



## VILLE DE SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS

### Extrait du registre des délibérations du conseil municipal

Séance du 14 avril 2016

N° 10 **Information et avis sur le projet de Ports de Paris de réhabilitation des berges de Marne à l'amont du port de Bonneuil-sur-Marne (soumis à enquête publique)**

Membres composant le Conseil Municipal .....	49	<i>Télétransmission Préfecture</i>
Membres en exercice .....	49	Nomenclature : 9.1
Membres présents .....	36	Numéro : 094-219400686-20160414- lmc120111-DE-1-1
Membres excusés et représentés .....	8	Date réception : 18 avril 2016
Membres absents non représentés .....	5	
Pour .....	44	
Contre .....	0	
Abstention .....	0	
Ne prend pas part au vote .....	0	

Le 14 avril 2016 à 19h00, les membres du Conseil Municipal se sont réunis publiquement sous la présidence de Monsieur Sylvain BERRIOS, Maire, au nombre de 36, au lieu habituel de leurs séances. Ils avaient été convoqués le 31 mars 2016.

Il a été procédé à l'élection d'un secrétaire de séance pris au sein du Conseil pour la présente séance, ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désigné pour remplir ces fonctions et les a acceptées.

#### Etaient présents:

M. Sylvain BERRIOS Maire  
Mme Nicole CERCLEY, Mme Laurence COULON, M. Julien KOCHER, Mme Carole DRAI, M. Roméo DE AMORIM, Mme Dominique SOULIS, M. Pierre-Michel DELECROIX, M. Germain ROESCH, Mme Yasmine CAMARA, Mme Jacqueline VISCARDI, Mme Hélène LERAITRE, Maire-Adjoints  
M. Jean-Marc BRETON, Mme Sabine CHABOT, M. Adrien CAILLEREZ, M. Henri PETTENI, M. Didier KOOLENN, Mme Rosa JURADO, M. Laurent DUBOIS, Mme Agnès CARPENTIER, M. Philippe CIPRIANO, Mme Jocelyne JAHANDIER, M. Marc COHEN, Mme Nadia LECUYER, M. Claude BAHIER, Mme Pascale LUCIANI-BOYER, M. Jacques LEROY, Mme Valérie CHAZETTE, M. René GAILLARD, Mme Marie-Laure DE FONTAINE VIVE CURTAZ, Mme Sylvie LAGARDE, M. Thierry COUSIN, Mme Marie-Pierre GERARD, Mme Elisabeth BOUFFARD-SAVARY, M. Denis LAURENT, Mme Catherine THEVES, Conseillers Municipaux.

#### Etaient absents excusés et représentés:

M. André KASPI qui a donné pouvoir à Mme Carole DRAI, M. Cédric LAUNAY qui a donné pouvoir à Mme Yasmine CAMARA, Mme Geneviève GAUTRAND qui a donné pouvoir à M. Adrien CAILLEREZ, Mme Marie-Thérèse DEPICKERE qui a donné pouvoir à M. Pierre-Michel DELECROIX, M. Yannick BRUNET qui a donné pouvoir à M. Jacques LEROY, M. Bernard VERNEAU qui a donné pouvoir à M. René GAILLARD, M. Nicolas CLODONG qui a donné pouvoir à Mme Sylvie LAGARDE, M. Jean-Richard TESSIER qui a donné pouvoir à Mme Marie-Pierre GERARD.

Les pouvoirs ont été délivrés aux membres du conseil municipal présents, conformément à l'article L 2121-20 du Code Général des Collectivités Territoriales, pour leur permettre de voter au nom des conseillers municipaux empêchés. Les mandats ont été remis par le porteur à Monsieur le Président.

#### Etaient absents non représentés :

Mme Valérie FIASTRE, M. Jean-Philippe COMBE, Mme Agathe BONAMOUR DU TARTRE, M. Pierre GUILLARD, Mme Patricia RIBEIRO.

## N° 10

**OBJET : Information et avis sur le projet de Ports de Paris de réhabilitation des berges de Marne à l'amont du port de Bonneuil-sur-Marne (soumis à enquête publique)**

**Le Conseil Municipal,**

**VU** le Code Général des Collectivités Territoriales,

**VU** le Code de l'Environnement ;

**VU** l'arrêté n°2016-764 du Préfet du Val-de-Marne, du 14 mars 2016, organisant du 04 avril au 10 mai 2016 « *l'enquête publique relative au projet de réhabilitation des berges de Marne à l'amont du port de Bonneuil-sur-Marne* » ;

**VU** le courrier du Préfet du Val-de-Marne, du 16 mars 2016 (reçu le 18 mars) précisant que « *Ports de Paris livrera directement le dossier d'enquête publique* » à la Commune et que « *le Conseil municipal est appelé à donner son avis sur cette demande d'autorisation dès l'ouverture de l'enquête publique et, au plus tard, quinze jours après la date de clôture du registre d'enquête* » ;

**VU** le dossier d'enquête publique remis à la Commune par PORTS de PARIS le 17 mars 2016 et « *constitué des pièces suivantes : demande d'autorisation relative à la loi sur l'eau, note technique d'avant-projet, note complémentaire de réponse aux recommandations de l'Autorité environnementale, avis de l'Autorité environnementale, résumé non technique mis à jour en août 2015 suite aux recommandations de l'Autorité environnementale* » ;

**VU** l'avis favorable exprimé par le Syndicat mixte Marne Vive en date du 8 avril 2016 ;

**VU** l'avis de la Commission Cadre de vie, urbanisme, développement durable et économique en date du 6 avril 2016,

### LE CONTEXTE DE LA SAISINE

Située sur la rive droite de la rivière Marne, la Commune de Saint-Maur-des-Fossés est très attachée à la préservation de son cadre de vie et en particulier aux 12 km de bords de Marne qui l'entourent et constituent un site exceptionnel en milieu urbain. Les quartiers de La Pie et des Mûriers, au sud de la Commune, sont situés face au port de Bonneuil-sur-Marne.

Par arrêté du 14 mars 2016 (reçu en mairie de Saint-Maur le 18 mars), le Préfet du Val-de-Marne a ouvert (du 04 avril au 10 mai 2016) « *l'enquête publique relative au projet de réhabilitation des berges de Marne à l'amont du port de Bonneuil-sur-Marne* ». Il s'agit du tronçon situé face au quartier des Mûriers.

Ce projet est porté par PORTS DE PARIS (établissement public de l'État), maître d'ouvrage. Il a été élaboré en concertation avec le Syndicat mixte Marne Vive (pour la version avant-projet), l'Agence de l'Eau Seine-Normandie et la Région Ile-de-France.

Le dossier d'enquête complet a été transmis à la Commune par PORTS DE PARIS le 17 mars 2016. Aux termes de l'arrêté précité (article 10), le Conseil municipal de Saint-Maur, notamment, est appelé à donner son « *avis sur la demande d'autorisation dès l'ouverture de l'enquête publique et, au plus tard, dans les quinze jours suivant la clôture du registre d'enquête* ».

En tant que ville riveraine du port de Bonneuil, la Commune de Saint-Maur a analysé le projet de PORTS DE PARIS afin d'émettre un avis sur son insertion urbaine, dans le respect des enjeux environnementaux et paysagers liés à la rivière et à ses usages.

### LA PROCÉDURE ET LES MODALITÉS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le détail figure en **ANNEXE 1 ci-jointe (chapitre 1)**.

## N° 10

### OBJET : Information et avis sur le projet de Ports de Paris de réhabilitation des berges de Marne à l'amont du port de Bonneuil-sur-Marne (soumis à enquête publique)

En synthèse, de par la nature de ses aménagements et leurs effets sur l'environnement, le projet est soumis à étude d'impact, avis de l'Autorité environnementale et enquête publique, puis déclaration de projet par le maître d'ouvrage (PORTS DE PARIS) et autorisation Loi sur l'Eau par l'État (arrêté préfectoral).

L'enquête publique est organisée du lundi 04 avril au mardi 10 mai 2016 inclus.

Elle se déroule, notamment, en mairie de Saint-Maur avec, d'une part, la mise à disposition du dossier à consulter et d'un registre pour recueillir les avis et, d'autre part, la tenue de deux permanences du Commissaire enquêteur.

L'ensemble du dossier est consultable sur le site internet de la préfecture du Val-de-Marne :

[www.val-de-marne.gouv.fr/Publications/AOEP-Avis-d-Ouverture-d-Enquetes-Publiques](http://www.val-de-marne.gouv.fr/Publications/AOEP-Avis-d-Ouverture-d-Enquetes-Publiques)

### LE SITE PORTUAIRE ET LE PÉRIMÈTRE DU PROJET

#### Le site portuaire de Bonneuil-sur-Marne, au sud de Saint-Maur-des-Fossés, sur la rive gauche de la Marne :

En 2003-2004, l'Agence portuaire de Bonneuil-sur-Marne a déjà réalisé (en concertation avec le syndicat Marne Vive) une opération de restauration écologique des berges de Marne au droit de ses installations mais en aval. Dans l'illustration (vue aérienne) ci-dessous, « L'opération en cours » correspond au projet soumis à enquête en 2016 et situé en amont.



#### Le périmètre du projet dans le site portuaire : un linéaire de berges situé entre\* le pont de Bonneuil et le pont ferré (voies RER /SNCF)

Le site à aménager est en majorité dans le domaine public fluvial portuaire et en partie (le Hameau du Moulin-Bateau) une propriété privée. [\*Le projet ne concerne pas les berges de l'île du Moulin-Bateau. En revanche, il inclut, sur une cinquantaine de mètres en amont du pont ferré, la berge et le parking proches de l'espace naturel du Bec-de-Canard.]



PORTS DE PARIS rappelle que, « même s'il se situe en zone urbaine et au droit d'activités portuaires (industrielles et commerciales), le tronçon de berge concerné par le projet s'inscrit dans un environnement naturel riche. » A proximité immédiate du site à aménager, l'île du

## N° 10

### **OBJET : Information et avis sur le projet de Ports de Paris de réhabilitation des berges de Marne à l'amont du port de Bonneuil-sur-Marne (soumis à enquête publique)**

Moulin-Bateau et le Bec-de-Canard sont des espaces préservés en raison de leurs qualités écologiques.

#### **LE PROJET**

Le détail du projet figure en **ANNEXE 1 ci-jointe (chapitre 2)**. En synthèse :

L'état actuel du site (un linéaire de berges d'environ 850 m ou 950 m selon les pièces du dossier) :

La partie médiane est constituée de berges « naturelles » non protégées et colonisées par une végétation ligneuse dense. Aux extrémités amont et aval, on trouve des berges « stabilisées et artificialisées » au moyen d'ouvrages de type génie civil.

La justification du projet par le Maître d'ouvrage :

La berge souffre d'une érosion chronique, le talus se dégrade, de nombreux arbres risquent de se déchausser, leur ombrage freine la biodiversité. L'entretien est inexistant ou inadapté. L'accès du public pour la promenade n'est pas organisé.

Le parti d'aménagement comporte trois orientations générales (paysage, réhabilitation écologique de la berge et valorisation des points d'accès à la rive) qui se traduisent par des objectifs assortis de contraintes :

- la préservation des activités industrielles et commerciales en rive,
- une meilleure gestion des crues de la Marne,
- la stabilisation de la berge et la restauration des milieux,
- la préservation et l'amélioration des qualités paysagères des abords de la Marne,
- la valorisation du site pour les riverains et le public.

Le calendrier et le coût prévisionnels :

Le démarrage des travaux est prévu à l'automne 2016. La durée du chantier est d'environ 5 à 6 mois.

Le coût du projet est estimé à 1 537 935 euros HT (et, selon les sources, à 1,8 ou 2 M€ TTC).

Les partenaires qui ont contribué à financer les études seront sollicités aussi pour les travaux.

L'évolution entre l'avant-projet et le projet :

Le projet retenu a évolué de manière significative par rapport à l'avant-projet.

- Sur les « 850 m » (ou 950 m) du site considéré, seul un linéaire de berges de 580 m sera réellement aménagé. Le reste fera l'objet d'un assainissement végétal.
- Le nombre d'arbres à abattre a été ramené à « environ 200 » (au lieu de « 400 » initialement) et environ 150 nouveaux arbres seront plantés.

**Le projet soumis à enquête distingue, d'une part, la réhabilitation écologique de la berge et, d'autre part, les aménagements paysagers et circulations douces.**

Il est présenté en 11 « tronçons » et 3 « séquences ».

De façon schématique sur la vue aérienne ci-dessous, PORTS DE PARIS a indiqué le linéaire des « principaux aménagements prévus et types d'intervention » : selon les tronçons, le projet prévoit soit le maintien de l'existant (mais avec des travaux d'assainissement végétal) soit la restauration par techniques végétales soit la restauration par techniques mixtes.

## N° 10

### OBJET : Information et avis sur le projet de Ports de Paris de réhabilitation des berges de Marne à l'amont du port de Bonneuil-sur-Marne (soumis à enquête publique)



Illustration utilisée par Ports de Paris en réunion publique le 17-03-2016

Document hors dossier d'enquête publique / Source : Ports de Paris, article concernant le projet sur leur site internet : <http://www.haropaports.com/fr/paris/nous-connaître/amenagements-portuaires-franciliens/projet-de-rehabilitation-des-berges-de>

## A- La réhabilitation écologique de la berge

### Les grands principes

- des solutions à la mesure des processus érosifs, l'emploi de techniques végétales, la stabilisation du talus par des ouvrages offrant une résistance souple aux écoulements,
- un profil de pentes adoucies et variées par des travaux de terrassement en déblai, la tenue mécanique des sols au moyen de seuls végétaux, la diversification des [ensembles de végétaux] en berge, l'amélioration des conditions d'écoulement,

### Les travaux préparatoires

- abattage d'arbres et assainissement des arbustes (essences non indigènes et/ou invasives et/ou situées en terrains érodés et restreignant le développement de la végétation en berge),
- nettoyage des déchets et démolition d'ouvrages (clôtures, murets, pontons,...)
- démontage et récupération d'empierrements, recépage (démontage et évacuation de la partie supérieure du quai avec maintien de la partie inférieure), etc.

### Les travaux d'aménagements

- Descriptif technique général (à partir de la page 222) : le projet est décrit par tronçons, depuis l'amont (le pont ferré) jusqu'à l'aval (le pont de Bonneuil). Chaque description est accompagnée d'une illustration (un profil en travers). Puis on trouve les plans.
- Descriptif technique détaillé : il figure dans la « Note technique Août 2014 » issue de l'étude préalable « Phase n°3 : définition du projet d'aménagement (AVP) » (en pages 17 à 33 pour les berges et 34 à 40 pour les aménagements paysagers et circulations douces)

## B- Les Aménagements paysagers et circulations douces

### Les grands principes

- La préservation de la biodiversité et des richesses écologiques du milieu riverain (maintien de zones de moindre fréquentation par le public) et le développement d'un itinéraire piéton longitudinal à la berge (des accès publics vers la Marne).
- Des aménagements paysagers simples afin de ne pas imposer à la berge une modification trop lourde de son profil en long et des pentes.
- Plusieurs impératifs précis : d'une part, la création de strates végétales en transition progressive depuis le Port vers la Marne, [incluant] la diversification des perspectives et l'insertion paysagère des bâtiments du domaine public portuaire et, d'autre part, l'amé-

## N° 10

### OBJET : Information et avis sur le projet de Ports de Paris de réhabilitation des berges de Marne à l'amont du port de Bonneuil-sur-Marne (soumis à enquête publique)

*nagement d'une circulation douce uniquement en haut de berge et de points de contacts avec l'eau.*

Les trois principales séquences qualitatives (« accès pivots » ou « portes d'entrée »)

- La séquence du parking à proximité du site du « Bec de Canard » : placette avec arbres de haut jet, espace stationnement (environ 20 places), dalles enherbées, activités de plein air (pêche, pique-nique, etc.).
- La séquence du restaurant « La Caravelle » : parking agrandi (environ 35 places), [dés-imperméabilisé], percée visuelle entre la route de Brétigny et la Marne, promenade piétonne sur la route de Brétigny, terrasse du restaurant « La Caravelle » étendue, sentier piétons permettant, soit d'accéder à la rampe, soit de remonter sur le parking.
- La séquence du Hameau le long du Moulin Bateau : depuis la rue du Moulin Bateau accès public à la promenade en stabilisé, parcours anguleux, ensemble de la promenade en recul du sommet de talus afin de [préserver] la biodiversité de la berge.

*Le parcours des promeneurs le long de la berge, entre ces séquences qualitatives, s'effectuera au moyen d'un sentier enherbé, respectant le caractère naturel et la dimension écologique des lieux.*

#### **L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT et ses contraintes LES IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT et les mesures pour les éviter, réduire ou compenser**

Le détail figure en **ANNEXE 1 ci-jointe (chapitre 3)**.

- **En synthèse concernant l'état initial de l'environnement et ses contraintes**

Les différentes contraintes du secteur d'étude. Extraits du tableau de la page 196 :

- Sont des contraintes de niveau FORT :
  - *l'hydrologie* car le site est en zone inondable relevant des prescriptions du Plan de Prévention des Risques d'Inondation.
  - *le patrimoine* car le site est en zone de protection archéologique prioritaire.  
« Cela donnera probablement lieu à des prescriptions spécifiques préalablement à la phase de chantier dans le cadre de l'archéologie préventive. » (page 26) « En cas de découverte fortuite de vestiges lors des travaux, des mesures spécifiques seront prises en collaboration avec le Service Régional de l'Archéologie. » (page 35).
- Sont des contraintes de niveau MOYEN :
  - *le zonage naturel*, en raison notamment (en face et en amont du site à aménager) de l'Arrêté de Protection de Biotope (APB) pour l'île du Moulin-Bateau et de la Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) pour l'île du Moulin-Bateau et le Bec-de-Canard. (En revanche, après études pédologique et floristique, il n'y a pas de « zones humides » sur le linéaire à aménager. Pages 117 & 258)
  - *la faune* (8 espèces d'intérêt patrimonial et des potentialités piscicoles) car *la flore* est une contrainte de niveau faible (avec 1 seule espèce d'intérêt patrimonial, la cucubale à baies).
  - *les sols (pédologie)*, en raison d'un risque potentiel de pollution lié aux métaux lourds.
  - *les activités commerciales et industrielles.*

- **En synthèse concernant les impacts du projet sur l'environnement et les mesures pour les éviter, réduire ou compenser.**

## N° 10

### OBJET : Information et avis sur le projet de Ports de Paris de réhabilitation des berges de Marne à l'amont du port de Bonneuil-sur-Marne (soumis à enquête publique)

Extraits du tableau de synthèse des mesures envisagées (pages 286 à 288), ainsi que de l'analyse détaillée (pages 242 à 285) et du résumé non technique.

- En phase « état aménagé » ou phase « exploitation » :  
S'agissant de la topographie du site au niveau des berges, « *les impacts seront nuls* » dans la mesure où elle « *ne sera que légèrement modifiée* ». Globalement, il est donc conclu à l'absence d'impacts (eaux souterraines et superficielles, qualité de l'air, ambiance sonore, santé des usagers et de la population, etc).  
Des impacts positifs sont relevés, notamment en matière de gestion des crues, continuités écologiques, faune-flore à long terme, paysage et aspect visuel du site, population et habitat (détente et loisirs), activité commerciale du restaurant d'entreprise « La Caravelle », etc.
- En phase « chantier » :  
Ce sont plutôt les impacts temporaires durant la phase chantier qui sont détaillés et donnent lieu à des mesures d'accompagnement dans les domaines suivants : sols et gestion des déblais, eaux souterraines et eaux superficielles (dont la gestion des crues), milieu naturel (faune-flore), paysage et patrimoine, activités commerciales et tourisme - loisirs, qualité de l'air et ambiance sonore, circulation routière.  
Hormis les mesures d'archéologie préventive précitées, il s'agit notamment de vérifier la qualité des terres déblayées, valoriser les déchets et les évacuer dans un lieu de décharge approprié, prévenir toutes fuites accidentelles de pollution, gérer les alertes inondation, éviter la dispersion des espèces végétales invasives, collecter et déplacer les éventuelles espèces patrimoniales (faune-flore), déboiser en dehors des périodes de reproduction et de nidification de l'avifaune ou aménager les zones d'intérêt piscicole en dehors de la période de frai, respecter les règles de tenue du chantier (horaires, bruit, entretien et poussières, plan de circulation), etc.

#### L'AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE ET LA RÉPONSE DE PORTS DE PARIS

Le détail figure en **ANNEXE 1 ci-jointe (chapitre 4)**. En synthèse :

- **Lors de sa séance du 27 mai 2015**, l'Autorité environnementale, a rendu un avis sur le projet. Cet avis n'est ni favorable, ni défavorable car il ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement.  
**L'Autorité a relevé « les principaux enjeux environnementaux »**, que sont *la préservation du milieu naturel situé à proximité immédiate du projet et la gestion de la phase chantier, tout particulièrement des déchets en intégrant le risque d'inondation*.  
**L'Autorité a émis sept recommandations** concernant les chiroptères [chauves-souris], les travaux et le chantier (gestion des déblais et du risque inondation), le respect de l'arrêté préfectoral de protection de biotope des îles de la Marne, le bilan chiffré des arbres supprimés et replantés, la limitation du parking sauvage, les méthodes de suivi des aménagements, le résumé non technique.
- **Dans sa note complémentaire en réponse (datée du 25 août 2015)**, PORTS DE PARIS a répondu point par point et produit pour le dossier d'enquête un résumé non technique mis à jour et édité séparément (le résumé initial restant néanmoins dans le dossier).

#### L'ANALYSE DE LA COMMUNE DE SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS EN TERMES D'INSERTION URBAINE

## N° 10

**OBJET : Information et avis sur le projet de Ports de Paris de réhabilitation des berges de Marne à l'amont du port de Bonneuil-sur-Marne (soumis à enquête publique)**

### **DANS LE RESPECT DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET PAYSAGERS LIÉS À LA RIVIÈRE ET À SES USAGES**

Le détail figure en **ANNEXE 2 ci-jointe**.

Les thèmes abordés par la Commune dans cette analyse sont les suivants :

- Le déroulement de l'enquête et les documents fournis dans le dossier d'enquête,
- Les enjeux environnementaux et les objectifs « économiques » du projet, la prise en compte du paysage, des habitations et du PPRI (Plan de Prévention du Risque d'Inondation),
- Le descriptif des travaux, la réduction du linéaire aménagé et les corridors écologiques (dans le cadre du schéma régional de cohérence écologique), l'abattage d'une partie des arbres et la replantation projetée, les bâtiments situés sur les parcelles limitrophes de la berge, les circulations douces et l'accessibilité du site, l'activité pêche, l'accompagnement pédagogique, et la sécurité de la promenade,
- Le bruit, la circulation et la communication en phase chantier,
- L'entretien de la berge après aménagement.

**Sur** proposition de Monsieur le Maire,

#### **Après examen et délibéré :**

**Demande** à la Commission d'enquête et à PORTS DE PARIS de prendre en considération l'ensemble de l'analyse et des observations formulées dans l'exposé des motifs ci-dessus et les annexes 1 et 2 jointes à la présente délibération ;

**Rappelle** que :

- La Commune de Saint-Maur-des-Fossés est située sur la rive droite de la rivière Marne et est très attachée à la préservation de son cadre de vie, en particulier aux 12 km de bords de Marne qui l'entourent et constituent un site exceptionnel en milieu urbain ;
- Les quartiers de La Pie et des Mûriers, au sud de la Commune, sont situés face au port de Bonneuil-sur-Marne qui occupe une partie de la rive gauche du cours d'eau ;

**Émet** un avis favorable sur *le principe de réaménagement* des berges du port de Bonneuil-sur-Marne (partie amont entre le pont ferré et le pont de Bonneuil, en face du quartier des Mûriers), projet qui est soumis à enquête publique du 04 avril au 10 mai 2016 et sera mis en œuvre par PORTS DE PARIS (établissement public gestionnaire du port) ;

**Approuve** les orientations générales et les objectifs environnementaux poursuivis par PORTS DE PARIS, à savoir :

- la restauration des milieux naturels par la réhabilitation écologique d'une berge érodée et dégradée (et la recherche d'une gestion durable),
- la préservation et l'amélioration des qualités paysagères des rives de la Marne,
- la valorisation de l'accès au site pour les riverains et le public dans le respect de la biodiversité existante et qui sera développée ;

**Constate** que, sur la forme,

- l'enquête publique se déroule aussi en mairie de Saint-Maur, avec dossier, registre et permanences de la commission d'enquête (ce qui facilite la participation des Saint-Mauriens) ;



## N° 10

### **OBJET : Information et avis sur le projet de Ports de Paris de réhabilitation des berges de Marne à l'amont du port de Bonneuil-sur-Marne (soumis à enquête publique)**

- les documents graphiques sont très détaillés mais ne font pas toujours apparaître la rive droite de la Marne et sa berge saint-maurienne (ce qui limite l'analyse des impacts) ou ne comportent pas toujours une légende exhaustive (ce qui nuit à la compréhension de certains aménagements comme les linéaires de circulations douces) ;
- certaines données diffèrent selon les pièces du dossier (et quelques unes sont obsolètes) ;

#### **Constate** que, sur le fond,

- Depuis l'avant-projet, le linéaire réellement « aménagé » a été réduit à 580 m (sur les 850 m ou 950 m de rive), le linéaire restant (dit de « maintien de l'existant ») fera l'objet d'un assainissement végétal (qui comportera de l'élagage et quelques abattages) et, au final, le nombre d'arbres abattus sur l'ensemble du linéaire a été ramené à environ 200 (au lieu de 400) ;
- Globalement, la pente de la berge sera adoucie et le haut de talus sera reculé (ainsi que certaines limites de parcelles limitrophes) sauf sur deux des trois séquences dites de « maintien de l'existant » ;
- Le projet est donc déclaré compatible avec :
  - les objectifs du Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE 2013) d'Ile-de-France, puisque l'aménagement préserve des corridors écologiques existants et est assorti de mesures conservatoires strictes en phase travaux ;
  - les dispositions du Plan de Prévention du Risque d'Inondation (PPRI 2007) de la Seine et de la Marne dans le département du Val-de-Marne, puisque les travaux sont en déblais par rapport au terrain naturel (et non en remblais) et sont assortis de mesures préventives strictes en phase chantier ;
  - les objectifs qualitatifs du SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) Seine-Normandie, dans la mesure où il aura un impact positif sur le bon état écologique de la Marne ;

#### **S'interroge** sur les compatibilités affirmées dans les domaines suivants :

- La réduction du linéaire réellement « aménagé » et le maintien de certaines séquences paysagères, malgré leur état dégradé et déséquilibré, est-il vraiment conforme à l'objectif de restauration durable des corridors écologiques poursuivi à terme par le SRCE ?
- L'aménagement est-il vraiment compatible avec le PPRI alors que l'emprise du projet en zone rouge (de grand écoulement) et l'emprise du projet en zone orange foncé (autres espaces urbanisés en aléas fort et très fort) ne sont pas clairement distinguées et que la différence de prescriptions règlementaires qui pourrait en résulter n'est pas perceptible ?

#### **Émet une réserve** concernant

- L'objectif de « *développement économique de l'activité portuaire* » qui n'est pas explicité dans le dossier et dont on ne peut apprécier les impacts sur la population saint-maurienne riveraine du port,
- L'hypothèse évoquée « *d'accueillir d'éventuelles activités récréatives liées à la plaisance (création d'une halte fluviale)* » avec « *pontons flottants* » et « *passerelles* », à proximité de la « rampe de mise à l'eau aménagée », dans la mesure où la nature et les impacts de ces activités sur la rivière et les riverains ne sont pas connues,
- L'indication (sur certains plans) de la démolition de quatre bâtiments occupant les parcelles jouxtant la rive aménagée, avec reconstruction de l'un mais pas des trois autres et construction d'un nouveau bâtiment sur un autre espace disponible, sans que les usages futurs de ces bâtiments et espaces soient connus et leurs impacts analysés car ils sont hors du périmètre « opérationnel » de réhabilitation des berges ;

**Propose** à cette occasion que les bâtiments sur les parcelles limitrophes de la rive aménagée soient dotés d'au moins une façade végétalisée côté Marne ;

## N° 10

### **OBJET : Information et avis sur le projet de Ports de Paris de réhabilitation des berges de Marne à l'amont du port de Bonneuil-sur-Marne (soumis à enquête publique)**

**Sollicite** des compléments d'information sur les sujets suivants :

- Les bâtiments à démolir et construire ou reconstruire ainsi que leurs usages (voir la réserve émise ci-dessus) ;
- Le nombre d'arbres replantés et leur emplacement peuvent-ils être précisés car ils diffèrent selon les pièces du dossier ce qui ne permet pas d'apprécier le volume de végétation visible à terme depuis Saint-Maur ?
- Quel est, de façon synthétique, le linéaire de cheminement piétonnier entre le parking du Bec-de-Canard et le pont de Bonneuil (longueur, largeur, revêtement) ? Y a-t-il un cheminement en haut de berge le long de la parcelle entre le pont ferré et le parking de La Caravelle ?
- Quel est le linéaire de cheminement piétonnier longeant la berge qui est accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) dont les usagers en fauteuil roulant ?
- Y a-t-il un linéaire aménagé ouvert aux cyclistes ? A quel endroit seront implantés des parcs de stationnement pour les vélos, notamment si le linéaire en haut du talus n'est pas accessible aux cyclistes ?
- Une réhabilitation de l'escalier situé au niveau du pont de Bonneuil est-elle prévue ?
- Les études géotechniques pour le mur de soutènement de la rampe de mise à l'eau ont-elles été effectuées ?
- Y aura-t-il un parcours pédagogique sur la rive comme cela était envisagé dans la « Note technique » d'avant-projet ?
- Quelles seront les mesures pour assurer la sécurité des usagers sur cette nouvelle promenade ?
- Quelles sont les hypothèses de report de trafic sur le territoire saint-maurien en phase chantier (5 à 6 mois à partir de l'automne 2016) : nature (évacuation des déblais, etc), fréquence et plan de circulation envisagé ?
- Afin de ne pas gêner le voisinage saint-maurien en soirée et le samedi, quels seront les horaires précis de ce chantier qui va se dérouler « en journée » et « aux jours ouvrables » ?

**Demande** que l'information qui sera délivrée par PORTS DE PARIS, en phase travaux, aux occupants du port et aux habitants de Bonneuil soit également déclinée à l'intention de la population saint-maurienne riveraine, pour tous les aspects qui pourraient la concerner (phasage, horaires chantier, circulation,...) ;

**Préconise** que le syndicat mixte Marne Vive, qui a été consulté en phase d'études par PORTS DE PARIS pour la conception de l'avant-projet, continue d'être informé et associé lors de la mise en œuvre de cet aménagement et lors de son suivi environnemental ;

**Dit** que la présente délibération sera transmise à PORTS DE PARIS et annexée au registre d'enquête publique qui sera ouvert en mairie de Saint-Maur-des-Fossés du 4 avril au 10 mai 2016;

Dit que la présente délibération sera transmise à Monsieur le Préfet du Val-de-Marne.

Fait et délibéré en séance le 14 avril 2016, les membres présents ayant signé la liste d'émargement.

**N° 10**

**OBJET : Information et avis sur le projet de Ports de Paris de réhabilitation des berges de Marne à l'amont du port de Bonneuil-sur-Marne (soumis à enquête publique)**

*Certification exécutoire*

Certifié Exécutoire par le Maire  
Compte tenu de la réception en Préfecture  
le 18 avril 2016  
et de l'affichage le 19 avril 2016  
Le Directeur Général des Services

Frédéric ERZEN

LE DÉPUTÉ-MAIRE,



Alvain BERRIOS

La présente délibération peut faire l'objet:

- d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif de MELUN, 43, rue du Général de Gaulle Case postale n° 8630 - 77008 Melun Cedex - Téléphone : 01 60 56 66 30 - Télécopie : 01 60 56 66 10, dans un délai maximal de deux mois, à compter de la notification de la présente, conformément aux articles R.421-1 et R421-2 du Code de justice administrative ;
- d'un recours gracieux formulé auprès de Monsieur le Maire – Hôtel de Ville – Place Charles de Gaulle – 94107 Saint-Maur-des-Fossés cedex. Un tel recours gracieux emporte des effets de droits et la suspension du délai de recours contentieux dans des conditions conformes aux règles de la procédure contentieuse administrative.

**ANNEXE n°1**  
**à la délibération n° 10**  
**du Conseil municipal du 14 avril 2016**

Information et avis sur le projet de Ports de Paris de réhabilitation des berges de Marne  
à l'amont du port de Bonneuil-sur-Marne (soumis à enquête publique)

**Chapitre 1 : LA PROCÉDURE ET LES MODALITÉS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE**

De par la nature de ses aménagements\* et leurs effets sur l'environnement, le projet est soumis à étude d'impact, avis de l'Autorité environnementale, enquête publique. A l'issue de l'enquête, le Maître d'Ouvrage (PORTS DE PARIS) se prononcera sur l'intérêt général de l'opération par une déclaration de projet, conformément à l'article L.126-1 du Code de l'Environnement. Le préfet du Val-de-Marne décidera, au vu du rapport du commissaire enquêteur, des résultats de l'enquête et de l'avis du CODERST (Conseil de l'Environnement et des Risques Technologiques) de délivrer l'autorisation nécessaire au titre de la Loi sur l'Eau.

\*Les aménagements qui nécessitent cette procédure d'autorisation sont ceux susceptibles de constituer un obstacle à l'écoulement des crues ou de modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur du cours d'eau. Le lit mineur d'un cours d'eau est l'espace recouvert par les eaux coulant à plein bord avant débordement.

L'enquête publique est organisée du lundi 04 avril au mardi 10 mai 2016 inclus.

- Les communes de Bonneuil-sur-Marne et de Saint-Maur-des-Fossés ont reçu un dossier et un registre à mettre à disposition du public ; des permanences de la Commission d'enquête y ont été prévues.
- Les communes de Créteil et de Sucy-en-Brie n'ont reçu que le dossier à mettre à disposition du public.

Le dossier d'enquête se compose des éléments suivants :

- la demande d'autorisation au titre du Code de l'Environnement (Loi sur l'Eau) datée d'août 2014 : autrement dit une étude d'impact comprenant résumé non technique, état initial de l'environnement, description et justification du projet, analyse des impacts et présentation des mesures pour les éviter, réduire ou compenser),
- une note technique d'avant-projet (AVP) d'août 2014 (version décembre 2012 révisée juillet 2014),
- l'avis de l'Autorité environnementale du 27 mai 2015,
- une note complémentaire de PORTS DE PARIS du 25 août 2015 répondant à cet avis,
- un résumé non technique mis à jour en août 2015, conformément aux recommandations de l'Autorité environnementale.

L'ensemble représente environ 430 pages (hors documents graphiques).

La participation par voie électronique n'a pas été prévue.

La consultation par voie électronique a été prévue comme suit :

- Sur le site internet de la Préfecture du Val-de-Marne :  
[www.val-de-marne.gouv.fr/Publications/AOEP-Avis-d-Ouverture-d-Enquetes-Publiques](http://www.val-de-marne.gouv.fr/Publications/AOEP-Avis-d-Ouverture-d-Enquetes-Publiques)  
pour consulter l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête et l'ensemble du dossier d'enquête.

Les modalités de l'enquête publique à Saint-Maur-des-Fossés :

- Dossier et registre accessibles en mairie (4<sup>e</sup> étage de l'hôtel de ville, direction du Pôle Urbanisme-Aménagement) aux heures d'ouverture du service : du lundi au vendredi\* de 8h30 à 12h et de 13h30 à 18h (\*17h le vendredi) ainsi que les mardis 12 avril et 03 mai jusqu'à 19h45 et les samedis 09 avril et 23 avril de 9h à 12h.
- Permanences de la commission d'enquête (au même endroit) :  
le samedi 09 avril de 9h à 12h et le mardi 03 mai de 16h à 19h.

La communication complémentaire mise en place par la Commune (en plus de l'affichage officiel):

- Un message d'annonce de l'enquête diffusé sur les Journaux Electroniques d'Information (panneaux lumineux) de la ville (à partir du 31 mars 2016).
- Un article dédié, mis en ligne le 31 mars 2016 sur le site internet de la Ville, en rubrique « concertations et enquêtes publiques » (accès direct depuis le bas de la page d'accueil).
- Un article dédié, à paraître dans le Magazine municipal « Saint-Maur-Infos », distribué dans toutes les boîtes aux lettres de la ville.

## Chapitre 2 : LE PROJET

Le projet est porté par « PORTS DE PARIS », gestionnaire du port de Bonneuil-sur-Marne. Il s'inscrit dans le Schéma d'Aménagement et de Développement Durable (SADD 2007-2020) du port de Bonneuil et dans le programme d'actions du contrat de bassin Marne Confluence 2010-2015.

L'état actuel du site (pages 141-142) : sur environ 937 m

- Dans la partie médiane (637 m) : des berges « naturelles », non protégées et colonisées par une végétation ligneuse dense. On constate l'absence d'ouvrage assurant le blocage du pied de talus, la présence localisée d'anciens enrochements en partie sous fluviale du talus, et un profil de berge généralement abrupt.
- Aux extrémités amont et aval : des berges « stabilisées et artificialisées » au moyen d'ouvrages de type génie civil. On observe un profil de pente très raide, voire vertical, entièrement « bloqué » par des ouvrages de protection de nature variable : des quais (143 m), des perrés en béton ou en pierres maçonnées (100 m), des enrochements liaisonnés (57 m).

La justification du projet par le Maître d'ouvrage (page 198) :

- La berge gauche de la Marne à l'amont du Port de Bonneuil souffre d'une érosion chronique. Cette dégradation résulte principalement d'un processus régulier de lessivage des matériaux constitutifs du talus riverain, processus érosif dynamisé par le profil abrupt de la berge et la nature de ces matériaux (des remblais).
- Du point de vue du paysage, la berge gauche de la Marne est aujourd'hui à l'état d'abandon. La lecture du paysage dans son ensemble est brouillée par une végétation spontanée. Isolée par diverses clôtures rustiques, utilisée à des fins d'entrepôt de matériel et jonchée de déchets de diverses natures, la marge riveraine a perdu, en grande partie, sa structure originelle, sa vocation et son envergure d'antan.
- Du point de vue de l'écologie des milieux et du paysage, la berge est colonisée par des formations végétales riveraines clairsemées, en amont, évoluant vers un boisement forestier, en aval. Néanmoins, ces milieux se caractérisent avant tout par l'absence ou la faible représentation des formations ripicoles typiquement inféodées à l'eau (ourlet d'hélophytes, aulnaie/saulaie) et par une végétation ligneuse vieillissante. Les habitats aquatiques (sous fluviaux) demeurent assez peu favorables à la reproduction et au développement des espèces piscicoles, sauf en certains endroits localisés.

En synthèse, le talus se dégrade, de nombreux arbres risquent de se déchausser, leur ombrage freine le développement de la végétation hélophytique\* et limite la biodiversité des strates de végétation basse. Les modalités de gestion et d'entretien par les occupants sont très diverses (végétation exubérante ou opérations de gestion brutales et inadaptées). L'accès du public pour la promenade n'est pas organisé.

[\* Les hélophytes sont des plantes semi-aquatiques qui ont les racines sous l'eau (voire une partie du feuillage) mais dont les fleurs et la tige sont hors de l'eau.]

Le parti d'aménagement comporte trois orientations générales :

Elles concernent le paysage, la réhabilitation écologique de la berge et la valorisation des points d'accès à la rive (en l'occurrence trois sites à proximité de l'espace naturel du « Bec de Canard », du restaurant d'entreprise « La caravelle » et du « Hameau du Moulin Bateau »).

Ces orientations se traduisent par des objectifs assortis de contraintes :

- la préservation des activités industrielles et commerciales en rive,
- une meilleure gestion des crues de la Marne,
- la gestion et l'aménagement de la berge à des fins de stabilisation (tenue mécanique des sols) et de restauration des milieux,
- la préservation et l'amélioration des qualités paysagères des abords de la Marne,
- la valorisation du site pour les riverains et le public.

### Le calendrier et le coût prévisionnels :

Le démarrage des travaux est prévu à l'automne 2016. La durée du chantier est d'environ 5 à 6 mois. Le coût du projet est estimé à 1 537 935 euros HT et (selon les sources) à 1,8 ou 2 ME TTC. Les partenaires qui ont contribué à financer les études seront sollicités aussi pour les travaux.

### L'évolution entre l'avant-projet et le projet :

- Comme la réglementation le prévoit, l'étude d'impact expose les raisons pour lesquelles le projet a été retenu et, le cas échéant, son évolution et les différents scénarios étudiés en phase conception. En synthèse, PORTS DE PARIS avait élaboré une « première ébauche » et développé « deux scénarios ». En 2013, le dossier correspondant a fait l'objet de remarques des services de l'État. Une « deuxième ébauche » a été réalisée afin de réduire les linéaires d'aménagement. Le projet retenu a donc évolué de manière significative par rapport à l'avant-projet.
- PORTS DE PARIS présente (dans le résumé non technique du 25 août 2015) sa justification :  
*« Deux tronçons sont concernés par le maintien du talus en l'état actuel. La conservation de ces secteurs est justifiée par l'absence de phénomènes d'érosion important et par la présence d'une frange ripicole relativement bien développée. Des travaux forestiers sont néanmoins prévus sur ces linéaires. Au droit de ces deux tronçons, avaient été diagnostiquées des potentialités d'habitat et de reproduction piscicoles bonnes à excellentes, témoignant d'un contexte écologique en berge satisfaisant. Ce choix de scénario permet donc de limiter les impacts du projet sur le contexte écologique en place. Il permet notamment de limiter les abattages d'arbres en place et de conserver les portions de berges présentant un état de dégradation limité. Ce choix permet ainsi de se rapprocher des orientations du SDRIF et du SRCE, permettant d'assurer les continuités écologiques des berges de la Marne. »*
- Concrètement,
  - sur les 850 m (ou 950 m) du site considéré, seul un linéaire de berges de 580 m sera réellement aménagé. Le reste fera l'objet d'un assainissement végétal.
  - le nombre d'arbres à abattre a été ramené à « environ 200 » ou « environ 210 » (page 221), au lieu de « 400 » initialement (résumé non technique page 10) ou au lieu de « 500 » (Avis antérieur de l'Autorité environnementale demandant des chiffres précis)). Il est indiqué également que environ 150 nouveaux arbres seront plantés.

### **Le projet soumis à enquête distingue, d'une part, la réhabilitation écologique de la berge et, d'autre part, les aménagements paysagers et circulations douces.**

Il est présenté en 11 « tronçons » et 3 « séquences ».

De façon schématique sur la vue aérienne ci-dessous, PORTS DE PARIS a indiqué le linéaire des « *principaux aménagements prévus et types d'intervention* » : ainsi, selon les tronçons, le projet prévoit le maintien de l'existant (avec seulement des travaux d'assainissement végétal) ou la restauration par techniques végétales ou la restauration par techniques mixtes.

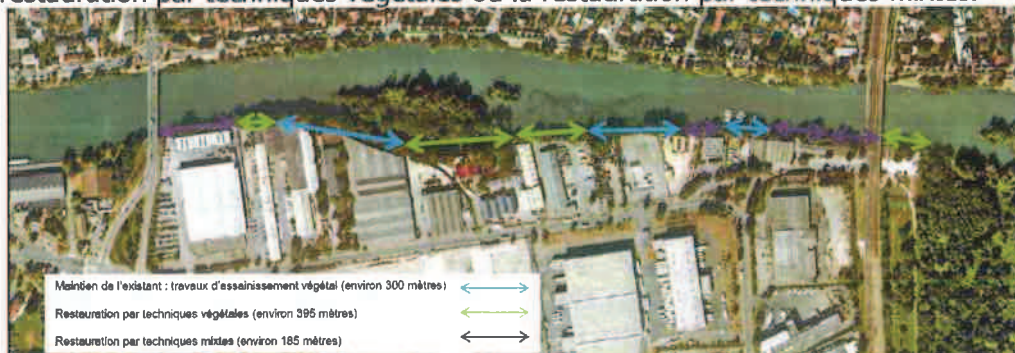


Illustration utilisée par Ports de Paris en réunion publique le 17-03-2016

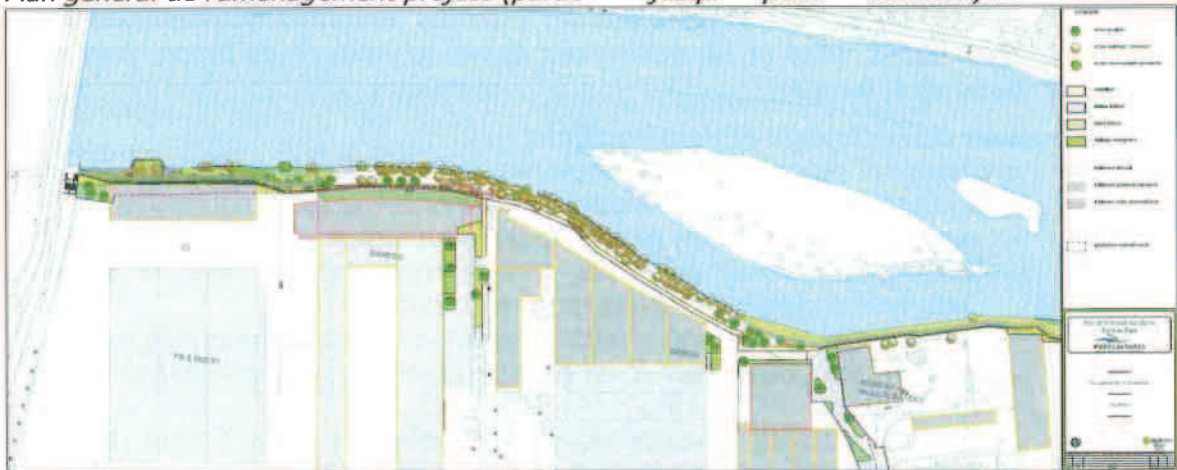
Document hors dossier d'enquête publique / Source : Ports de Paris, article concernant le projet sur leur site internet : <http://www.haropaports.com/fr/paris/nous-connaître/amenagements-portuaires-franciliens/projet-de-rehabilitation-des-berges-de>

Dans l'étude d'impact, le projet est décrit au chapitre 8 [pages 221 à 237 suivies des documents graphiques : plan de situation (2), plan général de l'aménagement (2), plan d'abattage (1), plan de plantation (1), profils en travers type (19)]. Il est décrit de façon plus détaillée aussi dans la Note Technique d'août 2014 jointe au dossier (en pages 17 à 40)

*Plan général de l'aménagement projeté (partie amont depuis le pont ferré) :*



*Plan général de l'aménagement projeté (partie aval jusqu'au pont de Bonneuil) :*



## A- La réhabilitation écologique de la berge

### ➤ Les grands principes

- Des orientations pour cette opération de restauration et de stabilisation de berge :
  - proposer des solutions techniques à la mesure des processus érosifs réellement existants,
  - promouvoir l'emploi de techniques végétales et assurer la stabilisation du talus par des ouvrages de protection offrant une résistance souple aux écoulements, tout en répartissant de manière homogène les contraintes hydrauliques sur la berge.
- Des aménagements privilégiant les interventions sur la dimension physique de l'hydrosystème, c'est-à-dire favorisant les travaux de terrassement en déblai selon un profil de pentes adoucies et variées permettant :
  - la tenue mécanique des sols au moyen de seuls végétaux (hélrophytes, boutures de saules, arbustes, etc.),
  - la diversification des conditions stationnelles [ensemble de végétaux] en berge, gage de biodiversité,

- *l'amélioration des conditions d'écoulement (« gain » en terme de volume du champs d'expansion des crues).*
- *Le bilan chiffré des arbres supprimés et replantés :*
  - *nombre d'arbres existants : environ 400,*
  - *nombre d'arbres supprimés : environ 200,*
  - *nombre d'arbres conservés (suite aux modifications apportées au projet) : environ 200,*
  - *nombres d'arbres replantés : environ 150.*

#### ➤ **Les travaux préparatoires**

- ***travaux paysagers et de gestion ciblés des formations végétales ligneuses existantes (sur les zones qui seront aménagées) dans un souci de :***
  - *libération des emprises : abattage des arbres présents – environ 210 arbres - sur l'emprise des travaux (sujets ligneux d'intérêt écologique limité situés en terrains érodés et restreignant le développement de la végétation en berge),*
  - *prévention contre d'éventuels phénomènes de déchaussement et basculement d'arbres dans le lit de la rivière,*
  - *rajeunissement et diversification des formations végétales riveraines,*
  - *accompagnement dans la perspective de favoriser une reprise optimale des végétaux implantés,*
  - *assainissement végétal : abattage des essences ligneuses non indigènes (cultivars de peuplier, robinier faux-acacia, buddleia de David, etc.), débroussaillage des surfaces en berge colonisées par des essences arbustives ornementales (laurier, cotonéasters, etc.) et élimination des foyers de renouée du Japon, bambous et herbe de la pampa.*
- ***travaux de nettoyage et de démolition***
  - *ramassage et évacuation en décharge des déchets présents en berge,*
  - *démontage et évacuation en décharge de divers éléments :*
    - *ouvrages de délimitation parcellaire (panneau béton, clôture grillagée, etc.),*
    - *pontons métalliques (dégradés et obsolètes) présents dans le lit mineur, passerelle et portique métallique présents en berge ,*
    - *revêtements et escaliers en béton associés aux cheminements piétons,*
    - *revêtements goudronnés et en béton présents en recul du sommet actuel de talus,*
    - *pontons flottants, ouvrages d'amarrage, rampe de mise à l'eau (en bois et béton), plate-forme en béton associée au « port de plaisance »,*
    - *ouvrages d'amarrage présents en berge et ducs d'albe (présents dans le lit mineur),*
    - *tunages en bois et murets en béton présents en berge,*
    - *extrémité des buses en béton & PVC présentes en berge,*
    - *ouvrages de protection de berge de type « dalle alvéolaire ».*
- ***autres travaux préparatoires engendrés par l'opération d'aménagement***
  - *démontage d'empierrements existants et récupération des matériaux constitutifs des ouvrages en vue de leur réutilisation dans le cadre du chantier,*
  - *recépage de quai en palplanches en partie amont et à l'extrémité aval du secteur (démontage et évacuation de la partie supérieure de l'ouvrage avec maintien de la partie inférieure),*
  - *démontage et évacuation en décharge de panneaux de signalisation fluviale.*



## ➤ Les travaux d'aménagements

Afin de prendre connaissance des éléments du projet, le dossier d'enquête comporte (à partir de la page 222) « *une brève description des profils [...] pour l'ensemble des tronçons envisagés* ».

- Descriptif technique général : le projet est donc brièvement décrit par tronçons, depuis l'amont (le pont ferré) jusqu'à l'aval (le pont de Bonneuil). Chaque description est accompagnée d'une illustration (un profil en travers). Puis on trouve des plans détaillés.

### L'intitulé des tronçons :

- Aménagement de type A sur 50 mètres
- Aménagement de type B sur 35 mètres
- Aménagement de type C sur 80 mètres
- Maintien du quai existant sur 40 mètres
- Aménagement de type D sur 60 mètres
- Maintien de la berge existante sur 120 mètres
- Aménagement de type E sur 95 mètres
- Aménagement de type F sur 135 mètres
- Maintien de la berge existante sur 210 mètres
- Aménagement de type G sur 35 mètres
- Aménagement de type H sur 90 mètres

### Les techniques employées :

- végétales\*
- mixtes\*\*
- végétales (divers)
- végétales & mixtes (élagage, nettoyage)
- végétales
- végétales (élagage, nettoyage)
- végétales
- mixtes

\* Exemples de technique végétale : *une fascine de plantes héliophytes à double rangée de pieux, un noyau de matériaux gravelo-terreux maintenu par un double géotextile de coco.*

\*\* Exemples de technique mixte : *confection d'un empierrement de pied de berge et réalisation d'un haut de talus végétalisé, plantation de mottes de plantes héliophytes et boutures de saules.*

- Descriptif technique détaillé : il convient de se reporter à la « Note technique Août 2014 » issue de l'étude préalable « Phase n°3 : définition du projet d'aménagement (AVP) » (en pages 17 à 33 pour les berges et 34 à 40 pour les aménagements paysagers et circulations douces)

## B- Les Aménagements paysagers et circulations douces

### ➤ Les grands principes

#### L'Enjeu du projet paysager

*Rétablir une lecture unifiée de la berge en permettant la coexistence de deux dynamiques en apparence contradictoires :*

- *la préservation des richesses écologiques du milieu riverain*
- *et le développement d'un itinéraire piéton longitudinal à la berge.*

#### Plusieurs impératifs précis

- *recréation de strates végétales dans un esprit naturel en transition progressive depuis le Port de Bonneuil vers la Marne :*
  - *mise en scène de la rivière grâce à une stratégie végétale,*
  - *diversification des perspectives vers la Marne et des ambiances,*
  - *insertion paysagère des bâtiments actuels (maintenus) ou futurs du domaine public portuaire) ;*
- *aménagement d'une circulation douce uniquement en haut de berge permettant de signifier les lieux de passage et les limites entre les espaces portuaires et la Marne, avec le développement de points de contacts localisés avec l'eau.*

#### Des aménagements paysagers simples dans leur conception générale

*afin de ne pas imposer à la berge une modification trop lourde de son profil en long et des pentes qui la caractérisent aujourd'hui.*

### Une partition des espaces

- lorsque cela est envisageable, une berge entièrement renaturée en génie végétal permettant de limiter les effets mécaniques du batillage et des courants en cas de crue ;
- une crête de berge dédiée aux circulations douces, à l'accompagnement des promeneurs par une végétation traitée en masses plus architecturées où les arbres tiges retrouvent un rôle de repère dans le cheminement.

### Des interventions complémentaires permettant de valoriser les points d'accès « pivots »

- À proximité du site du « Bec de Canard » : réaménagement du parking existant (environ 20 places) ;
- Le site du restaurant « La Caravelle » : réfection et extension du parking (environ 35 places) ;
- Le long du site du « Hameau du Moulin Bateau » : aménagement d'un accès public

Un parti d'aménagement (conservant des points d'accès ponctuels à la berge, aménagés qualitativement, et la création d'un sentier enherbé entre ces accès)

### qui permet d'accorder deux objectifs fondamentaux :

- le développement des accès publics vers la Marne depuis le Port (objectif du PLU de Bonneuil) ;
- la préservation de la biodiversité (maintien de zones de moindre fréquentation par le public).

## ➤ **Les trois principales séquences qualitatives (« accès pivots » ou « portes d'entrée »)**

Comme indiqué dans les principes ci-dessus, le parcours des promeneurs le long de la berge gauche de la Marne, entre ces séquences qualitatives, s'effectuera au moyen d'un sentier enherbé, respectant le caractère naturel et la dimension écologique des lieux.

### La séquence du parking à proximité du site du « Bec de Canard » :

- Les abords du pont SNCF seront mis en valeur par la réalisation d'une placette où des arbres de haut jet seront plantés.
- L'espace dédié au stationnement sera rationalisé, laissant une place conséquente aux activités de plein air (pêche, pique-nique, etc.). Les zones de stationnement des véhicules seront réaménagées (dalles enherbées). Les zones circulées feront l'objet d'un traitement en dalles / pavés à joints engazonnés.

### La séquence du restaurant « La Caravelle » :

- La superficie du parking existant sera agrandie.
- Ces aménagements gêneront [sic\*] une percée visuelle entre la route de Brétigny et la Marne. Ils permettront aux promeneurs venant de l'aval de poursuivre leur balade en passant sur le trottoir de la route de Brétigny. [\* généreront, et non pas « gêneront », a priori]
- Entre l'espace nouvellement créé au niveau du restaurant « La Caravelle » et le parking à proximité du site du « Bec de Canard », une promenade piétonne sera réalisée sur l'accotement de la route de Brétigny, en lieu et place des stationnements actuels.
- La terrasse du restaurant « La Caravelle » sera étendue de part et d'autre du bâtiment afin d'élargir l'offre tout en donnant à voir.
- Aux abords immédiats du restaurant, le sentier piétons se divisera en deux permettant, soit d'accéder à la rampe, soit de remonter sur le parking.
- Enfin, le parking public à usages multiples sera traité avec une désimperméabilisation de l'existant et un réaménagement en infiltration.

### La séquence du Hameau le long du Moulin Bateau – parcelle DEMON :

- L'accès public à la promenade en stabilisé s'effectuera depuis la rue du Moulin Bateau. Depuis la voirie, l'utilisateur pourra soit s'engager sur la promenade en stabilisé ou continuer le long de la propriété privée. En poursuivant vers l'aval, un épaississement de la marge riveraine conduira à un parcours anguleux, en forme de chicane, et créera un évènement dans le parcours.
- L'ensemble de la promenade piétonne se situe en recul du sommet de talus afin de permettre la préservation de la biodiversité de la berge en contrebas (restauration du talus en techniques végétales).

**CHAPITRE 3 :  
L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT et ses contraintes  
LES IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT et les mesures  
pour les éviter, réduire ou compenser**

**A- L'état initial de l'environnement et ses contraintes :**

« Le tableau ci-après synthétise les différentes contraintes du secteur d'étude. » (page 196)

Thématique	Enjeu	Niveau de contrainte
Climatologie	Climat tempéré sous influence océanique	Nul
Topographie	Situation topographique relativement plane	Faible
Géologie	Alluvions de la Marne	Nul
Pédologie	2 BASOL, 5 BASIAS et 17 ICPE à proximité du site. L'analyse de pollution des sols révèle un risque sanitaire potentiel lié aux métaux lourds notamment.	Moyen
Hydrogéologie	Pas d'ouvrages Grenelle - Aucun autre captage - Qualité globale masses d'eau moyenne à mauvaise: report d'objectifs en 2015 et 2027	Faible
Hydrologie	Constat de qualité globalement médiocre – zone orange foncée du PPRi du Val-de-Marne	Fort
Risques naturels	Risques sismique et « retrait gonflement argiles » faibles - Bonneuil-sur-Marne concernée par les risques de mouvement de terrain (4 arrêtés de reconnaissance)	Moyen
Zonage naturel	Aucun zonage au droit du site - APB et ZNIEFF à proximité du site - Zone à potentiel humide de classe 3 mais résultats d'études pédologiques nuls	Moyen
Faune/Flore	Valeur floristique : faible (seule Cucubale à baie : espèce d'intérêt patrimonial) - Valeur faunistique : moyenne (8 espèces d'intérêt patrimonial) - Potentialités piscicoles moyennes	Moyen
Paysage	*	Nul
Socio-économie	*	Nul
Habitations	Aucune habitation à proximité du site	Nul
Activités	Activités commerciales et industrielles développées - Restaurant « La Caravelle »	Moyen
Patrimoine	Aucun site classé, site inscrit, monuments historiques - Zone de protection archéologique prioritaire	Fort
Infrastructures de transport	RD130, Marne : cours d'eau navigable	Faible
Documents d'urbanisme	SDRIF et PLU de Bonneuil sur Marne compatible	Faible
Cadre de vie	Seuils de bruit et d'émissions polluantes non dépassés	Faible

## B- Les impacts du projet sur l'environnement et les mesures pour les éviter, réduire ou compenser :

« Le tableau récapitulatif suivant synthétise l'ensemble des impacts du projet ainsi que les mesures associées : » (pages 286 à 288)

Thématique	Impact	Mesure(s) associée(s)
Topographie	<b>Impact en phase chantier :</b> Terrassement en déblai	Évacuation au fur et à mesure des déblais hors du site
Eaux souterraines (qualité)	<b>Impact en phase chantier :</b> Risque d'accident (déversement de substances polluantes...)	<b>Mesures d'évitement en phase chantier :</b> Mesures afin de prévenir toutes fuites accidentelles de pollution vers le sol et le sous-sol (Cf. § 9.2.3 du Chapitre 8 à la page 245)
Eaux superficielles (quantitatif)	<b>Impact en phase chantier :</b> Impact du chantier sur l'écoulement de la Marne en période de crue  <b>Impact permanents :</b> Impact positif	<b>Mesures d'évitement en phase chantier :</b> Travaux en dehors des périodes de risque d'inondation ; Arrêt des travaux et évacuation du matériel en cas d'alerte crue ; Stockage minimum de matériaux sur le chantier et en dehors de toute zone à risque d'inondation.
Eaux superficielles (qualité)	<b>Impact en phase chantier :</b> Risque d'accident (déversement de substances polluantes...)	<b>Mesures d'évitement en phase chantier :</b> Mesures afin de prévenir toutes fuites accidentelles de pollution vers les eaux superficielles (Cf. § 9.2.3 du Chapitre 8 à la page 245)
Thématique	Impact	Mesure(s) associée(s)
Flore	<b>Impact en phase chantier :</b> Impact sur la Cucubale à baies, espèce patrimoniale ; Destruction d'une partie de la végétation ; Développement espèces invasives  <b>Impact permanent :</b> Impact positif	<b>Mesures d'évitement en phase chantier :</b> Surfaces d'emprise limitées ; Conservation des éventuelles stations de Cucubale à baies ; transplantation ; recueil et conservation des graines ; Travaux limités dans le temps pour limiter le développement des espèces invasives (notamment Renouée du Japon).
Faune terrestre	<b>Impact en phase chantier :</b> Impacts sur les 8 espèces d'intérêt patrimonial recensées sur le site ; risque de suppression ou de fuite des espèces résidentes  <b>Impact permanent :</b> Impact positif	<b>Mesures d'évitement en phase chantier :</b> Amphibiens : collecte et déplacement des éventuelles espèces Avifaune : effectuer les déboisements en dehors des périodes de reproduction et de nidification
Faune aquatique	<b>Impact en phase chantier :</b> Pollutions potentielles des eaux de la Marne en phase travaux Risque de destruction de populations de poissons ou d'alevins  <b>Impact permanent :</b> Impact positif	<b>Mesures d'évitement en phase chantier :</b> Mesures afin de prévenir toutes fuites accidentelles de pollution vers les eaux superficielles (Cf. § 9.3.5.3 du Chapitre 8 à la page 262). Les aménagements touchant le lit mineur dans les zones d'intérêt piscicole seront réalisés en dehors de la période de frai des poissons (printemps).
Potentialités piscicoles	À terme, impact positif	
Déchets	<b>Impact en phase chantier :</b> Production de déchets	Valorisation systématique des déchets ; Mise en place d'une plate-forme de tri ; Évacuation des matériaux extraits dans un lieu de décharge approprié.

Thématique	Impact	Mesure(s) associée(s)
Activités commerciales / Tourisme et Loisirs	<p><b>Impact en phase chantier :</b> Impact sur les nuisances (bruit, poussières, circulation...)</p> <p><b>Impact permanent :</b> Impact positif</p>	<p><b>Mesures d'évitement en phase chantier :</b> Respect des horaires de chantier ; Respect de la réglementation en matière de bruit des engins de chantier ; Entretien régulier du site ; Arrosage des zones susceptibles d'émettre des poussières ; Vérifications régulières de la conformité des rejets atmosphériques.</p>
Infrastructures et transport	<p><b>Impact en phase chantier :</b> Impact sur la circulation routière à proximité du chantier</p>	<p>Actions de communication ; Maintien de l'accès de la zone aux usagers du site ; Organiser les circulations de chantier en dehors des périodes de pointe et nocturnes ; Plan de phasage des travaux et de la circulation.</p>
Paysage	À terme, impact positif	
Patrimoine archéologique	<p><b>Impact en phase chantier :</b> Risque d'altérer les éléments du patrimoine archéologique</p>	<p>Archéologie préventive : en cas de découverte fortuite de vestiges lors des travaux, des mesures spécifiques seront prises en collaboration avec le SRA</p>
Cadre de vie	<p><b>Impact en phase chantier :</b> Impact sur la qualité de l'air, le bruit et les vibrations</p>	<p><b>Mesures d'évitement en phase chantier :</b> Cf « Mesures en phase chantier » concernant les activités commerciales, le tourisme et les loisirs ci-dessus</p>

**C- Quelques thèmes particuliers retenus par la Commune pour étayer ses observations :**

- **Urbanisme :** « Le territoire du port de Bonneuil est classé en « zone urbaine spécialisée » avec 3 types de zones : zone UPa (secteurs réservés aux activités économiques du Port), zone UPb (Parc industriel paysager du Port), zone UPc (mail Ville-Port [...] aux abords de la RD 130). » L'étude d'impact énonce que le site à aménager est en zone UPb. La Commune observe qu'une partie est en dehors de cette zone : la partie au pied du pont de Bonneuil (semble en UPc ?) et celle au pied du pont ferré (semble en UPa pour l'aval du pont ? et en UPd pour l'amont du pont ? UPd = « Aménagement de détente le long de la voie ferrée »).



page 183 : plan de zonage du PLU de Bonneuil (2011)

- **Bâti et état parcellaire :**



page 171 : plan parcellaire au droit du secteur d'étude

➤ **Les séquences paysagères de la rive gauche vues de Saint Maur :**

Page 162 : « Cette portion de la rive gauche est rythmée par plusieurs séquences paysagères, de qualité très variable. D'amont en aval, ce sont 6 séquences paysagères qui ont été identifiées (cf. cartographie présentée à la figure suivante) :

- Les trois séquences dites « naturelles » qui s'étendent sur la majorité du linéaire au centre de la zone d'étude. Elles présentent une végétation surabondante et sont très dégradées. Elles sont, par ailleurs, inaccessibles.
- Les deux séquences « quai béton » de part et d'autre de la séquence naturelle. Ils sont aménagés avec des palplanches en acier et des appareillages en béton armés pour accompagner l'amarrage.
- Le linéaire de berge au droit de la SCI du port est constitué d'un quai bas en palplanche acier et surmonté d'un talus planté. »



page 163 : Les séquences paysagères de la rive gauche de la Marne

➤ **Incidences du projet sur les continuités écologiques et compatibilité avec le SRCE**

Page 258 : « Approuvé par délibération du Conseil régional du 26 septembre 2013, le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Île-de-France a été adopté par arrêté [...] du préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris, le 21 octobre 2013.

- Selon la carte des composantes de la trame verte et bleue du SRCE, la zone d'étude n'est pas concernée par des réservoirs de biodiversité ou autres éléments relatifs à la trame verte. En revanche, la Marne fait partie des corridors et continuum de la sous trame bleue, notamment comme un cours d'eau à fonctionnement réduit.
- Selon la carte des objectifs de préservation, la zone d'étude se situe dans une zone où les principaux corridors sont à restaurer, notamment le long des fleuves et rivières.
- Le projet aura un impact positif sur les continuités écologiques en permettant d'établir une liaison entre le site du Bec de Canard et les berges de la Marne à l'aval du projet. Le principe de conserver une partie du linéaire existant en y opérant un simple assainissement végétal, et d'aménager les portions les plus dégradées permettra une remise en valeur écologique de ces berges. Le projet est donc totalement compatible avec les objectifs de préservation de ces trames vertes et bleues. »

Page 301 : « Le projet est donc compatible avec le SRCE d'Île de France, ainsi qu'avec les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques. L'adaptation du projet avec la conservation de certains linéaires de berges dans leur état actuel permet notamment de limiter les abattages d'arbres et ainsi de favoriser les continuités écologiques (trame verte) sur les berges de la Marne. »

➤ **« Topographie » [ou Pédologie] et gestion des sols pollués :**

Page 245 : « Pendant le déroulement des travaux, des analyses seront régulièrement menées afin de déterminer le niveau de polluants dans les matériaux extraits. Ces derniers seront ensuite envoyés dans des filières de traitement adapté, si des matériaux pollués sont repérés, en fonction des teneurs en polluants. »

➤ **La prise en compte du PPRI** (Plan de Prévention du Risque Inondation de la Seine et de la Marne dans le département du Val-de-Marne, révisé en 2007) :

[La Commune relève quelques différences au fil des pages concernant la description du zonage réglementaire par rapport à la cartographie produite.]

- Page 87 : carte du zonage où apparaissent la zone rouge et la zone orange foncé



- Page 87. « Le secteur d'étude se situe en zone orange foncé du PPRI – Val de Marne. Cette zone correspond à des espaces urbanisés situés en zone d'aléas forts ou très forts (submersion supérieure à un mètre). »
- Page 88. « La zone d'étude se situe intégralement en zone orange foncé pour le zonage réglementaire du PPRI (zone urbanisée avec aléa fort à très fort et zone de grand écoulement), ce qui représente un enjeu fort pour le projet. »

[La Commune fait remarquer que la « zone de grand écoulement » est la « zone rouge » du PPRI et non la zone « orange foncé ».]

- Page 247. « *Impacts quantitatifs sur les eaux superficielles : le projet se situe en bordure immédiate de la Marne. Le projet prévoit notamment des travaux dans le lit mineur de la rivière (ouvrages de protection de pied de berge). La zone de travaux étant inscrite au sein de la zone orange foncée et rouge du PPRI du Val-de-Marne (zone urbanisée en aléas fort et très fort et zone de grand écoulement), une attention particulière devra être prise sur le déroulement du chantier. »*
- Page 296. « *Compatibilité avec le PPRI. [...] Le secteur d'étude se situe en zone orange foncé du PPRI – Val de Marne. Cette zone correspond à des espaces urbanisés situés en zone d'aléas forts ou très forts (submersion supérieure à un mètre). Y sont notamment interdits, les travaux d'endiguement ou de remblais par rapport au niveau du Terrain Naturel (TN) sauf dispositions particulières : les travaux d'endiguement et les remblais doivent être compensés (articles [...]).*

*Le projet ne prévoit pas la réalisation de remblais. L'intégralité du projet se situe en déblais par rapport au T.N. Le projet est donc compatible avec le PPRI du Val de Marne. »*

[La Commune estime que l'emprise du projet en zone rouge et l'emprise en zone orange foncé ne sont pas clairement distinguées ; la différence de prescriptions réglementaires qui pourrait résulter de cette distinction n'est pas perceptible.]

➤ « **Eaux superficielles** » et gestion du risque inondation :

- En phase travaux (page 248). « Afin que le chantier n'impacte pas les écoulements de la Marne et que les installations ne créent pas de gêne à l'écoulement des crues :
  - la programmation des travaux sera faite en dehors des périodes de risque d'inondation et un suivi des alertes de crues sera mis en place ;
  - en cas de crues annoncées, les travaux devront être stoppés et le site devra être vidé de tout matériel pouvant constituer une gêne à l'écoulement de la Marne ou pouvant être emporté par la crue ;
  - les stockages de matériaux devront être limités au strict minimum et devront être situés sur les installations de chantier et ces dernières devront être situées en dehors de toutes zones à risques d'inondation. »
- En phase « état aménagé » (page 254). « L'aménagement [...] n'aura pas d'impact significatif sur les écoulements de la Marne en crue. Par ailleurs, les opérations de reprofilage des berges se réalisant presque exclusivement en déblai, un gain

volumique non négligeable sur l'ensemble du linéaire du projet sera apporté par le projet. » Le tableau de synthèse (page 286) évoque donc un « impact positif ».

➤ **La desserte du site à aménager :**

• **Par voie fluviale :**

Il s'agit de « la Marne, cours d'eau classé navigable ». (page 178)

Toutefois, « la Marne n'est pas navigable pour le transport de marchandises au droit de la zone d'étude. Seuls les bateaux de plaisance peuvent circuler (pas de déchargement de marchandise) ». (page 177)

• **Par voie routière :**

Il n'y a pas de voie routière longeant la berge, entre la voie ferrée et la départementale qui rejoint le pont de Bonneuil. Les voies d'accès public sont à l'intérieur du site portuaire, parallèles à la rivière (route de Brétigny et rue du Moulin-Bateau, depuis lesquelles quelques transversales desservent les parcelles occupées par les activités précitées).

Une ligne de bus emprunte la rue du Moulin-Bateau.

Cette rue est dotée également d'une bande cyclable constituant le seul itinéraire cyclable du périmètre.

• **Par voie pédestre :**

« D'une manière générale, la majorité du linéaire de berge est totalement inaccessible par voie pédestre du fait d'aménagements anarchiques en rive et ce, jusqu'en recul immédiat du talus. Ce cloisonnement de l'espace se manifeste par l'édification de clôtures grillagées ou murets (de conception ancienne et parfois « rustique »), perpendiculairement et longitudinalement à la rivière. La fréquentation de cette rive est, pour ces raisons, rendue impossible, contrairement à la rive droite, côté Saint-Maur-des-Fossés, qui connaît une grande affluence le week-end. » (page 162)



page 178 « Carte du réseau cyclable de la zone d'étude »



page 177 « Infrastructures majeures proches du site »

➤ **Le chantier : impacts sur la circulation (infrastructures et trafics)**

(pages 269 et 170)

« La durée du chantier sera d'environ 5 à 6 mois. Les engins autorisés emprunteront la rue du Moulin Bateau, afin de rejoindre la RD 130. [...] Le trafic des véhicules associés au chantier entraînera une augmentation des flux de circulation sur les voies locales (Quai de Bonneuil, rue du Moulin Bateau, route de Brétigny) et les voies principales (RD 130). » [...]

« Des actions de communication auprès des usagers du site (voire à l'échelle communale) seront menées par les partenaires du projet en amont du démarrage et tout au long du chantier. » [...]

« Pour limiter les impacts sur les infrastructures du site et les trafics associés, le Maître d'Ouvrage (ou son représentant) veillera à : [notamment] organiser les circulations de chantier autant que possible en dehors des heures de pointe de la journée et en évitant la période nocturne ; » [...]

« Dans la mesure du possible, le Maître d'Ouvrage imposera la circulation des engins dans le cadre d'un plan de circulation, réalisé en accord avec la mairie de Bonneuil-sur-Marne, qui définira les itinéraires de liaison entre les voies d'accès et le chantier. »



➤ **Le bruit**

• En phase travaux :

- L'étude considère que l'impact sera « très limité » ou « faible ».
 

« *Compte tenu de la nature du site (hangars industriels) et de l'absence de riverains au niveau de la zone de travaux, l'impact du chantier sur l'ambiance sonore au niveau du chantier est faible. Des mesures seront toutefois prises pour limiter cet impact sur les usagers quotidiens du site et sur les populations en rive droite de la Marne : respect des horaires de chantier, respect de la réglementation en matière de bruit des engins de chantier, etc.* » (page 37)

« *Un chantier est, par nature, une activité bruyante. On distingue le bruit lié au chantier lui-même (sur le site et une zone périphérique) et le bruit lié aux transports de chantier.* » [...] « *Les nuisances acoustiques liées aux travaux seront principalement ressenties par les usagers du site (activités industrielles et commerciales au niveau de la zone d'aménagement) et secondairement par les riverains habitant de l'autre côté de la Marne (distance de 100m environ). Parallèlement, des nuisances sonores seront également produites le long des itinéraires de chantier empruntés par les véhicules de transport des matériaux (trafic routier supplémentaire).* » (pages 275-276)
- Les mesures associées reposent sur :
  - Le respect des horaires de chantier : « *exclusivement de jour* » (page 276) et « *aux jours ouvrables* ». (page 284)
  - Le respect de la réglementation sur le bruit des engins de chantier : « *utilisation de matériel homologué, récent et insonorisé, sélection des techniques et des équipements les moins bruyants...* » (pages 275 et 284)

➤ En phase « état aménagé »

















- « *Le projet n'est pas de nature à engendrer une augmentation du niveau sonore du site. Une fois les travaux terminés, le secteur d'étude retrouvera son niveau acoustique actuel.* » (page 277)
- « *En phase exploitation, le projet ne remet pas en cause l'ambiance sonore du secteur d'étude.* » (page 37)

➤ **La pollution lumineuse**

- « *les travaux se déroulant de jour, aucune pollution lumineuse ne sera émise par la phase de chantier.* » (page 277)
- « *Les cheminements qui seront implantés, que ce soient les sentiers enherbés ou les chemins en stabilisé forcé ne comprendront aucun éclairage. Le projet n'aura donc aucun impact lumineux et n'occasionnera aucune gêne.* » (page 278)

➤ **Les essences plantées :**

- Les «Listes de plantes et mélanges grainiers » figurent dans la « Note technique » d'avant-projet (en pages 49 à 61).
- Ci-dessous la légende du « plan de plantation » (dans le Dossier général) :

PLANTES ARBUSTIVES	PLANTES STRAUCES
 Acacia carnea 16'8 Sgt 30	 Acacia carnea 12'14 Sgt 30
 Alnus glutinosa 20'25 Sgt 30	 Alnus glutinosa 12'14 Sgt 30
 Cornus lacinata 20'25 volet Sgt 30	 Alnus glutinosa 150'175 bois
 Fritillaria communis 20'25 Sgt 30	 Betula pubescens 12'14 Sgt 30
 Fritillaria pallida 16'18 Sgt 30	 Cornus lacinata 12'14 Sgt 30
 Quercus robur 20'25 volet Sgt 30	 Salix alba 12'14 Sgt 30
 Liriodendron 20'25 volet Sgt 30	 Salix caprea 20'25 volet
 Liriodendron 20'25 volet Sgt 30	
 Ilex aquifolium 20'25 volet Sgt 30	

**CHAPITRE 4 :**  
**L'AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE en date du 27 mai 2015**  
**ET LA RÉPONSE DE PORTS DE PARIS en date du 25 août 2015**

- **Lors de sa séance du 27 mai 2015, le conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), en formation d'Autorité environnementale, a rendu un avis sur le projet.**
- En préambule, l'Autorité a rappelé que l'avis n'est ni favorable, ni défavorable car ce type d'avis « *ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet* ».
  - L'Autorité a ensuite relevé « les principaux enjeux environnementaux », que sont :
    - *la préservation du milieu naturel situé à proximité immédiate du projet,*
    - *la gestion de la phase chantier, tout particulièrement des déchets en intégrant le risque d'inondation.*
  - L'Autorité environnementale a émis sept recommandations :
    - *compléter les inventaires faunistiques par celui des chiroptères,*
    - *préciser le protocole général de gestion des travaux et les modalités de gestion des déblais du chantier (analyses préalables, stockage intermédiaire, modalités d'évacuation),*
    - *préciser les modalités de gestion du risque inondation pendant le chantier,*
    - *apporter la démonstration que le projet respecte les prescriptions de l'arrêté préfectoral de protection de biotope des îles de la Marne,*
    - *préciser le bilan chiffré des arbres supprimés et replantés,*
    - *indiquer comment le parking sauvage sera limité,*
    - *préciser les méthodes de suivi des aménagements qui seront mises en œuvre et les prévoir sur une durée permettant de vérifier leur fonctionnalité écologique,*
    - *prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.*
- **Dans sa note complémentaire en réponse (datée du 25 août 2015), PORTS DE PARIS a répondu point par point et produit pour le dossier d'enquête un résumé non technique mis à jour.**
- Concernant les chiroptères [chauves-souris], des inventaires ont été réalisés en août 2015. Le bilan révèle un site d'intérêt chiroptérologique moyen (cinq espèces et groupes d'espèces contactés). Hormis la conservation des arbres remarquables, des mesures sont préconisées en phase travaux (abattage des arbres entre avril et mai ou en octobre). En phase aménagée, la plantation de nouveaux arbres et l'ensemencement d'une strate herbacée reconstitueront l'habitat de chasse et les axes de vol.
  - Concernant les travaux de terrassements et les pollutions, une partie de l'extraction des déblais s'effectuera par voie terrestre et une partie par voie fluviale. Des analyses de pollution des terres seront conduites pour définir la filière d'élimination des déchets en conformité avec la réglementation (dans le cadre d'un protocole d'analyse et d'une charte de chantier).
  - Concernant le risque inondation en phase chantier, et en lien avec le protocole mis en place par le port, une surveillance des crues sera effectuée avec des seuils d'alerte selon les niveaux de crue (pour évacuer le chantier et mettre hors d'eau les éléments sensibles). Les déblais sont estimés à 6 700 m<sup>3</sup> sur une durée de 6 semaines environ.

En phase aménagée, le projet abaissera la ligne d'eau d'environ 4 cm pour une crue décennale ce qui représente un impact positif. « Les 6 700 m<sup>3</sup> de déblais viennent augmenter le volume du lit mineur donc améliorer le débit d'écoulement de la rivière dans la zone du projet ».

- Concernant la protection des îles de la Marne, aucune intervention n'étant réalisée sur l'île du Moulin-Bateau, le projet est déclaré compatible avec les prescriptions de l'arrêté de protection de biotope. Par ailleurs, les travaux sur les berges du port seront effectués en dehors des périodes critiques pour la faune et les espèces de l'île (oiseaux et brochet) pourront se reporter temporairement sur des zones naturelles proches, comme le Bec-de-Canard.
- Concernant le bilan chiffré des arbres dans le projet définitif, il a été précisé comme suit : existants environ 400, supprimés environ 200, replantés environ 150.
- Concernant la limitation du parking sauvage, il sera « éradiqué par les aménagements paysagers. Les plantations d'arbres ou d'alignements d'arbres permettront de redéfinir de manière plus lisible les futures places de stationnement ».
- Concernant les mesures de suivi, il est prévu (dans les trois ans de garantie du chantier) un entretien spécifique à la charge de l'entreprise qui a réalisé l'aménagement. Cet entretien est spécifique et distingue la végétation herbacée, les formations ligneuses arbustives, les formations arborées (arbres tiges), les essences indésirables et envahissantes). Au-delà des trois ans, PORTS DE PARIS procèdera à une extension du protocole de maintenance mis en œuvre actuellement pour les berges aval.
- Concernant le résumé non technique, il a été mis à jour et ré-édité en fascicule séparé pour le dossier d'enquête (le résumé initial restant néanmoins dans le dossier).

**ANNEXE n°2**  
**à la délibération n° 10**  
**du Conseil municipal du 14 avril 2016**

Information et avis sur le projet de Ports de Paris de réhabilitation des berges de Marne  
à l'amont du port de Bonneuil-sur-Marne (soumis à enquête publique)

**L'ANALYSE DE LA COMMUNE DE SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS**  
**EN TERMES D'INSERTION URBAINE**  
**DANS LE RESPECT DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET PAYSAGERS LIÉS À LA**  
**RIVIÈRE ET À SES USAGES**

Au vu du dossier d'enquête, la Commune observe ce qui suit :

**SUR LA FORME :**

➤ **Déroulement de l'enquête publique :**

La Commune constate avec satisfaction que la ville de Saint-Maur est lieu d'enquête. A ce titre, et comme à Bonneuil, un dossier, un registre et deux permanences de la Commission d'enquête sont tenus à disposition du public en mairie de Saint-Maur.

➤ **Documents fournis dans le dossier d'enquête :**

- Le dossier (rassemblé dans un classeur) est étoffé et bien illustré.
- Sur les documents graphiques : la Commune constate qu'ils sont, par nature, très techniques et très détaillés, parfois trop pour comprendre et apprécier d'un seul coup d'œil la mise en œuvre des grands enjeux. Inversement, la rive opposée (Saint-Maur en l'occurrence) n'apparaît pas toujours, pour des raisons de cadrage, alors qu'elle serait parfois utile pour apprécier les impacts. De même, la présentation graphique de l'existant (sans aucun élément du projet de réaménagement) aurait été bienvenue (plan détaillé et profils en travers) afin de pouvoir comparer plus facilement. Des légendes sont parfois incomplètes pour comprendre les codes couleur des aménagements projetés. Enfin, lorsque l'illustration graphique du projet est scindée en deux plans, la partie 1/2 est tantôt la partie amont du projet tantôt la partie aval.
- Sur l'exposé de l'évolution entre l'avant-projet et le projet : la Commune constate que cette partie est très détaillée (pages 199 à 220 de l'étude d'impact). Pourtant, il est un peu difficile de comprendre de quel scénario est issu le projet car la terminologie employée pour qualifier ces différentes phases (1<sup>ère</sup> ébauche, scénario 1, scénario 2, 2<sup>è</sup> ébauche) ne se retrouve plus dans les conclusions (où l'on parle de 1<sup>ère</sup> définition, 2<sup>e</sup> conception). Le niveau de détail est tel qu'il retarde et complique la prise de connaissance du projet retenu.
- Page 222, on lit que « *la description complète du projet d'aménagement est donnée en annexe dans le rapport d'AVP\** ». [\*AVP = avant-projet]  
La Commune constate que cette pièce distincte (intitulée « Note technique ») est effectivement plus détaillée, voire plus claire que sa traduction synthétique dans l'étude d'impact mais elle renvoie certains éléments du projet à des « devis » ou « études » ultérieurs ou à des décisions des futurs occupants ce qui complique la compréhension du projet.
- Le dossier comporte (page 196) un tableau de synthèse des « *différentes contraintes du secteur d'étude* », même quand elles sont de niveau « nul ». En revanche, il n'y a pas de tableau de synthèse de l'ensemble des impacts analysés, indiquant le niveau retenu, même quand il est « *limité* », « *faible* », « *minime* », « *nul* », voire « *positif* ». Le tableau qui « *synthétise l'ensemble des impacts du projet ainsi que les mesures associées* » (pages 286 à 288) ne reprend que certaines thématiques pour lesquelles un impact a été identifié (et sans mentionner leur niveau). Il n'est donc pas possible de comparer le tableau des contraintes et le tableau des impacts et mesures et d'apprécier l'ensemble aisément.

## SUR LE FOND :

- **L'état initial de l'environnement** dont les différentes contraintes du secteur d'étude :  
La Commune note que, dans le tableau complet de la page 196, le « *paysage* » et les « *habitations* » sont des thématiques classées, chacune, en « *niveau de contrainte NUL* ».
  - *Sur le paysage*, la Commune s'étonne de cette appréciation au vu de l'importance donnée à la conservation des qualités paysagères des rives de la Marne dans les objectifs du projet d'aménagement. La colonne « *enjeu* » n'est même pas remplie. Vues de Saint-Maur, et même « *de qualité très variable* » voire « *très dégradées* », les séquences paysagères dites « *naturelles* » présentent un attrait pour les habitants et les promeneurs de la rive droite de la Marne ; elles constituent aussi un « écran végétal » par rapport au port de Bonneuil pour les riverains du quai de Bonneuil. Ces considérations sont donc de nature à générer une certaine « contrainte ».
  - *Sur les habitations*, la Commune s'étonne aussi de cette appréciation. La colonne « *enjeu* » indique : « *aucune habitation à proximité* ». Or les habitants saint-mauriens, sur la rive droite la plus proche de certains des tronçons concernés, sont à moins de cent mètres. Cela devrait constituer aussi une certaine « contrainte ». D'ailleurs, cette distance est rappelée page 267 de la partie « impacts et mesures associées ». L'étude considère qu'il y a bien un impact sur la population en phase chantier. Même si, « *compte tenu de l'éloignement des habitations* », cet impact est qualifié de « *faible* », le maître d'ouvrage précise que « *toutes les précautions seront prises pour que le chantier reste le plus respectueux possible des populations alentours et que les nuisances soient minimisées* ».
- **Les enjeux et objectifs :**
  - « *L'enjeu est alors de rétablir une lecture unifiée de la berge et de valoriser les atouts indéniables de ce site (situation en centre-ville, présence de l'eau, présence d'une végétation naturelle, etc.)*. » (page 198)  
La Commune confirme qu'il s'agit d'un enjeu majeur pour la place de la rivière dans la ville.
  - Le projet « *allie* » plusieurs objectifs parmi lesquels « *le développement économique de l'activité portuaire* ». (page 18)  
La Commune ne trouve pas ensuite, dans le dossier, le détail de ce « *développement économique* » et souhaite des précisions à ce sujet.
- **La prise en compte du PPRI** (Plan de Prévention du Risque Inondation de la Seine et de la Marne dans le département du Val-de-Marne).
  - Globalement, dans le projet, la pente de la berge sera adoucie et le haut de talus sera reculé (ainsi que certaines limites de parcelles limitrophes). Le projet est donc déclaré compatible avec le PPRI 2007 dans la mesure où les travaux sont en déblais par rapport au terrain naturel (et non en remblais) et sont assortis de mesures préventives strictes en phase chantier.
  - La Commune relève au sujet du PPRI dans l'étude d'impact quelques différences concernant la description du zonage réglementaire par rapport à la cartographie produite. L'analyse de la compatibilité avec le PPRI semble viser les dispositions du règlement relatives à la zone orange foncée (autres espaces urbanisés en aléas fort et très fort) sans que l'on puisse distinguer dans quelle mesure sont appliquées les dispositions relatives à la zone rouge (de grand écoulement) qui figure sur la cartographie.

➤ **Le linéaire concerné et le descriptif des travaux d'aménagement :**

- La Commune constate que, dans la description par tronçons, l'ensemble constitue un linéaire de 950 mètres (donc supérieur aux « 850 m » annoncés dans les paragraphes de présentation générale mais plus proche des 937 m de la partie diagnostic des berges).
- La Commune note que chaque description (et/ou illustration) permet de connaître :
  - les bâtiments maintenus ou démolis en arrière du talus et les propositions d'emplacement de nouveaux bâtiments (même hors périmètre d'aménagement),
  - le recul du haut de talus et l'espace en volume déblayé sur la berge,
  - les techniques (entièrement végétales ou mixtes) employées pour restaurer la berge, stabiliser le talus et adoucir sa pente,
  - les végétaux mis en place (notamment des plantes héliophytes afin de recréer des milieux humides diversifiés),
  - le cas échéant, les modalités de valorisation des « sites d'intérêt (zones de refuges, d'abris, de nourriture et de reproduction) pour de nombreux peuplements faunistiques (poissons, insectes, batraciens, oiseaux) »,
  - quelques aménagements ou adaptations spécifiques : deux « postes de pêche » (dans le tronçon A près du pont ferré), une « rampe de mise à l'eau » de 6m x 34m perpendiculaire à la rive (dans le tronçon « maintien du quai existant sur 40 m » dont le « secteur riverain sera susceptible d'accueillir d'éventuelles activités récréatives liées à la plaisance »), un « sentier rustique », des « perspectives visuelles sur la Marne »,
  - les quelques « travaux forestiers » qui seront réalisés sur les portions de berges (120 m + 210 m) laissées en l'état existant, à savoir : « assainissement végétal par élagage, nettoyage... » mais qui en fait comportent aussi de l'abattage d'essences inadaptées.

La Commune constate que pour avoir une idée complète du projet, il faut lire sa description dans l'étude d'impact et dans la note technique d'avant-projet, deux documents distincts et éloignés l'un de l'autre.

L'emploi de l'expression « *assainissement végétal par élagage, nettoyage,...* » risque d'induire en erreur un public non spécialisé. Sans une analyse approfondie du dossier, certains lecteurs ne saisiront pas que cela peut inclure l'abattage d'arbres et d'arbustes d'essences invasives ou non indigènes ou développées en position dangereuse pour la structure du talus (et ce même dans les séquences dites de « maintien de l'existant »).

➤ **La réduction du linéaire « aménagé » et les corridors écologiques :**

Entre la phase avant-projet et la phase projet, le linéaire d'aménagement a été réduit (et, par voie de conséquence, l'abattage d'arbres) notamment afin de « *se rapprocher des orientations du SDRIF [Schéma Directeur de la Région Ile-de-France] et du SRCE [Schéma Régional de Cohérence Écologique] permettant d'assurer les continuités écologiques des berges de la Marne* ».

La Commune s'interroge sur cette justification (et ce, abstraction faite de la question du paysage -l'écran végétal notamment- vu depuis Saint-Maur qui sera évoquée plus bas). Le projet retenu propose de conserver « *les portions de berges présentant un état de dégradation limité* » et de n'abattre « que » 200 arbres au lieu de 400. Or, toutes les pièces du dossier font état de berges très dégradées (notamment par les arbres) et d'une volonté de restauration des milieux rivulaires par des espèces adaptées. Dès lors, est-ce que, dans l'esprit du SDRIF et du SRCE, la conservation d'un maximum de continuités écologiques existantes mais dégradées et déséquilibrées doit primer sur la restauration et la reconstitution d'un maximum de continuités écologiques durables et cohérentes avec le milieu rivulaire ?

➤ **L'abattage d'une partie des arbres et la replantation projetée :**

- L'analyse comparative de diverses pièces du dossier permet de visualiser la nature et l'emplacement des 210 arbres (environ) abattus. Il s'agit de ceux présentant « *un intérêt écologique limité situés en terrains érodés et restreignant le développement de la végétation en berge* ». Même si quasiment toutes les espèces présentes semblent concernées par l'abattage, ce seront surtout des érables et des frênes (puisque la berge est occupée, notamment, par un boisement riverain dense à base de ces essences forestières) ainsi que des sureaux et des essences non indigènes (robiniers faux-acacia et buddleias de David).

La Commune rappelle que, depuis Saint-Maur, une partie de la berge aménagée n'est pas visible car elle est masquée par l'île du Moulin-Bateau qui n'est pas concernée par les travaux. Dès lors, la Commune constate que le nombre d'arbres à abattre et qui sont visibles s'élève approximativement à 112 (entre le pont ferré et la pointe amont de l'île) et 62 (entre la pointe aval de l'île et le pont de Bonneuil, d'ailleurs plutôt dans la moitié du tronçon proche du pont).

En phase projet, la réduction du linéaire aménagé a permis de réduire l'abattage d'arbres (210 contre 400 initialement). La Commune constate avec satisfaction que cela permet de conserver une partie de l'écran végétal existant et de limiter l'impact paysager (page 272). Néanmoins, sur le plan technique, il n'est pas aisé d'apprécier pourquoi des arbres qui devaient tous disparaître dans l'avant-projet, pour des raisons d'état dégradé de la berge et de restauration écologique, sont maintenant, pour la moitié d'entre eux, en état de rester.

- La Commune relève que « *les coupes d'arbres seront compensées par la plantation en nombre supérieur d'arbres tiges de type indigène et d'arbustes.* » (page 262)

Il est donc prévu « *environ 150* » nouveaux arbres (en plus des nouveaux massifs arbustifs).

La Commune constate que les chiffres diffèrent selon les documents graphiques. Dans le plan d'abattage, on dénombre 145 « *arbres projetés* » mais dans le plan de plantation, on dénombre 128 arbres plantés. Sur les 17 nouveaux arbres qui manquent entre ces deux plans, 14 étaient « *projetés* » dans le tronçon entre le pont de Bonneuil et la pointe aval de l'île du Moulin-Bateau (dans la partie la plus proche du pont).

La Commune demande si ce différentiel est un oubli graphique et si le nombre et l'implantation des nouveaux arbres peuvent être précisés.

La Commune constate que le plan de plantation distingue les « *sujets adultes* » (86 dénombrés) et les « *jeunes sujets* » (42 dénombrés). La quasi-totalité des « *jeunes sujets* » est plantée en berge alors que les « *sujets adultes* » sont à 70% plantés dans les espaces aménagés à l'arrière de la rive (parking du Bec-de-Canard, route de Brétigny, parking de La Caravelle, allée le long du hameau du Moulin-Bateau, et divers sites ponctuels le long de certains bâtiments).

La Commune constate que, sur le plan de plantation, les essences sont indiquées par leur nom latin. Il en ressort que ce seront des aulnes, bouleaux, charmes, chênes, érables, frênes, ormes, noisetiers, prunus, saules, et tilleuls.

Pour le détail complet, les « *Listes de plantes et mélanges grainiers* » figurent dans la « *Note technique* » d'avant-projet (en pages 49 à 61).

➤ **Les bâtiments situés sur les parcelles limitrophes de la berge à aménager**

- La Commune constate que certains documents du dossier font apparaître (voir ci-dessous) des bâtiments démolis (et d'autres à créer) dans les parcelles longeant le site aménagé. Or ces démolitions (et constructions) ne sont pas évoquées dans la liste des travaux préparatoires puisque le projet présenté ne concerne que l'aménagement de la rive.

La Commune s'interroge sur le calendrier prévisionnel de ces démolitions (et constructions).

- La Commune s'interroge sur les bâtiments maintenus, démolis, ou proposés à créer sur les parcelles riveraines de la berge aménagée et les usages futurs des occupants de ces parcelles.

D'après l'étude d'impact (pages 169-170), le site est occupé par huit entreprises commerciales et industrielles. A une exception près, elles sont sans lien avec les usages de la rivière et sans aménagements particuliers sur la berge. Certaines y exercent directement leur activité et certaines louent leurs surfaces à d'autres entreprises. A quoi il convient d'ajouter le restaurant d'entreprise « La Caravelle » (propriété de PORTS DE PARIS pour ses occupants) et le Hameau du Moulin-Bateau (propriété privée qui abrite une salle de réception et diverses entreprises).

Or, on lit page 168 que « *Le domaine public portuaire au droit du secteur de projet est actuellement occupé par 10 amodiataires. Les conventions d'occupation du domaine public portuaire arrivent à échéance au plus tard en septembre 2018.* »

La Commune constate tout d'abord que les activités mentionnées dans la cartographie qui accompagne ce texte ne correspondent pas (pour trois d'entre elles) aux entreprises listées et détaillées ensuite. De plus, compte tenu de la date de cette étude d'impact, de nouvelles évolutions sont intervenues récemment. Ainsi, la Commune relève sur le site internet du Moulin-Bateau que « *La salle du Moulin Bateau a définitivement fermé ses portes et n'accueille plus de réception.* » De même, la société de réparation « ML Marine » (dont les installations constituaient un mini port de plaisance) est radiée du RCS et fermée (2015-2016) d'après le site internet *société.com*.

Par ailleurs, une légende extraite du « plan de situation détaillée n°1 » indique la « *Mise en œuvre éventuelle d'ouvrages fluviaux et d'équipements portuaires à la charge du futur occupant* » ; il s'agit de la séquence intitulée « *Maintien du quai existant (40 mètres)* ». Il est évoqué aussi pour ce tronçon les « *éventuelles activités récréatives liées à la plaisance* ». Ceci est à rapprocher du démontage des installations du « port de plaisance » annoncé pour le tronçon limitrophe.

D'autres chapitres du dossier d'enquête évoquent la « *remise en cause des usages existants (déplacement du port vers l'amont)* » (page 214), « *le futur parc industriel* » (page 217), les « *bâtiments futurs* ». Des plans utilisent du violet pour signaler un « *bâtiment démolit* » (4 a priori) et du rouge pour un « *bâtiment créé* » (2 a priori).

Certains profils type emploient l'expression « *Bâtiment à démolir dans le cadre du projet de qualification du site* ».

Sur les quatre bâtiments « démolis », l'un est situé non loin du pont de Bonneuil et est remplacé par un bâtiment « créé », sur la même parcelle, avec une emprise reculée et décalée. Les trois autres démolis sont situés sur la parcelle proche du pont ferré mais le plan ne mentionne pas de bâtiments créés à la place. La Commune demande quel sera l'usage de ce terrain de 45 000 m<sup>2</sup>.

Le second bâtiment créé se trouvera sur un espace actuellement inoccupé, en aval du Hameau du Moulin-Bateau sur la parcelle limitrophe. La Commune s'interroge sur cette densification du site et sur l'usage de ce nouveau bâtiment.

La Commune relève que divers bâtiments en arrière du talus seraient donc démolis sans que l'on connaisse les objectifs de PORTS DE PARIS en termes de réoccupation du site par de nouveaux amodiataires et de reconstruction de bâtiments. De même, de nouveaux usages sont envisagés dans l'étude d'impact et certaines activités ont cessé depuis la rédaction de l'état initial.

Pour la Commune, même si ce sujet ne fait pas l'objet de la demande d'autorisation Loi sur l'Eau, il aurait pu être évoqué par le biais d'une présentation des objectifs du



gestionnaire du port en termes d'occupation de ses espaces dans cette zone navigable quoique réservée à la plaisance. En effet, ce point est un élément d'appréciation de l'impact paysager de l'aménagement de berge (en particulier pour les Saint-Mauriens depuis la rive opposée). C'est aussi un élément à considérer pour se prononcer sur la volonté écologique de restauration des milieux puisque la pérennité de l'aménagement est aussi fonction des usages autorisés sur le site (et dans sa périphérie).

Pour la Commune, ce sujet est une occasion de suggérer à PORTS DE PARIS que les futurs « nouveaux » bâtiments du port le long de cette rive aient au moins une façade végétalisée côté Marne et qu'on étudie la végétalisation des façades des bâtiments conservés. Cela atténuerait en partie la réduction drastique de l'écran végétal en berge et relèverait la performance environnementale des bâtiments du port. La Commune souhaite donc des précisions sur le « *projet de qualification du site* » évoqué dans l'étude d'impact et qui génère des « *bâtiments à démolir* ».

➤ **Les circulations douces et l'accessibilité du site :**

- La Commune constate que les illustrations graphiques font apparaître les espaces à usage pédestre. Sur les profils en travers (descriptions en pages 225 à 235 et cahiers séparés ensuite), on observe parfois des espaces en haut de talus (non qualifiés de promenade et sans largeur précisée), parfois une « promenade piétonne » d'1 mètre de large (tout en stabilisé ou partie en stabilisé [0,40] et partie enherbée) le plus souvent bordée de potelets reliés par une corde en fibre de coco, parfois un « sentier enherbé », parfois des points d'accès en bord d'eau.

S'agissant de la continuité de la promenade, la Commune relève au moins un périmètre qui semble dépourvu d'accès public le long de la rive (et ce pour des raisons commerciales et non pour des motifs écologiques). Ainsi, dans la « Note Technique » d'avant-projet (page 36) : « *Entre l'espace nouvellement créé au niveau du restaurant « La Caravelle » et le parking du « Bec de Canard », la promenade piétonne sera réalisée sur l'accotement de la route de Brétigny, en lieu et place des stationnements actuels. Au droit de chaque franchissement, le parcours sera équipé d'abaissements pour les personnes à mobilité réduite. La confection d'une promenade le long de la voirie publique permettra de préserver l'exploitabilité de la parcelle pour le futur occupant (lot n°4 du domaine portuaire). En effet, la forme de la parcelle est trop étroite (en forme de biseau) pour concilier la poursuite du parcours en berge et son exploitation commerciale.* »

S'agissant du revêtement de la promenade entre les « accès-pivots » ou « portes d'entrée », il est indiqué que « *le parcours s'effectue par un sentier enherbé* », alors que sur les plans détaillés cette constante n'est pas aussi apparente.

La Commune regrette que, dans une partie ou dans l'autre, on ne trouve pas un plan global et plus clair (synthétique et schématique) du linéaire d'espaces ouverts aux piétons (en crête de talus et, le cas échéant, en milieu ou en pied de berge) et des espaces éventuellement fermés (réservés aux activités des occupants portuaires ou à la préservation de la biodiversité). La continuité (ou discontinuité) du cheminement, la nature du revêtement (stabilisé, enherbé, ponton), la largeur disponible (1 m, parfois plus, parfois moins) ne sont pas aisées à apprécier dans leur ensemble.

La Commune ne trouve pas mention d'une réhabilitation de l'escalier situé au niveau du pont de Bonneuil.

- La Commune relève dans la « Note Technique » d'avant-projet (page 34) que « *Les aménagements associés aux circulations douces ne répondent pas aux normes de circulation en vigueur (notamment en ce qui concerne l'accessibilité des personnes à mobilité réduite) sur la totalité du parcours.* »

La Commune regrette que l'éventualité d'accès à la promenade pour certains usagers ne soit pas indiquée.

- Ces chemins sur le talus sont-ils accessibles (ou pas) aux personnes à mobilité réduite (PMR) et aux usagers en fauteuils roulants (UFR).
- Qu'en est-il des cyclistes ? Seront-ils confinés dans la bande cyclable existante de la rue du Moulin-Bateau ou auront-ils accès à un espace partagé avec les piétons en crête de berge, sur au moins une partie du linéaire ?

Au vu de la largeur qui semble la plus fréquente (1 mètre), ces usagers ne semblent pas avoir été pris en compte sur la promenade longeant la berge.

- La Commune s'interroge sur l'absence apparente de parcs de stationnement pour les vélos alors qu'ils pourraient être utiles (surtout si le linéaire en haut de talus n'est pas accessible aux cyclistes).

#### ➤ **L'activité pêche :**

- La Commune constate la création de deux pontons de pêche dans les 50 m de berges situés à l'amont du pont ferré RER-SNCF (au niveau du parking d'accès au Bec-de-Canard).
- La Commune s'interroge sur la possibilité règlementaire et technique pour les pêcheurs de pratiquer leur activité sur le reste du linéaire compte tenu de l'aménagement projeté (recul du talus, étroitesse d'une partie de la promenade piétonne en crête de berge). Aucune précision n'est donnée à ce sujet à moins qu'il ne s'agisse d'un arbitrage validé à l'issue d'une concertation en phase avant-projet.

#### ➤ **Le batillage et les activités nautiques motorisées**

- La Commune constate que, dans l'état initial de l'environnement, il est mentionné la présence sur la rivière d'un « *stade nautique* » où se pratiquent l'aviron et le ski nautique. Le ski nautique est cité dans les volets « utilisation de la ressource en eau » et « tourisme et loisirs » mais aussi dans l'exposé des « facteurs d'érosion » de la berge. A ce sujet, pages 143-144, on relève que « [...] *le talus riverain considéré est soumis à l'action des vagues, à l'origine d'un phénomène de batillage néfaste à la stabilité de la berge. Lors du passage d'un bateau, il se produit schématiquement deux effets : un abaissement brusque du plan d'eau au droit de la proue du bateau, qui a tendance à "sucrer" les matériaux constitutifs de la berge, une vague de retour à l'arrière du bateau (vague de poupe), qui a tendance à "arracher" les matériaux constitutifs de la berge. Dans le cas présent, la vitesse des bateaux tirant un skieur nautique étant particulièrement élevée, elle induit un effet de batillage très intense et aggrave les dommages en berges.* »
- S'agissant des impacts du projet, le dossier explique qu'adoucir et renaturer la pente du talus va notamment réduire les effets du batillage en général.
- S'agissant du ski nautique en particulier et dans une optique de pérennité du réaménagement, la Commune s'interroge sur les impacts résiduels que le ski nautique (ou toute autre activité nautique motorisée) pourrait encore générer sur cette rive écologiquement restaurée. La Commune souhaite des éléments d'information à ce sujet (pour la phase chantier et la phase aménagée).

#### ➤ **L'accompagnement pédagogique :**

- Dans la « Note Technique » d'avant-projet (page 38), la Commune relève ceci : « *Sur tout ou partie de l'itinéraire (par exemple : au droit du « Bec de Canard » ou en aval du « Hameau du Moulin Bateau »), ce cheminement pourrait d'être aménagé sous la forme d'un sentier pédagogique permettant de faire découvrir aux promeneurs la faune et la flore des bords de Marne (sensibilisation du public à l'environnement). Ainsi, des panneaux et pupitres (en bois naturellement durable), illustrés de*

*photographies & schémas simplifiés, pourraient être installés en limite du sentier constitué. Ces aménagements sont chiffrés à titre optionnel. »*

- La Commune ne retrouve pas cette préconisation dans la présentation finalisée et souhaite qu'elle soit concrétisée.

➤ **Les pollutions lumineuses :**

- La Commune prend acte de l'absence d'impacts en phase chantier (« *les travaux se déroulant de jour*») et en phase exploitation (car « *les sentiers enherbés ou les chemins en stabilisé forcé ne comprendront aucun éclairage* »).

La Commune constate (même si ce n'est pas souligné dans l'étude) que ce choix d'aménagement est conforme aux objectifs écologiques poursuivis puisqu'il respecte la biodiversité nocturne en berge et limite la dépense énergétique. Néanmoins, la Commune ne trouve pas d'indications sur l'impact de l'éclairage indirect résultant des installations des amodiataires existants et futurs.

- Par ailleurs, la Commune s'interroge sur la sécurité des cheminements désormais ouverts au public et valorisés. Aucun éclairage, même au sol ou sur les potelets, n'est prévu pour guider les cheminements (au moins en début de soirée avec extinction nocturne).

➤ **Le bruit :**

- En phase chantier (5 à 6 mois à partir de l'automne 2016), la Commune constate que l'impact est qualifié de « faible ». Néanmoins la présence des habitations sur la rive saint-maurienne est mentionnée. Le bruit émanera des travaux (et engins de chantier) et de la circulation générée. Des mesures sont prévues par le maître d'ouvrage concernant les horaires et les méthodes de chantier.

La Commune demande que le chantier, qui va se dérouler « *en journée* » et « *aux jours ouvrables* » ne se déroule pas le samedi.

- En phase exploitation, la Commune constate que le site retrouvera « *son niveau acoustique actuel* ».

La Commune s'interroge sur ce retour à l'ambiance sonore initiale alors que le site est aménagé pour développer sa fréquentation (cheminements pédestres, parkings réaménagés, espace pique-nique, rampe de mise à l'eau, etc) et l'attractivité de ses espaces existants (terrasse du restaurant d'entreprise « La Caravelle » et salle de réception du Hameau du Moulin-Bateau).

➤ **Le chantier et la circulation** (impacts et mesures concernant les infrastructures et transports).

- La Commune constate (pages 269-170) qu'une « *augmentation des flux de circulation* » est prévue sur la « *RD 130* » et « *les voies locales (quai de Bonneuil, rue du Moulin-Bateau et route de Brétigny)* ». Un « *plan de circulation* » sera réalisé en accord avec la mairie de Bonneuil-sur-Marne. Par ailleurs, la Commune note qu'une carte du dossier (page 177) mentionne encore le caractère départemental du quai de Bonneuil (à partir du pont de Bonneuil, côté La Pie,) alors qu'il ne l'est plus depuis 2010-2011.

- C'est pourquoi, au sujet du trafic généré durant les six mois de travaux, la Commune rappelle que :

- le quai (entre le pont de Bonneuil et le pont de Créteil) est désormais une voie communale, limitée à 30 Km/h, mise en sens unique vers le pont de Créteil à partir du boulevard des Corneilles et interdite aux plus de 3,5 T à partir de l'avenue Guynemer ;
- le quai (entre le pont de Bonneuil et le pont ferré) est une voie interdite aux plus de 3,5 T et limitée à 30 Km/h.

Dans ces conditions, le trafic supplémentaire (des plus de 3,5 T) généré par les travaux ne saurait se reporter sur le quai de Bonneuil, comme l'indique l'étude d'impact. Il va concerner, le cas échéant, la Départementale 130 (avenue de l'Alma, avenue Louis Blanc, boulevard de Champigny), déjà très fréquentée.

- La Commune souhaite être informée des hypothèses de report de trafic sur le territoire saint-maurien (nature, fréquence et plan de circulation envisagé).
- **La communication en phase travaux :**  
De manière générale, la Commune souhaite que l'information sur les travaux concerne également la population saint-maurienne riveraine (quartier des Mûriers principalement).
- **L'entretien de la berge après aménagement :**
  - La Commune s'interroge sur les modalités d'entretien de cette berge écologiquement restaurée et ce afin d'éviter à l'avenir la négligence ou l'excès des occupants des parcelles limitrophes (amodiataires du port). A ce sujet, le nouveau résumé non technique (page 15) expose que « *Lors des trois années qui suivent la réalisation du chantier, l'entretien reste à la charge de l'entreprise ayant réalisé les aménagements [...]. Dans le cadre des travaux réalisés sur les berges aval, un protocole de suivi a été mis en place, combinant un bureau d'études (actuellement Écosphère) et une entreprise de travaux (actuellement Aquasyva). Ports de Paris envisage donc d'étendre ce protocole de gestion aux berges amont après les 3 ans de garantie.* ».
  - La Commune souhaite des précisions sur la répartition précise des modalités d'entretien et de surveillance de cette nouvelle promenade piétonne et des berges en contrebas. Quel est le rôle dévolu à PORTS DE PARIS et quel est le rôle dévolu aux occupants des parcelles limitrophes ?