

## Table des matières

LISTE DES PRINCIPALES ABREVIATIONS.....	4
enquête publique relative a la demande d'autorisation environnemenale presentee par Haropa port en vue du renouvellement de L'AUTORISATION de dragage et de gestion des sediments pour la periode 2024/2034.....	5
1. OBJET DE L'ENQUETE.....	5
2. CADRE JURIDIQUE DU PROJET.....	5
3. MAITRE D'OUVRAGE.....	5
4 COMPOSITION DU DOSSIER.....	6
5. DESIGNATION DES MEMBRES DE LA COMMISSION.....	6
6. PRESENTATION DU PROJET.....	6
6.1 Localisation du projet.....	6
6.2 Description du projet.....	8
6.3 Enjeux nécessitant la demande d'autorisation.....	9
7 ORGANISATION DE L'ENQUETE.....	11
7-1 Modalités de l'enquête.....	11
7-2 Affichage.....	12
7-3 Parution dans la presse.....	13
7-4 visite de présentation du projet.....	14
8. DEROULEMENT DE L'ENQUETE.....	14
8.1. Réunions de la commission d'enquête.....	14
8-2 les permanences.....	14
8-3 Procès-verbal des observations recueillies.....	14
8-4 Mémoire en réponse du maitre d'ouvrage.....	14
8.5. Remise du rapport de la commission d'enquête.....	14
9- appreciation du PROJET SOUMIS A ENQUETE.....	15
9-1 Etude d'impact.....	15
9.1.1. Contexte physique.....	15
9.1.1.1. Le climat.....	15
9.1.1.2 les émissions de GES.....	15
91.1.1.2 contexte géologique.....	15
9.1.1.3 hydro sédimentaire.....	15
9.1.2. Contexte chimique.....	16
9.1.2.1. Contexte sédimentologie.....	16
9.1.3. Contexte biologique.....	16
9.1.3.1. La trame verte et bleue.....	16
9.1.3.2. Espèces remarquables.....	17

9.1.3.2. La faune/flore.....	17
9.1.4 cadre de vie.....	17
9.1.4.1. Occupation des sols.....	17
9.1.4.2. Contexte paysager.....	17
9.1.4.3 patrimoine culturel.....	17
9.1.4.4. Infrastructures transports.....	18
9.1.4.5 nuisances.....	18
9.1.5 Contexte socio-économique.....	19
9.1.5.1 population et logement.....	19
9.1.5.2. Activités économiques et emploi.....	20
9.1.5.3 usages de l'eau.....	21
9.1.5.4 Risques naturels liés à l'eau.....	22
9.1.5.5 risques sismiques.....	23
9.1.5.6. Risques technologiques.....	23
9.1.6 Résumé et cout des mesures d'évitement de réduction et de compensation.....	23
9.1.6.1 Les réductions en amont :.....	24
9.1.6.2. Les mesures d'évitement :.....	25
9.1.6.3. Les mesures de réduction :.....	25
9.1.6.4. Le suivi :.....	26
9.1.6.5. Les mesures d'accompagnement prévues :.....	26
9-2 Effets cumulés avec d'autres projets.....	27
9.2.1. Projet PSMO.....	27
9.2.2. Projet de dragage d'entretien du chenal.....	28
9.3. Avis de la MRAe.....	29
9-4.Au regard des documents supra communaux.....	52
9.4.1 le Schéma d'Aménagement de Gestion des Eaux (SAGE ).....	52
9.4.1.1. SAGE Nappe de Beauce.....	53
9.4.1.2. SAGE Petit et Grand Morin.....	53
9.4.1.3. SAGE Bièvre.....	53
9.4.1.4. SAGE Marne Confluence.....	54
9.4.1.6. SAGE Croult - Enghien - Vieille Mer.....	54
9.4.1.7. SAGE Mauldre.....	54
9.4.1.8 .SAGE Orge - Yvette.....	54
9.4.1.9. SAGE Bassée-Voulzie.....	55
9.4.1.10. SAGE Yerres.....	55
9.4.2. SDRIF.....	55
9.4.3. Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).....	56

9.4.4. Le Plan de Gestion des Risques d’Inondations (PGRI).....	56
9.4.5. Le Plan de Prévention des Risques d’Inondations (PPRI).....	57
10- ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC.....	57

## LISTE DES PRINCIPALES ABREVIATIONS

AAC : Aire d’Alimentation de Captage  
 ADEME : Agence De l’Environnement et de la Maîtrise d’Energie  
 AEP: Alimentation en Eau Potable  
 APS: Agence Paris Seine  
 ARS : Agence Régionale de la Santé  
 ASAM : Agence Seine Amont  
 ASAV: Agence Seine Aval  
 AVAP : Aire de mise en Valeur de l’Architecture  
 CNDP: Conseil National du Débat Public  
 CGEDD : Conseil Général de l’Environnement et du Développement Durable  
 CODERST : Conseil Départemental de l’Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques  
 DAS: Drague Aspiratrice Stationnaire  
 DCE : Directive Cadre sur l’Eau  
 FFH : Faune–Flore-Habitat  
 GES: Gaz à Effet de Serre  
 GIEC: Groupe d’Experts Intergouvernemental sur l’Evolution du Climat  
 GNV: Gaz Naturel pour Véhicule  
 GPFMAS : Grand Port Fluvio-maritime de l’Axe Seine  
 ICPE: Installation Classée pour la Protection de l’Environnement  
 INPN: Inventaire National du Patrimoine Naturel  
 ISDI: Installation de Stockage de Déchets Inertes  
 ISDND: Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux  
 ISDD: Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux  
 MES: Matière en Suspension  
 MRAE: Mission régionale d’Autorité Environnementale  
 PGOD: Plan de Gestion des Opérations de Dragages  
 PLU: Plan Local d’Urbanisme  
 PPD: Plan pluriannuel de Dragage  
 PPE : Périmètre de Protection Eloigné (d’un captage)  
 PPI : Périmètre de Protection Immédiat (d’un captage)  
 PPR : Périmètre de Protection Rapproché (d’un captage)  
 PPRI: Plan de Prévention des Risques Inondations  
 PPRN: Plan de Prévention du Risque Naturel  
 PPRT: Plan de Prévention du Risque Technologique  
 PRPGD : Plan Régional de Prévention et Gestions des Déchets  
 RNN: Réserve Naturelle Nationale  
 RNR : Réserve Naturelle Régionale  
 SAGE: Schéma d’Aménagement de Gestion des Eaux  
 SCoT: Schéma de Cohérence Territoriale  
 SDAGE: Schéma Directeur d’Aménagement et de Gestion des Eaux  
 SDRIF : Schéma Directeur de la Région Île-de-France  
 SPR: Site Patrimonial Remarquable  
 SRADDET: Schéma Régional d’Aménagement et de Développement Durable et d’Égalité des Territoires  
 SRCE: Schéma Régional de Cohérence Ecologique  
 TVB: Trame Verte et Bleue

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

### **1. 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 DU PROJET**

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<sup>er</sup> 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 qui gère les installations portuaires sur le périmètre géographique de l'Île-de-France.

## 4 COMPOSITION DU DOSSIER

Le dossier soumis à enquête se compose de 6 fascicules accompagnés d'un guide de lecture

1-Synthèse du dossier présentation synthétique et illustrée destinée au lecteur lors de l'enquête publique.

2-Demande d'autorisation environnementale du Plan de Gestion Opérationnel des Dragages (PGOD), composé d'un résumé non technique suivi des 11 pièces suivantes :

- Pièce I : Renseignements administratifs ;
- Pièce II : Cadre réglementaire ;
- Pièce III : Description du projet : plan de gestion pluriannuel des opérations de dragage
- Pièce IV : Solutions de substitution et raisons du choix du projet retenu ;
- Pièce V : Etude d'Impact ;
- Pièce VI : Synthèse des impacts du projet, mesures d'évitement, de réduction et de compensation, mesures d'accompagnement et de suivis ;
- Pièce VII : Coût des mesures d'évitement, de limitation ou de compensation ;
- Pièce VIII : Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets ;
- Pièce IX : Compatibilité avec la réglementation au titre des dispositions d'aménagement et de gestion du territoire ;
- Pièce X : Analyses des méthodes utilisées ;
- Pièce XI : Contributeurs à l'étude d'impact.

3-Présentation des planches du PGOD

4-Les annexes du PGOD

5-Avis de l'AE, et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage.

6-l'avis CLE SAGE Marne Confluence.

## 5. DESIGNATION DES MEMBRES DE LA COMMISSION

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

## 6. PRESENTATION DU PROJET

### 6.1 Localisation du projet

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 km<sup>2</sup>) cours d'eau : Seine amont
- Loing (773 km<sup>2</sup>) cours d'eau : Canal du Loing
- Seine Parisienne Grand Axe (1300 km<sup>2</sup>) –cours d'eau : Seine aval
- Marne Aval (978 km<sup>2</sup>) cours d'eau : Marne aval
- Seine Mantoise (679 km<sup>2</sup>) cours d'eau : Seine aval
- Oise Esche (31km<sup>2</sup>) cours d'eau : Oise amont
- Confluence Oise (646 km<sup>2</sup>) court d'eau : Oise aval

*Enquête N° E2300000104C/77 Autorisation environnementale relative à la demande de renouvellement d'autorisation de dragage HAROPA PORT Paris 2024/2034*

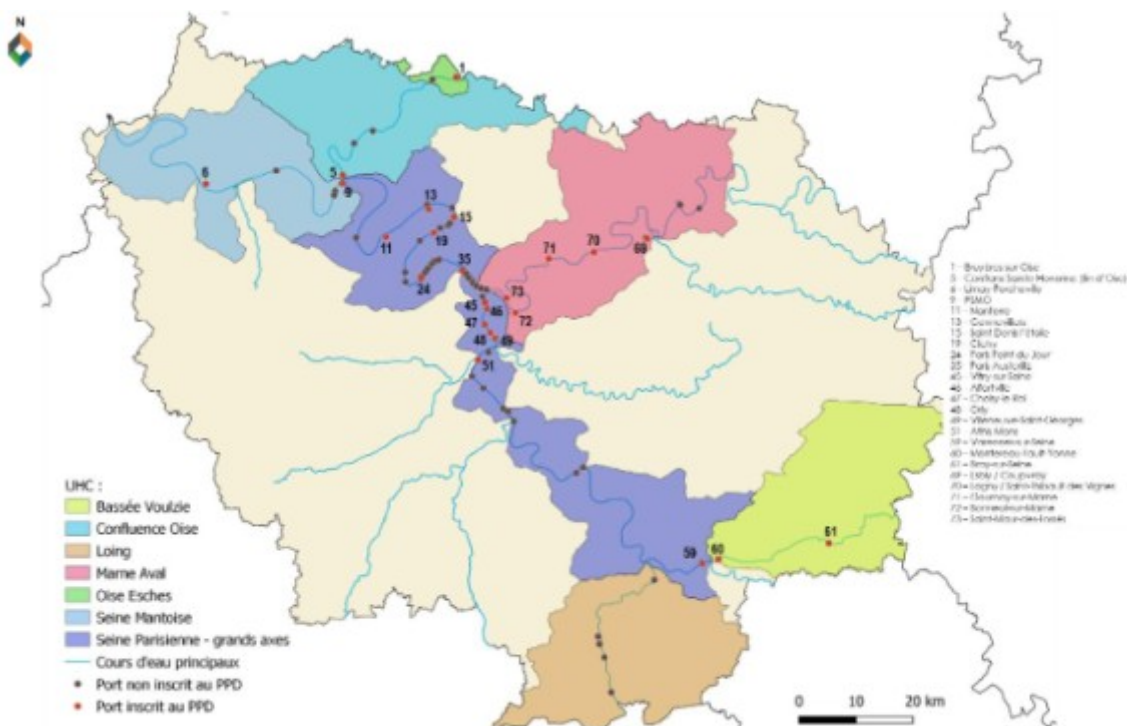


Figure 1 : Localisation des UHC et des ports inscrits au plan prévisionnel de dragage

Le domaine géré par HAROPA PORT Paris comprend 98 ports situés en région Ile-de-France.

Quatre agences locales permettent l'exploitation au quotidien des ports.

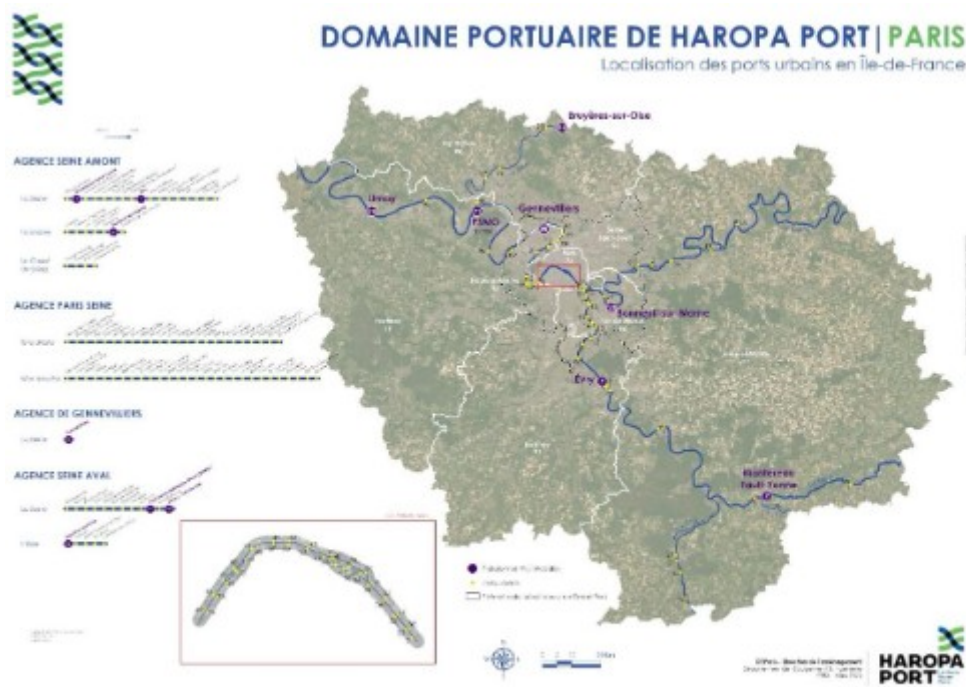


Figure 1 : Localisation des 98 ports gérés par HAROPA PORT Paris

## 6.2 Description 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 m<sup>3</sup> par an maximum

La sédimentation naturelle qui s'opère dans les ports gérés par HAROPA PORT Paris amène à une nécessité de draguer régulièrement afin de conserver des tirants d'eau nécessaires à la navigation.

Historiquement, le dragage d'entretien dans les ports s'opère chaque année par dragage mécanique. Les sédiments extraits sont généralement transportés par voie fluviale et valorisés à terre. Le maintien de la navigation dans le port est primordial pour permettre de pérenniser le transport de marchandises et de passagers par voie fluviale et de renforcer le développement économique de la région

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 selon une fréquence d'intervention allant d'1 an pour les ports de Gennevilliers et Limay Porcheville, à 10 ans pour les volumes de moindre importance avec une régularité de 5 ans pour la majorité.

Le volume total de dragage représentant 282 052m<sup>3</sup>

Ports	Fleuve	Darse	Agence	UHC	Fréquence prévisionnelle d'intervention	Volume prévu 2023-2033 (m <sup>3</sup> )
Alfortville	Seine		ASAM	Seine parisienne	10 ans	1 320
Athis-Mons	Seine			Seine parisienne	3 ans	1 038
Bonneuil-sur-Marne	Marne / darses	oui		Marne aval	2 ans	61 850
Bray-sur-Seine	Seine			Bassée Voulzie	5 ans	750
Coupry	Marne			Marne aval	5 ans	1 161
Choisy-le-Roi	Seine			Seine parisienne	5 ans	700
Gournay-sur-Marne	Marne			Marne aval	3 ans	1 950
Lagny-sur-Marne - St-Thibault-des-Vignes	Marne			Marne aval	5 ans	1 550
Montereau-Fault-Yonne	Seine / darse	oui		Marne aval	5 ans	1 000
Orly	Seine			Seine parisienne	5 ans	2 200
Saint-Maur-des-Fossés	Marne			Marne aval	10 ans	150
Varenes-sur-Seine	Seine			Seine parisienne	3 ans	900
Villeneuve-St-Georges	Seine			Seine parisienne	5 ans	700
Vitry-sur-Seine (projet)	Seine			Seine parisienne	10 ans	500
Paris - Point du Jour	Seine			APS	Seine parisienne	10 ans
Paris - Austerlitz	Seine		Seine parisienne		10 ans	250
Gennevilliers	Seine / darses	oui	AG	Seine parisienne	1 an	53 000
Bruyères-sur-Oise	Oise		ASAV	Oise Esches	2 ans	21 029
Clichy	Seine			Seine parisienne	5 ans	3 000
Conflans-Sté-Honorine (zone amont)	Oise			Confluence Oise	3 ans	2 200
Limay-Porcheville	Seine / darse	oui		Seine Mantoise	1 an	95 604
Nanterre	Seine / darse	oui		Seine parisienne	3 ans	17 000
Saint-Denis l'Etoile	Seine			Seine parisienne	5 ans	4 000
PSMO (en projet)	Seine	oui		Seine Mantoise	10 ans	-
<b>Total :</b>						<b>282 052</b>



Pour les techniques de dragage, le dragage mécanique à l'aide d'un atelier « dipper » (ponton-pelle) ou d'une drague à godets sont majoritairement employés.

Une fois dragués, les sédiments sont déposés dans des barges puis transportés jusqu'aux filières de gestion

Les sédiments inertes sont valorisés en remblaiement de carrières et les sédiments non inertes sont gérés en centre de transit/traitements ICPE. A la suite de cette phase, les sédiments deviennent des sous-produits qui sont fléchés dans différentes filières en fonction de leur qualité.

Les travaux de dragage d'entretien auront lieu de jour entre 7h et 20h, lors des saisons automne et hiver, soit de septembre à fin mars ; pour l'ensemble des ports, les opérations auront lieu en dehors des épisodes de crues.

A la fin de chaque campagne de dragage, un Bilan Annuel de Dragage est réalisé et transmis aux services de l'Etat. Des fiches portuaires comprenant l'ensemble des informations sur la sensibilité du milieu, les caractéristiques des zones draguées et les mesures environnementales spécifiques mises en place sont jointes à ce bilan.

### 6.3 Enjeux nécessitant la demande d'autorisation

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

- La sécurité de la navigation

Des opérations sont principalement réalisées en vue d'assurer la sécurité de la navigation et développer le trafic fluvial qui revêt un intérêt économique majeur pour la région Île-de-France. Ce mode de transport plus vertueux que le transport routier, possède un meilleur bilan carbone en étant moins émetteur, moins polluant et réduit la congestion des axes routiers.

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

Le projet est également sujet aux impacts inhérents à tous les travaux à savoir l'impact en matière d'émission de gaz à effet de serre et aux consommations d'énergie.

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.

Ces enjeux sont essentiellement des enjeux écologiques, ils ont été identifiés dans les principaux ports dragués par un inventaire recensant les zones d'habitat et les frayères potentielles pour les populations piscicoles, ainsi que la portée des bivalves sur la Seine et ses affluents.

Les usages de l'eau, notamment les captages d'eau potable ont été pris en compte dans les opérations de dragage.

Les périmètres de protection de captage ont peu évolué depuis dix ans et il en ressort que seulement sept ports sur 70 sont situés dans un périmètre de protection rapproché (PPR).

Afin d'apprécier les enjeux et les impacts potentiels du projet, 3 critères ont été retenus pour caractériser la sensibilité du milieu

- Présence de frayères potentielles ou d'herbiers identifiés comme ayant un enjeu fort au droit ou jusqu'à 100 m en aval du site

- Présence de bivalves protégés au droit ou jusqu'à 100 m en aval du site ;
- Opération de dragage située dans ou à proximité (<100 m) de zones de protections environnementales ou réglementaires : zones Natura 2000, RNN, APB, Sites inscrits et classés concernant le patrimoine naturel, ZNIEFF, périmètres de captage...

Le tableau suivant présente la sensibilité du milieu pour chaque port

UHC	Site portuaire	Critère de sensibilité Frayères - Herbiers	Critère de sensibilité Bivalves	Critère de sensibilité Synthèse zonages environnementaux ou réglementaires
Bassée Voulzie	Bray-sur-Seine	Oui	Inventaires avant 1er dragage	Oui
	Montereau-Fault-Yonne	Oui	Pas d'enjeux en darse	Oui
Seine Parisienne grand axe	Varenes-sur-Seine	Inventaires avant 1er dragage	Pas d'enjeu car volume très faible sur la période	Oui
	Athis-Mons	Inventaires avant 1er dragage	Pas d'enjeu car volume très faible sur la période	Oui
	Villeneuve St Georges	Inventaires avant 1er dragage	Pas d'enjeu car volume très faible sur la période	Oui
	Orly	Inventaires avant 1er dragage	Pas d'enjeu car volume très faible sur la période	Oui
	Choisy-le-Roi	Inventaires avant 1er dragage	Pas d'enjeu car volume très faible sur la période	Oui
	Alfortville	Inventaires avant 1er dragage	Pas d'enjeu car volume très faible sur la période	-
	Vitry-sur-Seine (projet)	Inventaires avant 1er dragage	Pas d'enjeu car volume très faible sur la période	-
	Austerlitz	Non sensible	Pas d'enjeu car volume très faible sur la période	-
	Point du jour	Non sensible	Pas d'enjeu car volume très faible sur la période	-
	Clichy	Non sensible	Non sensible	-
	Saint-Denis l'Etoile	Non sensible	Non sensible	-
	Gennevilliers	Fonction de la zone de dragage	Pas d'enjeux en darse	-
Nanterre	Fonction de la zone de dragage	Fonction de la zone de dragage	-	
Marne aval	Esbly/Coupry	Inventaires avant 1er dragage	Pas d'enjeu car volume très faible sur la période	-
	Lagny-sur-Marne/Saint-Thibault-des-Vignes	Inventaires avant 1er dragage	Pas d'enjeu car volume très faible sur la période	-
	Goumoy-sur-Marne	Inventaires avant 1er dragage	Pas d'enjeu car volume très faible sur la période	Oui
	Bonneuil-sur-Marne	Fonction de la zone de dragage	Pas d'enjeux en darse	-
	Saint-Maur-des-Fossés	Inventaires avant 1er dragage	Pas d'enjeu car volume très faible sur la période	-
Seine mantoise	PSMO (projet)	Inventaires avant 1er dragage	Pas d'enjeux en darse	-
	Limay/Parcheville	Fonction de la zone de dragage	Non sensible	-
Confluence de l'Oise	Conflans-Sainte-Honorine	Non sensible	Non sensible	Oui
Oise Esches	Bruyères-sur-Oise	Fonction de la zone de dragage	Non sensible	-

Tableau 3 : Synthèse de la sensibilité des ports du PPD aux trois critères

## 7 ORGANISATION DE L'ENQUETE

### 7-1 Modalités de l'enquête

L'arrêté inter préfectoral, 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 fluvio maritime 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.

Cet arrêté fixe les modalités de cette enquête dont les principales, en conformité avec les lois et les décrets applicables, sont :

- Que sa durée est fixée à 36 jours du mardi 2 avril 2024 au mardi 7 mai 2024 inclus.
- Que le siège de l'enquête est fixé à la mairie de Montereau-Fault-Yonne.
- Que le dossier sera consultable pendant toute la durée de l'enquête :

En version papier :

- En mairies de Montereau-Fault-Yonne, Lagny/Marne, Conflans-Ste-Honorine Limay (78), Gennevilliers, Nanterre (92) Orly, Bonneuil/Marne (94) Bruyères/Oise (95).

En version numérique

- en mairie de Montereau-Fault-Yonne sur un poste informatique.

Par voie dématérialisée sur le site internet suivant :

- sur le site internet des services de l'Etat
- en Seine et Marne à l'adresse suivante :

[www.seine-et-marne.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques/Eau](http://www.seine-et-marne.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques/Eau)

- Dans la région Ile-de-France

<https://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/tegs/view/ile-de-france/Documents+et+publications/Consultation/Enquete%C3%A0+publiques>

- En Essonne

<https://essonne.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques/Eau>

- Dans les hauts de Seine

<https://essonne.gouv.fr/Publications/Annonces-avis/Enquetes-publiques-2024-projets/HAROPAPORT>

- En Seine St Denis

<https://www.seine-saint-denis.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement-paysage-naturels-et-technologiques-bruit-nuisances-publicite/1-installations-classees-pour-la-protection-de-l-environnement/Enquetes-et-consultations-du-public-encours/Enquetes-publiques>

- Dans le Val-de-Marne

<https://www.val-de-marne.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques-et-concertation-prealables>

- Dans le Val d'Oise

<https://www.val-doise.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement-risques-et-nuisances/Eau/Consultations-du-public>

- Sur le site internet d' HAROPA PORT

<https://www.haropaport.com/fr/agenda>

- Que les permanences tenues par un membre de la commission d'enquête se répartiront comme suit :

*Enquête N° E2300000104C/77 Autorisation environnementale relative à la demande de renouvellement d'autorisation de dragage HAROPA PORT Paris 2024/2034*

Commune de Bonneuil sur Marne (Centre technique municipal)

- Mercredi 3 avril 2024 de 14 heures à 17 heures
- Mardi 23 avril 2024 de 9 heures à 12 heures

Commune de Montereau-Fault-Yonne

- Jeudi 11 avril 2024 de 14 heures à 17 heures
- Jeudi 25 avril de 9 heures à 12heures

Commune de Lagny/Marne

- Mardi 9 avril de 9 heures à 12heures

Commune de Bruyères/Oise

- Mardi 9 avril 2024 de 14 heures à 17 heures
- Jeudi 25 avril 2024 de 09 heures à 12 heures

Commune de Nanterre

- Jeudi 11 avril 2024 de 14 heures à 17 heures
- Samedi 4 mai de 9 heures à 12 heures

Commune de Conflans Ste Honorine

- Mardi 9 avril 2024 de 9 heures à 12 heures

Commune de Limay (services techniques)

- Mardi 2 avril 2024 de 9 heures à 12 heures
- Mardi 30 avril 2024 de 14 heures 30 à 17 heures 30

Commune d'Orly

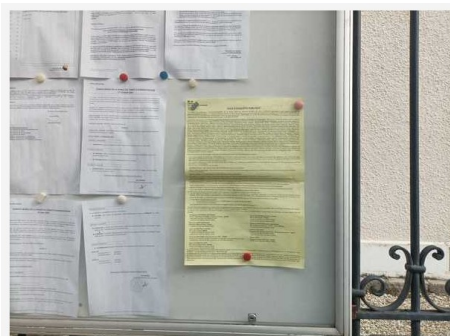
- Jeudi 18 avril 2024 de 14 heures à 17 heures

Commune de Gennevilliers

- Mardi 2 avril 2024 de 14 heures 30 à 17heurs 30
- Mardi 30 avril 2024 de 9 heures à 12 heures
- Que le public pourra consigner ses observations :
  - sur les registres papier déposés en mairie aux adresses précisées ci-dessus,
  - sur le registre dématérialisé accessible\_à la mairie de Montereau-Fault-Yonne sur un poste informatique dédié
  - sur les sites internet des services de l'Etat en Seine et Marne, en Ile de France, dans les Yvelines, dans l'Essonne, dans les Hauts de Seine en Seine St Denis, dans le Val de Marne et dans le Val d'Oise aux adresses précitées.
  - par courrier électronique à l'adresse suivante :  
[dragageharopaportparis@mail.registre-numerique.fr](mailto:dragageharopaportparis@mail.registre-numerique.fr)
- Qu'un avis au public sera publié 15 jours au moins avant de début de l'enquête et rappelé dans les 8 premiers jours dans 2 journaux régionaux.
- Que cet avis sera affiché à la mairie sur l'ensemble des panneaux administratifs des communs concernées 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci.-2 Publicité

## 7-2 Affichage

Au cours des diverses permanences les membres de la commission d'enquête ont pu constater l'affichage de l'avis d'ouverture d'enquête sur les panneaux administratifs ou dans divers lieux publics



### 7-3 Parution dans la presse

Un avis d'enquête a été diffusé dans la presse selon les modalités ci-après :

	1 <sup>ère</sup> insertion	2 <sup>ème</sup> 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

*Enquête N° E2300000104C/77 Autorisation environnementale relative à la demande de renouvellement d'autorisation de dragage HAROPA PORT Paris 2024/2034*

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

#### **7-4 visite de présentation du projet**

Le 29 janvier 2024, la commission d'enquête a rencontré le maître d'ouvrage dans ses locaux parisiens. Mme Frédérique GUILBERT responsable de cette opération et ses collaborateurs ont présenté l'objet de la présente enquête et exposé les diverses opérations de dragage.

Le 12 février 2024, la commission d'enquête s'est réunie avec les représentants d'HAROPA PORT-Paris et les services de la Préfecture pour affiner la procédure de cette enquête publique.

### **8. DEROULEMENT DE L'ENQUETE**

#### **8.1. Réunions de la commission d'enquête**

Les membres de la commission d'enquête se sont réunis au domicile de la présidente pour une séance de travail :

- Le mercredi 15 mai 2024
- Le mercredi 6 juin 2024
- Le Jeudi 13 juin 2024

#### **8-2 les permanences**

Les permanences prescrites par l'arrêté d'ouverture, se sont tenues aux jours et heures indiqués. Ces permanences, pratiquement ignorées par le public, se sont déroulées sans incident notoire mais dans une relative indifférence de la part des communes qui ne semblaient pas véritablement concernées par le projet.

#### **8-3 Procès-verbal des observations recueillies**

Les permanences ont été pratiquement désertées et une seule observation a été déposée sur le registre numérique.

On peut s'interroger sur ce manque de motivation ; indépendamment du fait que l'aspect très technique du projet puisse rebuter un public non averti, il n'est pas exclu que cette situation ait été conditionnée par la définition, lourde et complexe, des chemins d'accès à la consultation du dossier et au registre numérique.

La commission d'enquête a remis le Procès-Verbal de synthèse au maître d'ouvrage le 17 mai 2024. (CF P.J)

#### **8-4 Mémoire en réponse du maître d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage a remis son mémoire en réponse par voie numérique, le 31 mai 2024, complété par un envoi postal reçu le 9 juin 2024. (CF P.J)

#### **8.5. Remise du rapport de la commission d'enquête**

La commission d'enquête a remis son rapport et ses conclusions le vendredi 14 juin 2024.

*Enquête N° E2300000104C/77 Autorisation environnementale relative à la demande de renouvellement d'autorisation de dragage HAROPA PORT Paris 2024/2034*

## 9- APPRECIATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE

### 9-1 Etude d'impact

#### 9.1.1. Contexte physique

##### 9.1.1.1. Le climat

Les données climatiques n'ont pas de lien direct avec le projet. Néanmoins ce dernier s'inscrit dans un contexte global de réchauffement climatique et d'augmentation des émissions de gaz à effet de serre.

**Le niveau d'impact brut potentiel direct du projet sur le climat est nul.**

##### 9.1.1.2 les émissions de GES

Sur une base de 722 kg eq/C et un volume annuel de 50000 m<sup>3</sup> (approche très conservative eu égard aux volumes moyens annuels sur la décennie précédente), les émissions correspondent à 361 Teq/C ou encore 1325 T Eq/CO<sub>2</sub> soit 0,003% des émissions régionales de 2015.

**L'impact potentiel brut sur les émissions de GES (et indirects sur le climat) est donc faible.**

#### Mesures ERC

La compensation est sans objet, s'agissant de la réduction des émissions de GES, les mesures sont les suivantes :

- Audits énergétiques et réhabilitation de bâtiments
- Définition de plan d'éclairage sur les principales plates-formes avec l'installation de leds pour diminuer la consommation énergétique
- Définition de plan de mobilité portant sur les déplacements professionnels
- Mise en place de borne d'alimentation en électricité pour les bateaux de croisières
- Accueil de stations multi énergie sur les ports
- Mise en place d'un trophée environnemental de la flotte fluvial destiné à récompenser les bateaux de marchandises et de passagers les plus performants sur le plan environnemental.
- La charte d'amélioration des ports, les entreprises engagées dans cette démarche faisant l'objet d'audits annuels par un organisme indépendant

##### 9.1.1.2 contexte géologique

Les opérations se tiennent en milieu aquatique et concernent des couches superficielles de sédiments nouvellement déposées

.Les enjeux géologiques ne concernent donc le projet que de manière indirecte, par les sédiments qui sont charriés par les eaux de surface et qui font l'objet de dragage.

**Le niveau d'enjeu lié à la géologie est négligeable.**

#### Mesures ERC

Dans ce domaine, les mesures de compensation et de réduction sont sans objet.

##### 9.1.1.3 hydro sédimentaire

La grande majorité des ports gérés, dont les principaux (hormis Bonneuil-sur-Marne et Bruyères-sur-Oise) se situent sur la Seine. Les ports les plus modestes, sont quant à eux situés sur les affluents de la Seine

Ci-dessous la distinction des ports à darses et des ports en rivières inscrits au PPD

Tous les ports non-inscrits au PPD sont des ports en rivière.

Ports à darses	Ports en rivière
Bonneuil-sur-Marne	Lagny-sur-Marne - St-Thibault-des-Vignes
Montereau-Fault-Yonne	Coupvray
Nanterre	St-Maur-des-Fossés
Gennevilliers	Gournay-sur-Marne
Limay-Parcheville	Bray-sur-Seine
	Athis-Mons
	Orly
	Clichy
	Saint-Denis l'Etoile
	Paris - Point du Jour
	Paris - Austerlitz
	Bruyères-sur-Oise
	Conflans-Ste-Honorine
	Alfortville
	Villeneuve-St-Georges
	Varenes-sur-Seine
	Choisy-le-Roy
	PSMO (projet)
	Vitry-sur-Seine (projet)

Tableau 17 : Distinction des ports à darses et ports de rivière

**Les sites d'étude se trouvent dans des lits mineurs de cours d'eau, l'enjeu lié à l'hydrographie est fort**

### 9.1.2. Contexte chimique

#### 9.1.2.1. Contexte sédimentologie

La qualité physique et chimique des sédiments reste globalement similaire en comparaison avec l'état initial réalisé il y a 10 ans.

Sur le volet physique, la granulométrie est sensiblement identique dans sa répartition entre sédiments fins et grossiers. Concernant la qualité chimique, on retrouve les contaminants «historiques» (Cadmium, Zinc, Plomb, Cuivre, COT, HCT...) déjà relevés dans la demande d'autorisation précédente. Ces paramètres sont souvent synonymes de dépassement du Seuil S1 voire du Seuil S2 dans certains cas. Ces dépassements présents dans deux tiers des cas, restent présents dans la même proportion.

On remarque enfin des disparités géographiques, la qualité des sédiments des ports en Seine étant généralement beaucoup plus dégradée que pour les sédiments des ports de l'Oise et de la Marne dans une moindre mesure.

**Les enjeux liés à la qualité des sédiments sont de niveaux forts**

#### Mesures ERC

En amont l'entretien est réalisé uniquement sur les secteurs ayant un besoin de dragage.

Des mesures de suivis consistent en prélèvements sédimentaires avant chaque opération de dragage afin de caractériser leur qualité physico-chimique. Ces résultats sont consignés dans l'outil SEDIPORT.

### 9.1.3. Contexte biologique

#### 9.1.3.1. La trame verte et bleue

Les travaux de dragage peuvent engendrer la disparition des espèces ayant colonisées les zones d'intervention.

Néanmoins, les différentes installations portuaires sont déjà très anthropisées, les dragages n'auront pas d'impact sur les corridors et les réservoirs de biodiversité.

**Les impacts bruts potentiels du projet sur la TVB sont donc négligeables.**



### **9.1.3.2. Espèces remarquables**

Globalement, **les impacts bruts potentiels du projet et directs sur les habitats sont faibles**. A une échelle plus fine, des impacts potentiels bruts indirects du projet existent mais restent modérés, circonscrits, temporaires, et réversibles. De plus, des mesures de réduction et de suivi sont prévues afin de prévenir ces incidences.

### **9.1.3.2. La faune/flore**

Les impacts bruts potentiels du projet sur les mollusques et crustacés sont faibles, directs, et temporaires

.Les impacts bruts potentiels du projet sur les invertébrés sont nuls à négligeables

**Les incidences peuvent donc être considérées comme faibles** et limitées dans le temps du fait d'une recolonisation rapide du secteur à l'issue des travaux (effets réversibles) même s'il faut considérer qu'une large majorité des dragages s'opère sur les mêmes secteurs d'une année sur l'autre.

En phase de fonctionnement les opérations de dragage d'entretien permettent de retrouver des conditions de fonctionnement satisfaisantes pour les installations portuaires.

**Le projet n'a pas d'impact sur la flore en phase de fonctionnement.**

#### Mesures ERC

- Evitement de la période de reproduction du brochet aux mois de février-mars pour les opérations en cours d'eau à proximité de frayères à brochet
- Evitement de la période de reproduction de l'avifaune débutant en mars sur le port de Bray-sur-Seine
- Mise en place d'un barrage anti-MES au point d'extraction ou mise en défens de la zone cas d'opération à proximité de secteurs à enjeux.

### **9.1.4 cadre de vie**

#### **9.1.4.1. Occupation des sols**

Le projet n'a aucun impact défini sur l'occupation des sols et ne nécessite aucune mesures ERC.

#### **9.1.4.2. Contexte paysager**

Temporairement, le temps des opérations, des engins se trouvent sur et au bord des cours d'eaux ou les darses draguées. Il s'agit d'une gêne visuelle temporaire et toute relative car on ne peut définir de vues à partir de la zone portuaire qui est réservée aux activités économiques et non de loisirs, ainsi, les vues qui seraient impactées sont celles depuis les rives opposées par exemple, vers les sites portuaires qui sont déjà très anthropisés et présentent des paysages industriels et portuaire en général peu de valeur architecturale.

**Le niveau d'impact potentiel brut associé est donc faible à négligeable et ne nécessite pas de mesures ERC.**

#### **9.1.4.3 patrimoine culturel**

Les sites classés existants sont majoritairement éloignés des sites portuaires car les sites d'étude sont aquatiques et ne comportent donc pas d'éléments paysagers.

Les sites inscrits et classés ne présentent aucun enjeu vis-à-vis des sites d'étude aquatiques et globalement hors zonage ; les mesures ERC sont sans objet.

#### 9.1.4.4. Infrastructures transports

Réseau routier

Modes	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Fluvial	163 916	161 261	161 887	157 934	170 397	140 824
Fer	35 039	34 677	35 031	33 407	-	-
Route	310 933	326 385	330 544	326 112	-	-
Total	509 933	522 323	527 462	517 453	-	-

Tableau 57 Activité par mode pour le transport des marchandises conteneurisées, en EVP (EGIS, 2020 ; HAROPA PORT | Paris)

Le transport routier reste majoritaire sur les ports avec l'acheminement par EVP (unité de mesure du volume des containers)

Les sites d'étude sont situés sur le domaine navigable

Activité fluviale	2015	2016	2017	2018	2019	2020
En Mt	20,16	20,28	21,17	22,11	25,08	22,8
En EVP	163 916	161 261	161 887	157 934	170 397	140 824

Tableau 58 : Evolution de l'activité fluviale en Mt et en EVP (EGIS, 2020 ; HAROPA PORT | Paris)

Le niveau d'enjeu lié aux infrastructures et aux trafics fluviaux est fort sur les sites inscrits sur le domaine navigable.

#### 9.1.4.5 nuisances

##### Nuisances sonores

Les principales nuisances à proximité des ports sont liées au bruit en raison de la présence d'infrastructures routières. Par ailleurs, la plupart des sites se trouvent dans des zones assez peuplées.

Le niveau d'enjeu lié aux nuisances sonores peut donc globalement être coté à un niveau fort sur les sites d'étude.

##### La qualité de l'air

Lors des travaux, les engins employés sont équipés de moteur diesel dont les niveaux des émissions respectent les normes antipollution et réglementation variant du Stade 1 au Stade 5.

Les émissions émises par les engins (Pelle mécanique, barges) sont principalement

- HC (hydrocarbures imbrûlés)
- CO (monoxyde de carbone)
- NOx (hydroxydes d'azotes)
- PM (particules fines)

La qualité de l'air sera un peu plus dégradée localement et temporairement. Les émissions resteront néanmoins négligeables par rapport à l'échelle de la région Île-de-France

**L'impact brut potentiel du projet en phase de travaux sur la qualité de l'air est faible.**

Parmi les actions entreprises pour étudier et limiter les nuisances portuaires, on peut citer:

- Engager des études sur la qualité de l'air (AIRPARIF) et déterminer la part des activités portuaires dans les émissions de polluants.

- Mise en place d'une surveillance des émissions sonores (capteurs de bruits) sur certains ports à animation-loisirs ou certains chantiers.

### 9.1.5 Contexte socio-économique

#### 9.1.5.1 population et logement

Le projet est temporaire et concerne peu la démographie et les logements lorsqu'il prend place sur des sites déjà à vocation d'activité, cependant, dans le contexte francilien densément peuplé, l'enjeu est à étudier

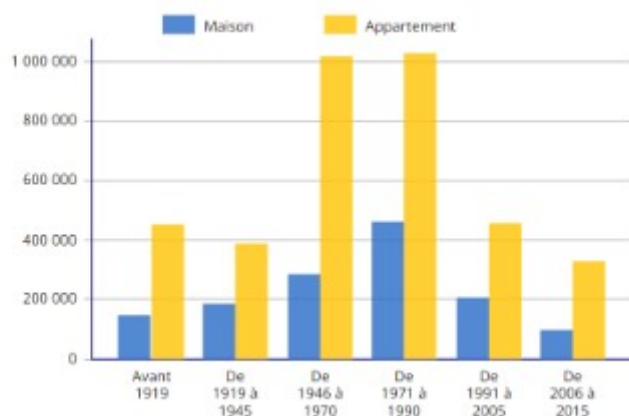
#### La population

Nom de l'UHC	Population
Bassée Voulzie	105 000
Confluence Oise	244 000
Loing	5 150 000
Marne Aval	1 736 000
Oise Esche	371 000
Seine Mantoise	107 000
Seine Parisienne – grands axes	475 000
<b>L'ensemble des UHC</b>	<b>8 188 000</b>

Les enjeux sont localisés au niveau des riverains des sites d'étude aquatiques. Les riverains sont également touchés par les nuisances des zones industrialo portuaires adjacentes.

**L'enjeu lié est globalement de niveau modéré.**

#### Les logements



Les sites d'étude sont aquatiques et situés à proximité de zones industrialo portuaires. Ces zones d'activité sont déjà source de nuisances.

Il n'y a pas d'enjeu lié au logement sur les sites de travaux, cependant, des logements peuvent se trouver proches de ces sites.

**Les enjeux liés aux logements sont de niveau faible** vis-à-vis de sites aquatiques jouxtant des zones d'activité.

Il n'est pas attendu d'impact direct sur la population ni sur les logements lors des travaux, compte tenu du fait qu'ils se déroulent en milieu aquatique.

**L'impact brut potentiel du projet en phase de travaux sur la population est nul.**

### 9.1.5.2. Activités économiques et emploi

#### Activités économiques

Haropa Port est responsable de l'exploitation de 70 sites portuaires, dont six plates-formes multimodales.

- 106,7 M d'€ de chiffre d'affaires en 2020
- 22, 5 Mt de trafic fluvial (2021)
- 1,84 Mt de trafic ferroviaire (2020)
- 7,9 millions de passagers (2019)
- 1000 ha de superficie au total (2020)
- Environ 70 sites (ports urbains) situés sur la Seine, la Marne, l'Oise et le Loing.

Avec 1000 ha d'espaces portuaires, 1 million de m<sup>2</sup> d'entrepôts, dont 360 000 m<sup>2</sup> en propre et un taux d'occupation de 90 % environ, HAROPA PORT Paris est l'espace logistique fluvial et portuaire du Grand Paris et la porte d'entrée de l'Europe sur un bassin de vie de 25 millions de consommateurs.

Le tableau ci-dessous présente les activités portuaires sur les sites concernés par le PPD.

Commune d'implantation du port	Entreprises présentes sur la zone	Vocation / activités	Tonnage annuel par voie d'eau en 2019
Bonneuil-sur-Marne*	150	BTP Métallurgie Plateforme logistique et conteneurs Environnement et produits valorisables Agroalimentaire	1,069 million de tonnes
Athis-Mons	< 5	BTP Environnement et produits valorisables	190 403 tonnes
Bray-sur-Seine	2	Agroalimentaire Granulats Environnement Métallurgie	134 539 tonnes
Coupray	5	Agroalimentaire, céréales Environnement BTP Environnement et produits valorisables	7 802 tonnes
Gournay-sur-Marne	2	BTP	129 097 tonnes
Lagny-sur-Marne - St-Thibault-des-Vignes	14	BTP Environnement et produits valorisables	62 417 tonnes
Montereau-Fault-Yonne*	4	Agroalimentaire, Automobile, Pétrole et combustible, Logistique, BTP, Sidérurgie Projet plateforme conteneurs	248 758 tonnes
Orly	< 5	BTP Environnement	111 243 T
St-Maur-des-Fossés	2	BTP Environnement et produits valorisables	116 156 tonnes
Limay*	20	Agroalimentaire, Pétroles et combustibles Métallurgie, Logistique et conteneurs Traitement des déchets	1 362 389 tonnes
Bruyères-sur-Oise	7	Logistique, BTP Métallurgie, Agroalimentaire Environnement et produits valorisables	386 187 tonnes
Clichy	< 5	Animation – Loisirs – BTP Environnement	253 927 tonnes
Conflans-Ste-Honorine	< 5	Agroalimentaire BTP Environnement et produits valorisables	162 211 tonnes
Nanterre*	< 5	Agroalimentaire BTP Produits énergétiques Environnement et produits valorisables	632 930 tonnes
Saint-Denis l'Etoile	< 5	BTP Environnement et produits valorisables	96 242 tonnes
Paris - Point du Jour	< 5	BTP	331 153 tonnes
Gennevilliers*	250	BTP Agroalimentaire Métallurgie Plateforme logistique et conteneurs Produits énergétiques Automobiles Environnement et produits valorisables	3,895 millions de tonnes
PSMO		En projet	

Les enjeux économiques sont globalement de niveau faible à l'échelle de la région, cependant, les sites industrialo-portuaires ont vocation à être optimisés pour accroître l'activité portuaire

et promouvoir le transport fluvial et l'intermodalité, levier d'action pour la réduction des émissions de GES.

Les enjeux sont locaux et principalement liés au transport des matériaux pour les activités industrielles et BTP.

En phase de dragage, un surplus d'activité ponctuelle pour les acteurs du BTP est envisagé.

L'impact brut potentiel du projet en phase de travaux sur les activités économiques est négligeable

En phase de fonctionnement le maintien de la navigabilité aux abords des ports permettra de maintenir le niveau de croissance des activités.

**L'impact brut potentiel du projet en phase de travaux sur les activités économiques est positif**

#### Emploi

HAROPA PORT | PARIS et ses sites industriels emploient plus de 11000 salariés.

Le tableau ci-dessous indique le nombre de salariés présents sur les ports du PPD.

Commune d'implantation du port	Nombre d'emplois générés en 2019
Bonneuil-sur-Marne*	Environ 2000 emplois
Athis-Mons	< 10 emplois
Bray-sur-Seine	-
Coupvray	< 10 emplois
Gournay-sur-Marne	-
Lagny-sur-Marne - St-Thibault-des-Vignes	Environ 150 Emplois
Montereau-Fault-Yonne*	< 10 emplois
Orly	< 10 emplois
St-Maur-des-Fossés	< 10 emplois
Limay*	Environ 850 emplois
Bruyères-sur-Oise	< 10 emplois
Clichy	< 10 emplois
Conflans-Ste-Honorine	< 10 emplois
Nanterre*	< 10 emplois
Saint-Denis l'Etoile	< 10 emplois
Paris - Point du Jour	< 10 emplois
Gennevilliers*	8000 emplois
PSMO	En projet

Les enjeux liés à l'emploi sur les sites d'étude liés aux zones industrialo portuaires sont globalement **de niveau modéré**.

Cet impact est négligeable en phase de dragage **il est positif en phase de fonctionnement**, le maintien de la navigabilité aux abords des ports permettant des emplois sur les zones industrialo portuaires.

Dans le cadre de **l'activité économique et de l'emploi**, que ce soit dans le cadre du **projet global ou de la phase de fonctionnement**, l'impact sur **l'activité économique et l'emploi** est considéré comme positif et **l'impact résiduel** est considéré comme **nul**.

Les mesures ERC sont sans objet

#### **9.1.5.3 usages de l'eau**

Dans le cadre des **usages de l'eau**, que ce soit dans le cadre du **projet global ou de la phase de fonctionnement**, le niveau d'enjeu est considéré comme fort, avec des effets

potentiellement **négatifs avec un effet temporaire et un impact résiduel nul** voire négligeable dans la plus part des hypothèses.

A noter que dans le contexte **d'Usages de l'eau**, des mesures d'évitements / de réduction sont préconisées par la mise en place de seuils d'alertes et d'arrêt de la qualité de l'eau et des mesures à prendre de lutte contre la pollution accompagnée de diffusion de l'information 15 jours au préalable des sites de captages AEP pour les ports et de l'ARS en cas d'arrêt du chantier ou de dépassement des seuils pour le suivi de la qualité de l'eau.

#### 9.1.5.4 Risques naturels liés à l'eau

##### Inondations

Les ports du PPD ont fait l'objet d'un diagnostic concernant leur position dans les PPRI.

Ports	Nom du PPRI	Niveau d'aléa
Bonneuil-sur-Marne*	PPRI de la Seine et de la Marne	Aléas forts à très forts
Athis-Mons	PPRI de la Vallée de la Seine	Aléas forts à très forts
Bray-sur-Seine	-	
Coupvray	PPRI de la Vallée de la Marne	Aléas faibles à moyens
Gournay-sur-Marne	PPRI de la Marne	Aléas forts
Lagny-sur-Marne - St-Thibault-des-Vignes	PPRI de la Vallée de la Marne	Aléas faibles à moyens en majorité et une partie aléas forts
Montereau-Fault-Yonne*	PPRI de la Vallée de la Seine	Aléas modérés à forts
Vareannes-sur-Seine	PPRI de la Vallée de la Seine	Aléas modérés à forts
Orly	PPRI de la Seine et de la Marne	Aléas moyens à forts
St-Maur-des-Fossés	PPRI de la Seine et de la Marne	Aléas forts
Afortville	PPRI de la Seine et de la Marne	Aléas forts à très forts
Villeneuve-St-Georges	PPRI de la Seine et de la Marne	Aléas forts à très forts
Choisy-le Roi	PPRI de la Seine et de la Marne	Aléas forts à très forts
Limay*	PPRI de la Vallée de la Seine et de l'Oise	Aléas modérés
Bruyères-sur-Oise	PPRI de la Vallée de l'Oise	Inondation partielle
Clichy	PPRI de la Seine et de la Marne	Aléas moyens à forts
Conflans-Ste-Honorine	PPRI de la Vallée de la Seine et de l'Oise	Aléas moyens à forts
Nanterre*	PPRI de la Seine dans les Hauts de Seine	Aléas moyens à forts
Saint-Denis l'Etoile	PPRI de la Seine	Aléas forts à très forts
Paris - Point du Jour et Austerlitz	PPRI de Paris	Aléas forts à très forts
Gennevilliers*	PPRI de la Seine	Aléas moyens à forts + Zone hors submersion
Vitry-sur-Seine	PPRI de la Seine et de la Marne	Aléas forts à très forts
PSMO	PPRI de la Vallée de la Seine et de l'Oise	Aléas modérés à très forts

L'ensemble des sites de dragages étant situés dans le lit mineur de cours d'eaux, sont concernés par les problématiques de crue, cependant ils ne sont pas concernés par d'éventuels débordements.

Concernant les inondations, les enjeux sont liés à des possibles variations de débits et de vitesses de courants sur les sites d'étude. Ces variations peuvent entraîner des problèmes lors des travaux.

**Les enjeux liés aux risques d'inondation sont modérés sur les sites aquatiques.**

##### Remontée de nappe

Aucun des 19 ports inscrits au PPD ne se trouve sur une zone à risques de remontée de nappes. Plus précisément, les sites d'études sont aquatiques et donc non soumis à la problématique de remontée de nappe.

**Les enjeux liés aux remontées de nappe sont de niveau nul.**

### 9.1.5.5 risques sismiques

La région est peu concernée par les cavités souterraines. De plus, le principal facteur de risque lié aux cavités souterraines est le risque d'effondrement, peu présent en Île-de-France, hormis sur la Marne.

**Les enjeux liés aux risques de mouvement de terrain sont de niveau faible sur les sites d'étude aquatiques.**

### 9.1.5.6. Risques technologiques

S'agissant des risques technologiques, les risques liés aux installations classées et nucléaires, au risque lié aux matières dangereuses, l'enjeu est considéré comme faible, temporaire dans les zones portuaires avec une **cotation d'impact négligeable**.

#### Installations classées

Plusieurs zones industrialo-portuaires sont présentes au sein de l'Île-de-France dont certaines concernées par des Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT). Ces documents permettent de lister les zones soumises à des risques technologiques et d'en définir les mesures appropriées pour réduire les risques encourus.

**Aucune installation nucléaire ne se trouve à proximité d'un port.**

#### Transport de matières dangereuses

Une partie des ports reçoit des substances dangereuses par voie fluviale ou routière (besoins industriels), ainsi, les sites d'étude situés sur des zones navigables peuvent être concernés par les transports de matières dangereuses.

C'est notamment le cas à l'avenir du port de Bonneuil-sur-Marne.

**Les enjeux sont de niveau fort concernant le transport de matières dangereuses, en effet, celles-ci transitent également par voie fluviale.**

#### Mesures ERC

Les impacts du projet sont globalement de faibles ampleurs et les mesures ERC prises en réponse permettent de réduire les impacts globaux du projet. Des mesures de suivis en phase travaux en phase d'exploitation permettent d'obtenir des retours d'information nécessaires pour le bon déroulement des opérations.

### 9.1.6 Résumé et cout des mesures d'évitement de réduction et de compensation

L'ensemble des opérations décrites se déroulent **en phase amont** pour prendre des dispositions d'évitement ou de **limitation**, voire **en phase chantier** pour réduire avec une efficacité attendue de ces mesures fortes d'une façon générale, voire **très fortes**.

**L'estimation des coûts est fournie avec l'hypothèse volume dragué de 20 000 m<sup>3</sup>/an.**

Nom de la mesure	Nom de la mesure	Mesures ERC - Réduction, Evitement, Accompagnement, Compensation	Objectif	Durée / Calendrier	Modalités techniques retenues	Efficacité attendue de la mesure	Estimation du coût (hypothèse volume dragué de 20 000 m <sup>3</sup> /an)
REDUCTION AMONT	MRA-1	Etablissement des volumes à draguer avant chaque opération de dragage	Limiter les volumes dragués au strict besoin nécessaire Contrôle des travaux	Avant dragage d'entretien	Exploitation des données bathymétriques	Forte	-
	MRA-2	Repérage préalable des zones de frayères sur les ports en cours d'eau non investigués ayant un besoin de dragage	Améliorer la connaissance des enjeux biologiques à proximité des nouveaux sites d'intervention Réduction voire évitement des secteurs à forts enjeux biologiques	Avant dragage d'entretien	Inventaires terrain et bibliographiques	Forte	8 000€/an
	MRA-3	Réduction du transport routier	Limiter la part modale du transport routier et favoriser le transport fluvial	En phase chantier	Intégration d'une clause obligeant le transport des sédiments dragués vers leur filière de gestion (cantière et plateforme de traitement) par voie fluviale	Forte	~400 000 € / an
	MRA-4	Choix des filières de gestion/valorisation	Valoriser au maximum les sédiments	En phase chantier	Filières de gestion : 1) valorisant les sédiments inertes en remblaiement de cantière ; 2) traitant les sédiments non-inertes pour séparer la fraction valorisable et non-valorisable	Forte	~ 2,5 M € / an
	MRA-5	Information 15 jours au préalable des sites de captage d'AEP pour les ports dans un PPR et information au PRDE, exploitant et ARJ en cas d'arrêt de chantier suite au dépassement d'un seuil d'arrêt du suivi qualité de l'eau	Informes les acteurs d'eau potable des opérations de dragage afin que ces derniers prennent les mesures en conséquence	A minima 2 semaines avant le démarrage des travaux	Courrier d'information + veille et information d'un dépassement de seuil d'arrêt d'arrêt	Forte	-
EVITEMENT	ME-1	Entretien réalisé exclusivement sur les secteurs ayant un besoin de dragage	Limiter les volumes dragués au strict besoin nécessaire	Avant dragage d'entretien	Exploitation des données bathymétriques	Très forte	150 000 € / an
	ME-2	Pas de dragage au droit d'un herbier	Eviter la dégradation de la flore et d'un habitat aquatique	Avant dragage d'entretien	Exploitation portuaire	Très forte	-
	ME-3	Evitement de la période de reproduction du brachet aux mois de février-mars	Eviter la période de frai du brachet	Avant dragage d'entretien	Exploitation portuaire	Très forte	-
	ME-4	Evitement de la période de reproduction de l'avifaune débutant en mars sur le port de Bray-sur-Seine	Eviter la période de reproduction de l'avifaune	Avant dragage d'entretien	Exploitation portuaire	Très forte	-

		Mesures de réduction					
REDUCTION	MR-1	Contrôle positionnement GPS	Précision du dragage (emprise d'intervention et volume extrait)	En phase chantier	Instrumentation des engins	Forte	-
	MR-2	Mise en place d'un seuil d'alerte et d'arrêt de la qualité de l'eau	Avoir une procédure d'alerte et d'arrêt du chantier afin de limiter une trop forte concentration en ME	En phase chantier	Mesures horaires à la sonde portative	Forte	-
	MR-3	Mesures et moyens de lutte contre les pollutions	Limitation des impacts sur le milieu en cas de fuite accidentelle	Avant et en phase chantier	Intégration dans le cahier des charges des mesures de lutte contre les pollutions, Contrôle au démarrage du chantier	Forte	-15 000 € / an
	MR-4	Travaux en période automnale-hivernale	Réduire les impacts sur la biodiversité	En phase chantier	Période préférentielle d'intervention d'octobre à mars inclus pour les ports en bord à voie d'eau et les chenaux d'accès et de période préférentielle de septembre à mars inclus pour les darses	Forte	-
	MR-5	Mise en place d'un barrage anti-ME au point d'extraction ou mise en défens de la zone sensible en cas d'opération à proximité de secteurs à enjeux	Réduire les incidences de la turbidité	En phase chantier	Dispositions demandées aux Hilaires du marché Travaux	Forte	-2 500 € / opération
	MR-6	Clauses environnementales du marché travaux	Réduire les impacts sur la biodiversité	En phase chantier	Dispositions demandées aux Hilaires du marché Travaux	Moyenne	-
SUIVI	MS-1	Suivi bathymétriques	Calcul des besoins en dragage Contrôle des volumes dragués	Avant, pendant et après travaux	Intervention d'un prestataire bathymétrique	Forte	-150 000 € / an
	MS-2	Contrôle positionnement GPS	Précision du dragage	En phase chantier	Équipement DGPS des engins	Forte	-
	MS-3	Prélèvements et analyses sédimentaires avant opération	Caractérisation de la qualité physico-chimique des sédiments	Avant dragage d'entretien	Campagne de prélèvements sédimentaires et analyses laboratoires	Forte	-40 000 € / an
	MS-4	Suivi de la qualité de l'eau en phase dragage	Mesurer et réduire l'impact de la turbidité des eaux en phases dragage	Avant et pendant dragage	Mesures horaires à la sonde portative	Forte	-6 000 € / an
	MS-5	Suivis biologiques	Réalisation d'inventaires écologiques sur les installations portuaires	En phase d'exploitation	Inventaires terrain et bibliographiques	Moyenne	-50 000 € / an

		Mesures d'accompagnement					
ACCOMPAGNEMENT	MA-1	Politique de réduction des émissions de GES	Réduire par des investissements la consommation énergétique et les émissions de GES	En phase d'exploitation et pendant les travaux	amélioration de la performance énergétique, éclairage led, installation de bornes électriques, ...	Moyenne	-800 000 € / an
	MA-2	Amélioration de la qualité de l'eau par des travaux d'assainissement	-	En phase d'exploitation	-	Forte	3 M € / an
	MA-3	Renaturation des berges	-	Opération ponctuelle	-	Moyenne	400 000 € / an
	MA-4	Création de frayères	-	Opération ponctuelle	-	Moyenne	-
	MA-5	Développement du transport fluvial	-	En phase d'exploitation et pendant les travaux	-	Moyenne	-
	MA-6	Adhésion à AIRPARIF et BRUTPARIF	Mesurer les nuisances sur la qualité de l'air et sonores	En phase d'exploitation	-	Moyenne	120 000 € / an
	MA-7	Politique en faveur de la transition énergétique	-	En phase d'exploitation et pendant les travaux	-	Moyenne	Voir MA-1

### 9.1.6.1 Les réductions en amont :

Nom de la mesure	Nom de la mesure	Mesures ERC - Réduction, Evitement, Accompagnement, Compensation
REDUCTION AMONT	MRA-1	Etablissement des volumes à draguer avant chaque opération de dragage
	MRA-2	Repérage préalable des zones de frayères sur les ports en cours d'eau non investigués ayant un besoin de dragage
	MRA-3	Réduction du transport routier
	MRA-4	Choix des filières de gestion/valorisation
	MRA-5	Information 15 jours au préalable des sites de captage d'AEP pour les ports dans un PPR et information au PPRDE, exploitant et ARS en cas d'arrêt de chantier suite au dépassement d'un seuil d'arrêt du suivi qualité de l'eau

Avec leur chiffrage ci-dessous :



Modalités techniques retenues	Efficacité attendue de la mesure	Estimation du coût (Hypothèse volume dragué de 20 000 m <sup>3</sup> /an)
Exploitation des données bathymétriques	Forte	-
Inventaires terrain et bibliographiques	Forte	5 000€/an
Intégration d'une clause obligeant le transport des sédiments dragués vers leur filière de gestion (carrière et plateforme de traitement) par voie fluviale	Forte	~400 000 € / an
Filières de gestion 1) valorisant les sédiments inertes en remblaiement de carrière 2) traitant les sédiments non-inertes pour séparer la fraction valorisable et non-valorisable	Forte	~ 2,5 M € / an

### 9.1.6.2. Les mesures d'évitement :

EVITEMENT	ME-1	Entretien réalisé exclusivement sur les secteurs ayant un besoin de dragage	Limiter les volumes dragués au strict besoin nécessaire
	ME-2	Pas de dragage au droit d'un herbier	Eviter la dégradation de la flore et d'un habitat aquatique
	ME-3	Evitement de la période de reproduction du brochet aux mois de février-mars	Eviter la période de frai du brochet
	ME-4	Evitement de la période de reproduction de l'avifaune débutant en mars sur le port de Bray-sur-Seine	Eviter la période de reproduction de l'avifaune
	MR-1	Contrôle positionnement GPS	Précision du dragage (emprise d'intervention et volume extrait)

Il n'y a que le coût des mesures des données bathymétriques de prévu pour déterminer les zones à draguer pour un coût estimé à :150 000€ par an.

### 9.1.6.3. Les mesures de réduction :

REDUCTION	MR-1	Contrôle positionnement GPS	Précision du dragage (emprise d'intervention et volume extrait)
	MR-2	Mise en place d'un seuil d'alerte et d'arrêt de la qualité de l'eau	Avoir une procédure d'alerte et d'arrêt du chantier afin de limiter une trop forte concentration en MES
	MR-3	Mesures et moyens de lutte contre les pollutions	Limitation des impacts sur le milieu en cas de fuite accidentelle
	MR-4	Travaux en période automnale-hivernale	Réduire les impacts sur la biodiversité
	MR-5	Mise en place d'un barrage anti-MES au point d'extraction ou mise en défens de la zone sensible en cas d'opération à proximité de secteurs à enjeux	Réduire les incidences de la turbidité
	MR-6	Clauses environnementales du marché travaux	Réduire les impacts sur la biodiversité

Dans le cadre des mesures de lutte contre les pollutions, l'intégration dans le cahier des charges des mesures de lutte contre les pollutions avant et en phase chantier est estimée à 15 000 € par année.

Dans ce même cadre, les dispositions pour réduire les incidences de la turbidité sont évaluées à 2 500 € par opération.

#### 9.1.6.4. Le suivi :

SUIVI	MS-1	Suivis bathymétriques	Calcul des besoins en dragage Contrôle des volumes dragués
	MS-2	Contrôle positionnement GPS	Précision du dragage
	MS-3	Prélèvements et analyses sédimentaires avant opération	Caractérisation de la qualité physico-chimique des sédiments
	MS-4	Suivi de la qualité de l'eau en phase dragage	Mesurer et réduire l'impact de la turbidité des eaux en phases dragage
	MS-5	Suivis biologiques	Réalisation d'inventaires écologiques sur les installations portuaires
			Réduire par des investissements la consommation

Ces opérations se situant dans la partie très opérationnelle, tous les postes sont chiffrés.

Intervention d'un prestataire bathymétrique	Forte	~150 000 € / an
Equipement DGPS des engins	Forte	-
Campagne de prélèvements sédimentaires et analyses laboratoires	Forte	~40 000 € / an
Mesures horaires à la sonde portable	Forte	~6 000 € / an
Inventaires terrain et bibliographiques	Moyenne	~80 000 € / an

#### 9.1.6.5. Les mesures d'accompagnement prévues :

			portuaires
ACCOMPAGNEMENT	MA-1	Politique de réduction des émissions de GES	Réduire par des investissements la consommation énergétique et les émissions de GES
	MA-2	Amélioration de la qualité de l'eau par des travaux d'assainissement	-
	MA-3	Renaturation des berges	-
	MA-4	Création de frayères	-
	MA-5	Développement du transport fluvial	-
	MA-6	Adhésion à AIRPARIF et BRUITPARIF	Mesurer les nuisances sur la qualité de l'air et sonores
	MA-7	Politique en faveur de la transition énergétique	-

Les 3 premières actions mentionnées sont des opérations ponctuelles, les 4 suivantes se dérouleront en phase d'exploitation ou pendant les travaux.

## 9-2 Effets cumulés avec d'autres projets

Conformément au R122 5 du Code de l'Environnement, l'étude d'impact doit évaluer les impacts cumulatifs avec d'autres projets existants ou approuvés sur le site d'étude lors du dépôt de l'étude d'impact qui :

- Ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R.181-14 et d'une consultation du public ;
- Ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

A ce titre, les deux projets suivants ont été retenus

- le projet de création du Port Seine Métropole Ouest (PSMO) a été retenu (avis de l'AE n°2019 -40 du 4/12/2019);
- Le projet de dragage d'entretien du chenal de navigation géré par VNF Bassin de la Seine.

### 9.2.1. Projet PSMO

PSMO est un projet de création de plateforme multimodale sur 101 hectares situé en rive gauche sur la plaine d'Achères face à la confluence de la Seine et de l'Oise dans le département des Yvelines.

Le projet PSMO a pour objectifs principaux

- L'augmentation du report modal de la route vers la voie d'eau et le fer, pour le transport de marchandises lié aux secteurs de la construction et des travaux publics dans l'ouest de l'Île-de-France.
- la mise en place, à court terme, d'une logistique « propre » pour les chantiers du Grand Paris, notamment avec approvisionnement en granulats par voie fluviale et la valorisation des déblais des différents chantiers.
- Le développement local de la confluence Seine-Oise.

Le projet PSMO fait l'objet d'un phasage en 5 étapes qui amènera à une livraison totale du port dans une vingtaine d'années.



Le PPD prévoit une opération de dragage d'entretien de PSMO au cours de la décennie 2030 pour un volume estimé de 1000 m<sup>3</sup>

Le volume de dragage d'entretien de l'établissement HAROPA PORT Paris influe peu avec le projet PSMO.

#### Effets cumulés sur le contexte physique

Les deux projets concomitants sur la décennie à venir, engendreront un cumul des émissions de GES en phase chantier.

Concernant l'hydromorphologie, **bien que les deux projets aient un impact relatif sur cette dernière, il n'y a pas de réel effet cumulatif.**

Les impacts cumulés des deux projets sont étudiés sur la période de l'autorisation de dragage 2023-2033.

#### Effets cumulés sur le contexte chimique

Les travaux d'aménagement de PSMO peuvent également avoir des impacts sur la qualité de la ressource en eau, mais ils concernent davantage les eaux souterraines que les eaux de surface à la différence des opérations de dragage d'entretien de HAROPA PORT |Paris.

**La qualité des sédiments dragués ne sera pas impactée par le projet PSMO.**

#### Effets cumulés sur le contexte biologique

Le projet de PSMO étant éloigné de toute zone N2000 (la plus proche étant située à 17km), aucun impact cumulé ne sera porté sur le réseau Natura 2000.

#### Effets cumulés sur le cadre de vie

**L'impact cumulé sur le contexte paysager est négligeable** puisque les travaux de dragage d'entretien sont temporaires.

#### Effets cumulés sur les risques

Les deux projets, situés en zone inondable, sont concernés par le risque inondation. Toutefois les chantiers n'auront pas d'impact sur l'hydrologie des cours d'eau (aucun obstacle à l'écoulement des eaux). De plus les opérations de dragage d'entretien n'ont pas lieu en période de crue.

**Les deux projets n'ont pas d'impacts cumulés sur les risques technologiques.** Les activités accueillies par PSMO pourront néanmoins faire l'objet de PPRT.

### **9.2.2. Projet de dragage d'entretien du chenal**

Le projet de dragage sur le Bassin de la Seine, géré par VNF (voies navigables du Bassin de la Seine) concerne les dragages d'entretien pour un volume de 190000m<sup>3</sup> par an environ, sur :

- Le bief « la grande Bosse » est concerné par le port de Bray/Seine ; volume et fréquence d'entretien de ce port est très faible
- Le Bief de « Port à l'Anglais » concerné par les ports de Vitry, Alfortville, Choisy-le-Roi et Villeneuve St Georges ;
- Le bief « d'Ablon-Vigneux » concerné par le port d'Athis-Mons ; volumes et fréquences d'entretien de ces ports très faibles.
- Le bief de « Créteil » concerné par le port de Bonneuil, l'une des plus principales installations portuaires

En cas de dragage en entrée de darse ou en Marne, **un effet cumulatif est possible avec les opérations des Voies Navigables de France (VNF).**

- Le bief de « saint Maurice » concerné par le port de Saint Maur des Fossés
- Le bief de « Neuilly/Marne » concerné par le port de Gournay/Marne
- Le bief de « Noisiel-Vaires » concerné par le port Lagny, Saint Thibault des Vignes
- Le bief de « Lesches » concerné par le port d'Esblly/Coupvray.

Les volumes et fréquences d'entretien de ces ports sont très faibles, **l'effet cumulatif est donc à relativiser.**

- Le bief « d'Andrézy » concerné par le port de Conflans Ste Honorine
- Le bief de « Chatou-Bougival » concerné par le port de Gennevilliers
- Le bief « Suresnes » concerné par le port de Point du jour et Austerlitz

Les volumes et la fréquence d'entretien des ports de Nanterre et Gennevilliers sont importants. Néanmoins, les opérations de dragage étant réalisées uniquement en darses pour ces deux ports, **il n'est pas attendu d'impacts cumulés avec les opérations de dragages portées par VNF**. Les impacts cumulés avec le port de Saint-Denis seront quant à eux considérés comme négligeables dans la mesure où bien que les opérations soient réalisées dans le cours d'eau pour ce port, les volumes et les fréquences d'entretien sont faibles à l'échelle de la décennie.

Le bief de « Méricourt » concerne part le port de Limay-Porcheville.

**Les impacts cumulés attendus sont négligeables.**

**En conclusion, on peut affirmer que la probabilité d'une opération lancée par VNF de manière simultanée avec une opération par HAROPA PORT Paris sur le même bief paraît très faible.**

#### Effets cumulés sur le contexte physique

Les projets concomitants de dragage de HAROPA PORT Paris sur la décennie à venir, engendreront un cumul des émissions de GES en phase chantier.

Concernant l'hydromorphologie, bien que les deux projets aient un impact relatif sur cette dernière, **il n'y a pas de réel effet cumulatif**, les zones d'intervention étant différentes et la nature des travaux concerne l'entretien des fonds.

#### Effets cumulés sur le contexte chimique

HAROPA PORT Paris évitera de draguer autant que possible en même temps au même endroit un port lorsque VNF drague le chenal contigu. Si cet évitement n'est pas possible, il faut néanmoins relativiser l'effet cumulatif, puisque les impacts du dragage sont réduits grâce aux mesures mises en œuvre et notamment l'usage du barrage anti MES.

**Ces impacts sont également très localisés, un cumul des incidences est donc très peu probable.**

#### Effets cumulés sur le contexte biologique

La probabilité d'un impact cumulatif avec les opérations de VNF **est quasi nulle.**

#### Effets cumulés sur le cadre de vie

**L'impact cumulé sur le contexte paysager est négligeable** puisque les travaux de dragage d'entretien sont temporaires.

#### Effets cumulés sur les risques

Les projets ne sont pas concernés par les PPRT.

**Les deux projets n'ont pas d'impacts cumulés** sur les risques naturels et technologiques.

### **9.3. Avis de la MRAe**

L'Autorité environnementale s'est réunie le 24 août 2023 pour examiner le dossier et formuler son avis sur le renouvellement du plan de gestion pluriannuel des opérations de dragage d'entretien d'Haropa Port - Paris pour la période de 2023 à 2033.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

Conformément au V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment

de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

« Les plans de gestion pluriannuels des opérations de dragage (PGPOD) d'entretien des ports sont destinés à assurer la navigabilité au sein des espaces portuaires, et sont soumis à autorisation au titre des dispositions dites « loi sur l'eau ». Le présent projet, présenté par Haropa port – Paris pour ses 70 ports en gestion, et son étude d'impact sont présentés dans le cadre du renouvellement d'autorisation sollicité pour la période 2023-2033. Il prévoit un volume total maximum d'extraction de 50000 m<sup>3</sup> de sédiments par an pour un besoin annuel identifié à ce stade à environ 28000 m<sup>3</sup> sur 24 ports.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont:

- Les émissions de gaz à effet de serre,
- Les risques de pollution liés à la gestion et au stockage des sédiments extraits,
- La qualité de l'eau (physico-chimique, turbidité, ...), compte tenu de la remise en suspension des sédiments et à leur extraction,
- La biodiversité et les milieux naturels, dont les frayères,
- les nuisances liées au bruit et aux vibrations. »

De ce fait, à travers ce document en réponse, HAROPA PORT | Paris apporte des compléments, des précisions ou des justifications supplémentaires au dossier d'évaluation environnementale.

#### **Observation n°1 (p. 8-9)**

L'Ae recommande de préciser les solutions alternatives, notamment les sites susceptibles d'être habilités en cas d'impossibilité de valorisation des déchets dans les sites cités par le dossier, qui pourront être retenues pour la gestion des sédiments extraits.

#### **Réponse du maître d'ouvrage HAROPA PORT | Paris**

HAROPA PORT | Paris présente dans le dossier d'évaluation environnementale de manière précise les filières robustes usitées depuis plusieurs années. La description des filières identifiant du site de transit-traitement jusqu'aux sites recevant les sous-produits est intégrée. Ces dernières permettent de répondre à l'ensemble des typologies de déchets issues des sédiments de dragage (déchet inerte, non dangereux, dangereux).

HAROPA PORT | Paris répond qu'un grand nombre d'acteurs économiques ont la capacité d'accueillir les matériaux provenant des dragages d'entretien, notamment en ce qui concerne les sites de transit-traitement et les carrières en cours de remblaiement. S'agissant des solutions d'élimination (ISDND et ISDD) ces dernières sont plus rares mais les volumes issus des refus de dégrillage ou des sédiments toujours dégradés à l'issue du processus de traitement représentent une fraction très faible des capacités d'accueil des sites actuellement utilisés. En effet, la part annuelle des volumes de dragage générés par HAROPA PORT | Paris représente entre 0,3 et 7,6% de la capacité annuelle des sites et cela ne présente donc pas de problèmes.

#### **Observation n°2 (p. 9) :**

La question posée par l'Ae porte sur les coûts prévisionnels annoncés.

#### **Réponse du maître d'ouvrage HAROPA PORT | Paris**

HAROPA PORT | Paris confirme que le coût d'un montant d'environ 30 millions d'euros présenté dans le dossier prend bien en compte l'ensemble des travaux, intégrant notamment les phases de transports jusqu'à la dernière filière de gestion des sous-produits après traitement des sédiments.

**Observation n°3 (p. 10)**

L'Ae recommande de clarifier et préciser le scénario de référence retenu dans l'étude d'impact, notamment s'il prend en compte les dragages effectués par le passé et ceux concernant le projet PSMO.

**Réponse du maître d'ouvrage HAROPA PORT | Paris**

HAROPA PORT | Paris confirme que le présent plan de gestion opérationnel des dragages (PGOD) tient compte des retours d'expérience des dragages passés et s'inscrit dans la continuité de la précédente autorisation comme mentionné à la p50 du dossier d'évaluation environnementale.

En préambule, rappelle que les opérations de dragage répondent à **deux grands objectifs** :

- La sécurité de la navigation ;
- La pérennisation et le développement des activités portuaires.

Les opérations de dragage menées répondent en termes surfaciques et volumétriques **au strict besoin** pour garantir la bonne exploitation des installations portuaires. Les opérations de dragage menées répondent en termes surfaciques et volumétriques **au strict besoin** pour garantir la bonne exploitation des installations portuaires.

Concernant les modalités travaux, le projet renouvelle les mêmes techniques de dragage, de transport et de gestion des sédiments que lors de la décennie précédente, à savoir un dragage mécanique afin de limiter la teneur en eau des sédiments, un transport par voie fluviale des sédiments dragués, puis une gestion des sédiments inertes en remblaiement de carrière et une gestion des sédiments non-inertes en installation de transit-traitement ICPE.

Les impacts du projet sont peu ou prou les mêmes que la décennie passée, HAROPA PORT | Paris met en œuvre les mesures ERC efficaces qui ont été renforcées par de nouvelles mesures afin d'améliorer la prise en compte de l'environnement et de limiter encore davantage ses impacts sur l'environnement.

**Observation n°4 (p. 10)**

Le dossier fait un point sur les émissions de gaz à effet de serre tant à l'échelle de la Seine que de la région d'Île-de-France, pour laquelle le bilan carbone en 2015 est de 41 200 000 téq CO2.

**L'Ae recommande d'actualiser les références utilisées pour établir le scénario d'évolution probable du climat.**

**Réponse du maître d'ouvrage HAROPA PORT | Paris**

HAROPA PORT | Paris précise que l'évaluation des émissions générées par le projet, est complétée à l'**Observation 16**.

Il complète son explication concernant la méthodologie servant à l'évaluation de l'évolution probable du climat. Le dossier se base sur des données régionalisées (Stratégie d'adaptation au changement climatique du bassin Seine-Normandie, 2016) plus anciennes que les projections récentes à l'échelle globale du GIEC qui n'ont pas encore été exploitées par le programme PIREN Seine notamment.

HAROPA PORT | Paris constate que les périodes de sécheresse en Europe que l'on connaît déjà actuellement, avec des cumuls de précipitations plus faibles tendent à renforcer la sévérité des étiages. A l'inverse les phénomènes extrêmes vont gagner en intensité, le risque inondation devrait donc augmenter. Il faudra tenir compte de ces éléments et également des températures risquent également d'augmenter.

En effet, le GIEC constate que la hausse de la température globale s'est encore accentuée, à un rythme qui fera très probablement dépasser le seuil de 1,5°C de réchauffement depuis l'ère préindustrielle entre 2021 et 2040 (MTES).

**Observation n°5 (p.10-11)**

Lors de la visite des rapporteurs, le maître d'ouvrage a annoncé avoir réalisé en interne un bilan carbone de l'ensemble de ses activités en intégrant les scopes 1 (émissions directes) et 2 (émissions indirectes liées à l'énergie) et une partie du scope 3 (autres émissions indirectes). Les résultats de ce bilan ont été transmis à l'Ae.

Un marché public pour élargir et finaliser ce bilan, conformément aux nouvelles dispositions applicables depuis le 1er janvier 2023, est annoncé l'automne 2023. Cette démarche serait à valoriser au sein du dossier, en particulier en identifiant, le cas échéant, les mesures de réduction des émissions envisageables pour le projet.

HAROPA PORT prévoit donc de compléter son bilan carbone par un élargissement de son périmètre afin d'intégrer toutes les émissions indirectes (scope3) de son organisation.

HAROPA PORT | Paris prévoit également de structurer sa stratégie de décarbonation en définissant sa/ses trajectoires de décarbonation, développant sa feuille de route et son plan d'actions. Concernant les opérations de dragage, HAROPA PORT | Paris s'attache à réaliser des opérations de dragage d'entretien optimisées en n'intervenant que lorsque le besoin est avéré. Le contrôle des volumes permet de répondre aux objectifs visés.

HAROPA PORT | Paris maximise le transport fluvial pour l'évacuation des sédiments issus de ces opérations d'entretien afin de réduire les émissions de GES afférentes.

**Observation n°6 (p. 11) :**

Le dossier souligne qu'« au vu des volumes dragués, les mêmes dynamiques de sédimentation [sont] moyennées dans le temps », tout en indiquant que « les flux de navigation, et par conséquent la navigation, ont évolué.... ce qui semble traduire des différences de sédimentation à la fois dans le temps et suivant les ports.

**L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par un historique des volumes de sédiments dragués dans chaque port d'Haropa Port – Paris et son analyse au plan hydro sédimentaire.**

**Réponse du maître d'ouvrage HAROPA PORT | Paris**

La planche ci-dessous présente la synthèse des volumes dragués pour chaque port et chaque année entre 2012 et 2022. Le volume décennal 2012-2022 de dragage, consolidé par les dernières opérations à l'hiver 2022-2023, est donc de 190 000 m<sup>3</sup>.

A noter que pour les ports de Gennevilliers et Bonneuil-sur-Marne, les apports sédimentaires provenant des exutoires situés dans les darses ne sont pas négligeables puisque les zones de dragage situées en fond de darse représentent environ 50 % des volumes dragués à Bonneuil-sur-Marne et 30% à Gennevilliers.

Suite à ce tableau, des explications sont portées à la connaissance des lecteurs sur les ports principaux qui font l'objet de dragages supplémentaires depuis peu avec souvent des extensions des installations portuaires.

Ces explications fournies portent sur les ports de Limay, Gennevilliers, Bonneuil sur Marne et Bruyères sur Oise.



ASAM	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (début 2023)	TOTAL
Bonneuil - Darse centrale - Fond darse			2 182						3 341	2 000		
Bonneuil - Fond darse sud - FdP								2 500	5 000			
Bonneuil - Fond darse sud - DSEA			5 044	4 534								
Bonneuil - Darse sud pont - DSEA												
Bonneuil - Darse sud pont - FdP												
Bonneuil - Canal d'entrée								3 723				
Bonneuil - Poste d'attente Marne												
Alfortville										650		650
Athis-Mons			200								440	640
Bray/Seine						500	205		200			905
Choisy-le Roi					464	603						1 067
Corbeil Saint Nicolas		3 091										3 091
Coupray	412		235								173	820
Gournay	1 003						257		200			1 460
Lagny - Saint Thibault des Vignes		170					244				757	1 171
Lagny - jonction entre 2 quais												0
Montereau - petite darse										500		500
Orly		1 081					105					1 186
St Maur des Fossés - Port									150			150
Varenes-sur-Seine												0
Villeneuve Saint-Georges										250		250
Vitry-sur-Seine												0
<b>TOTAL en m³</b>	<b>1 415</b>	<b>4 342</b>	<b>7 666</b>	<b>4 534</b>	<b>464</b>	<b>1 103</b>	<b>811</b>	<b>6 223</b>	<b>8 741</b>	<b>3 550</b>	<b>1 370</b>	<b>40 219</b>

ASAV	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (début 2023)	TOTAL
Limay - Canal d'accès (Z1+Z2A+Z2B+Z2C)				4 560	3 900		5 720	3 914	9 170	1 848	744	
Limay - Passe d'entrée (Z2D)				1 725							611	
Limay - Darse (Z5A)				1 099	1 089	6 605	3 766	3 918	2 800		368	
Limay - Fond de darse (Z5B)		16 099									227	
Limay - canal de rejet EDF (Z6+Z7)											110	
Limay - bras (Z3+Z4)											578	
Bruyères / Oise Amont - Le Jaclaret				7 200		5 880	4 134		8 016	3 460	872	
Bruyères / Oise Aval										507	2 207	
Clichy				146				360				506
Conflans - zone amont												0
Nanterre					2 198							2 198
Saint Denis l'Étoile				164								164
PSMO (en projet)												0
<b>TOTAL en m³</b>	<b>-</b>	<b>16 099</b>	<b>1 889</b>	<b>15 203</b>	<b>4 989</b>	<b>12 485</b>	<b>13 400</b>	<b>8 192</b>	<b>19 986</b>	<b>10 304</b>	<b>5 717</b>	<b>108 464</b>

AG	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Darse 1				400						150		1 648
Darse 2												2 123
Darse 3	445		3 376							1 400		5 276
Darse 4										600	906	5 235
Darse 5		3 678		2 217	4 186	3 063	3 700		2 825		1 183	7 973
Darse 6					576							3 180
Canal d'entrée Est				400						900	751	4 655
Canal d'entrée Ouest				400								2 439
Canal longitudinal	370									400	1 665	3 433
Quai PSA	3 374											5 374
Quai public GSM-DERICHEBOURG	487											487
Quai Seine											171	171
<b>Total en m³</b>	<b>6 676</b>	<b>3 678</b>	<b>4 576</b>	<b>2 217</b>	<b>4 762</b>	<b>3 063</b>	<b>3 700</b>	<b>2 722</b>	<b>2 825</b>	<b>3 300</b>	<b>4 875</b>	<b>42 394</b>

APS	2014	TOTAL 2023-2033
Volume de dragage en m³		
Ivry (aval)	397	397
<b>Total en m³</b>	<b>397</b>	<b>397</b>

**Total 2012-2022**  
**190 393 m³**

### Observation n°7 (p. 13) :

Le dossier évoque la charte d'amélioration des ports, engagée en 2017 et renforcée en 2021, qui vise à ce que les parties prenantes présentes dans chaque port de Haropa port Paris s'engagent à respecter et à améliorer leurs pratiques environnementales autour de plus de 70 critères.

Le maintien de la qualité des eaux dans le port est l'un d'entre eux. L'installation systématique de dispositifs d'assainissement collectif des eaux usées (notamment pour les bateaux) dans les ports de Paris d'ici 2024 (loi dite Olympique) peut ainsi être citée : le maître d'ouvrage a confirmé tenir cet objectif d'équipement.

### L'Ae appelle de ses vœux à un contrôle régulier de leur bon fonctionnement.

Par ailleurs, l'Ae suggère que les substances per- et polyfluoroalkylées, également connues sous le nom de PFAS, puissent faire l'objet d'investigations à titre expérimental.

### Réponse du maître d'ouvrage HAROPA PORT | Paris

HAROPA PORT | Paris confirme qu'un contrôle régulier des dispositifs d'assainissement est bien réalisé.

HAROPA PORT | Paris prend note de la remarque relative aux PFAS. Pour rappel, les PFAS sont classés parmi les polluants organiques persistants. En effet leur stabilité chimique et

thermique les rend très résistants à la dégradation et c'est pourquoi on les retrouve de manière persistante dans l'environnement.

HAROPA PORT | Paris approfondira son analyse sur ce sujet et engagera des investigations plus poussées sur les plates-formes portuaires concernées par la problématique, telles que des campagnes d'analyses de la qualité de l'eau comprenant l'analyse des PFAS.

### **Observation n°8 (p. 14) :**

[...] des inventaires de frayères spécifiques ont été réalisés pour les ports déjà inscrits au précédent PGPOD ou sont en cours pour les nouveaux ports inscrits et concluent à ce stade à une sensibilité importante des ports de Bray-sur-Seine (zones de frai à Ide mélanote) et de Montereau-Fault-Yonne (zones de frai à Brochet), et à une sensibilité notable pour les ports de Gennevilliers, Nanterre, Bonneuil-sur-Marne, Limay et Bruyères-sur-Oise.

Le dossier (fiches portuaires incluses) gagnerait à intégrer l'ensemble des résultats des inventaires de frayères, en particulier ceux de l'année 2023.

**L'Ae recommande d'intégrer les derniers résultats des inventaires de frayères au dossier de l'enquête publique.**

### **Réponse du maître d'ouvrage HAROPA PORT | Paris**

Les résultats des inventaires réalisés au printemps 2023 et complétés par un second passage en septembre 2023, sont récapitulés dans la réponse formulée avec les figures et les tableaux correspondants.

Ci-dessous, un exemple :



Ports	Frayères potentielles	Herbiers	Conclusion sur le critère de sensibilité Frayères -Herbiers
Orly	L'enjeu pour la reproduction des poissons est nul sur la zone de dragage (quai) et bon sur le secteur périphérique. Présence de zones potentielles de reproductions intéressantes observées en amont direct du port (hélrophytes et fond constitué de graviers). Certaines parties y sont aménagées avec des paires batillages.	Présence d'hélrophytes	Oui (Mise en place de la mesure de mise en défens de la zone à enjeu réduira fortement tout impact. Courantologie favorable car enjeu en amont
Gournay-sur-Marne	L'enjeu pour la reproduction des poissons communautaires reste nul. L'enjeu pour les autres espèces phytophiles est bon.	De nombreux herbiers observés et une zone a fort intérêt relevé dans la zone de renforcement dans la partie intermédiaire du port.	Oui en cas de dragage situé en amont de la zone de renforcement Non en cas de dragage situé en aval
Lagny-sur-Marne	L'enjeu pour la reproduction des poissons communautaires reste très faible et celui pour les espèces non communautaires limité aux vues de la localisation de l'herbier et de sa densité.	Un herbier dans la partie intermédiaire (berge naturelle)	Non
Villeneuve Saint-Georges	L'enjeu pour la reproduction des poissons communautaires reste nul.	Une zone d'herbier intéressante est observée en aval direct du port	Oui en cas de dragage à moins de 100 m en amont de la zone d'herbier
Bonneuil-sur-Mame (poste d'attente en Mame)	Enjeu assez fort sur les berges artificielles végétalisées Hélrophytes en partie immergés très intéressants pour le Brochet (Arrêté frayères). Pierres et Blocs très intéressants pour le Chabot (Directive Habitat). Herbiers diversifiés et denses à fortes potentialités pour la reproduction de espèces phytophiles.	Présence d'hélrophytes et herbiers diversifiés	Oui (Mise en place de la mesure de mise en défens de la zone)

Tableau 2 : Synthèse de la sensibilité des ports investigués 2023 du PPD pour le critère Frayères Herbiers



L'intégration des derniers inventaires est synthétisée dans les fiches portuaires des ports suivants jointes en Annexe 3 :

- Orly
- Gournay-sur-Marne ;
- Lagny-sur-Marne ;
- Villeneuve Saint-Georges ;
- Bonneuil-sur-Marne ;

Les ports de Gournay-sur-Marne, Lagny-sur-Marne et Villeneuve Saint-Georges sont amenés à être dragués début 2024.

**Observation n°9 (p. 15) :**

Bien que le contexte biologique fasse l'objet de développements importants, la présentation qui en est faite est principalement axée sur les espèces aquatiques stricto sensu ; les autres espèces faunistiques et floristiques associées aux milieux héliophytiques sont très succinctement évoquées et les espèces exotiques envahissantes ne le sont pas dans le dossier.

Or, des opérations de dragage peuvent intervenir en pied de berges et sont donc susceptibles d'avoir des incidences sur les espèces héliophytiques et sur la prolifération des espèces envahissantes.

**L'Ae recommande de compléter l'état initial du contexte biologique avec l'inventaire des espèces indigènes et exotiques envahissantes hydrophytes et héliophytes.**

**Réponse du maître d'ouvrage HAROPA PORT | Paris**

Le Tableau présente la liste des hydrophytes/héliophytes exotiques envahissantes et indigènes d'Île de France. Cette liste a été réalisée par le Conservatoire Botanique Nationale du Bassin

*Enquête N° E2300000104C/77 Autorisation environnementale relative à la demande de renouvellement d'autorisation de dragage HAROPA PORT Paris 2024/2034*

Parisien en mai 2018. Le type de plante est renseigné sur la base d'un rapport réalisé par le Conservatoire d'Espaces Naturels de Normandie en mai 2019 qui définit les notions d'hélophytes et d'hydrophytes.

Enfin, les habitats privilégiés sont renseignés sur la base des informations du site internet « Info Flora ».

Nom scientifique	Nom vernaculaire	Habitat privilégié	Type
<i>Ludwigia grandiflora</i>	Jussies invasives	Etangs, fossés, ruisseaux	Hélophytes-Hydrophyte
<i>Myriophyllum aquaticum</i>	Myriophylle aquatique	Eaux stagnantes ou lentes	Hélophytes-Hydrophyte
<i>Myriophyllum heterophyllum</i>	Myriophylle hétérophylle	Eaux stagnantes ou lentes	Hélophytes-Hydrophyte
<i>Crassula helmsii</i>	Crassule de Helms	Cours d'eau et étangs, jusqu'à 1 m de profondeur.	Hydrophytes
<i>Hydrocotyle ranunculoides</i>	Hydrocotyle fausse-renoncule	Eaux tempérées, lentes et eutrophes	Hydrophytes
<i>Azolla filiculoides</i>	Azolla fausse-fougère	Eaux stagnantes ou lentes, tempérées, eutrophes	Hydrophyte
<i>Elodea canadensis</i>	Elodée du Canada	Eaux tranquilles ou lentes	Hydrophyte
<i>Elodea nuttallii</i>	Elodée à feuilles étroite	Eaux tranquilles ou lentes	Hydrophyte
<i>Lemna minuta</i>	Lentille d'eau minuscule	Etangs, mares, fossés	Hydrophyte
<i>Cabomba caroliniana</i>	Cabomba de Caroline	Eaux tranquilles ou lentes	Hydrophyte
<i>Egeria densa</i>	Elodée dense	Eaux tranquilles ou lentes, tempérées	Hydrophyte
<i>Lagarosiphon major</i>	Grand lagarosiphon	Eaux tranquilles, pauvres en calcaire	Hydrophyte
<i>Lemna turionifera</i>	Lenticule	Eaux stagnantes ou lentes, eutrophes	Hydrophyte

Tableau 3 : Liste des hydrophytes/hélophytes exotiques envahissantes et indigènes d'Île de France (CBNBP - Mai 2018 ; Conservatoire d'Espaces Naturels de Normandie - Mai 2019 ; Site Info Flora)

Il apparaît que les plantes hydrophytes (plante se situant dans l'eau : plantes flottantes librement à la surface / plantes enracinées dans la vase mais dont les feuilles flottent à la surface / plantes entièrement immergées) sont essentiellement rattachées à **des milieux tranquilles, avec des eaux lentes voire stagnantes**.

La question de leur présence pourrait se poser dans les ports à darse. Néanmoins, le caractère artificialisé des milieux portuaires ainsi que le trafic fluvial impliquant le passage répété de bateaux ne sont pas propice au développement des hydrophytes.

Les zones de dragage dans les darses concernent majoritairement les chenaux de navigation à l'intérieur des darses et les quais portuaires. Les secteurs périphériques des darses qui ne présentent pas d'activités et où des hydrophytes à enjeu fort se sont développés (exemples mentionnés précédemment) ne feront pas l'objet d'opérations d'entretien et seront évitées.

Enfin, concernant les **plantes hydrophytes-hélophytes** (plantes ayant les racines immergées mais dont la partie aérienne émerge à plusieurs centimètre de la surface) potentiellement présentes en pied de berge et/ou dans l'axe des cours d'eau, il est considéré, au même titre que les plantes hydrophytes, que les caractéristiques hydrodynamiques de leurs habitats privilégiés (étangs, fossés, ruisseaux, eaux stagnantes ou lentes) ne sont pas compatibles avec celles des zones de dragage (eaux non stagnantes).

Il en résulte alors une probabilité très faible de présence de ces espèces au niveau des zones de dragage, et donc un risque très faible de prolifération de ces espèces pendant les opérations de dragage.

A noter par ailleurs que l'entretien régulier des zones portuaires n'est pas propice à un développement important des espèces végétales envahissantes qui apprécient plutôt les eaux stagnantes ou lentes.

Il est également rappelé que la période d'intervention de septembre à fin mars est une mesure forte de réduction du risque de dissémination de fragments de ces espèces invasives, puisqu'à cette période certaines de ces espèces sont au stade de repos végétatif où seuls les rhizomes subsistent.

Enfin, la mesure d'évitement présentée en réponse à ***l'observation n°23***, visant à mettre en place lors des opérations de curage le respect d'une distance de sécurité par rapport aux berges afin d'éviter la destruction de frayères potentielles et la déstabilisation des berges et/ou ouvrages, peut être considérée comme une mesure visant à limiter également le risque, bien que considéré comme très faible, de dispersion des espèces végétales envahissantes potentiellement présentes en pied de berge.

HAROPA PORT | Paris n'a à ce jour jamais eu recours à des opérations de faucardage pour régler la problématique des espèces exotiques envahissantes.

#### ***Observation n°10 (p. 16)***

Compte tenu du contexte très urbanisé et densément peuplé de la plupart des sites d'étude, les enjeux liés à la qualité de l'air, aux nuisances sonores et vibratoires sont également identifiés comme importants.

**L'Ae recommande de compléter l'analyse de l'état initial de l'environnement par des indications relatives à l'éventuelle exposition de populations aux nuisances sonores et vibratoires liées aux activités de dragage et au transport notamment routier des sédiments.**

#### **Réponse du maître d'ouvrage HAROPA PORT | Paris**

Après un rappel en préambule des définitions et des textes réglementaires, HAROPA PORT | Paris précise que les engins de chantiers utilisés sur ses chantiers respectent les normes, notamment l'Arrêté du 18 mars 2002 relatif aux émissions sonores dans l'environnement des matériels destinés à être utilisés à l'extérieur (la norme CE aux engins utilisés sur les chantiers).

Concernant les **nuisances vibratoires**, il n'existe pas de réglementation relative aux effets des vibrations sur les personnes (expression en accélération, m/s<sup>2</sup>) (Cerema 2021). Les opérations de dragage d'entretien de HAROPA PORT | Paris consistent à entretenir la voie d'eau en rétablissant un tirant d'eau nécessaire à la navigation et à l'exploitation portuaire. Ainsi les sédiments dragués correspondent à des sédiments meubles (sables, vases) récemment déposés et non au dragage de matériaux rocheux ou très indurés comme c'est le cas lors de travaux d'aménagement, donc l'opération de dragage n'est pas source de nuisances vibratoires. Le transport fluvial par barge n'est pas non plus source de nuisances vibratoires.

Les nuisances sonores et vibratoires générées par le projet peuvent donc être qualifiées de négligeables.

#### ***Observation n°11 (p. 16) :***

En termes d'usages de l'eau, l'état initial de l'environnement évoque la présence de six ports situés dans un périmètre de protection rapprochée de captage d'eau potable et de sept autres au sein ou à proximité d'un périmètre de protection éloignée.

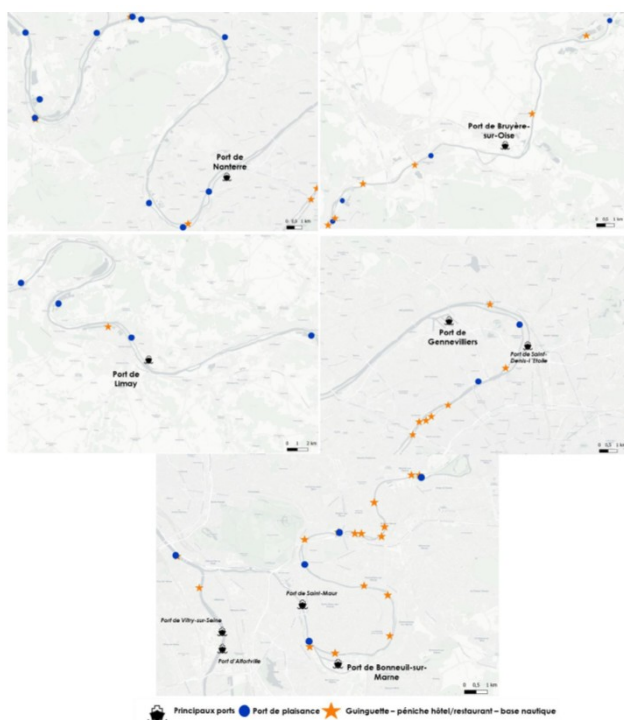
Cet enjeu est identifié comme d'un niveau modéré. Il en va de même pour les enjeux liés aux activités de loisirs (transport fluvial touristique de loisirs, baignade, sports nautiques, pêche).

### Réponse du maître d'ouvrage HAROPA PORT | Paris

Les données récoltées font bien état de la présence d'activités de loisirs à proximité plus ou moins immédiate des principaux ports dragués. A cela s'ajoute également le transport fluvial en lien avec les activités commerciales. A noter toutefois que la pratique des sports nautiques tels que le canoé, le kayak, ou encore le paddle est localement interdite sur la Seine, l'Oise et la Marne.

Des cartes sont fournies avec les localisations des différentes activités en lien avec l'eau à proximité des principaux ports en gestion par HAROPA PORT, notamment les ports de plaisance ainsi que les zones d'activités en lien avec le milieu aquatique (guinguettes, péniches hôtel/restaurant, bases nautiques).

Les opérations de dragage d'entretien s'effectuant majoritairement dans les darses ou les chenaux d'entrée, les activités de loisirs ne seront généralement pas présentes au même endroit.



Le risque de co-activité sur le plan d'eau est donc très limité.

#### Observation n°12 (p. 16-17) :

En outre, l'affirmation selon laquelle « le risque inondation par crue ne devrait pas être aggravé par l'évolution du climat sur le bassin hydrographique de la Seine [...] » mériterait également d'être reconsidérée à l'aune des dernières projections disponibles.....

***L' Ae recommande de clarifier et d'actualiser l'analyse de l'état initial de l'environnement en ce qui concerne les enjeux liés au risque d'inondation et de ses évolutions prévisibles du fait du changement climatique.***

### Réponse du maître d'ouvrage HAROPA PORT | Paris

Enquête N° E2300000104C/77 Autorisation environnementale relative à la demande de renouvellement d'autorisation de dragage HAROPA PORT Paris 2024/2034

Le dossier indique : « le risque inondation par crue ne devrait pas être aggravé par l'évolution du climat sur le bassin hydrographique de la Seine même s'il reste particulièrement prégnant pour l'Île-de-France.

En revanche, l'intensité et la fréquence des pluies d'orage devraient être accentuées, renforçant les risques de ruissellement notamment des sites les plus imperméables.

Ainsi, il y a une potentielle augmentation des risques d'inondation dans certaines zones de densification.»

Ainsi, en l'absence du projet et à une échelle de temps court (10 ans), le risque inondation (aléa \*vulnérabilité) étant déjà particulièrement fort en région Île-de-France, ce dernier ne devrait pas être significativement aggravé à court terme (10 ans). **En revanche, sur un pas de temps plus long, les projections climatiques globales s'accordent à dire que les événements extrêmes tendent à s'intensifier et sont donc susceptibles d'augmenter le risque inondation.**

Par ailleurs, quatre lacs-réservoirs gérés par l'EPTB Seine Grands Lacs ont été créés pour réguler les étiages et les crues de la Seine. **Malgré cela l'agglomération parisienne n'est pas à l'abri d'une crue majeure en particulier si les cumuls de précipitation ont lieu sur les territoires en aval des lacs réservoirs.**

**Observation n°13 (p. 17-18) :**

L'Ae recommande de :

- justifier l'écart entre le volume total prévisionnel des sédiments à extraire et le volume total sollicité dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale,
- présenter les raisons du maintien, dans la demande du renouvellement de l'autorisation, de la possibilité de **recourir à la technique de dragage par redistribution au milieu** ainsi que ses incidences potentielles sur l'environnement.

**Réponse du maître d'ouvrage HAROPA PORT | Paris**

Les volumes inscrits sont moyennés pour chaque occurrence de dragage, ces volumes sont vérifiés par des levés bathymétriques qui précisent le réel besoin. Ainsi, la création de nouvelles infrastructures portuaires, le développement des activités, les phénomènes naturels, dans un contexte de changement climatique intensifiant les phénomènes extrêmes, nécessitent la prise en compte d'une marge de sécurité dans le volume annuel maximal de dragage autorisé au maître d'ouvrage. **C'est pourquoi, HAROPA PORT Paris réitère dans sa demande d'autorisation décennale 2023-2033 un volume de dragage d'entretien annuel de 50 000 m<sup>3</sup> maximum en cas d'aléa fort.**

Il est rappelé que HAROPA PORT Paris ne drague qu'**en cas de nécessité pour la navigation** au droit de ses installations portuaires.

Concernant la **technique de redistribution au milieu**, même si elle n'a jamais été mise en œuvre, à ce jour, HAROPA PORT Paris souhaite maintenir cette modalité de gestion des sédiments lorsque ces derniers ne présentent aucun dépassement des seuils S1 Loi sur l'eau. Cette technique reste envisagée, bien qu'elle doive être marginale au cours de la prochaine décennie.

En effet, le recours à cette technique est conditionné à plusieurs facteurs. Une étude au cas par cas sera nécessaire pour définir les modalités d'intervention en fonction de la configuration du site et de son environnement.



Cela permettra également de quantifier la remise en suspension et la reprise par le courant en fonction de la granulométrie des sédiments et d'analyser plus finement les enjeux en aval immédiat. Les incidences de la redistribution au milieu sont les mêmes que celles du dragage classique mais en étant bien évidemment plus fortes en ce qui concerne la hausse de la turbidité. Étant donné que cette pratique concerne seulement les sédiments « sains », le risque de dégradation chimique de la masse d'eau est écarté. **Son principal avantage est de maintenir dans le milieu les sédiments. L'impact sur l'hydromorphologie peut même être qualifié comme positif puisque les sédiments sont repris par la courantologie du cours d'eau.**

Ces opérations auront lieu de septembre à fin mars et veilleront à ne pas impacter d'éventuelles frayères ou herbiers aquatiques d'intérêt pour la faune piscicole.

L'impact sur l'hydromorphologie peut même être qualifié comme positif puisque les sédiments sont repris par la courantologie du cours d'eau.

**Observation n°14 (p. 18) :**

L'Ar recommande de compléter l'analyse de l'articulation du projet avec les documents de planification par une analyse de cette articulation avec le plan régional de prévention et de gestion des déchets d'Île-de-France.

**Réponse du maître d'ouvrage HAROPA PORT | Paris**

Le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD) d'Île-de-France datant de 2019 est un « document de planification stratégique porté et animé par la Région Ile-de-France, qui coordonne à l'échelle régionale l'ensemble des actions de prévention et de gestion des déchets menées par tous les acteurs du territoire (collectivités, entreprises, éco-organismes, habitants...) » (Région Île de France).

Le PRPGD fixe des **objectifs** à atteindre à différents horizons, notamment aux échéances du plan fixées en 2025 et 2031. Pour atteindre ces objectifs, le PRPGD décrit des **principes de planification**. Ils s'entendent comme l'ensemble de règles visant à délimiter l'organisation :

- qui permet d'identifier les types et quantités de déchets produits et gérés sur un territoire donné ;
- des exutoires existants et ceux à développer afin d'atteindre des objectifs fixés ;
- des modalités de déploiement des actions de prévention des déchets ou de collecte des déchets

Le PRPGD prévoit qu'il est nécessaire pour cela de :

- pérenniser au plus proche des chantiers un réseau de plateformes pour assurer le tri/ transit/ massification des flux, les traiter dans un objectif de dépollution pour les rendre valorisables, notamment en aménagement, ou dans un objectif de production de matériaux alternatifs aux matériaux naturels dans une logique d'économie de ressource ;
- favoriser l'accès au foncier pour la création de ces plateformes ;
- favoriser le stockage temporaire pour permettre une valorisation de chantier à chantier.

Pour améliorer la valorisation par recyclage des déblais issus des chantiers franciliens, le PRPGD prévoit d'accompagner le développement de l'ensemble de ces filières pour structurer et diversifier le marché des matériaux alternatifs issus du recyclage. Pour cela, il est nécessaire

- d'appuyer la recherche et l'innovation pour la création de nouveaux matériaux techniques pour mieux valoriser les déblais ;

- de favoriser l'expérimentation dans le cadre des chantiers du Grands Paris et des Jeux olympiques qui doivent jouer un rôle d'accélérateur des changements de pratiques ;
- de soutenir la création des plateformes et procédés industriels nécessaires pour passer de l'expérimentation à la production industrielle.

En lien avec les schémas des carrières actuels, et le futur Schéma régional des carrières, le PRPGD recommande de :

- **favoriser le remblayage des carrières franciliennes en vue de leur réaménagement**, conformément aux orientations des schémas des carrières actuels ;
- **favoriser le remblayage des carrières hors Ile-de-France**, dans une logique de double fret, **notamment par le recours à la voie fluviale** ;
- caractériser précisément les potentiels réels de remblayage de chacune des carrières franciliennes afin d'optimiser la valorisation des déblais et de mieux concilier les différents enjeux environnementaux et économiques liés à ces réaménagements (DRIEE, BRGM, UNICEM...);
- **identifier les bonnes pratiques de réaménagement en lien avec les enjeux paysagers, patrimoniaux et environnementaux franciliens**, et mettre en place un suivi de ces pratiques
- réserver les déblais les plus chargés (déblais 3+ ou N+) à des remblaiements en dehors des carrières en eau pour lesquelles une vigilance accrue doit être mise en œuvre au regard des impacts environnementaux possibles, par exemple la sensibilité biologique du milieu et le pH de l'eau.

Ces enjeux doivent être suivis sans préjudice du travail d'élaboration du schéma régional des carrières actuellement en cours et de l'étude des dossiers de demandes d'autorisation par les services de l'Etat.

**La confrontation de ces capacités prospectives avec les besoins en matière de stockage selon le scénario de gestion des déchets inertes montre qu'il sera indispensable de créer des capacités de stockage sur l'ensemble de la durée du plan :**

- **maintenir en 2025 et 2031 des capacités franciliennes existantes d'élimination et de valorisation des DD pour répondre aux besoins de l'Ile-de-France, et en partie aux besoins des régions limitrophes.** La création de ce type de sites est contrainte par la nature géologique du sous-sol francilien, c'est donc un critère déterminant pour le choix de l'implantation géographique de ce type d'installation • **développer d'ici 2025 et 2031 des filières de valorisation de DD et l'augmentation des capacités de valorisation de ces dernières sur le territoire francilien ;**

- maintenir en 2025 et 2031 2 ISDD en exploitation (hors ISDD à usage interne) en Ile-de-France dont les capacités doivent couvrir les besoins de l'Ile-de-France ainsi que partiellement les besoins des régions limitrophes. **De plus, le PRPGD prévoit de maintenir la cible de 80% de DD éliminés en Ile-de-France en provenance d'Ile-de-France et des régions limitrophes.**

Dans les faits, HAROPA PORT | Paris est un acteur de l'économie circulaire, via les filières de traitement/valorisation mises en place. HAROPA PORT | Paris tend à maximiser la part des sédiments issus des opérations de dragages pouvant être valorisés. Pour rappel, la valorisation des tonnages extraits est d'environ 80% pour les sédiments non inertes (dont 65% en bio remédiation et 35% en sous couche routière) et 100% pour les sédiments inertes (remblaiement de carrière).

Comme mentionné précédemment, HAROPA PORT | Paris ne drague qu'en cas de besoin réel et avéré et maximise la part de sédiments valorisés. Seuls les refus de dégrillage issus du

traitement ainsi que la fraction fine concentrant la contamination après traitement sont éliminés dans une filière de stockage finale, ce qui représente seulement 10 % du volume total dragué.

HAROPA PORT | Paris joue un rôle important dans l'évacuation des déblais des chantiers du Grand Paris et également dans le développement des filières de recyclage en mettant à disposition du foncier pour accueillir des acteurs de l'économie circulaire. Les acteurs installés sur ses installations portuaires participent au réemploi et à la valorisation des produits minéraux issus de ces chantiers (béton, travaux publics...).

HAROPA PORT | Paris a par exemple signé une convention avec la Société de Livraison des Ouvrages

Olympiques (SOLIDEO) et VNF afin de participer aux flux générés par la réalisation de la ZAC Village

Olympique et Paralympique en ayant recours à la voie fluviale.

**Les dragages d'entretien menés par HAROPA PORT | Paris permettent le recours au transport fluvial pour la gestion des flux générés par les projets majeurs de l'agglomération parisienne. Leur rôle dans la gestion des déblais est donc essentiel.**

*Observation n°15 (p. 18)*

Aucune mesure de compensation sur certains compartiments, tels que l'hydro morphologie, l'altération de la qualité chimique des fonds ou la remise en suspension et contamination des masses d'eau de surface, n'est prévue en dépit du constat de l'existence d'impacts résiduels, ceux-ci étant considérés de niveau inférieur ou égal à faible et acceptable « au regard des nombreux effets positifs qui découlent de la mise en place du projet ».

Le PGPOD, d'après le dossier, permet une « participation active d'HAROPA PORT Paris à l'amélioration de la qualité des milieux aquatiques ». .....le dragage n'a pas pour objectif d'améliorer l'état chimique et écologique d'un cours d'eau, mais vise à permettre la navigation et les activités associées. La navigation fluviale et ses infrastructures constituent une source importante d'altération des écosystèmes fluviaux.

**L'Ae recommande de reconsidérer la qualification des impacts résiduels sur l'hydromorphologie, la qualité chimique des fonds et la remise en suspension des polluants et le cas échéant de prévoir des mesures de compensation adaptées.**

**Réponse du maître d'ouvrage HAROPA PORT | Paris**

Concernant l'hydro morphologie, HAROPA PORT | Paris rappelle que les milieux d'intervention à savoir les zones portuaires, ont été aménagés afin d'accueillir la navigation fluviale. Le projet concerne bien l'entretien de ces zones portuaires et le rétablissement des profondeurs nécessaires à leur exploitation. La création des ports à darse a en effet eu un impact certain sur l'hydro morphologie des cours d'eau.

**L'impact lié aux opérations de dragage d'entretien sur l'hydrographie à savoir la profondeur (bathymétrie), le profil en long ou le profil en travers du lit mineur du cours d'eau est jugé négligeable.**

Concernant la morphologie des berges, la navigation dans le cadre du projet liée au transport des sédiments dragués provoque le phénomène de batillage qui a pour conséquence de déstabiliser les berges naturelles et de favoriser leur érosion.

Concernant la dynamique hydro sédimentaire, les infrastructures portuaires captent une partie du transit sédimentaire et sont l'exutoire des apports du bassin versant. Les sédiments étant généralement contaminés, ces derniers sont prélevés au milieu et gérés à terre. Le bilan sédimentaire des cours d'eau est donc impacté par les opérations de dragage.

**L'impact des opérations de dragage (env. 25 000 m<sup>3</sup>/an soit env. 35 000t) sur la dynamique hydro sédimentaire, au regard de la capacité (charge solide transportée) de la Seine et de ses affluents estimée en condition moyenne entre 600 000 et 700 000 t par an est donc coté comme faible.**

Cette dynamique hydro sédimentaire dépasse le champ du présent PGOD. HAROPA PORT | Paris prend en compte cette dynamique dans la conception des nouveaux ports tel que le projet PSMO.

A noter que HAROPA PORT | Paris dans le cadre de sa politique environnementale globale réalise des projets de renaturation de berges.

Ces démarches seront reconduites comme mesure d'accompagnement du présent PGOD (mesure MA-3 – Renaturation des berges).

***Observation n°16 (p. 19) :***

Concernant les GES (gaz à effet de serres) et leurs compensations, l'Ae relève que les éléments présentés sont trop sommaires.

Les avantages du transport fluvial par rapport au transport routier en termes d'émissions de GES ne doivent pas conduire à négliger la mise en œuvre, pour les émissions de GES du projet, de la démarche ERC.

***L'Ae recommande de définir des mesures afin d'éviter, de réduire et éventuellement de compenser les émissions de gaz à effet de serre du projet.***

**Réponse du maître d'ouvrage HAROPA PORT | Paris**

Le bilan carbone des principales opérations de dragages menées entre 2020 et 2022 intégrant la phase de traitement et de transport des sous-produits. (tableau fourni en réponse). La moyenne est de 7,8 kgeqC/m<sup>3</sup> dragués pour ces 9 opérations présentées. On constate que la phase de transport des sédiments représente une part importante des émissions du projet.

HAROPA PORT | Paris privilégie dans la mesure du possible des filières de proximité.

En prenant le cas le moins favorable avec un dragage de 50 000 m<sup>3</sup> par an, les opérations engendrent 2 069 284 kg eq CO<sub>2</sub>. En rapportant ce chiffre au bilan carbone de la Région Île de France estimé 41 200 Kt eq CO<sub>2</sub> en 2015, **les émissions globales du projet représentent environ 0,005% des émissions régionales de 2015.**

Les mesures intégrées au dossier sont les suivantes :

- MRA-3 : Transport des sédiments dragués par voie fluviale ;
- MR-6 : Clauses environnementales du marché travaux, et notamment la disposition prévoyant que les engins employés respecteront les normes GES et émissions atmosphériques en vigueur ;
- MA-1 : Politique de réduction des émissions de GES ;
- MA-5 : Développement du transport fluvial.

***Observation n°17 (p. 19) :***

L'étude d'impact évoque succinctement la vulnérabilité du projet au regard des conséquences d'une crue en termes d'interruption des travaux de dragage, tout en estimant que ce risque de crue ne devrait pas être aggravé par le changement climatique.

**Pour l'Ae, cette anticipation mériterait d'être reconsidérée. Plus largement, le projet s'inscrit dans un contexte d'évolution des dynamiques hydrologiques et hydro-sédimentaires marqué par les effets du changement climatique.**

**Les risques induits ou accélérés par ces effets sont peu analysés dans l'étude d'impact.**

### Réponse du maître d'ouvrage HAROPA PORT | Paris

Une veille météorologique est assurée lors de chaque opération et permet d'anticiper une détérioration des conditions hydrologiques pouvant entraîner l'arrêt des opérations et la mise en sécurité du personnel et du matériel. **En cas de la survenue d'une crue significative**, HAROPA PORT | Paris a des procédures internes de gestion de crise pour limiter les risques humains et sur l'environnement. Le maître d'ouvrage indiquera à l'Entreprise la procédure à suivre afin de mettre en sécurité ses installations.

#### Observation n°18 (p.19-20) :

**L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par un état plus approfondi des risques liés aux effets du changement climatique sur le contexte hydrologique et hydro sédimentaire impactant les activités portuaires et par la recherche de solutions de réduction des apports sédimentaires aux voies d'eau.**

### Réponse du maître d'ouvrage HAROPA PORT | Paris

S'agissant de la recherche de solutions visant à réduire à la source les apports sédimentaires, HAROPA PORT | Paris met en œuvre depuis de nombreuses années un programme d'assainissement ambitieux afin d'améliorer les rejets dans le milieu issus des exutoires dont il est propriétaire. En revanche, HAROPA PORT | Paris ne peut agir sur les exutoires qui ne sont pas sous sa responsabilité.

L'établissement portuaire a néanmoins déjà mis en place un dialogue avec d'autres maîtres d'ouvrages.

Comme mentionné précédemment HAROPA PORT réalise également à son échelle et sur son territoire à des aménagements de re-végétalisation de berges permettant de lutter contre leur érosion.

#### Observation n°19 (p.20) :

Les impacts liés à la remise en suspension des sédiments sur la dynamique des populations végétales (extension possible d'espèces exotiques envahissantes et régression des espèces indigènes) ne sont pas évoqués.

Le risque de pollution des eaux lié à la remise en suspension des sédiments et à la contamination des éluats par les métaux et les fluorures n'a donné lieu à aucun essai. La modélisation des transferts de pollution remise en suspension au cours de ces opérations sur les masses d'eau et milieux adjacents ou tout retour d'expériences disponible dans la littérature scientifique compléterait utilement le dossier.

**L'Ae recommande de présenter les recherches menées et leur état d'avancement entre autres par le maître d'ouvrage sur la question de la pollution des éluats et leurs incidences sur la dynamique des populations végétales.**

### Réponse du maitre d'ouvrage HAROPA PORT | Paris

D'après le guide GEODE (EGIS, 2012), « les phénomènes de remise en suspension de sédiments contaminés lors des opérations de dragage peuvent potentiellement s'accompagner d'une diffusion de micropolluants ». Toutefois, toujours d'après ce même guide « dans un contexte où les propriétés physiques des eaux ne changent pas (pH et salinité identiques), **les micropolluants piégés ne se remettent en solution que très difficilement**, et ce même dans le cas d'un fort brassage.

Ils restent le plus souvent associés aux particules sédimentaires et se redéposent sur les fonds.

Le risque de pollution des eaux lié à la remise en suspension de sédiments (phénomène de relargage de contaminant) est coté comme moyen, du fait de la présence de sédiments non-inertes mais que l'impact résiduel demeure faible grâce aux mesures de réduction mises en place et notamment les moyens de lutte contre les pollutions.

Il existe toutefois un risque **pour les espèces végétales**, notamment les hydrophytes, de **diminution des phénomènes de photosynthèse** (car diminution de la transparence de l'eau), ou encore de **colmatage**. Pour autant, ces phénomènes étant localisés et temporaires, il n'est pas attendu d'effets sur la dynamique végétale. **Il n'existe à ce jour pas d'étude scientifique démontrant l'impact des opérations de dragage sur la dynamique des espèces végétales.**

**Observation n°20 (p.21) :L'Ae recommande de préciser et renforcer les mesures de réduction et d'information mises en œuvre en cas de mise en suspension de sédiments pollués susceptibles d'impacter la qualité des eaux de captage.**

### Réponse du maitre d'ouvrage HAROPA PORT | Paris

Suite à cette remarque, la mesure d'information aux exploitants de captage est requalifiée en mesure d'accompagnement. A travers la mesure MA-8, HAROPA PORT | Paris s'est engagé à une information aux exploitants des captages et à l'ARS dès lors que le seuil d'arrêt est dépassé.

Pour rappel le suivi a lieu à 100 m en aval du site de dragage, les points de captage étant relativement éloignés.

Le seuil d'alerte est un seuil indicatif opérationnel en phase chantier. Il ne peut servir de renseignement quant à la turbidité de l'eau à proximité du point de captage. En effet, la remise en suspension générée par le dragage se dilue rapidement dans la masse d'eau.

On considère que la concentration en MES est fortement abattue à 100 m en aval. Un tableau est joint précisant les distances des captages sur les ports inscrits au PPD situé dans un PPR.

**En outre la mesure MR-5 : Mise en place d'un barrage anti-MES sera appliquée en cas de dragage dans un périmètre de protection rapproché (PPR) pour les captages en rivière.**

*Observation n°21 (p.21) :*

**L'Ae recommande d'ajuster la mesure ME-4 (éviter de la période de reproduction de l'avifaune débutant en mars pour le port de Bray-sur-Seine) en prenant en compte la période de chant des Pics dès le mois de février.**

### Réponse du maitre d'ouvrage HAROPA PORT | Paris

**HAROPA PORT | Paris s'engage à réaliser une opération de dragage sur le port de Bray-sur-Seine exclusivement de septembre à fin janvier, eu égard aux enjeux environnementaux forts sur ce port.**

**Observation n°22 (p.21) :**

Concernant le milieu aquatique, un inventaire des mollusques, telles que la Mulette épaisse, est prévu uniquement sur le port de Bray-sur-Seine. Dans la mesure où les populations détectées sont manifestement relictuelles et particulièrement rares à l'échelle des cours d'eau franciliens, **il importerait d'étendre cette identification à l'ensemble des ports 39 prévus dans le PGPOD, afin d'affiner la connaissance de ces populations.**

**Réponse du maître d'ouvrage HAROPA PORT | Paris**

Des analyses ADNe ont été réalisées par HAROPA PORT | Paris dans le cadre de la réalisation de l'évaluation environnementale, afin d'améliorer les connaissances notamment sur les bivalves.

Ces analyses ADNe ont été réalisées sur les principaux ports en rivière dragués. Ces analyses ont permis de renseigner sur la présence ou non de certaines espèces sur le bassin proche (plusieurs km de détection). La synthèse des résultats est communiquée dans le dossier dossier.

Cette synthèse présente les enjeux sur les ports du PPD et identifie les ports nécessitant des investigations complémentaires.

Au port de **Saint-Denis-l'Etoile** le dossier d'évaluation environnementale indique « *Il faut noter cependant la détection d'un faible nombre de séquences d'Unio Crassus sur les prélèvements réalisés à Saint-Denis l'Etoile. Cette espèce est classée vulnérable sur la liste rouge des espèces menacées en France. Elle nécessite donc des mesures de conservation spécifique.*

Même si le niveau de détection est jugé faible et que l'espèce n'a pas été identifié en amont, HAROPA PORT restera vigilant avant de lancer des opérations de dragage sur le port de Saint-Denis-l'Etoile à l'instar du port de Nanterre. Un diagnostic complémentaire sera donc lancé.

**Observation n°23 (p.21-22) :**

.....le dossier prévoit deux mesures d'évitement relatives à l'impact potentiellement fort sur la faune piscicole et les frayères : la réalisation des travaux dans les zones à enjeux en dehors de la période de sensibilité écologique (soit de septembre à mars) et l'évitement des habitats les plus intéressants pour les poissons, des frayères potentielles et des pieds de berges lors des travaux.

**Ce dernier point constitue une intention affirmée par le maître d'ouvrage, qu'il ne garantit néanmoins pas par des dispositions particulières, par exemple par le respect d'une distance minimale, et qui devra être reportée dans le cahier des charges de l'entreprise adjudicataire des travaux.**

**Réponse du maître d'ouvrage HAROPA PORT | Paris**

HAROPA PORT intégrera dans le cahier des charges à destination de l'entreprise en charge des travaux **l'obligation de respecter une distance de sécurité par rapport au pied de berge afin, d'une part, d'éviter le risque de destruction de frayères potentielles, et d'autre part, d'éviter le risque de déstabilisation de berge.**

La détermination de la distance de sécurité à appliquer sera réalisée au cas par cas après **analyse des résultats d'inventaires frayères et des types de berge** (naturelles ou ouvrages de type quai). Ainsi, en fonction des résultats de cette analyse, **l'application d'une distance de sécurité ne sera donc pas systématique et la distance à respecter pourra varier d'un chantier à l'autre** (cette marge prise est généralement d'environ 3 à 5 mètres en fonction de la configuration des sites).

*Observation n°24 (p.22) :*

**L'Ae recommande :**

- **d'étendre les investigations à l'état initial et le suivi des mollusques à tous les ports prévus dans le PGPOD ;**
- **de préciser les modalités de réalisation des dragages qui permettent de garantir et de suivre l'évitement des pieds de berges en tout point et la maîtrise de la dissémination des espèces exotiques envahissantes ;**
- **de compléter les mesures d'évitement et de réduction nécessaires compte tenu de l'état initial actualisé et décrire les mesures de compensation qui seraient mises en place en cas de risque constaté de mortalité piscicole ou d'atteinte aux frayères, notamment en identifiant les sites favorables à la réalisation de ces mesures.**

### **Réponse du maître d'ouvrage HAROPA PORT | Paris**

Beaucoup de réponses à ces observations sont dans des réponses précédentes.

Concernant **l'évitement des pieds de berges**, HAROPA PORT Paris rappelle que les opérations prennent une marge vis-à-vis de ces berges. Concernant les espèces exotiques envahissantes (EEE), comme énoncé à l'observation n°9, la maîtrise d'ouvrage n'a jamais eu de problématique en lien avec des EEE aquatiques. Elle reste néanmoins en vigilance concernant cette problématique, même si la période de travaux à l'automne-hiver réduit le risque de prolifération de certaines espèces.

La mesure de compensation en cas de destruction de frayères prévoira une compensation surfacique et garantira la même fonctionnalité écologique que la frayère détruite.

Enfin, **l'identification des sites favorables à la reconstitution de frayères** sera faite au cas par cas selon une étude spécifique. HAROPA PORT | Paris s'appuiera en particulier sur les Plans Départementaux pour la Protection des milieux aquatiques et la Gestion des ressources piscicoles (PGPD), portés par les Fédérations Départementales des Associations Agréées pour la Pêche et la Protection des Milieux Aquatiques (FDAAPPMA). **HAROPA PORT est en contact régulier avec les fédérations de pêche.**

*Observation n°25 (p.22-23) :*

Le maître d'ouvrage ne prévoit aucune mesure d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts bruts potentiels des pollutions atmosphériques, sonores et vibratoires. Il fait état d'une mesure d'accompagnement consistant à réaliser une surveillance de l'air et des émissions sonores des activités portuaires en partenariat avec Airparif depuis 2015 et BruitParif depuis 2018.

**L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact d'indications permettant d'objectiver les niveaux d'émissions prévisibles de polluants atmosphériques, de nuisances sonores et vibratoires générées par le projet, leur impact potentiel sur les populations et le cas**



échéant les mesures d'évitement et de réduction nécessaires, en prenant en compte l'ensemble de ses composantes, notamment le transport routier.

### Réponse du maître d'ouvrage HAROPA PORT | Paris

HAROPA PORT | Paris est adhérent à Airparif depuis 2015 et se soucie de la qualité de l'air et des nuisances éventuelles pour les riverains présents à proximité des installations portuaires dans le cadre général de ses activités. Les résultats des campagnes menées sont disponibles sur le site d'Airparif.

Concernant les nuisances sonores et vibratoires, la réponse est déjà formulée à l'observation n°10.

**HAROPA PORT | Paris demande aux entreprises intervenantes d'employer des engins qui respectent les normes GES et d'émissions atmosphériques.**

#### *Observation n°26 (p.23) :*

Le dossier n'en fait pas état des macros déchets, pas plus que des quantités collectées. Un suivi des volumes et des tendances permettrait de mesurer l'efficacité des mesures mises en œuvre pour réduire les apports dans les bassins portuaires.

**L'Ae recommande de réaliser un suivi des quantités de macro-déchets récupérés pendant les opérations de dragage.**

### Réponse du maître d'ouvrage HAROPA PORT | Paris

En effet, les refus de dégrillage générés sur le site de transit-traitement permettent d'apprécier les tonnages de macro déchets liés aux opérations. Sur les quatre dernières années, ils sont en moyenne de 3 000 tonnes sur 40 000 tonnes de matériaux gérés, soit environ 8%.

**A noter que les macro-déchets en lien avec les activités portuaires demeurent exceptionnels (bloc béton etc...).**

#### *Observation n°27 (p.23-24) :*

En complément, le dossier n'intègre pas le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, dit projet Bray-Nogent, pour lequel l'Ae a rendu un avis le 4 novembre 2020.

**L'Ae recommande, afin de permettre une évaluation complète des effets cumulés, de produire une analyse plus précise et quantitative des effets cumulés des opérations de dragage avec celles du chenal de navigation, de proposer une mesure de coordination des plannings et des modalités de mise en œuvre des travaux avec Voies navigables de France et de compléter le dossier par une analyse des effets cumulés avec le projet Bray-Nogent.**

### Réponse du maître d'ouvrage HAROPA PORT | Paris

HAROPA PORT | Paris programme de manière optimisée ses opérations afin d'éviter la concomitance avec d'autres travaux en lien avec le milieu aquatique. Néanmoins il est important de rappeler que la réalisation de ces travaux est soumise à d'importants aléas naturels (conditions météorologiques /hydrologiques), par définition non prévisibles, qui peuvent contraindre les gestionnaires et impacter les plannings prévus.

L'établissement public Voies navigables de France (VNF) est maître d'ouvrage d'un projet d'aménagement de la Seine sur une longueur de 28,5 kilomètres, entre Bray-sur-Seine (77) et

Nogent-sur-Seine (10) et en amont hydraulique de la vallée de la Bassée qui accueille une réserve naturelle nationale.

Le projet prévoit de le mettre au gabarit européen « Va » (2 500 tonnes, 110 mètres de long, 11,40 mètres de large, 2,80 mètres de tirant d'eau) pour assurer une offre de fret fluvial massifié de l'amont de Paris jusqu'au port du Havre, et ainsi favoriser le report modal de la route vers la voie d'eau pour le transport de marchandises.

**Le projet, dit « projet Bray-Nogent », dont la réalisation est prévue de 2028 à 2032. Il comprend la réalisation d'un nouveau chenal à grand gabarit de 9,20 kilomètres en remplacement de l'actuel canal de Beaulieu, la modification du lit de la Seine sur une vingtaine de kilomètres avec le réaménagement de 33 kilomètres de berges pour atténuer les courbes et faciliter ainsi la navigation de bateaux plus longs.**

**il n'existe pas de concomitance entre le début des travaux, prévu à partir de 2028, et la date prévisionnelle de dragage du port de Bray-sur-Seine, fixé dans le programme prévisionnel de Dragage en 2025.**

**Ainsi, cette première quantification permet d'ores-et-déjà de considérer que les impacts cumulés avec les travaux associés au projet de Bray-Nogent seront négligeables.**

**Observation n°28 (p.24-25) :**

Toutefois, à l'image de l'évaluation des incidences faite dans l'étude d'impact, l'évaluation des incidences Natura 2000 des opérations de dragage reste trop qualitative et n'explique pas les incidences spécifiques à chacune des techniques de dragage sur les habitats naturels et les espèces faisant l'objet de la désignation des sites Natura 2000, qui pourraient permettre de justifier les choix techniques mis en œuvre.

**L'Ae recommande de compléter le dossier par une analyse quantifiée des incidences du projet sur les habitats naturels et les espèces faisant l'objet de la désignation des sites Natura 2000 et de préciser les mesures d'évitement, de réduction et éventuellement de compensation.**

**Réponse du maître d'ouvrage HAROPA PORT | Paris**

**Concernant les espèces faisant l'objet de la désignation des sites Natura 2000 :**

Le port de Bray-sur-Seine est le seul port à être concerné par la ZSC « La Bassée » et la ZPS « La Bassée et plaines adjacentes. La désignation en site Natura 2000 de la ZSC « La Bassée » est justifiée par la présence de 5 types d'habitats d'intérêt communautaire. **Ces habitats sont essentiellement des habitats terrestres et ne seront donc pas impactés par les opérations de dragage se déroulant au niveau du cours d'eau.**

**Concernant les espèces ayant justifié la désignation de la ZSC « La Bassée », elles sont au nombre de 13 et appartiennent aux 4 groupes taxonomiques suivants :**

Parmi ces espèces, seules les espèces aquatiques pourront être impactées par les opérations de dragage, à savoir :

- Le Triton crêté ;
- La Cordulie à corps fin ;
- La Bouvière ;
- Le Chabot ;
- La Lamproie de Planer ;

- La Loche de rivière.

Les zones de dragage à savoir les quais artificialisés des installations portuaires du port de Bray-sur-Seine ne sont donc pas un habitat propice pour la cordulie à corps fin. L'impact sur l'espèce peut être jugé comme négligeable.

Les zones de dragage à savoir les quais artificialisés des installations portuaires du port de Bray-sur-Seine ne sont donc pas un habitat propice pour la cordulie à corps fin. L'impact sur l'espèce peut être jugé comme négligeable.

Concernant les **quatre espèces de poisson**, leur période de reproduction d'après l'OFB et l'INPN sont les suivantes :

- Fin mars à début mai pour le Chabot ;
- Avril à juin pour la Bouvière ;
- Avril à mai pour la lamproie de Planer
- Avril à juillet pour la Loche de rivière.

Cependant le port de Bray-sur-Seine fait l'objet d'une mesure d'évitement dédiée définissant la période de dragage entre septembre et fin janvier. Le dragage n'aura donc aucun impact sur la reproduction des quatre espèces de poissons justifiant la désignation de la ZSC de « La Bassée».

En cas de présence d'individus à proximité de l'engin de dragage, ces derniers prennent la fuite.

- **ZPS « La Bassée et plaines adjacentes » :**

**La désignation de cette zone de protection spéciale repose sur la présence d'espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire et de migrateurs régulièrement présents sur le site non visés à l'Annexe I de la Directive Oiseaux**, dont la liste figure sur le Formulaire Standard de Données (FSD) transmis à la Commission Européenne.

**Parmi ces 21 espèces, 9 sont susceptibles de se retrouver à proximité des milieux aquatiques** du fait de leur mode de vie ou de leur alimentation. **Elles possèdent également des statuts différents sur la ZPS**. Le tableau suivant présente ces 9 espèces et leur statut sur le site N2000 :

Espèce d'intérêt communautaire fréquentant les milieux aquatiques	Statut actuel sur la ZPS « La Bassée et plaines adjacentes »
Balbusard pêcheur	Etape migratoire
Bihoreau gris	Reproduction
Blongios nain	Reproduction
Busard des roseaux	Reproduction
Butor étoilé	Hivernage
Martin-pêcheur	Reproduction
Mouette mélanocéphale	Reproduction
Sterne naine	Reproduction
Sterne pierregarin	Reproduction

Tableau 11 : Synthèse des espèces d'intérêt communautaire sur la ZPS « La Bassée et plaines adjacentes »

D'après le DOCOB de la ZPS « La Bassée et plaines adjacentes », **aucune des espèces mentionnées dans le tableau ci-dessus n'ont directement été inventoriées sur la commune de Bray-sur-Seine.**

*Enquête N° E2300000104C/77 Autorisation environnementale relative à la demande de renouvellement d'autorisation de dragage HAROPA PORT Paris 2024/2034*

**Synthèse :**

Au niveau de Bray-sur-Seine, 9 espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire fréquentant les milieux aquatiques sont donc susceptibles d'être dérangées par les opérations de dragage. Parmi ces 9 espèces, 7 viennent sur la ZPS « La Bassée et plaines adjacentes » pour se reproduire.

**Cependant, aucune opération de dragage n'a lieu à Bray-sur-Seine après le mois de janvier, celles-ci n'interfèrent donc pas avec la période de reproduction des oiseaux qui débute à la mi-mars.**

**Les travaux ayant lieu exclusivement de septembre à fin janvier sur le port de Bray-sur-Seine, le projet n'aura donc aucun impact sur la reproduction de l'avifaune. Les opérations de dragage n'auront donc pas d'impact notable sur ces espèces.**

**Observation n°29 (p.25) :**

**L'Ae recommande de compléter le résumé non technique sur la démarche d'évaluation environnementale réalisée, sur la contamination des sédiments et les mesures environnementales concernant la biodiversité aquatique, ainsi que sur les effets cumulés éventuels et sur l'incidence du projet sur les habitats naturels et les espèces faisant l'objet de la désignation des sites Natura 2000.**

**Réponse du maître d'ouvrage HAROPA PORT | Paris**

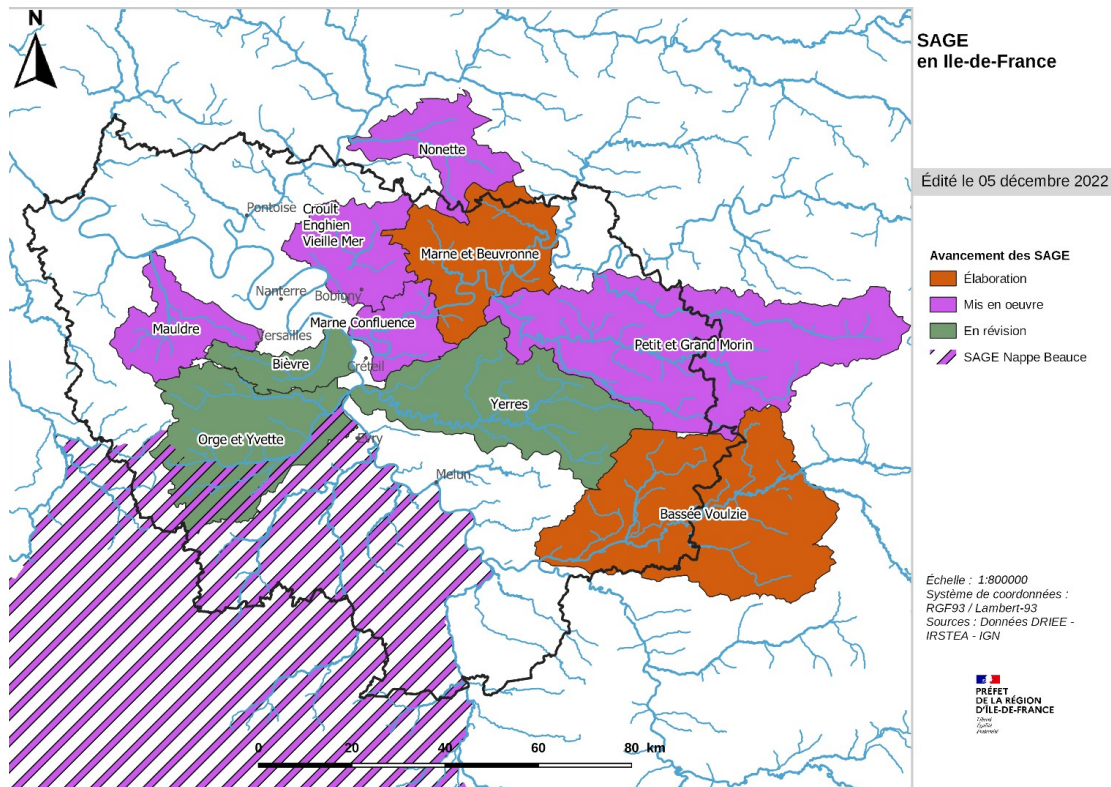
Le RNT est disponible en *Annexe 1* du présent mémoire en réponse. Les compléments portent sur :

- La planification des opérations de dragage ;
- Sur les émissions de GES ;
- La qualité des sédiments ;
- Les incidences du projet sur le contexte biologique et les mesures ERC associées ;
- Les impacts cumulés.

Pour donner suite aux observations de l'Ae, le tableau de synthèse de cotation des impacts et des mesures associées a également été mis à jour et est disponible à *l'Annexe 2*. Les modifications apportées sont en gras.

**9-4. Au regard des documents supra communaux**

### 9.4.1 le Schéma d'Aménagement de Gestion des Eaux (SAGE)



Les SAGE en Île-de-France sont au nombre de 11. Ces derniers en sont à différents stades d'avancement :

- 6 SAGE sont au stade de la mise en œuvre c'est-à-dire qu'ils sont en application ;
- 3 SAGE sont en phase de révision
- 1 est en phase d'élaboration (Bassée Voulzie) ;
- 1 est en phase d'émergence (Marne et Beuvronne, son périmètre n'est pas encore fixé).

#### 9.4.1.1. SAGE Nappe de Beauce

Objectif : Protéger le milieu naturel

Action :

- Restaurer la continuité écologique et la mobilité des cours d'eau.

Opérations de dragage d'entretien : L'entretien du fond des cours d'eau permet de maintenir une bathymétrie à niveau.

De plus, des diagnostics écologiques ont été réalisés, notamment sur les zones de frayères.

Ainsi, il n'y a pas d'impact sur les milieux importants pour la continuité écologique des rivières.

- Prévenir et lutter contre la prolifération d'espèces aquatiques invasives.

La quasi-totalité des sédiments sont gérés à terre. Cette mesure empêche la dispersion des espèces envahissantes aquatiques.

Articles du règlement concernés :

- Entretien le lit mineur des cours d'eau par des techniques douces Les suivis biologiques ainsi que les mesures mises en place par HAROPA PORT | Paris visant à éviter et réduire les impacts des opérations de dragage d'entretien permettent d'être en conformité avec le présent article du règlement du SAGE
- Protéger les zones humides et leurs fonctionnalités

Les dragages d'entretien de HAROPA PORT Paris ne sont pas de nature à impacter les zones humides au vu de la méthodologie des travaux (pas d'impacts terrestres) et des mesures d'évitement et de réduction mises en place

- Protéger les zones d'expansion des crues

Le projet ne porte pas d'atteintes aux zones d'expansion de crue.

#### **9.4.1.2. SAGE Petit et Grand Morin**

Les objectifs : Atteindre et maintenir le bon état écologique des masses d'eau.

Opérations de dragage d'entretien : Les opérations de dragage impactent peu l'état écologique des masses d'eau. De plus, ces incidences sont réduites grâce aux mesures mises en place.

Articles du règlement concerné :

- Préserver les continuités écologiques des cours d'eau, les suivis biologiques ainsi que les mesures mises en place par HAROPA PORT Paris visant à éviter et réduire les impacts des opérations de dragage d'entretien permettent d'être en conformité avec le présent article du règlement du SAGE
- Limiter la destruction ou la dégradation des zones humides

Les dragages d'entretien de HAROPA PORT Paris ne sont pas de nature à impacter les zones humides au vu de la méthodologie des travaux (pas d'impacts terrestres) et des mesures d'évitement et de réduction mises en place.

#### **9.4.1.3. SAGE Bièvre**

Les objectifs : Faciliter la restauration hydro morphologique les opérations de dragage permettant la restitution de l'état d'origine des cours d'eau.

- Améliorer la continuité écologique (sédimentaire et piscicole) et hydraulique (latérale et transversale)

Opérations de dragage d'entretien : Les opérations de dragage concernent seulement les profondeurs des cours d'eau, sans impacter la continuité écologique.

#### **9.4.1.4. SAGE Marne Confluence**

Les objectifs :

- Développer la diversité de richesse des milieux aquatiques
- Entretien régulièrement les cours d'eau pour éviter l'envasement et les embâcles

Opérations de dragage d'entretien : Les opérations de dragage d'entretien du fond des cours d'eau permettent de maintenir une bathymétrie à niveau.

Articles du règlement concerné :

- Encadrer et limiter l'atteinte portée aux zones humides par les IOTA et les ICPE
- Encadrer et limiter l'atteinte portée aux zones humides au titre des impacts cumulés significatifs.

Le projet n'a pas d'impact sur les zones humides

- Préserver le lit mineur de la Marne et de ses affluents

Les suivis biologiques ainsi que les mesures mises en place par HAROPA PORT Paris visant à éviter et réduire les impacts des opérations de dragage d'entretien permettent d'être en conformité avec le présent article du règlement du SAGE

- Préserver les zones d'expansion des crues pour assurer les fonctionnalités du lit majeur de la Marne et de ses affluents

Le projet ne porte pas d'atteintes aux zones d'expansion de crue

#### **9.4.1.6. SAGE Croult - Enghien - Vieille Mer**

Les objectifs : Redonner de la place à l'eau dans les dynamiques d'aménagement du territoire pour rendre visible l'eau et ses paysages en maîtrisant les risques

*Enquête N° E2300000104C/77 Autorisation environnementale relative à la demande de renouvellement d'autorisation de dragage HAROPA PORT Paris 2024/2034*

Opérations de dragage d'entretien :

Les opérations de dragage concernent seulement les profondeurs des cours d'eau, sans impacter les ripisylves et berges.

Articles du règlement concerné :

- Encadrer et limiter l'atteinte portée aux zones humides par les IOTA et les ICPE
- Encadrer et limiter l'atteinte portée aux zones humides au titre des impacts cumulés significatifs
- Préserver le lit mineur des cours d'eau

Le projet n'a pas d'impact sur les zones humides

- Préserver les zones d'expansion des crues pour assurer les fonctionnalités du lit majeur des cours d'eau

Le projet ne porte pas d'atteintes aux zones d'expansion de crue

**9.4.1.7. SAGE Mauldre**Articles du règlement concernés :

- Encadrer et limiter l'atteinte portée aux zones humides effectives à enjeu pour l'application du règlement

**9.4.1.8. SAGE Orge - Yvette**

Les objectifs :

- Ne pas dégrader l'hydromorphologie des cours d'eau existants et leur continuité écologique.
- Les opérations de dragage d'entretien du fond des cours d'eau permettent de maintenir une bathymétrie à niveau afin restituer l'état d'origine des cours d'eau et de préserver la continuité écologique.
- Restaurer et créer des continuités écologiques de l'eau et des milieux associés.

L'entretien du fond des cours d'eau et les diagnostics écologiques réalisés, notamment sur les zones de frayères permettent d'affirmer qu'il n'y a pas d'impact sur les milieux importants pour la continuité écologique des rivières.

Articles du règlement concernés :

- Préserver les continuités écologiques des cours d'eau

Les suivis biologiques ainsi que les mesures mises en place par HAROPA PORT | Paris visant à éviter et réduire les impacts des opérations de dragage d'entretien permettent d'être en conformité avec le présent article du règlement du SAGE

**9.4.1.9. SAGE Bassée-Voulzie**

Les objectifs : Concilier l'ensemble des enjeux du territoire

Opérations de dragage d'entretien : Les opérations de dragage concernent seulement les profondeurs des cours d'eau, sans impacter la continuité écologique.

**9.4.1.10. SAGE Yerres**

Les objectifs : Restaurer le fonctionnement hydro morphologique des cours d'eau.

Opérations de dragage d'entretien : Les opérations de dragage d'entretien du fond des cours d'eau permettent de restituer l'état d'origine des cours d'eau.

- Assurer la continuité écologique des cours d'eau

Opérations de dragage d'entretien : Des diagnostics écologiques ont été réalisés, notamment sur les zones de frayères. Il n'y a pas d'impact sur les milieux importants pour la continuité écologique des rivières.

- Préserver la biodiversité des espèces et de leurs habitats.

*Enquête N° E2300000104C/77 Autorisation environnementale relative à la demande de renouvellement d'autorisation de dragage HAROPA PORT Paris 2024/2034*

Opérations de dragage d'entretien : Les opérations de dragage concernent uniquement le fond des cours d'eau, ce qui permet de préserver les espèces et habitats aquatiques.

#### **9.4.2. SDRIF**

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), approuvé le 28 décembre 2013 (actuellement en révision pour une approbation prévue à l'été 2023), 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.

Dans ce cadre, le SDRIF préconise que les ports urbains soient maintenus et développés, que les plates-formes logistiques multimodales existantes soient densifiées pour répondre à l'augmentation des flux, enfin que de nouveaux sites soient aménagés, dont le port d'Achères (PSMO).

A noter que ce schéma directeur est en cours de révision. La région Île-de-France pilote l'élaboration d'un nouveau SDRIF-Environnemental (SDRIF-E) ayant une vision jusqu'en 2040 qui révisera le précédent SDRIF12.

#### **9.4.3. Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)**

A noter que depuis le 23 juin 2017, la Métropole du Grand Paris a délibéré pour l'élaboration d'un SCoT à l'échelle du territoire de la Métropole représentant 12 territoires dont 131 communes soit 7,2 millions d'habitants. Les objectifs envisagés sont les suivants :

- Contribuer à la création de la valeur, conforter l'attractivité et le rayonnement métropolitain ;
- Améliorer la qualité de vie de tous les habitants, réduire les inégalités afin d'assurer les équilibres territoriaux et impulser des dynamiques de solidarité ;
- Construire une métropole résiliente.

Afin de prendre en considération les ambitions des différents territoires, une large concertation est mise en place depuis le printemps 2018 par la Métropole du Grand Paris. Les travaux d'élaboration du SCoT de la MGP ont repris en septembre 2020. Une concertation a été lancée au printemps 2021 avec les personnes publiques associées et les collectivités concernées. Le projet de SCOT a été arrêté en janvier 2022 par le Conseil de la Métropole du Grand Paris.

Le projet de SCOT a été arrêté en janvier 2022 par le Conseil de la Métropole du Grand Paris. La Commission d'enquête a rendu un avis favorable le 4 janvier 2023 ; le projet a été adopté le 13 juillet 2023.

#### **9.4.4. Le Plan de Gestion des Risques d'Inondations (PGRI)**

Ce plan vise à assurer la sécurité des populations et réduire les dommages que peuvent entraîner les inondations sur la société, l'environnement et les biens.

Le PGRI décline, à l'échelle des grands bassins hydrographiques, les objectifs et stratégies locales pour une gestion des risques liés aux inondations.

L'ensemble des UHC sont dans l'emprise du **PGRI du bassin Seine-Normandie 2022-2027**, approuvé le 3 mars 2022 et **entré en vigueur le 8 avril 2022**.

Il fixe sur le bassin Seine-Normandie 80 dispositions, réparties en 4 grands objectifs :

*Enquête N° E2300000104C/77 Autorisation environnementale relative à la demande de renouvellement d'autorisation de dragage HAROPA PORT Paris 2024/2034*



- Aménager les territoires de manière résiliente pour réduire leur vulnérabilité ;
- Agir sur l'aléa pour augmenter la sécurité des personnes et réduire le coût des dommages ;
- Améliorer la prévision des phénomènes hydrométéorologiques et se préparer à gérer la crise
- Mobiliser tous les acteurs au service de la connaissance et de la culture du risque.

#### Les objectifs :

- Aménager les territoires de manière résiliente pour réduire leur vulnérabilité
- Planifier un aménagement du territoire résilient aux inondations

Opérations de dragage d'entretien : Les opérations de dragage auront lieu uniquement sur le fond des cours d'eau. Les zones humides, qui contribuent à limiter le risque d'inondation, ne seront pas impactées.

- Eviter et encadrer les aménagements dans le lit majeur des cours d'eau

Opérations de dragage d'entretien : Les opérations de dragage auront lieu dans le lit mineur du cours d'eau, éloignées des berges et du lit majeur

- Agir sur l'aléa pour augmenter la sécurité des personnes et réduire le coût des dommages
- Agir sur les écoulements en respectant le fonctionnement naturel des cours d'eau

Opérations de dragage d'entretien : Les opérations de dragage permettront de rétablir les profondeurs d'origine des cours d'eau, qui participeront à restaurer les fonctionnalités naturelles des milieux.

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.

#### **9.4.5. Le Plan de Prévention des Risques d'Inondations (PPRI)**

Pour rappel les PPRI qui concernent les installations portuaires de HAROPA PORT | Paris sont :

##### Paris (75)

- PPRI de Paris révisé et approuvé le 19 avril 2007

##### Seine et Marne (77)

- PPRI de la vallée du Loing de Château-Landon à Fontainebleau approuvé le 03 août 2006
- PPRI de la vallée de la Seine de Montereau-Fault-Yonne à Thomery approuvé le 31 décembre 2002
- PPRI vallée de la Marne de Poincy à Villenoy approuvé le 16 juillet 2007
- PPRI de la vallée de la Marne d'Isles-les-Villenoy à Saint-Thibault-des-Vignes approuvé le 27 novembre 2009

##### Yvelines (78) :

- PPRI dans la vallée de la Seine et de l'Oise approuvé le 30 juin 2007

##### Essonne (91) :

- PPRI de la vallée de la Seine approuvé le 20 octobre 2003

##### Hauts de Seine (92) :

- PPRI de la Seine dans les Hauts de Seine du 7 juillet 2017 portant modification

##### Seine Saint-Denis (93) :

- PPRI de la Seine approuvé le 21 juin 2007
- PPRI de la Marne approuvé le 15 novembre 2010

##### Val de Marne (94) :

- PPRI de la Seine et de la Marne dans le Val de Marne approuvé le 12 novembre 2007

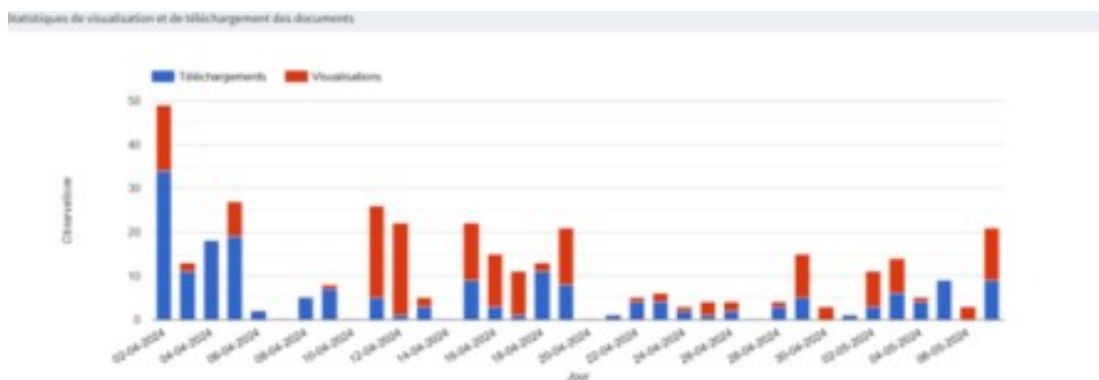
##### Val d'Oise (95) :

- PPRI de la vallée de l'Oise approuvé le 5 juillet 2007

Le projet est compatible avec les PPRI du fait que les opérations n'ont pas lieu en période de crue et n'entrave pas le libre écoulement des eaux. Les travaux n'ayant pas d'emprise terrestre, le projet n'est pas directement concerné par les PPRI qui affectent l'utilisation des sols.

## 10- ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Les statistiques de fréquentation exposées ci-après montrent que l'intérêt modéré apporté en début d'enquête a rapidement diminué pour être pratiquement inexistant les 15 derniers jours.



Deux visiteurs se sont présentés en mairie pour consulter le dossier, une observation a été déposée dans la commune de Bruyères/Oise, une autre à Conflans-Sainte-Honorine, par le maire de la commune.

Une observation a été déposée le dernier jour de l'enquête sur le registre dématérialisé, il s'agit de l'observation de M. Philippe GAUDIN de Villeneuve Saint Georges

### Registre dématérialisé

#### Obs de M. Philippe GAUDIN de Villeneuve Saint Georges

L'intéressé expose sa satisfaction quant aux incidences sur la navigation : en rappelant les avantages de cette dernière, moins couteux, moins émetteur de gaz à effet de serre, réduction de la congestion des axes routiers.

*«...le dragage d'entretien permettra d'assurer la navigabilité et de favoriser le développement du transport fluvial en garantissant des accès et des conditions de navigation sécuritaire et ainsi permettre la bonne exploitation de ses installations portuaires.....c'est d'ailleurs à ce titre que la ville de Villeneuve Saint Georges a longuement milité auprès de la SNCF pour l'installation d'un transbordeur permettant l'évacuation des déblais d'un chantier important de la SNCF ..via la Seine au niveau du port HAROPA SITU2 à Villeneuve ST Georges Cette installation se veut vertueuse et constitue u exemple pour les autres chantiers... »*

#### Réponse du maitre d'ouvrage

HAROPA PORT | Paris prend note de l'intérêt porté par M. GAUDIN au développement du transport fluvial et partage la vision du projet qui est faite. L'observation de M. GAUDIN résumant le projet global et effectuant un focus sur le Port de Villeneuve-Saint-Georges n'appelle pas de réponse particulière de la part du maître d'ouvrage.

#### Commentaire de la commission d'enquête

*Enquête N° E2300000104C/77 Autorisation environnementale relative à la demande de renouvellement d'autorisation de dragage HAROPA PORT Paris 2024/2034*

La commission d'enquête n'a pas de commentaire à apporter à cette observation.

### **Registre de Bruyères/Oise**

#### **Observation de l' Association syndicale des copropriétaires de l'Ancien Parc**

L'association a posé les questions suivantes :

- Est-ce qu'une enquête publique du même type a déjà eu lieu il y a dix ans puisque c'est un renouvellement ?

#### **Réponse du maître d'ouvrage**

Oui, l'autorisation de dragage de la période 2012 – 2022 avait fait l'objet d'une enquête publique dans tous les départements de l'Île-de-France.

#### **Commentaires de la commission d'enquête**

La démarche est identique, cependant la commission d'enquête constate que le dossier a été réactualisé et semble tirer les enseignements du marché précédent.

- Est-ce que seuls les ports nommés vont être dragués ou est-ce toute la longueur des cours d'eau ?

#### **Réponse du maître d'ouvrage**

Dans le cadre de ce plan de gestion, les opérations de dragage d'entretien réalisées par HAROPA PORT | Paris concernent exclusivement les installations portuaires sous la gestion de HAROPA PORT | Paris et non pas la longueur des cours d'eau. Pour l'heure, 24 ports présentent des besoins en dragage au cours de la prochaine décennie, néanmoins l'ensemble des installations portuaires gérées par HAROPA PORT | Paris peut faire l'objet d'une opération d'entretien. Les chenaux de navigation des grands cours d'eau en Île-de-France sont gérés par Voies Navigables de France (VNF) qui pratique également des opérations de dragage d'entretien. HAROPA PORT | Paris n'opère donc pas en dehors de son domaine portuaire.

#### **Commentaires de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend note de cette confirmation quant au fait que seuls les ports sous la gestion HAROPA PORT sont concernés et non la longueur des cours d'eau.

Cette définition des limites est nécessaire car elle a une importance dans le cadre des règles « E.R.C. »

- s'agit-il de dragage en profondeur, par quels moyens, est-ce que la largeur de la rivière sera modifiée quel qu'endroit que ce soit ?

#### **Réponse du maître d'ouvrage**

Les dragages d'entretien consistent en un rétablissement de la cote des fonds portuaires et non pas à un approfondissement, permettant une navigation sécuritaire et des accès aisés aux différents ouvrages portuaires. Ces opérations sont réalisées selon la méthode de dragage mécanique à partir d'un atelier ponton-pelle (majoritairement), d'une drague à godet ou possiblement par une benne à câble comme présentés dans le dossier. S'agissant d'opérations d'entretien, il n'y a pas de modification du profil en longueur ou en largeur du cours d'eau.

### Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête note ces précisions qui viennent compléter l'observation précédente.

- Le « bras mort » de l'Oise de plus en plus enlisé, le méandre naturel de la rivière est en train de disparaître, le canal qui accueille le port « bétonné » absorbe donc le flux parfois très important de la rivière entraîne l'inondation des terrains riverains. Est-ce possible de contrôler le niveau de l'eau efficacement et sans nuisances collatérales ?

#### Réponse du maître d'ouvrage

HAROPA PORT | Paris ne possède pas la compétence pour gérer les débits et les niveaux d'eau de l'Oise. Le bras secondaire de l'Oise formant un méandre joue en toute rigueur son rôle en cas de crue et permet de limiter le flux dans le bras principal de l'Oise où se trouve le port de Bruyères-sur-Oise. Lors des crues, la capacité du cours d'eau (charge solide maximale que peut transporter un cours d'eau) augmente. Ainsi, le bras secondaire doit avoir un bilan sédimentaire équilibré entre des périodes d'engraissement et des périodes d'érosion selon les conditions hydrologiques. A noter que cette zone du bras secondaire ne fait pas partie du périmètre portuaire géré par HAROPA PORT | Paris.

### Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête relève que ce « bras secondaire » ne fait pas partie du périmètre portuaire géré par HAROPA PORT, et ne peut que constater que ce dernier n'a pas la compétence pour gérer les débits et les niveaux d'eau de l'Oise.

- Est-ce que la raison de cette action est uniquement le « nettoyage » des cours d'eau ?

#### Réponse du maître d'ouvrage

Les opérations de HAROPA PORT | Paris répondent à un besoin en un dragage d'entretien nécessaire au bon fonctionnement et à la pérennité des installations portuaires. L'objectif est de rétablir les fonds afin de faciliter l'accès des bateaux aux infrastructures portuaires, la profondeur de dragage est donc faible (de l'ordre de 0,5 à 1 mètre en moyenne). Il ne s'agit donc pas d'un objectif de « nettoyage » des cours d'eau.

### Commentaires de la commission d'enquête

La commission a bien noté que les actions de dragage ont pour objectif de veiller au bon fonctionnement des installations portuaires et ne constitue pas une opération de nettoyage de l'ensemble des cours d'eau qui ressort de la compétence des VNF

- Est-ce que les rives peuvent en « souffrir » faune et flore ?

#### Réponse du maître d'ouvrage

Les opérations de dragage menées par HAROPA PORT | Paris n'ont pas d'impacts directs sur les berges naturelles des cours d'eau. Les impacts sur la faune et la flore concernent surtout les espèces aquatiques et non pas les espèces rivulaires. Pour rappel, les opérations prévoient de prendre une marge vis-à-vis des berges afin d'éviter tout désordre (cf. p28 du mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale). Également, des inventaires faunes flore sont réalisés en amont des opérations pour les ports qui n'ont jamais fait l'objet d'investigation. Des mesures ERC spécifiques sont déployées en fonction des enjeux des différents sites.

### Commentaires de la commission d'enquête

*Enquête N° E2300000104C/77 Autorisation environnementale relative à la demande de renouvellement d'autorisation de dragage HAROPA PORT Paris 2024/2034*

Cette réponse résume bien l'objet de cette demande d'autorisation. Dans les réponses à la M.R.A.E. le maître d'ouvrage, HAROPA PORT | Paris, apporte de nombreuses précisions sur ces mesures en énumérant les textes et les incidences sur la flore, la faune et les milieux d'une façon générale et explique au final qu'il n'est quasiment pas concerné compte tenu des dispositions techniques mis en œuvre (distance de dragage par rapport aux berges).

- Est-ce que HAROPA PORT par cette action préalable parmi d'autres va mettre en place la navigation de péniches porte-containers ?

### Réponse du maître d'ouvrage

HAROPA PORT | Paris gère les installations portuaires accueillant les différents types de bateaux mais ne gère pas le trafic. En fonction des évolutions futures des infrastructures portuaires ou encore de projets à l'échelle nationale (Canal Seine Nord Europe - CSNE, Mise au gabarit Européen de l'Oise – MAGEO), il est possible que le trafic évolue sur l'Oise que ce soit en volume ou en typologie de marchandises (containers, vracs...).

### Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête est consciente que HAROPA PORT ne gère pas le trafic, toutefois l'évolution du trafic, subordonnée à la mise en service de différentes opérations portuaires, pourrait avoir une incidence dans la mesure où le tirant d'eau et la hauteur de la partie immergée peuvent varier en fonction de la charge transportée ; quelques précisions sur ces incidences possibles auraient été opportunes.

- Est-ce que l'augmentation du trafic fluvial ne va pas fragiliser notre rivière, l'eau étant un élément de plus en plus essentiel dans notre environnement ?

### Réponse du maître d'ouvrage

Le trafic fluvial a en effet des impacts sur les hydrosystèmes fluviaux dont le plus connu est le phénomène de batillage (remous provoqué soit par la marche d'un bateau, soit par le vent et qui cause la dégradation des berges). A l'inverse, le transport fluvial est source d'externalités positives notamment concernant les émissions de gaz à effet de serre dans un contexte de changement climatique, ou encore la décongestion des axes routiers. Concernant le projet de dragage d'entretien, des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation (ERC) sont prévues afin de minimiser au mieux les impacts des opérations sur la biodiversité ainsi que sur la qualité de la ressource en eau (cf. p10 du dossier évaluation environnementale).

### Commentaires de la commission d'enquête

On ne peut pas ignorer ces impacts, toutefois les mesures ERC semblent de nature à remédier à ces inconvénients

- Concernant le port de Bruyères est-ce que la société MEDLOG (filiale de MSC croisières) qui a obtenu le marché proposé par HAROPA PORT va trouver des entreprises essentiellement tournées vers le transport fluvial ? Cette situation est préoccupante pour nous Briolins, car chaque fois qu'on annonce l'augmentation du trafic fluvial, c'est en fait le trafic routier qui s'intensifie avec les nuisances environnementales importantes (routes dégradées, air pollué, nuisances sonores...) ?

### Réponse du maître d'ouvrage

Le port de Bruyères-sur-Oise est une plateforme multimodale, desservie par le fleuve, le fer et la route. HAROPA PORT | Paris s'assure que ses amodiataires maximisent le recours au transport fluvial et au transport ferré, objectif phare de l'établissement portuaire. Le projet MEDLOG prévoit d'effectuer du transbordement de marchandises de la voie d'eau vers le chemin de fer et de minimiser le trafic routier dans un objectif d'accélération de la décarbonation des livraisons de marchandises.

### Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note de ces dispositions.

- Le projet de l'axe fluvial Seine Nord est ancien de plus de 20 ans comme le serpent de mer il disparaît et réapparaît suivant les périodes et les décisions de nos dirigeants. En 20 ans les dérèglements climatiques se sont accélérés, la sécheresse, les inondations, les tempêtes, la diminution de la biodiversité, l'appauvrissement des sols...Quelle que soit l'envergure des projets, dans les dossiers, la protection de l'environnement est toujours mise en priorité, dans la réalité ce sont les finances avec profit toujours plus grands des entreprises qui sont priorisées les objectifs vertueux vite relégués. De même l'argument concernant l'augmentation des emplois est souvent très décevant lors de la concrétisation.

### Réponse du maître d'ouvrage

Le présent projet de dragage d'entretien de HAROPA PORT | Paris n'est pas directement lié au projet de l'axe fluvial Seine Nord. Les opérations de dragage de HAROPA PORT | Paris sont éloignées géographiquement du projet CSNE (<https://www.canal-seine-nord-europe.fr/la-carte-du-canal/>). La mise en service de CSNE pourra amener une hausse du trafic fluvial qui pourrait augmenter les besoins en dragage d'entretien du port de Bruyères-sur-Oise. En ce qui concerne le projet PGOD de HAROPA PORT | Paris la mise en place des mesures ERC et de suivi permettent de minimiser les impacts sur l'environnement. Les opérations sont également suivies par les services de la Police de l'Eau (DRIEAT).

### Commentaires de la commission d'enquête

Les zones d'intervention dans le cadre du PGOD restent identiques et effectivement la mise en place des mesures ERC et de suivi permettront de minimiser les impacts sur l'environnement.

**Courrier adressé à l'attention de la Présidente de la commission d'enquête par le maire de la commune de Conflans Ste Honorine**

Dans le cadre de l'enquête publique interdépartementale citée en objet, qui se déroule du 2 avril au 7 mai 2024 inclus et s'inscrit suite à la demande de renouvellement de l'autorisation de dragage et de gestion des sédiments sur les ports exploités par HAROPA Port de Paris (HPP) dans le cadre de son Plan de Gestion Opérationnel des Dragages 2023 - 2033, je vous confirme que l'affichage réglementaire et les consignes et informations en la matière ont bien été relayées sur le site internet et bulletin Municipal d'Avril 2024 du *Vivre A Conflans*.

Une permanence assurée par un membre de la commission d'enquête a été fixée le 09 avril 2024 de 9h à 12h, salle Jean-Maurice Lebrun de l'Hôtel de Ville, et a permis au public de consulter le dossier d'enquête et étude d'impact, afin d'inscrire ses observations sur le registre en version papier également mis à disposition à l'accueil de ce dernier, depuis le 2 avril 2024 aux horaires d'ouverture.

J'ai pris note que pendant toute la durée de l'enquête, le public peut également consigner ses observations et propositions sur le registre dématérialisé accessible aussi sur le site préfectoral des Yvelines, et par courrier électronique dédié.

Aussi, compte tenu de la situation spécifique de la ville à la confluence de la Seine et de l'Oise - soit trois Unités Hydrographiques Cohérentes (UHC), des nécessités économiques et de l'entretien indispensable des voies navigables pour y assurer la sécurité et le gain environnemental du fret fluvial par rapport au routier, du bilan positif de la décennie précédente et des garanties apportées par HPP au regard des progrès accomplis en matière de prévention et de préparation desdites opérations, tout en tenant compte de l'avis détaillé de l'Autorité environnementale, je souhaite vous faire part de mon avis favorable avec les réserves suivantes :

malgré une vigilance particulière portée sur la maîtrise des impacts sur les milieux aquatiques et humides au droit et en aval des zones de dragage ;

- La nécessité de fournir les données d'auto surveillance bathymétrique de la qualité des sédiments en amont de chaque opération, d'ailleurs jugée plutôt stable à 70 % sur la décennie précédente quant aux seuils S1 - loi sur l'Eau, de même que soutenir davantage d'actions de compensation écologique et de lutte contre le bruit ;
- Et de vérifier l'effectivité de la faiblesse des impacts cumulés des dragages avec ceux réalisés par VNF, au droit du port de plaisance de l'île du Devant, de même que ceux liés à la construction du futur Port Seine Métropole Ouest avec darses à l'issue de la décennie.

Ce qui implique bien entendu de mettre en cohérence les calendriers des opérations pour limiter et répartir les effets négatifs ou incidents potentiels susceptibles de polluer les milieux et la qualité de l'eau, voire d'accroître les nuisances sonores et vibratoires des riverains concernés sur l'île du Bac, et des futurs promeneurs du sentier découverte de la biodiversité avec compensation écologique de l'île du Devant d'ici 2025.

### Réponse du maître d'ouvrage

*Enquête N° E2300000104C/77 Autorisation environnementale relative à la demande de renouvellement d'autorisation de dragage HAROPA PORT Paris 2024/2034*

Selon le retour d'expérience des deux dernières décennies, le besoin en dragage d'entretien concernant le port de Conflans-Sainte-Honorine est bien évalué et reste modeste (2 200 m<sup>3</sup> programmé sur la décennie à venir). Des levés bathymétriques réguliers permettent de surveiller le niveau des fonds portuaires et des prélèvements sédimentaires sont réalisés afin d'analyser la qualité physico-chimique des matériaux à extraire en amont de chaque opération. HAROPA PORT | Paris mène également plusieurs actions en faveur de l'environnement et notamment des travaux d'assainissement importants, mais aussi la renaturation de berges et la création de frayères dans le cadre de ses différentes activités. Si le présent projet est de nature à impacter de manière notable une frayère, elle devra être compensée tant sur l'aspect surfacique que sur sa fonctionnalité écologique. Les modalités de mise en œuvre seront alors transmises aux Services de la Police de l'Eau par le biais d'un porter à connaissance. Les nuisances sonores d'un dragage sont faibles (bruit généré par un engin de chantier classique) et les nuisances vibratoires sont nulles. (cf. p13 du mémoire en réponse à l'avis de l'AE) Enfin, les impacts cumulés avec les dragages d'entretien menés par VNF seront évités, les deux établissements se tenant informés de leur planning de dragage. Une vigilance particulière sera également prise vis-à-vis du projet de création du Port Seine Métropole Ouest (PSMO) afin d'éviter que des dragages soient concomitants. Pour l'heure, la prochaine opération sur le port de Conflans est programmée à l'hiver 2026-2027. Le port de Conflans se trouve éloigné de plus d'un kilomètre de PSMO. Également, l'île du Devant situé en amont sur la Seine ne sera pas impactée. Pour information, la première phase des travaux comprenant la création de la darse de PSMO est prévue sur la période 2025-2027. Les travaux de terrassement se feront en assec et seront déconnectés du cours d'eau. Les impacts potentiels sur le milieu aquatique auront lieu au moment de l'ouverture finale de la darse et sa connexion au réseau hydrographique. Des mesures ERC et de suivi sont prévues dans le cadre de l'arrêté d'autorisation encadrant la création de PSMO.

### **Commentaire de la commission d'enquête**

La commission d'enquête considère que les réponses apportées sont précises et de nature à répondre aux préoccupations de l'intervenant.

### **Questions complémentaires de la commission d'enquête**

#### **Question N°1**

L'essentiel du programme semble établi sur la méthode du dragage mécanique à l'aide d'un atelier «dipper» (ponton-pelle) ou d'une drague à godets.  
Y-a-t-il des solutions alternatives à ces méthodes?

#### **Réponse du maître d'ouvrage**

Les trois grandes méthodes de dragage sont :

- La méthode mécanique basée sur l'extraction des sédiments à partir d'un godet ou d'une benne (atelier ponton pelle, drague à godet, benne à câble);
- La méthode hydraulique basée sur l'aspiration et le refoulement d'une mixture eau sédiment
- Les techniques de dragage à injection d'air ou d'eau qui permettent une remise en suspension et une redistribution des matériaux dans le milieu. Ces deux dernières techniques ne sont pas retenues puisque le dragage hydraulique oblige la gestion d'un grand volume d'eau en cas de gestion à terre des matériaux (site de ressuyage qui n'est pas possible en contexte urbain dense). Le dragage hydraulique avec un rejet au fil de l'eau ou un dragage à injection sont des techniques possibles mais qui n'ont jamais été employées par le maître d'ouvrage. En effet, ces deux méthodes ont pour conséquence d'augmenter fortement la



turbidité de l'eau (basé sur le principe de la redistribution au milieu) ce qui impacte davantage la faune et la flore aquatique, de surcroît lorsque les sédiments présentent une qualité dégradée. En cas d'opération de redistribution concernant un gisement de sédiment de qualité non dégradé (< aux seuils S1), un porter à la connaissance de la DRIEAT sera réalisé pour préciser le projet. Il définira au cas par cas les modalités, les mesures et les suivis mis en œuvre (cf. p54 du dossier d'évaluation environnementale).

### **Commentaire de la commission d'enquête**

La commission d'enquête adhère à ces explications qu'elle trouve claires et précises quant au niveau des incidences techniques et de leurs impacts environnementaux.

### **Question N°2**

Quels outils ou moyens sont utilisés permettant la remontée des informations sur les nécessités de procéder au dragage ? La démarche est-elle empirique ou faites-vous du préventif ?

#### **Réponse du maitre d'ouvrage**

Les outils utilisés sont la surveillance à partir de levés bathymétriques réguliers selon les dynamiques d'engraissement des installations portuaires. Le retour des différents opérateurs portuaires ou du transport fluvial est également intéressant et peut être à l'origine d'une bathymétrie de contrôle. Néanmoins, ce sont les levés bathymétriques qui font foi pour établir s'il y a un besoin en dragage ou non. C'est donc bien la réalité de terrain qui guide les opérations de dragage, ce qui conduit à limiter les volumes de dragage au strict nécessaire. Également les données de qualité sédimentaires servent à orienter les sédiments dans leur filière de gestion/valorisation à terre des sédiments.

### **Commentaire de la commission d'enquête**

La commission d'enquête considère la réponse satisfaisante dans la mesure où elle met bien en évidence le fait que « *c'est la réalité du terrain qui guide les opérations de dragage...* »

### **Question N° 3**

Y aura-il des lieux de stockages temporaires sur des berges ?

Dans l'affirmative, à quel endroit se situeraient-ils ?

#### **Réponse du maitre d'ouvrage**

Non, le projet ne prévoit pas de stockage temporaire sur les berges. Les sédiments sont dragués, chargés directement dans des barges et sont acheminés jusqu'à leur filière de gestion (cf. p44 du dossier d'évaluation environnementale).

### **Commentaire de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend note de cette précision.

### **Question N°4**

Pour quelles raisons le dragage hydraulique n'est pas utilisé ?

#### **Réponse du maitre d'ouvrage**

Comme expliqué précédemment, le dragage hydraulique impose la gestion d'un grand volume d'eau en cas de gestion à terre. La qualité des sédiments de dragage de HAROPA PORT | Paris impose dans la majorité des cas de devoir les gérer à terre. Le foncier disponible sur la majorité des ports franciliens ne permet pas à ce jour de mettre en place des sites de transit

temporaires nécessaires à la déshydratation des sédiments (cf. p53 du dossier d'évaluation environnementale).

### Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note de cette réponse.

### Avis du SAGE Marne Confluence

Avis du SAGE Marne Confluence en date du 15/12/2023 :

**SAGE MARNE CONFLUENCE - COMMISSION LOCALE DE L'EAU  
SEANCE DU 15 DECEMBRE 2023**

**N°10 : AVIS SUR LE DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE CONCERNANT LE RENOUELEMENT D'AUTORISATION AUTORISANT LES PRATIQUES DE DRAGAGE ET DE GESTION DES SEDIMENTS SUR L'ENSEMBLE DES PORTS DE PARIS POUR LA PERIODE 2022-2032**

La Commission Locale de l'Eau ;

Vu le Code de l'Environnement ;

Vu l'arrêté interpréfectoral n°2009/3641 du 14 septembre 2009 fixant le périmètre du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux « Marne Confluence » et désignant le Préfet du Val-de-Marne pour suivre, pour le compte de l'État, la procédure d'élaboration du SAGE ;

Vu l'arrêté interpréfectoral n°2018/2 du 2 janvier 2018 portant approbation du SAGE Marne Confluence ;

Vu l'arrêté préfectoral n°2022/02091 du 10 juin 2022 portant modification de l'arrêté préfectoral n°2016/1930 du 15 juin 2016 portant renouvellement de la Commission Locale de l'Eau (CLE) du SAGE Marne Confluence ;

Vu les règles de fonctionnement du SAGE ;

Vu le courrier de saisine de la CLE reçu le 24 novembre 2023, sollicitant l'avis de la CLE sur un dossier de demande d'autorisation environnementale au titre du Code de l'Environnement concernant le renouvellement d'autorisation autorisant les pratiques de dragage et de gestion des sédiments sur l'ensemble des ports de Paris pour la période 2022-2032 ;

**Considérant** que le dossier a fait l'objet d'une instruction de la part des services de l'Etat ayant abouti à une demande de compléments le 2 novembre 2022, s'appuyant notamment sur l'analyse technique produite par la cellule animation du SAGE en date du 9 septembre 2022 ;

**Considérant** les compléments apportés par HAROPA Ports de Paris le 1<sup>er</sup> avril 2023, la saisie de l'Autorité Environnementale le 5 juin 2023 et son avis du 24 août 2023 ;

**Considérant** le mémoire en réponse apporté par HAROPA Ports de Paris remis un le 8 novembre 2023 ;

**Considérant** que la CLE dispose d'un délai de 45 jours pour se prononcer ;

**Considérant** que le projet est concerné par les Objectifs Généraux 1, 2 et 3 du PAGD du SAGE dans un rapport de compatibilité et par l'article 5 du Règlement du SAGE dans un rapport de conformité ;

**Considérant** l'analyse technique réalisée par la cellule d'animation du SAGE à la suite de la saisine de la CLE et présentée en séance ;

**Considérant** que le dossier soumis à avis de la CLE semble conforme à l'article 5 dudit Règlement et compatible avec les Objectifs du PAGD, dans la mesure où l'impact sur la qualité de l'eau et les milieux a été anticipé, que le projet rentre dans un des cas dérogatoires de l'article 5 et qu'une séquence Eviter-Réduire-Compenser a été mise en œuvre sur les zones humides et les frayères impactées, ces impacts étant de surcroît jugés temporaires au vu de la nature du projet ;

**Considérant** toutefois qu'il est important de rappeler les demandes d'engagements de la part du pétitionnaire en matière d'information du Syndicat Marne Vhve et de renforcement des suivis écologiques dans le cadre des travaux, en lien avec les thématiques à enjeu du territoire et notamment l'objectif baignade ;

Il est procédé au vote, à main levée.

Résultat des votes (présents et représentés) : Favorable 45 / Abstention 0 / Contre 0  
N'ayant pas pris part au vote : 5

**N°10 : AVIS SUR LE DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE CONCERNANT LE RENOUELEMENT D'AUTORISATION AUTORISANT LES PRATIQUES DE DRAGAGE ET DE GESTION DES SEDIMENTS SUR L'ENSEMBLE DES PORTS DE PARIS POUR LA PERIODE 2022-2032**

Après examen et délibéré

A l'unanimité des présents et représentés,

- Emet un avis favorable avec réserve sur le dossier d'autorisation environnementale déposé par HAROPA Ports Paris, concernant le renouvellement de l'autorisation portant sur les pratiques de dragage et de gestion des sédiments sur l'ensemble des ports de Paris pour la période 2022 à 2032, les réserves consistant en :
  - se référer aux objectifs et articles correspondants du SAGE, avec une vigilance particulière à porter sur la maîtrise des impacts sur les milieux aquatiques et humides au droit et en aval des zones de dragage, ainsi que la prise en compte de l'ouverture future de sites de baignade en Marne au cours de la période estivale ;
  - communiquer le calendrier des opérations de dragage au Syndicat Marne Vive en amont de celles-ci ;
  - fournir les données d'auto surveillance de la qualité des sédiments au Syndicat Marne Vive en amont de chaque opération ;
  - de vérifier les impacts cumulés des dragages avec ceux réalisés par Voies Navigables de France et au droit des ports de plaisance présents sur la Marne et de mettre en cohérence les calendriers des opérations pour limiter et répartir les effets négatifs sur les milieux et la qualité de l'eau

Le Président de la CDE



Sylvain BERRIOS

### Réponse du maître d'ouvrage

HAROPA PORT | Paris mène depuis de nombreuses années des suivis écologiques des zones à enjeux de l'ensemble de son territoire portuaire. Le dossier d'étude d'impact a bien pris en compte les objectifs et articles du SAGE Marne Confluence (cf. p218 du dossier d'évaluation environnementale). Ces derniers seront appliqués en phase travaux notamment par le déploiement des mesures ERC prévues (éviter amont des zones frayères et de la végétation aquatique protégée, période de travaux automnale hivernale moins impactante pour la vie aquatique, barrage anti-MES, suivi de la qualité de l'eau...) (cf. p10 du dossier évaluation environnementale). Il n'y a ainsi pas de dragage en période estivale, et donc pas d'interférence avec les enjeux de baignade. Le maître d'ouvrage informera le Syndicat Marne Vive en amont des opérations de dragage sur le territoire du SAGE Marne Confluence Les données de qualité sédimentaires des opérations projetées pourront être transmises sur demande du Syndicat Marne Vive.

Une vigilance sera bien portée afin d'éviter tout impact cumulé avec les opérations projetées par VNF. Les deux établissements échangent en amont des opérations afin d'éviter que des opérations de dragage soient concomitantes sur un même bief. HAROPA PORT | Paris rappelle toutefois que le principal port dragué situé dans le périmètre du SAGE est le port de Bonneuil-surMarne, qui est un port à darses. L'essentiel des opérations a lieu dans les darses à plus de 100 mètres de l'entrée du port. Les incidences du dragage sont donc réduites puisque les matières en suspension induites lors de l'extraction restent à l'intérieur des darses portuaires et ne rejoignent pas le cours d'eau de la Marne. HAROPA PORT | Paris s'est engagé à communiquer son planning d'intervention à VNF (cf. p17 du mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale)

### **Commentaire de la commission d'enquête**

La commission d'enquête considère que les réponses apportées par AROPA PORT sont de nature à répondre aux préoccupations de l'intervenant, en ce qui concerne les objectifs du SAGE, des mesures ERC et des impacts cumulés avec d'autres projets. Ces aspects sont développés dans le dossier et les réponses faites à l'Autorité Environnementale les confortent.

L'approche personnelle de la commission d'enquête au regard du projet, les observations des différents acteurs, étayeront les conclusions exposées dans la 2<sup>ème</sup> partie de ce document.

La commission d'enquête

Nicole SOILLY

Yves MAËNHAUT

Michel GARCIA