an hormis le week-end.

6.2.2. Les mesures ERC

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation ont été précisées dans des tableaux complets et synthétiques.

A noter que la présentation de ces documents avec de multiples colonnes en rend la lecture difficile ; pour une meilleure compréhension, un texte explicatif s'avérerait opportun.

6.2.3. Au regard des documents supra communaux

SDAGE

Les opérations de dragage ont été confrontées aux dispositions des 11 SDAGE de la région Ile de France, pour certains en cours d'élaboration ou de révision.

Les objectifs définis dans chacun de ces SDAGE visent à protéger le milieu naturel, conserver un bon état écologique des masses d'eau développer la diversité des milieux aquatiques respecter les continuités écologiques.

Le respect de ces objectifs a présidé aux opérations de dragage et il en ressort que le projet s'inscrit dans les dispositions de ces documents.

SDRIF

Ce plan rappelle le rôle majeur de la Seine comme élément structurant pour l'aménagement du territoire francilien à l'horizon 2030. Il recherche l'optimisation du fonctionnement logistique francilien en encourageant le recours aux modes alternatifs au tout routier : à savoir le fer et la voie d'eau.

Le projet vise à la réalisation de ces objectifs en gardant en ligne de mire la sécurité de la navigation pour développer le transport fluvial plus vertueux que le transport routier.

PGRI

Ce plan a pour objectif de planifier un aménagement du territoire résilient aux inondations

En programmant les opérations de dragage uniquement sur le fond des cours d'eau, dans le lit mineur de ces cours d'eau éloigné des berges, le projet de dragage permet la bonne exploitation des installations portuaires déjà existante en effectuant un entretien des profondeurs.

Le projet s'inscrit en conformité avec les prescriptions du PGRI.

PPRI

Dans la mesure où les opérations n'ont pas lieu en période de crue et n'entravent pas le libre écoulement des eaux le projet est compatible avec les PPRI ; par ailleurs les opérations de dragage ne se font qu'en cas de nécessité pour la navigation.

Par ailleurs, n'ayant pas d'emprise terrestre il n'est pas concerné par le PPRI en ce qui concerne l'utilisation des sols.

6.2.4. Au regard des remarques de l'Autorité environnementale

L'autorité environnementale a émis un certain nombre de recommandations auxquelles HAROPA PORT a répondu point par point.

Dans l'ensemble, ces réponses précisent les mesures existantes de nature à satisfaire au problème soulevé ou prend engagement d'y remédier.

L'idée générale qui s'en dégage montre que :

- la période des opérations de dragage est choisie dans le but de respecter la reproduction de l'avifaune ou de celle des oiseaux,
- les dispositions sont prises pour éviter tout effet cumulatif avec d'autres projets,
- le maître d'ouvrage est attentif aux nuisances polluantes et sonores en phase chantier pour les riverains.

6.2.5. Effets cumulés avec d'autres projets

Deux autres projets sont concomitants avec les opérations de dragage, création du Port Seine Métropole Ouest (PSMO) et l'entretien du Chenal par Voies navigables de France (VNF).

L'étude de ces deux projets ne met en évidence aucuns impacts cumulatifs majeurs avec les opérations de dragage.

Pour PSMO, le projet n'impacte pas la zone Natura 2000 qui est très éloignée (17km), n'a aucun effet sur le cadre de vie. Les deux projets pourront avoir un effet cumulatif en ce qui concerne l'émission de gaz à effet de serre, toutefois cet effet demeure ponctuel en phase chantier.

En ce qui concerne l'entretien du chenal, HAROPA déclare éviter de draguer au même lieu en même temps ; néanmoins si cet évitement s'avérait impossible les mesures prises et notamment l'usage du barrage MES en réduirait toute incidence nocive.

Au regard de ce qui précède, la commission d'enquête :

- Observe que les opérations de dragage se tenant ponctuellement en milieu aquatique, leurs impacts sur l'environnement limités dans le temps et dans l'espace sont pratiquement négligeables.
- Considère que même si certains points, mis en évidence par la MRAE, restent à améliorer HAROPA PORT a œuvré pour répondre aux objectifs fixés à savoir le maintien de la qualité de l'eau et le respect de la faune aquatique, dispositions nécessaires à la sécurité de la navigation fluviale en préservant ainsi l'intérêt économique que revêt ce mode de transport plus vertueux que le transport routier du point de vue empreinte carbone.
- Recommande sur la forme

De développer les mesures ERC en accompagnant les tableaux afférents d'une explication textuelle dans le souci d'une meilleure compréhension.

8. CONCLUSION ET AVIS

La commission d'enquête émet **un avis FAVORABLE** à la demande d'autorisation de renouvellement de l'autorisation de dragage et de gestion des sédiments sur l'ensemble des ports exploités par HAROPA PORT Paris pour la période 2024/2034.