

Réponses à notre courrier suite à la réunion du 21/12/2023

MOBILITÉ

Nous avons vu sur les plans le schéma de la passerelle, sur le PPT du 5 février 2024, mais le texte n'en fait pas mention : est-ce un oubli ?

La passerelle est une partie intégrante du projet. Elle sera réalisée en fin de phase 1, avec une mise en service dans la continuité de la phase 1.

ENVIRONNEMENT

Compte-tenu de l'importance de la zone des berges, pouvez-vous nous fournir le plan détaillé des installations prévues ?

Nous avons compris que les berges dans cette zone seront en partie défrichées. Nous aimerions que ce défrichage soit limité au maximum.

Par ailleurs nous avons compris que l'accès circulation douce le long des berges serait maintenu. Nous désirons pouvoir nous en assurer.

> La renaturation des berges commencera fin 2024, dans le cadre des travaux anticipés pour ce qui concerne la partie la plus à l'Est du projet, et se poursuivra pour l'ensemble du linéaire de berge tout au long de la phase 1. Les arbres seront plantés pendant la phase 1 de 2024 à 2027. Ainsi l'ensemble des aménagements en bord de berges (renaturation, aménagement paysager, continuité piétonne et cyclable) sera effectué dès la phase 1.

> Les plans des aménagements naturels et paysagers des berges sont en cours de finalisation. Suite à la proposition du COPRA, nous proposerons un atelier au printemps 2024 sur les plans et perspectives de ces aménagements de berges avant finalisation des cahiers des charges.

> Nous vous confirmons que les circulations piétonnes et cyclables le long des futures berges font partie intégrante du projet. Elles seront également maintenues durant les travaux de la phase 1 mais nécessiteront un détour important durant une grande période des travaux. Les phases 2 à 5 des travaux ne poseront par contre plus de problème de détour puisque les berges requalifiées auront été livrées en fin de phase 1.

> Concernant le défrichage, nous vous confirmons l'objectif de le limiter au maximum.

- le long des berges : la partie BASSE des berges doit être systématiquement défrichée car elle fera l'objet d'une protection de berge en enrochement en pied de talus. La végétation en partie haute sera laissée en place sous réserve : de ne pas gêner l'implantation des futures passerelles des bateaux logements ; de ne pas être composée d'espèces invasives ; de ne pas présenter d'arbres malades.

- les boisements au droit de la future darse seront supprimés mais font l'objet de compensation au titre de l'arrêté préfectoral.

- au niveau de la villa Louis XIII, le boisement est conservé : la grande majorité des arbres sera conservée. Une coupe sanitaire sera tout de même effectuée, pour permettre aux jeunes essences de se développer.
L'ensemble de ces opérations seront faites sous le contrôle d'un écologue.

Au final, le projet global du port présente un bilan positif en termes de plantations d'arbres : avec la renaturation des berges et le boisement en bord de berges ; la création du parc des Hautes-Plaines ; la création de l'esplanade de la darse ; les nombreuses plantations d'arbres le long des voiries.

Les inventaires des berges sont-ils faits (faune et flore) et sont-ils disponibles ? Quid de la ripisylve et de son temps de restauration ?

> Les inventaires des berges ont été réalisés pour l'étude d'impact et ont ainsi permis de définir l'ensemble du programme des mesures éviter, réduire et compenser figurant à l'arrêté préfectoral. Ces inventaires sont disponibles. (ANNEXE 5 DE L'ETUDE D'IMPACT)

> L'arrêté préfectoral cadre les périodes pour l'abattage de la ripisylve le cas échéant en interdisant l'abattage de début février à fin août (période de frai des poissons), et préconise la replantation de la ripisylve entre la mi-novembre et début décembre (et de la mi-février à début avril en cas de démarrage tardif de la végétation).

> Concernant la berge le long des bateaux logements et de la zone de découplage, objet des travaux préparatoires en cours en 2024, le mois de janvier a été consacré à l'abattage de la ripisylve sur les berges, afin de respecter l'arrêté et ne pas risquer d'impacter après février une zone de frai. La préparation et le suivi de l'abattage a été réalisé en présence d'un écologue. Comme expliqué précédemment : la partie basse des berges a été systématiquement défrichée car elle fera l'objet d'une protection de berge en enrochements en pied de talus. La végétation en partie haute est laissée en place sous réserve : de ne pas gêner l'implantation des futures passerelles des bateaux logements ; de ne pas être composée d'espèces invasives ; de ne pas présenter d'arbres malades. Une trentaine d'arbres de la ripisylve ont ainsi été conservés au total.

Associé à la replantation, à terme le projet PSMO présentera une compensation positive en termes de renaturation et d'arbres plantés, y compris sur la berge

Les curages de la Seine et de l'Oise ont rarement lieu et des dépôts de polluants, notamment des métaux lourds, se sont accumulés. Comment gérez-vous ce problème afin d'éviter toute migration polluante lors de chaque intervention lourde du chantier (pieux, passerelle, destruction des berges, ...)

L'analyse menée dans l'étude d'impact a montré que les bords de Seine dans cette zone ne sont pas impactés par une pollution ancienne spécifique rendant le risque de relargage des polluants, et notamment de métaux lourds, non significatif. Ci-dessous extrait de l'étude d'impact sur les impacts des travaux sur l'eau :

"Les aménagements de berge auront principalement lieu sur les tronçons situés de part et d'autre de l'entrée de la future darse. Ils seront réalisés pour partie en eau et des remises en suspension de sédiments ne sont pas à exclure, notamment lors de la pose des enrochements et de la mise en place des ducs d'Albe (creusement) pour l'amarrage de l'embarcadère passager, pour la zone de découplage et le cas échéant des bateaux-logements.

Néanmoins, ces terrains ne sont pas impactés par une pollution ancienne spécifique et le linéaire d'aménagement des berges est faible ce qui réduit les risques de départ très important de sédiments dans la Seine.

(...)

Ces aménagements demanderont néanmoins la mise en oeuvre de pieux par battage, ces travaux seront effectués par voie nautique.

Cette incidence concerne uniquement la première phase de travaux.

Outre l'ouverture de la darse, les autres travaux en lit mineur seront de faible importance et leur impact sera négligeable sur la qualité des eaux de la Seine. La renaturation des berges par des techniques végétales aura un rôle positif sur la qualité des eaux au regard des capacités d'autoépuration de ces milieux riverains du fleuve. Dans ces conditions, la concomitance des phases Travaux et Exploitation de PSMO est sans effet sur cette thématique."

En effet, les travaux qui génèrent un réel sujet d'attention sur le risque de lixiviation ou de relargage de métaux lourds sont le creusement de la darse et son ouverture. Cela est dû à la pollution historique du site en superficie (2 premiers mètres) aux métaux lourds en raison de l'épandage des eaux usées durant les décennies passées. Le suivi du creusement de la carrière GSM et d'autres études menées ont néanmoins montré que cette pollution superficielle ne se répercutait pas dans les eaux souterraines. En tout état de cause, un ensemble de mesures sont prévues durant le chantier sur ce sujet : suivis piézométriques des eaux souterraines, barrière anti-MES entre la Seine et la darse lors de son ouverture, séparation physique entre la darse en Seine et les fossés de la carrière de GSM, etc.

CHANTIER

Nous avons compris que cette zone servirait, dans un premier temps, à évacuer par voie fluviale les gravais résultant du creusement de la darse, et ceci durant les trois premières phases du chantier jusqu'en 2031.

> Pouvez-vous nous préciser le volume total de ces déblais et leur répartition dans le temps ?

> La zone de découplage servira de point d'évacuation des déblais du creusement de la darse par la voie d'eau, uniquement pour la phase 1. En effet, une fois la phase 1 terminée, le port sera opérationnel et la zone de découplage devra servir pour permettre le découplage des convois poussés. Par ailleurs, la parcelle adjacente (au nord-est de la darse) sera alors louée et utilisée pour une activité économique, ne permettant pas de stocks de matériaux de chantier à cet endroit. Ainsi, pour le creusement de la darse

en phases 2 et 3, ce seront les nouveaux quais intérieurs du port qui serviront pour l'évacuation des déblais par la voie d'eau.

> Pour la phase 1 pour laquelle la zone de découplage sera utilisée pour l'évacuation des déblais par la voie d'eau, il y a 500 000 m³ de déblais qui seront évacués entre fin 2025 et 2027.

Pouvez-vous préciser comment seront évacués ces déblais :

> Part laissée sur place pour remplacer le sable extrait de la carrière,

> Part évacuée par voie fluviale,

> Part évacuée par camions.

> La répartition précise de l'évacuation des 500 000 m³ de déblais de la phase 1 entre voie d'eau / remplissage de la carrière / camions sera connue lorsque nous aurons les mémoires techniques des entreprises travaux dernier trimestre 2024.

> Néanmoins nous pouvons déjà préciser que les déblais transportés par camion seront diminués au maximum, notamment grâce à la voie d'eau. Le cahier des charges imposera un taux minimal d'évacuation par la voie d'eau (pour les déblais qui ne resteront pas sur site en comblement de la carrière) qui devrait se situer autour de 70%.

A quelle profondeur ces pieux seront-ils battus ? S'est-on assuré des incidences que peuvent avoir ces travaux sur les nappes phréatiques ?

Les pieux seront battus jusqu'au niveau 4,00 m NGF.

La nappe potentiellement la plus concernée par les travaux de PSMO est la nappe alluviale de la Seine (plus haut niveau connu : 22,5 m NGF), mais également la nappe du Lutétien à environ 10 m de profondeur sous le terrain naturel. L'effet des différents travaux sur ces nappes a bien été analysé dans l'étude d'impact. Il a été retenu dans cette dernière que les travaux de fondations ponctuelles telles que les pieux seront n'ont pas d'effet significatif sur la qualité des eaux souterraines (impact négligeable). De plus, les matériaux utilisés pour la constitution des berges (géotextiles), des inclusions rigides (palplanches en béton) et des fondations des bâtiments (acier ou béton), sont sans effet sur la qualité des eaux souterraines.

De tels travaux entraînent forcément des vibrations importantes du sol. Quelle incidence cela peut-il avoir sur les anciennes maisons se situant de l'autre côté de la Seine ? Comment s'assurer que ces incidences seront prises en compte ?

Les vibrations dans le sol liées aux opérations de battage n'auront aucun effet sur les maisons. A noter que la SNCF a demandé au maître d'ouvrage de vérifier que les travaux n'auraient pas d'impact sur la pile de pont, qui se situe à proximité. La SNCF émet ces demandes pour les travaux situés à moins de 20 mètres de ses ouvrages. Les maisons de l'autre côté de la Seine, bien plus lointaines, ne sont ainsi pas concernées par les effets du battage.

Ces battages seront bruyants. Quelles dispositions sont prises pour mesurer le bruit ? Il serait bien de mesurer le bruit dès à présent avant travaux pour évaluer l'incidence du chantier. Quels seuils de bruit sont jugés acceptables ? Quelles mesures d'atténuation seront-elles mises en œuvre ? Comment seront limités les horaires de battage ? Mesures spéciales pour les bateaux-logement ?

CONCERNANT LES TRAVAUX PREPARATOIRES EN 2024 :

> Il y aura deux semaines de prévenance avant les travaux bruyants. Il y aura environ 3 semaines de battage des ducs d'albe (pieux d'amarrage) en avril 2024 sur la zone de bateaux logements, puis environ deux semaines en juin 2024 pour la zone de découplage et environ deux autres semaines en septembre/octobre 2024. A nouveau, les jours exacts seront précisés deux semaines avant. Le battage d'un duc d'albe dure environ 30 minutes pour un son généré d'environ 80-100 décibels (à 5 m).

> Pour mémoire : prescriptions de l'arrêté préfectoral autorisant les travaux (Horaires autorisés pendant les périodes de battage) :

- 09h00 – 12h00
- 13h00 – 16h00

(A noter qu'en général, la matinée est consacrée à la préparation des pieux, l'après-midi au battage. Il n'y aura ainsi pas de battage en continu sur l'ensemble de ces horaires)

> L'entreprise utilisera des marteaux en PEHD moins bruyants et vibrants que des marteaux métalliques.

> De manière générale, HAROPA PORT prendra le maximum de mesures nécessaires afin de protéger les riverains du bruit : capotage des engins de chantier, adoption du bruit de recul « cris du lynx », unidirectionnel et moins bruyants que les classiques bips de recul, bâches acoustiques, etc. Des campagnes d'information seront menées pour alerter et prévenir les riverains des opérations bruyantes et HAROPA PORT se tient à disposition.

Nous supposons que vous avez établi un cahier des charges général pour toutes les entreprises qui vont intervenir sur ce chantier. Pouvez-vous nous le communiquer ?

Les cahiers des charges des travaux de la phase 1 sont actuellement en cours d'élaboration.

La procédure de passation des marchés sera une procédure dite "procédure négociée" qui se fait en deux temps :

- 1) candidatures (2ème trimestre 2024)
- 2) offres sur la base du cahier des charges (2ème semestre 2024).

Le cahier des charges est ainsi transmis uniquement aux entreprises retenues après la phase de candidatures.

Au regard des enjeux de commande publique, il n'est pas possible de communiquer sur le cahier des charges avant transmission aux candidats.

Par contre, une fois cette étape passée, nous pourrons communiquer sur les clauses du marché concernant l'environnement.

Nous avons compris que le cahier des charges pour l'entreprise de creusement de la darse était en cours d'élaboration : notamment concernant l'obligation d'évacuer les déblais en grande partie par voie fluviale, mais aussi sur le traitement des poussières (mesures, seuils, mesures d'atténuation).

> Beaucoup de déblais mouillés seront retirés de zones en eau et donc ne généreront pas de poussière. Pour les déblais pulvérulents, HAROPA PORT prendra des mesures pour atténuer les nuisances : camions avec bâche, bandes transporteuses capotées, brumisation, lave roue pour les camions, etc. Ces dispositifs ont déjà fait leurs preuves sur d'autres sites.

> Une charte chantier vert s'applique sur tous les chantiers de HAROPA PORT. Elle vise notamment à limiter les nuisances et atténuer les impacts environnementaux. Elle est contraignante et exigeante envers les entreprises qui réalisent les travaux, pour :

- Limiter le bruit ;
- Réduire les émissions dans l'air ;
- Protéger le milieu environnant ;
- Éviter le gaspillage des ressources ;
- Gérer efficacement les déchets ;
- Donner une image positive et lisible du chantier ;
- Informer en continu.

Pouvez-vous nous transmettre un planning plus détaillé de cette phase 1, au-delà de l'année 2024 ?

Pour les travaux principaux de la phase 1 de 2025 à 2027 (création de la darse et des ouvrages fluviaux, création des voies routières, de la renaturation des berges, etc.), un planning précis sera communiqué au dernier trimestre 2024 après les appels d'offres des entreprises travaux. Ce planning présentera le phasage plus précis de l'entreprise, le plan d'installation de chantier, les flux routiers par phase de travaux...

COMMUNICATION

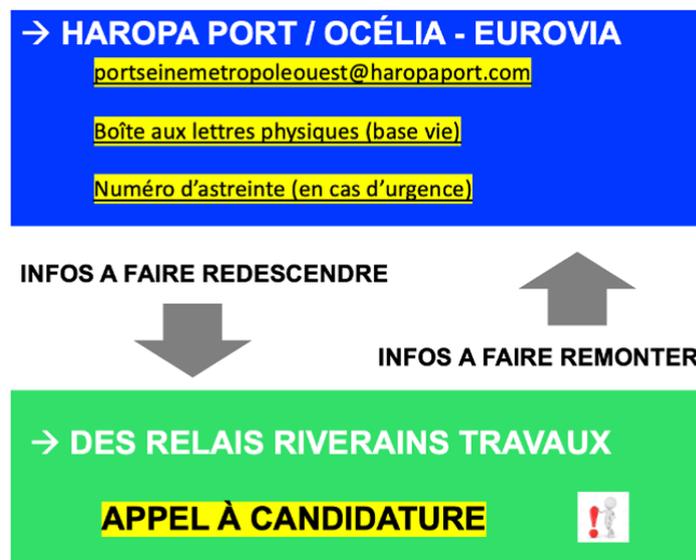
Nous aimerions savoir comment l'information des riverains sera assurée tout au long du chantier. Plusieurs idées ont été évoquées :

> ouverture d'un site dédié où les riverains pourront suivre régulièrement l'avancement des travaux à l'échelle de la semaine dans les périodes critiques.

Le site dédié - <https://www.port-seine-metropole-ouest.fr/fr> - a été mis à jour et contient une information sur les travaux en cours. Il sera mis à jour au fur et mesure de l'actualité du projet et des travaux. Il est prévu d'y ajouter d'autres fonctionnalités.

> Quid d'une mise en place d'un système d'alerte où les riverains pourront signaler les dysfonctionnements et où Haropa-Port pourra apporter les réponses adaptées quasiment en temps réel.

Voici le schéma d'organisation du système d'alerte entre HAROPA PORT et les riverains :



> Demande visites de chantier à des phases significatives,

Il est prévu cette année et lors des phases importantes du projet des visites grand public du futur port.

> Mise en place d'une instance de suivi qui se réunira régulièrement pour faire la synthèse de ce qui a été fait et annoncer ce qui se prépare.

L'IPC (instance permanente de concertation) est l'instance unique de suivi partenarial des travaux.

Elle sera réunira en moyenne 2 à 3 fois par an et en tant que de besoin.

Elle regroupe plusieurs collègues représentant : État, élus, acteurs économiques, associations, représentants des riverains.

Il s'agit de la même instance qui avait suivi la concertation publique. Des acteurs peuvent néanmoins tout à fait y être ajoutés sur demande et approbation de l'IPC.

> Qu'en est-il de cette communication projet et chantier ?

HAROPA PORT est en lien régulier avec les services communication des 3 villes pour répondre à leurs demandes et leur délivrer les informations en lien avec l'actualité du projet et des travaux.

> Des outils dédiés et des actions de proximité sont en cours d'élaboration :

DES OUTILS D'INFORMATION & D'ÉCHANGES

- Relais des magazines, des sites web et des réseaux sociaux municipaux
- Newsletter HAROPA PORT « Infos Riverains »
- Dépliants, kakémonos, dispositif mobile
- Panneaux projet/chantier

DES ACTIONS GRAND PUBLIC

- Des visites du site PSMO grand public
- Des ateliers thématiques
- Des réunions publiques
- La participation à des événements locaux

A votre disposition,

Très cordialement

Pascal Beaumard-Ortola

Agence de communication & concertation

Etat d'Esprit Stratis

Directeur conseil

06 77 88 11 15

35 boulevard de Strasbourg - 75010 Paris | 01 45 260 260

www.etat-desprit.fr