

Département du Val-de-Marne

Communes de BONNEUIL-SUR-MARNE, CRETEIL, SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS, et SUCY-EN-BRIE

**Demande d'autorisation, au titre de la loi sur l'eau, pour le projet de
réhabilitation des berges de Marne à l'amont du port de
Bonneuil-sur-Marne**

Enquête publique du 4 avril au 10 mai 2016 inclus

Rapport et conclusions
de Mme Brigitte BOURDONCLE, commissaire-enquêteur,
désignée par Mme la Présidente du Tribunal administratif
de Melun
(Décision n° E15000130/94 du 7 janvier 2016)

Sommaire

I – Le contexte de l'enquête publique

- la commune de Bonneuil-sur-Marne
- le port de Bonneuil
- le Plan local d'urbanisme de Bonneuil-sur-Marne
- le cadre juridique

II – Le projet soumis à enquête publique

- les objectifs du projet
- le contenu du projet
- les impacts du projet
- l'avis de l'autorité environnementale (AE)
- les réponses apportées à l'AE

III - L'organisation de l'enquête publique

- les étapes de procédure conduites avant l'enquête
- le dossier de demande d'autorisation
- l'organisation de l'enquête publique

IV – Le déroulement de l'enquête publique

- les mesures de publicité
- le contenu du dossier d'enquête
- le déroulement de l'enquête publique

V – Les avis des personnes publiques et les réponses apportées par le demandeur

- les délibérations des conseils municipaux
- les autres avis

VI – Les observations recueillies lors de l'enquête et les réponses apportées par le demandeur

- recensement des observations du public
- présentation synthétique des thèmes évoqués et des éléments de réponse du demandeur

VII – Conclusions motivées

Annexes :

- procès-verbal de synthèse
- mémoire en réponse du demandeur

Chapitre I : Le contexte de l'enquête publique

La présente enquête publique se situe dans le cadre d'un projet de réhabilitation d'une partie des berges de la Marne dans le port de Bonneuil, sur la commune de Bonneuil-sur-Marne ; ce projet, dont le responsable est «Ports de Paris – Agence Seine-Amont », nécessite une autorisation préfectorale au titre de la loi sur l'eau ; la procédure liée à cette autorisation inclut une enquête publique.

1- La commune de Bonneuil-sur-Marne

La ville de Bonneuil-sur-Marne est située en bordure de la Marne, au sud-est de Paris, à moins de 15 km de la capitale, dans l'arrondissement de Créteil et le département du Val-de-Marne. Elle est entourée par les communes suivantes : Saint-Maur-des-Fossés au nord, Sucy-en-Brie et Boissy-Saint-Léger à l'est, Limeil-Brévannes au sud, et Créteil à l'ouest. Elle présente la particularité d'accueillir le 2^{ème} port fluvial d'Ile-de-France.

La commune, qui s'étend sur une superficie totale de 5,51 km², présente un paysage urbain hétérogène, aux composantes très variées : centre ancien, zones pavillonnaires, quartiers d'habitat collectif, zones d'activités et de commerces, vaste espace portuaire, ainsi que divers espaces verts.

Son développement est relativement récent, l'accroissement de la population s'étant réalisé pour l'essentiel dans la période de l'entre-deux-guerres, puis à partir des années soixante ; la commune compte actuellement environ 16 600 habitants ; la densité est forte, puisqu'elle s'établit autour de 3 000 hab. /km².

La ville de Bonneuil-sur-Marne accueille de nombreuses activités économiques, qui occupent plus de la moitié du territoire communal, avec au premier rang le port, qui s'étend sur 186 hectares, mais également diverses zones d'activités ou de commerces, situées notamment dans la partie est de la ville ; au total, plus de 800 entreprises et près de 9 500 emplois sont recensés dans la commune.

Le parc de logements, qui s'élève à 6 542 unités, est en majeure partie collectif (à près de 79 %) et locatif (environ les ¾ du parc) ; la ville compte près de 77 % de logements sociaux.

2- Le port de Bonneuil

Le port de Bonneuil est implanté dans la dernière boucle de la Marne avant sa confluence avec la Seine, au sud-est de Paris.

L'emplacement, alors vaste plaine marécageuse à vocation agricole, a été choisi en 1915 pour la construction d'un grand port militaire relié à la Seine et au chemin de fer. Après la guerre et l'abandon du site par l'armée, il a été décidé d'y développer une zone industrielle.

S'étendant sur une superficie totale de 186 hectares, c'est le second port de la région Ile-de-France, avec un trafic global annuel de 4 millions de tonnes de marchandises, dont 1,2 million de tonnes par voie fluviale et 700 000 tonnes par voie ferrée. Les 250 entreprises qui y sont installées, et qui représentent au total près de 2 800 emplois, relèvent des 4 grands secteurs suivants : bâtiment et travaux publics, métallurgie, environnement et produits valorisables, logistique et conteneurs.

Plate-forme multimodale, le port offre la combinaison de quatre moyens de transport, avec des dessertes fluviales (via la Marne, deux darses, et 4 km de quais), fluvio-maritimes, ferroviaires (22 km de voies ferrées) et routières.

Le port de Bonneuil est géré par l'établissement public « HAROPA-Ports de Paris », qui est chargé de l'aménagement, de l'entretien et de l'exploitation de l'ensemble des ports de la région Ile-de-France.

Il est à préciser que depuis mars 2015, une instance permanente de concertation réunit, deux fois par an, les partenaires locaux : riverains, associations, entreprises, institutionnels ; cette instance a été créée pour améliorer l'insertion du port de Bonneuil dans son environnement et accompagner son développement.

3- Le Plan local d'urbanisme de Bonneuil-sur-Marne

La commune de Bonneuil-sur-Marne dispose d'un plan local d'urbanisme (PLU) approuvé le 27 septembre 2007 ; depuis cette date, le PLU a évolué selon plusieurs procédures : il a été modifié le 19 juin 2008, mis à jour le 15 juillet 2008, modifié le 1^{er} octobre 2009, le 25 mars 2010, le 29 juin 2010, mis en compatibilité le 10 février 2011, et enfin modifié le 23 juin 2011.

Le PLU de Bonneuil-sur-Marne a défini 8 zones urbaines et deux zones naturelles :

- la zone UA correspond au centre ancien, partie historique au tissu mixte à dominante d'habitat ;
- la zone UB est une zone mixte à dominante d'habitat, correspondant aux zones d'urbanisation le long de la RN19 ;
- la zone UC couvre les quartiers mixtes, d'habitat collectif, équipements et petites activités économiques ;
- la zone UE correspond aux quartiers d'habitat pavillonnaire ;

- la zone UF est celle des activités économiques industrielles, tertiaires ou artisanales, et des grandes emprises ferroviaires et routières ;
- la zone UP correspond aux emprises du port ;
- la zone UV couvre les zones d'activités économiques commerciales, tertiaires ou artisanales ;
- la zone UZ correspond à deux ZAC accueillant des activités économiques, bureaux, ateliers et services ;
- la zone N couvre les espaces naturels remarquables ;
- la zone NL est un secteur naturel spécifique, compatible avec des activités de loisirs et de sport.

Le port de Bonneuil est couvert par un zonage UP ; ce dernier comporte 4 secteurs :

- un secteur UP a, dont la vocation principale est l'accueil d'activités ;
- un secteur UP b, correspondant au parc industriel paysager de la partie nord de la zone, à densité de construction moyenne, et où un objectif d'ouverture vers la rivière a été défini ;
- un secteur UP c, correspondant au « Mail-Ville-Port » avec un aménagement paysager de qualité, favorisant la liaison entre le centre ville de Bonneuil et la Marne ;
- un secteur UP d, situé entre l'emprise de la voie du RER et le ru du Morbras, et destiné à des aménagements pour la détente.

Il convient également de noter que cette zone UP est couverte par le Plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de la Marne et de la Seine dans le département du Val-de-Marne, approuvé le 12 novembre 2007, et annexé au PLU en tant que servitude.

Le secteur devant faire l'objet du réaménagement projeté se situe en zone UP b, dans le « parc industriel paysager » du Port ; quant aux îles situées au droit du tronçon de berge concerné, elles sont classées en zone naturelle N et constituent des espaces boisés classés.

L'étude d'impact réalisée pour le projet de Ports de Paris examine précisément la question de sa compatibilité avec les règles locales d'urbanisme ; il est en particulier évoqué les dispositions de l'article UP 2 du règlement du PLU, relatif aux occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières, et prévoyant que sont admis « les affouillements ou exhaussements de sol dans la mesure où ils ont un rapport direct avec les travaux de construction et l'aménagement de la zone (y compris les bassins nécessaires au traitement des eaux) ou avec l'aménagement paysager des espaces libres ». Les opérations envisagées étant en lien direct avec l'aménagement paysager des berges, elles sont donc admises par le PLU.

4 – Le cadre juridique

Le projet de réaménagement des berges est soumis aux dispositions du Code de l'environnement, en particulier dans sa partie consacrée à l'eau et aux milieux aquatiques ; en effet, il entre dans les rubriques suivantes de l'article R 214-1 (nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation ou à déclaration) et son tableau annexé :

- 3.1.2.0 : installations, ouvrages, travaux, ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau , à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3.1.4.0, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau (autorisation) ;

- 3.1.4.0 : consolidation ou protection des berges, à l'exclusion des canaux artificiels, par des techniques autres que végétales vivantes (déclaration) ;

- 3.1.5.0 : installations, ouvrages, travaux ou activités dans le lit mineur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères, les zones de croissance ou les zones d'alimentation de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens (déclaration) .

Le projet de Ports de Paris relevant de 3 rubriques de la nomenclature loi sur l'eau, dont une imposant un régime d'autorisation, c'est une procédure unique qui est conduite, celle de l'autorisation ; cette procédure inclut, notamment , une enquête publique .

Par ailleurs, il ressort de l'article R 122.2 du même code, et de son tableau annexé, que l'opération projetée est soumise à étude d'impact, au titre de la rubrique 10 (travaux, ouvrages et aménagements sur le domaine public maritime et sur les cours d'eau) dudit tableau.

La réalisation de l'opération projetée nécessite, préalablement à son autorisation, que soit conduite une enquête publique ; les règles régissant celle-ci sont celles définies par les articles L 123-1 et suivants, et R 123-1 et suivants du Code de l'environnement.

Le cadre juridique de cette enquête est donc celui du Code de l'environnement, et découle plus particulièrement de ses articles L 123-1 et suivants et R 123-1 et suivants (pour les règles relatives aux enquêtes publiques), et de ses articles L 214-1 et suivants et R 214-1 (pour les dispositions loi sur l'eau).

Chapitre 2 : Le projet soumis à enquête publique

L'établissement public Ports de Paris envisage une opération de réhabilitation d'une partie des berges de Marne, dans la partie nord du port ; le tronçon considéré se situe sur la rive gauche de la Marne, entre le viaduc du RER et le pont de Bonneuil, soit un linéaire de 850 mètres .

1- Les objectifs du projet

L'opération projetée vise à répondre au constat de l'état actuel du tronçon considéré, qui fait apparaître les éléments suivants :

- * cette partie de la berge gauche de la Marne souffre d'une érosion chronique : le processus régulier de lessivage des matériaux constitutifs du talus riverain, dans la frange de battement des eaux, sous l'effet de l'agitation superficielle de l'eau, (à l'origine d'un phénomène de battillage) entraîne une dégradation de la berge, le processus étant en outre accentué par le profil abrupt de la berge et la nature des matériaux constitutifs du talus (remblais) ;

- * du point de vue du paysage, cette partie de la berge est dans un état de quasi-abandon avec une importante végétation spontanée, favorisée par le manque d'entretien, des clôtures disparates, des dépôts de matériel et parfois de déchets ;

- * au plan écologique, on note une faible représentation des espèces végétales liées à l'eau, et une végétation ligneuse vieillissante ; les milieux aquatiques sont globalement peu favorables à la reproduction et au développement des espèces piscicoles ;

- * ce site naturel est quasiment inaccessible ; en effet, le domaine public portuaire au droit du secteur de projet est actuellement occupé par 10 amodiataires, développant des activités commerciales ou industrielles, qui forment côté rivière un front privatisé n'offrant pratiquement pas d'accès à celle-ci.

C'est dans ce contexte que Ports de Paris a défini un programme de réaménagement, basé sur les 3 orientations suivantes :

- * une orientation liée au paysage, avec l'objectif de préserver et d'améliorer les qualités paysagères du secteur ;

- * une orientation axée sur la réhabilitation écologique, dans l'objectif de la stabilisation des sols et de la restauration des milieux ;

- * une orientation liée à la mise en valeur de la rive, avec ouverture aux promeneurs et valorisation des accès.

Cette opération est inscrite dans le Schéma d'aménagement et de développement durable du port de Bonneuil, approuvé par le Conseil d'administration de Ports de Paris le 2 juillet 2008, ainsi que dans le programme d'actions du contrat de bassin Marne-Confluence 2010-2015, approuvé par le Conseil d'administration de Ports de Paris le 24 novembre 2010.

On peut ajouter que la partie aval de cette berge, celle située après le pont de Bonneuil, a déjà fait l'objet d'une opération de réhabilitation, conduite en 2002-2003 ; 700 mètres de berges ont été restaurés.

2- Le contenu du projet

Afin de mettre en œuvre les objectifs ainsi fixés, des études ont été conduites, et ont abouti à une première ébauche de projet, avec deux scénarii d'aménagement ; les services de l'Etat ayant demandé divers ajustements, une nouvelle ébauche a été élaborée ; le dossier fait état de ces évolutions ; je ne reprends pas ici en détail les différentes variantes ayant été étudiées, et me limite à présenter ci-après le projet définitif soumis à enquête, dont il convient de préciser qu'il ne concerne plus qu'une partie du linéaire considéré (580 mètres), le reste ne devant faire l'objet que d'un « assainissement végétal » (élagage, nettoyage).

Les principes retenus sont les suivants :

- pour la réhabilitation écologique de la berge : restaurer et stabiliser la berge avec des solutions techniques adaptées, l'emploi de techniques végétales, des ouvrages de protection offrant une résistance souple aux écoulements, une répartition homogène des contraintes hydrauliques sur la berge ;

- pour les aménagements paysagers : afin de ne pas modifier trop lourdement le profil en long et les pentes actuelles de la berge, il est envisagé d'une part une berge « renaturée en génie végétal », d'autre part une crête dédiée aux circulations douces, à la promenade, avec une végétation plus « architecturée » ;

- pour valoriser les points d'accès « pivots » du secteur : réaménagement du parking existant sur le site du « Bec de canard », réfection et extension du parking du restaurant « La caravelle », et aménagement d'un accès public en limite du domaine privé du « Hameau du Moulin Bateau ».

Ces principes se traduisent ainsi dans le projet arrêté :

* pour la réhabilitation de la berge de la Marne : le choix d'aménagement retenu a défini des secteurs , qui feront l'objet soit d'une restauration par techniques végétales, soit d'une restauration par techniques mixtes , soit du maintien de l'existant (avec seulement des travaux d'assainissement végétal). Il convient de rappeler que le réaménagement des berges proprement dit ne concerne plus que 580 m sur les 850 m du secteur considéré.

Le projet, sur l'ensemble du linéaire considéré, se décompose donc en plusieurs tronçons, présentés succinctement ci-après (dans l'ordre de l'amont vers l'aval).

- tronçon A- 50 m – en amont du pont SNCF ; techniques végétales (fauche de plantes héliophytes à double rangée de pieux) ;
- tronçon B- 35 m – en aval immédiat du pont SNCF- techniques mixtes (empierrement de pied de berge + lit de plantes et plançons) ;
- tronçon C – 80 m – techniques végétales (démontage partiel du quai en palplanches) – techniques minérales ;
- maintien du quai existant – 40 m – mise en œuvre éventuelle d'ouvrages fluviaux et d'équipements portuaires à la charge du futur occupant ;
- tronçon D – 60 m – secteur situé au droit du restaurant « La caravelle » et de l'emplacement actuel du port de plaisance - techniques mixtes (empierrement + plantation de mottes de plantes héliophytes) – techniques végétales (fascines de plantes héliophytes à double rangée de pieux) ;
- maintien de l'existant –120 m - travaux d'assainissement végétal ;
- tronçon E – 95 m – techniques végétales : « risberme à fleur d'eau » - fascine de mottes de plantes héliophytes à double rangée de pieux – dispositif anti-batillage : fascine morte ;
- tronçon F – 135 m – secteur riverain situé le long du « Hameau du Moulin Bateau » - techniques végétales : fascine de plantes héliophytes à simple rangée de pieux ;
- maintien de l'existant –210 mètres- travaux d'assainissement végétal ;
- tronçon G–35 m –en aval de l'île du Moulin Bateau- techniques végétales : « risbermes à fleur d'eau » (largeur variable : 2,00-2,50m) ; fascine de mottes de plantes héliophytes à double rangée de pieux. Dispositif anti-batillage : fascine morte à double rangée de pieux ;
- tronçon H – 90 m –en amont du pont de Bonneuil - techniques mixtes : empierrement de pied de berge + plantation de mottes de plantes héliophytes et boutures de saules.

Le dossier élaboré pour l'enquête publique présente en détail les interventions prévues pour chacun des tronçons considérés ; cette présentation est illustrée de différents schémas et plans.

Ces aménagements seront précédés de travaux préparatoires : travaux paysagers, de nettoyage et de démolition, qui sont également décrits dans le dossier.

* au titre des aménagements paysagers et circulations douces : il est proposé d'aménager une circulation piétonne en haut de berge , avec un sentier enherbé, respectant le caractère naturel et la dimension écologique des lieux, pour les promeneurs ; pour les accès à cette promenade , 3 interventions sont projetées :

- le parking à proximité du site du « Bec de Canard » : réalisation d'une placette arborée, réaménagement et rationalisation de la zone de stationnement, espace pour activités de plein air ;

- le parking du restaurant « La caravelle » : extension du parking et de la terrasse ; création d'un accès direct à l'eau ;
- le site en limite du Hameau du Moulin Bateau : aménagement d'un accès public à la promenade.

Il convient, sans entrer dans le détail des études successives ayant conduit à la définition du projet soumis à enquête, de préciser qu'il était initialement prévu une opération plus ambitieuse, avec aménagement de l'ensemble du linéaire, et création d'un cheminement continu en crête de berge. Après adaptation, le projet définitif ne concerne plus que 580 m au lieu de 850 m, conduit à abattre environ 200 arbres au lieu de 500, et comporte, au lieu du cheminement continu et accessible à tous, un simple sentier enherbé, d'un mètre de large, et d'une longueur de 575 m, uniquement accessible aux piétons.

Le calendrier prévisionnel des travaux fait état de 5 à 6 mois de chantier ; leur coût global est évalué à environ 1,8 million d'euros.

3 – Les impacts du projet

Sans présenter en détail le volumineux dossier préparé par Ports de Paris dans le cadre de sa demande d'autorisation, je retrace ci-après les principaux points mis en évidence par l'étude d'impact ; les effets évalués peuvent être liés à la phase de chantier et/ou à la phase d'exploitation, après réalisation des aménagements.

A- impacts sur le milieu physique :

- climat : du fait de leur taille et de leur nature, les travaux et les aménagements projetés n'auront pas d'effet sur le climat ;
- topographie : il y aura une légère modification au niveau des berges, mais pas d'effet néfaste ; sur le volet pollution des sols, on relève que plusieurs diagnostics de pollution des sols ont été conduits au droit de la zone d'étude, montrant un risque sanitaire potentiel ; des analyses seront réalisées pendant les travaux et, en cas de présence de produits polluants dans les matériaux extraits, ceux-ci seront envoyés dans des filières de traitement adaptées ;
- eaux souterraines : il n'y aura pas d'impact quantitatif ; pendant le chantier les risques de pollution accidentelle seront pris en compte par des mesures spécifiques ; à terme, l'impact sera nul ;
- eaux superficielles : en phase travaux, les impacts seront faibles ; à noter toutefois que des mesures sont prévues en cas de crue et pour faire face à une éventuelle pollution accidentelle ; après réalisation des travaux projetés, l'impact sur les eaux superficielles sera nul ;

B- impact sur le milieu naturel et le paysage

- sites Natura 2000 : le projet n'aura pas d'impact sur le site Natura 2000 le plus proche, qui est le site « Seine-Saint-Denis » situé à environ 10 km au nord ;
- zones d'inventaire du patrimoine naturel : le site du projet n'est pas inclus dans la ZNIEFF de type 1 ; il est à proximité de l'île du Moulin Bateau ; aucune intervention n'étant prévue sur l'île, le projet est compatible avec l'ensemble des prescriptions de l'APB (arrêté de protection de biotope) de cette île ;
- zones humides : il n'y aura pas d'incidences ;
- continuités écologiques : le projet, qui permettra d'établir une liaison entre le site du Bec de Canard et les berges à l'aval, et de restaurer la valeur écologique de la berge, aura un impact positif ;
- flore : l'impact du chantier est considéré comme limité, les espèces détruites étant très communes, et le site n'accueillant pas d'espèce protégée ; des mesures de conservation seront prises pour la cucubale à baie, qui est une espèce d'intérêt patrimonial ;
- faune ; l'impact des travaux est faible du fait de la conception du projet, du respect des périodes de reproduction des espèces présentes, et de mesures de nature à limiter la pollution des eaux ; à terme, l'impact sur la faune et la flore sera positif, avec notamment la création de nouveaux habitats ;

C- impacts sur le milieu humain

- production de déchets : les entreprises intervenant sur le chantier devront fournir un SOGED (schéma d'organisation et de gestion des déchets) ;
- population et habitat : les incidences du chantier seront très limitées, du fait de l'éloignement des habitations ; après les travaux, l'impact sera positif avec l'amélioration de l'accessibilité des berges et la création d'un cheminement piétonnier ;
- activités de loisirs : le projet aura un effet positif sur les activités : accès direct à l'eau, itinéraire piéton, développement de la qualité paysagère ;
- activités : aucun impact sur les activités industrielles ; l'incidence sera positive pour le restaurant d'entreprise ;
- infrastructures et transports : l'impact sur la circulation routière sera limité, et des mesures d'organisation du chantier limiteront la gêne ; l'impact sur les trafics fluviaux et ferroviaires est considéré comme nul ;
- foncier et réseaux : il n'y aura pas d'incidence sur le foncier, car toutes les parcelles concernées par le projet appartiennent au "Ports de Paris" ou font partie du domaine public fluvial ; la continuité des réseaux sera assurée pendant le chantier ;
- paysage : le chantier aura un impact négatif, mais limité dans le temps ; par contre, après son déroulement, l'effet sera positif ;

- patrimoine culturel, architectural et historique : le site concerné n'est pas en périmètre de protection de monuments historiques, site classé, site inscrit, ZPPAUP (zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager) ou AVAP (aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine) ; le monument historique protégé le plus proche est le Château de Rancy à Bonneuil-sur-Marne ; en revanche, le secteur du projet est situé en zone de protection archéologique prioritaire ; les règles relatives à l'archéologie préventive et aux découvertes fortuites seront mises en œuvre, en liaison avec le service régional de l'archéologie ;

D- impacts sur le cadre de vie

- qualité de l'air : les effets seront temporaires, car limités à la phase de chantier, et faibles ; des mesures de limitation des poussières seront mises en place ;
- bruit : les nuisances sonores, limitées à la période des travaux, seront ressenties principalement par les activités proches, et en second lieu par les habitants de l'autre rive de la Marne ; globalement, l'impact sera faible ; il sera nul après travaux ;
- vibrations et pollutions lumineuses : les effets liés au chantier seront limités du fait de la nature des travaux, de l'éloignement des habitations, et du déroulement des travaux pendant la journée ;
- sécurité et consommation énergétique : il n'y aura aucun impact sur la sécurité des biens et des personnes, ni sur les consommations d'énergie ;

E - impacts sur l'hygiène, la santé et la salubrité publique (évaluation des risques sanitaires)

- pollution aqueuse : le risque sanitaire est qualifié de mineur ;
- champs électro magnétiques : les installations électriques étant minimales, il n'y aura pas d'impact sur la santé des riverains ;
- nuisances sonores : les nuisances, limitées, n'auront pas d'impact au niveau sanitaire ;
- polluants atmosphériques : de même, le projet n'aura pas d'effet négatif sur ce plan ;

F - analyse des effets cumulés

L'étude des effets cumulés a porté sur les projets ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale depuis 2010 : l'ICPE COMETSAMBRE (dans le port de Bonneuil), la ZAC multi sites du centre ancien, la ZAC de l'hôtel de ville, et la ZAC République (toutes 3 à Bonneuil-sur-Marne). Elle conclut qu'il n'y a pas d'effets cumulés entre le projet présenté à l'enquête et les quatre projets susmentionnés.

G –mesures envisagées

L'étude d'impact récapitule les mesures envisagées pour éviter ou réduire les impacts négatifs ; un tableau de synthèse présente ces mesures par thèmes : topographie, eaux souterraines, eaux superficielles, flore, faune terrestre, faune aquatique, potentialités piscicoles, déchets, activités commerciales-tourisme et loisirs, infrastructures et transport, paysage, patrimoine archéologique et cadre de vie ; il apparaît que les effets négatifs se situent tous en phase de travaux , et font tous l'objet de mesures adaptées ; une fois l'aménagement réalisé il entrainera des impacts positifs , sur plusieurs domaines : eaux superficielles, flore, faune terrestre et aquatique, potentialités piscicoles, loisirs, paysage .

H- compatibilité avec des documents d'urbanisme et de planification

L'étude d'impact traite également de la question de la compatibilité du projet avec :

- le SDRIF (Schéma directeur de la région Ile-de-France) ;
- le PLU (Plan local d'urbanisme) de Bonneuil-sur-Marne ;
- Le PPRI (Plan de prévention des risques d'inondation) du Val-de-Marne ;
- le SRCE (Schéma régional de cohérence écologique) d'Ile-de-France ;
- le SDAGE (Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux) Seine- Normandie ;

Il est indiqué que le projet est compatible avec ces plans et schémas.

4- L'avis de l'Autorité environnementale

Le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), autorité environnementale compétente pour le dossier en question, a rendu son avis le 27 mai 2015 ; celui-ci figure dans le dossier d'enquête.

L'avis comporte tout d'abord une présentation du contexte, du projet et des aménagements projetés, de la procédure, et des principaux enjeux environnementaux ; ceux-ci consistent en « 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 ».

Le second chapitre est consacré à l'analyse de l'étude d'impact, estimée « de lecture aisée », contenant « les éléments attendus », de « façon proportionnée au projet » ; l'autorité environnementale a développé les points qu'elle estime les plus importants, qui sont retracés brièvement ci-après :

- analyse de l'état initial : observant que le dossier fait état de l'intérêt représenté par les milieux riverains boisés pour les chiroptères mais ne présente aucun inventaire spécifique, alors même qu'il est indiqué que les îles de la Marne abritaient en 2002 cinq espèces de chauve-souris, notamment le vespertilion de Daubenton, l'AE « recommande de compléter les inventaires faunistiques par celui des chiroptères ».

- analyse des impacts du projet et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

* déroulement général des travaux : considérant que le dossier ne présente pas les modalités effectives de réalisation des travaux, et notamment les zones où les terrassements se feront par voie terrestre et celles où ils seront réalisés par voie fluviale, et que la gestion des déblais issus des travaux n'est pas décrite dans le dossier, l'AE « recommande de préciser le protocole général de gestion des travaux et les modalités de gestion des déblais du chantier (analyses préalables, stockage intermédiaire, modalités d'évacuation) » ;

* gestion du risque inondation : il est fait observer que si le dossier fait état d'un dispositif d'alerte fondé sur le plan de gestion du risque d'inondation du port de Bonneuil, il ne précise ni les seuils de déclenchement ni les opérations qui en résulteraient ; l'AE recommande en conséquence « de préciser les modalités de gestion du risque inondation pendant le chantier » ;

* impacts sur les milieux naturels : l'AE constate que des mesures de réduction du dérangement des espèces ont été définies, mais qu'il n'est pas démontré que le projet respecte les prescriptions de l'arrêté préfectoral de protection de biotope des îles de la Marne , et donc recommande d'apporter cette démonstration ; l'AE relève également que le dossier évoque la plantation d'arbres après reconstitution des talus, mais sans préciser leur nombre, au regard des arbres supprimés ; elle recommande de « préciser le bilan chiffré des arbres supprimés et replantés » ; enfin, l'AE relève qu'il « n'est pas indiqué comment le parking sauvage sera limité » ;

* mesures de suivi : l'AE estime que le contrat pour le suivi des aménagements est d'une durée courte (3 ans) et que son contenu n'est pas précisé ; elle recommande « de préciser les méthodes de suivi des aménagements qui seront mises en œuvre et de les prévoir sur une durée permettant de vérifier leur fonctionnalité écologique » ;

* résumé non technique : l'AE estime que le résumé non technique est complet, observe qu'il serait utile pour une consultation plus facile de le présenter sous forme d'un fascicule séparé de l'étude d'impact proprement dite, et « recommande de prendre en compte

dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis ».

5- Les réponses apportées à l'avis de l'autorité environnementale

Ports de Paris a produit une note complémentaire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale, le 25 août 2015 ; cette note, qui figure également dans le dossier d'enquête, fait état des principaux éléments suivants :

- analyse de l'état initial : des inventaires ont été réalisés, en août 2015, portant sur les chiroptères ; leur bilan révèle un site d'intérêt chiroptérologique moyen, avec cinq espèces et groupes d'espèces ; à terme, le projet n'aura pas d'incidences sur ces chiroptères ; pour limiter les impacts de la phase travaux, ceux-ci seront conduits en dehors des périodes d'occupation des gîtes ;

- déroulement général des travaux : des précisions sont apportées sur les modalités de réalisation des terrassements et de gestion des déblais ;

- gestion du risque inondation : des informations complémentaires sont communiquées sur la surveillance des crues, les seuils d'alerte du chantier, les moyens mis en œuvre à partir des niveaux de vigilance et d'alerte ; il est précisé que l'aménagement projeté conduira à une baisse de la ligne d'eau en cas de crue, estimée à 4 cm, ce qui aura un effet positif sur les zones d'écoulement de la Marne ;

- impacts sur les milieux naturels : il est précisé qu'aucune intervention ne devant être réalisée sur l'île du Moulin Bateau, le projet est donc compatible avec les prescriptions de l'arrêté de protection de biotope ; pour le bilan des arbres, la réponse fait état d'environ 400 arbres existants, 200 arbres supprimés, 150 arbres replantés ; il est précisé qu'il sera mis fin au stationnement sauvage par des aménagements paysagers ;

- mesures de suivi : des précisions sont fournies sur les travaux d'entretien mis à la charge de l'entreprise qui aura réalisé les aménagements, pendant les 3 ans qui suivent la réalisation du chantier ; au delà de cette période de 3 ans, Ports de Paris étendra la maintenance déjà en place sur la partie aval à l'ensemble du linéaire des berges, amont et aval ;

- résumé non technique : le résumé non technique a été repris pour intégrer les explications complémentaires, et figure dans le dossier sous la forme d'un fascicule séparé.

Chapitre 3 : L'organisation de l'enquête publique

1- Les étapes de procédure conduites avant l'enquête

Je retrace ci-après les principales étapes de la procédure qui ont précédé l'ouverture de l'enquête publique :

- une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau a été présentée par Ports de Paris le 18 septembre 2014 ;
- l'autorité environnementale a rendu un avis sur le dossier le 27 mai 2015 ;
- le 7 octobre 2015, la Direction régionale et interdépartementale de l'énergie et de l'environnement d'Ile-de-France (DRIEE –IDF) – a déclaré le dossier recevable ;
- par courrier enregistré le 24 décembre 2015, M. le préfet du Val-de-Marne a demandé la désignation d'un commissaire-enquêteur ;
- par une décision du 7 janvier 2016, Mme la Présidente du Tribunal administratif de Melun m'a désignée en qualité de commissaire-enquêteur titulaire, et a désigné Madame Marie-José ALBARET-MADARAC comme commissaire enquêteur suppléant ;
- l'arrêté préfectoral n° 2016/764, en date du 14 mars 2016, de M. le préfet du Val-de-Marne, a prescrit l'ouverture de l'enquête publique. Cet arrêté précise notamment, en son article 1^{er}, les dates, durée et objet de l'enquête, ainsi que le responsable du projet ; mentionne en son article 2 les commissaires-enquêteurs, titulaire et suppléant ; précise en son article 3 le siège de l'enquête ; traite en son article 4 des mesures de publicité de l'enquête, par voie d'affichage et d'insertion dans la presse ; précise en son article 5 les modalités de consultation du dossier et de participation du public ; indique en son article 6 les dates, horaires et lieux des permanences du commissaire-enquêteur ; évoque en ses articles 7, 8 et 9 les formalités postérieures à l'enquête ; traite en son article 10 des avis des Conseils municipaux des 4 communes concernées ; précise en son article 11 qu'à l'issue de la procédure le préfet du Val-de-Marne prendra par arrêté préfectoral une décision d'autorisation ou de refus de la demandé présentée par Ports de Paris .

2- Le dossier de demande d'autorisation

Le dossier élaboré par la société Ports de Paris pour l'instruction de son projet de réhabilitation des berges est ainsi composé :

* Un dossier de demande d'autorisation comportant les pièces suivantes :

1-préambule :

- objet de la demande : localisation et caractéristiques générales du projet ;
- contexte réglementaire, mention des textes régissant l'enquête publique, et insertion de l'enquête dans la procédure administrative ;
- composition du dossier ;

2- résumé non technique, organisé en 5 rubriques :

- contexte et objectifs du projet ;
- analyse de l'état initial du site et de son environnement ;
- justifications du projet et principales solutions de substitution envisagées ;
- présentation du projet ;
- analyse des impacts du projet sur l'environnement et la santé et mesures envisagées ;

3 - nom et adresse du demandeur

4 - auteurs de l'étude d'impact

5- présentation générale du projet, exposant successivement :

- les partenaires associés à Ports de Paris dans le cadre du projet ;
- l'objectif du projet ;
- l'aire d'étude et le périmètre du projet ;
- les grands principes d'aménagement ;

6 - analyse de l'état initial :

- le milieu physique ;
- le milieu naturel ;
- le paysage ;
- le milieu humain ;
- le cadre de vie ;
- synthèse des contraintes ;
- interrelations entre ces différents éléments ;

7- justification du projet et principales solutions de substitution envisagés :

- justification du projet ;
- solutions envisagées ;
- justification du scénario retenu ;

8- description du projet, nature des ouvrages et rubriques de la nomenclature concernées :

- présentation du projet : nature des aménagements ;
- éléments graphiques ;
- rubriques de la nomenclature ;

9- analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, du projet :

- introduction ;
- impacts et mesures sur le milieu physique ;
- impacts et mesures sur le milieu naturel et le paysage ;
- impacts et mesures sur le milieu humain ;
- impacts et mesures sur le cadre de vie ;
- impacts sur l'hygiène, la santé et la salubrité publique ;
- analyse des effets cumulés ;

10- mesures envisagées :

- synthèse des mesures envisagées ;
- moyens de surveillance prévus ;
- modalités de suivi des mesures et de leurs effets ;
- estimation des dépenses en faveur de l'environnement ;

11- compatibilité avec l'affectation du sol et les documents de planification environnementale :

- compatibilité avec le SDRIF ;
- compatibilité avec les documents d'urbanisme ;
- compatibilité avec le PPRI ;
- compatibilité avec le SRCE ;
- compatibilité avec le SDAGE Seine Normandie ;

12 – Méthodes utilisées :

- démarche générale ;
- rédaction de l'état initial ;
- mise en évidence des impacts du projet ;
- proposition de mesure de réduction des impacts ;

13 – difficultés éventuelles

14 – annexes :

- relevés bathymétriques au droit de la zone d'étude ;
- liste des installations classées pour la protection de l'environnement recensées sur la commune de Bonneuil-sur-Marne ;
- descriptif des stations de mesure de la qualité de l'eau de la Marne ;
- liste des substances chimiques et normes de qualité environnementale à respecter dans le cadre du SDAGE Seine Normandie ;
- diagnostic des potentialités piscicoles ;
- diagnostic des potentialités de zones humides ;

A noter que figurent dans ce dossier, après le sommaire :

- une liste des figures ;
- une liste des tableaux ;
- un tableau des acronymes et abréviations

Le dossier est abondamment illustré par des éléments graphiques, et complété par des planches graphiques grand format :

- plans de masse pour les deux scénarios d'aménagement projetés ;
- cahier de profil comparatif pour les deux scénarios d'aménagement projetés ;
- plan de situation des aménagements de berge- amont au 250^{ème} ;
- plan de situation des aménagements de berge- aval au 250^{ème} ;
- plan masse des aménagements paysagers- amont au 250^{ème} ;
- plan masse des aménagements paysagers- aval au 250^{ème} ;
- cahiers de profils et de détails ;
- un plan d'abattage ;
- un plan de plantation ;

* une note technique ainsi organisée :

- cadre et objectifs ;
- bilan des enjeux et contraintes d'aménagement ;
- philosophie et orientations fondamentales d'aménagement ;
- détails techniques ;
- données complémentaires ;
- entretien des aménagements végétaux ;
- cadre réglementaire des interventions projetées ;
- modalités de réalisation des travaux ;
- liste des plantes et mélanges grainiers ;
- estimation des coûts de travaux ;

* figurent en outre, dans un dossier joint :

- l'avis de l'autorité environnementale du 27 mai 2015
- la note en réponse à l'avis de l'autorité environnementale, du 25 août 2015 ;
- le résumé non technique mis à jour en fonction des éléments précédents.

Le dossier technique d'autorisation présenté par le demandeur, volumineux et détaillé, me paraît répondre aux exigences réglementaires en la matière, et être de nature à apporter au public des informations très nombreuses.

Je précise que l'ensemble du dossier décrit ci-dessus a été mis en ligne sur le site Internet de la Préfecture du Val-de-Marne.

3 – L'organisation de l'enquête publique

Les modalités pratiques ont été définies en liaison avec les services de la préfecture du Val-de-Marne ; comme il est précisé dans l'arrêté préfectoral évoqué plus haut, l'enquête publique a été organisée sur le territoire de 4 communes (Bonneuil-sur-Marne, Créteil, Saint-Maur-des-Fossés et Sucy-en Brie) , et le dossier d'enquête a été mis à la disposition du public dans ces 4 mairies ; mais ce n'est que sur les communes de Bonneuil-sur-Marne et de Saint-Maur-des-Fossés qu'il

a été prévu des registres et des permanences du commissaire-enquêteur.

Les dates de l'enquête ont ainsi été fixées : du lundi 4 avril au mardi 10 mai inclus, soit 37 jours consécutifs. Quatre permanences ont été prévues, aux dates suivantes :

- * commune de Bonneuil-sur-Marne :
 - jeudi 14 avril de 14 h à 17 h ;
 - samedi 30 avril de 9 h à 12 h ;
- * commune de Saint-Maur-des-Fossés :
 - samedi 9 avril 2016 de 9 h à 12 h ;
 - mardi 10 mai de 16 h à 19 h ;

J'ai récupéré un exemplaire complet du dossier auprès des services de la Préfecture, le 19 janvier 2016.

Le 11 février 2016 a eu lieu, à la Préfecture de Créteil, une réunion de présentation du projet ; y participaient des représentants de Ports de Paris et de la Préfecture, ainsi que moi-même et la commissaire-enquêtrice suppléante ; cette réunion a donné lieu à une présentation du projet, de ses axes principaux et de ses enjeux ; ont été également évoquées les modalités pratiques de l'enquête.

Le 25 mars 2016, une visite du site s'est déroulée, en présence des agents de Ports de Paris en charge du dossier, et des commissaires-enquêteurs titulaire et suppléant ; elle a notamment permis de visualiser, depuis la Marne, la partie des berges dont la réhabilitation est envisagée, ainsi que l'environnement immédiat.

Avant le démarrage de l'enquête publique, les deux registres d'enquête ont été ouverts, cotés et paraphés par mes soins.

Enfin, je précise que Ports de Paris a souhaité organiser une réunion d'information du public, avant l'ouverture de l'enquête ; celle-ci s'est tenue le 17 mars 2016.

Chapitre 4 : Le déroulement de l'enquête publique

1 -Les mesures de publicité

L'enquête publique a donné lieu à une large publicité, par voie d'affichage et d'insertion dans la presse, ainsi que par des moyens complémentaires.

L'affichage :

Ainsi qu'il était prévu dans l'arrêté préfectoral présenté plus haut, un affichage devait être effectué par les 4 communes concernées : Bonneuil-sur-Marne, Créteil, Saint-Maur-des-Fossés et Sucy-en-Brie. Il était également demandé qu'un affichage sur les lieux du projet soit effectué par le demandeur.

J'ai reçu copie des certificats d'affichage suivants :

• Commune de Bonneuil-sur-Marne :

Un certificat d'affichage, en date du 18 mai 2016, précise que l'avis d'enquête a été affiché à compter du 18 mars et jusqu'au 10 mai inclus, sur les panneaux d'affichage administratif :

- mairie (8 rue Pablo Neruda) ;
- 10 avenue A.Gross ;
- médiathèque, avenue de Verdun ;
- place Jean Jaurès (cité Fabien) ;
- Haut-Bonneuil (angle rues Ferrand/ Pasteur) ;
- entrée place des Libertés ;
- 1-3 rue R.Rolland ;
- Direction des services techniques, 3 route de l'Ouest.

* Commune de Créteil :

Un certificat d'affichage, en date du 21 mai 2016, précise que l'avis d'enquête a été affiché à compter du 18 mars et jusqu'au 10 mai inclus, sur les panneaux d'affichage administratif :

- avenue du Dr Paul Casalis ;
- rue des Corbières ;
- Hôtel de ville ;
- carrefour de la Résistance et de la Déportation ;
- rue du Barrage ;
- rue du Moulin Berson ;
- avenue de la Habette ;
- rue de Mesly ;
- rue René Arcos ;
- avenue Georges Duhamel.

• Commune de Saint-Maur-des-Fossés :

Un certificat d'affichage, en date du 11 mai 2016, précise que l'avis d'enquête a été affiché à compter du 19 mars et jusqu'au 10 mai inclus, dans le hall de l'Hôtel de Ville, au 4^{ème} étage de ce bâtiment, et sur les 12 panneaux d'affichage administratif listés :

- départementale 86 (rue du pont de Créteil, angle Leroux sous le pont du RER gare de Saint-Maur-Créteil) ;
- avenue Emile Zola (le long du square de la mairie) ;
- avenue du Bac (le long de l'école Michelet) ;
- 80 avenue du Mesnil ;
- rue Arago (angle boulevard de la Marne) ;
- avenue Denfert-Rochereau (angle rue de la prospérité) ;
- avenue de Bonneuil (angle avenue Saint-Louis) ;
- place des Corneilles ;
- 71 avenue Jean Jaurès ;
- avenue d'Arromanches (le long du square Beaurepaire) ;
- place Kennedy (angle avenue Carnot) ;
- face au 5 boulevard de la Marne.

* Commune de Sucy-en-Brie :

Un certificat d'affichage en date du 11 mai 2016 précise que l'affichage a été réalisé du 18 mars au 10 mai inclus, sur les points d'affichage suivants :

- Berges ;
- école des Noyers ;
- Centre culturel ;
- avenue Général Leclerc ;
- Gare ;
- Rue de Brévannes ;
- Petit Val ;
- Place de l'église ;
- Monoprix (marché).

* Il convient également de préciser qu'un certificat d'affichage établi par les services préfectoraux, en date du 12 mai 2016, précise que l'avis d'enquête a été affiché en préfecture du 18 mars au 10 mai 2016 inclus .

* Enfin, un affichage sur les lieux ou au voisinage du projet a été mis en place par Ports de Paris.

Les insertions dans la presse :

L'arrêté préfectoral rappelait également les obligations de publicité par voie d'avis dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département du Val-de-Marne, 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête puis dans les 8 premiers jours de celle-ci.

Des avis d'enquête ont été publiés dans :

- le quotidien « Le Parisien », édition du Val-de-Marne, rubrique annonces légales, éditions du 19 mars 2016 et du 5 avril 2016 ;
- le quotidien « Les Echos » éditions du 18 mars 2016 et du 7 avril 2016.

J'ai reçu copie des attestations de parution. On constate que les formalités de publicité dans les journaux ont bien été accomplies conformément à la réglementation.

Les informations complémentaires

A ce titre je signale :

- la mise en ligne, sur le site Internet de la préfecture du Val-de-Marne, à la rubrique publications-avis d'ouverture d'enquêtes publiques, des documents suivants : le dossier de demande d'autorisation, le résumé non technique, la note technique, l'avis de l'autorité environnementale, la note de réponse à l'autorité environnementale, et l'arrêté d'ouverture d'enquête publique ;

- la mise en place par la ville de Saint-Maur-des-Fossés, outre l'affichage administratif décrit ci-dessus, de diverses modalités supplémentaires :

- * la diffusion, à compter du 31 mars et pendant toute la durée de l'enquête, d'un article sur le site Internet de la ville de Saint-Maur-des-Fossés, rubrique concertations et enquêtes publiques, incluant un descriptif du projet, l'indication du périmètre et de l'objet de l'enquête, la composition du dossier d'enquête, les modalités de consultation du dossier et de recueil des observations du public, les permanences assurées par le commissaire-enquêteur en mairie ;

- * l'insertion d'un message d'annonce des dates de l'enquête sur 4 panneaux lumineux d'information, ainsi que deux messages annonçant les permanences du commissaire-enquêteur ;

- * la publication d'un article sur le sujet, intitulé « le port de Bonneuil réaménage ses berges entre le pont de Bonneuil et le pont RER-SNCF », dans le magazine municipal Saint-Maur Infos n° 73, diffusé dans toutes les boîtes aux lettres de la ville entre le 14 et le 16 avril ;

- une information sur le site internet de la ville de Bonneuil-sur-Marne, rubrique actualités, annonçant la tenue de l'enquête, et précisant le lien pour consulter le dossier sur le site de la Préfecture ; par ailleurs, le journal municipal d'information de cette commune, n° 52-avril 2016, comporte un article sur le sujet, sous le titre « Berges amont du port : bientôt accessibles ».

- un article dans le quotidien Le Parisien, édition du Val-de-Marne du 4 avril 2016 , pages locales, traitant de l'enquête publique , avec pour titre « Une berge du port bientôt accessible aux piétons ? » ;

- un article dans le quotidien Le Parisien, édition du Val-de-Marne, en date du 22 avril 2016, intitulé : « Donnez votre avis sur le projet de chemin le long des berges ».

On constate qu'au delà de la publicité règlementaire, organisée par voie d'affiches et de publications dans la presse, la tenue de l'enquête a été en outre amplement relayée et que l'information du public a donc été très large.

2- Le contenu du dossier d'enquête

Le dossier préparé pour la consultation du public, dans chacune des communes concernées, était ainsi constitué :

- le dossier de demande d'autorisation élaboré par le responsable du projet (il est décrit au chapitre 3) ;

- l'arrêté préfectoral du 14 mars 2016 (également présenté au chapitre 3) ;

- un registre ouvert, coté et paraphé (dans les deux communes de Bonneuil-sur-Marne et de Saint-Maur-des-Fossés).

3- Le déroulement de l'enquête publique

L'enquête publique a été ouverte le lundi 4 avril 2016 au matin.

Le dossier d'enquête a été mis à la disposition du public dans les quatre communes précisées dans l'arrêté préfectoral, dans les conditions habituelles d'ouverture au public, indiquées ci-après :

- Bonneuil-sur-Marne : du lundi au jeudi de 9h à 12h et de 13h30 à 17h , le vendredi de 9h à 12h et de 13h30 à 16h30 ;

- Créteil : le lundi de 8h30 à 19h, le mardi de 8h30 à 17h, le mercredi de 8h30 à 17h, le jeudi de 8h30 à 19h , le vendredi de 8h30 à 17h et le samedi de 9h30 à 11h30 ;

- Saint-Maur-des-Fossés : du lundi au vendredi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 18h (17h le vendredi) ; s'y ajoutaient : les mardi 12 avril et 3 mai jusqu'à 19h45 , et les samedis 9 avril et 23 avril de 9h à 12h ;

- Sucy-en Brie : du lundi au vendredi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 17h30 , le samedi de 8h30 à 13h.

Les quatre permanences prévues se sont déroulées :

- le samedi 9 avril de 9h à 12h en mairie de Saint-Maur-des-Fossés ; j'étais installée dans une salle de réunion au 4^{ème} étage , le lieu de la permanence était clairement fléché, depuis le rez-de-chaussée ; aucun visiteur ne s'est présenté ;

- le jeudi 14 avril 2016 de 14h à 17h à Bonneuil-sur-Marne, à la direction des services techniques route de l'Ouest, dans une grande salle de réunion au 1^{er} étage ; j'ai reçu un visiteur : M.PEUCHAMIEL ;

- le samedi 30 avril de 9 h à 12 h à Bonneuil-sur-Marne, à l'hôtel de ville, 7 rue d'Estienne d'Orves, dans une grande salle accessible depuis le parc de l'hôtel de ville ; aucun visiteur ne s'est présenté ;

- le mardi 3 mai en mairie de Saint-Maur-des-Fossés, de 16 h à 19h ; un groupe de cinq visiteurs s'est présenté : Mme LACROIX, Mme SAADA, M. BOEUF, M. DUFRENE et M. SAADA ; ces personnes m'ont expliqué leur point de vue et ont explicité les observations qu'ils ont portées dans le registre et les documents qui y ont été agrafés. Ces intervenants ont émis des remarques sur l'enquête publique et l'information du public (dates de l'enquête mal choisies, problème de tractage pour la réunion d'information organisée par Ports de Paris le 17 mars ayant conduit à une faible participation des riverains, information dans le journal municipal diffusée trop tardivement) , ont précisé certaines craintes sur le projet (abattage d'arbres et temps de repousse des nouveaux sujets entraînant une dégradation du paysage, pollution visuelle s'ajoutant aux pollutions- odeurs, bruit, poussières- déjà subies, création d'un chemin champêtre risquant de favoriser une population marginale avec risques d'incidents et de réunions bruyantes, problème pour les pêcheurs, risques pour les vestiges – fossiles, restes d'animaux préhistoriques- ampleur de la dépense et donc gaspillage d'argent public) . Ont été portés au registre, lors de cette permanence, 6 observations écrites et un ensemble de courriers.

Il est à noter qu'au cours de cette permanence, une demande de prolongation de l'enquête m'a été adressée, verbalement puis par inscription dans le registre ; je n'ai pas donné suite à cette demande, qui est intervenue tardivement (une semaine avant la fin de l'enquête).

Les observations recueillies dans les registres s'établissent comme suit :

A- registre de Bonneuil-sur-Marne :

- entre l'ouverture de l'enquête et la 1^{ère} permanence (période du 4 avril au 14 avril) : 0

- lors de la première permanence, le 14 avril : 1

- entre la première et la seconde permanence (période du 15 avril au 29 avril) : 0
- lors de la seconde permanence, le 30 avril : 0
- entre la deuxième permanence et la fin de l'enquête (période du 1er mai au 10 mai) : 0

Au total, à Bonneuil-sur-Marne, il n'y a eu qu'une observation écrite dans le registre.

B- registre de Saint-Maur-des-Fossés :

- entre l'ouverture de l'enquête et la 1^{ère} permanence (période du 4 avril au 9 avril) : 0
- lors de la 1^{ère} permanence, le 9 avril : 0
- entre la première et la seconde permanence (période du 10 avril au 3 mai) : 4 (dont l'une est constituée par la délibération du Conseil municipal) ;
- lors de la 2^{ème} permanence, du 3 mai : 10 observations (6 manuscrites, une pétition, 3 courriers) ;
- entre la deuxième permanence et la fin de l'enquête (période du 4 mai au 10 mai) : 5 observations (2 observations manuscrites, la délibération du Comité syndical du syndicat mixte à vocation unique Marne Vive, la pétition déjà déposée mais avec de nouvelles signatures, et une nouvelle pétition).

Le total des observations recueillies à Saint-Maur-des-Fossés s'établit à 19 dont :

- 11 observations manuscrites ;
- 3 courriers agrafés au registre ;
- 3 pétitions (dont deux au texte identique mais avec nouvelles signatures) ;
- 2 délibérations (Conseil municipal de Saint-Maur-des-Fossés et Comité syndical Marne Vive).

L'enquête publique s'est terminée le 10 mai au soir ; j'ai procédé ensuite à la clôture des registres.

J'ai organisé la rencontre prévue avec le responsable du projet, qui s'est tenue le 18 mai à 14 h, dans les locaux de Ports de Paris, à Bonneuil-sur-Marne. Cet établissement était représenté par Mme Sophie MANCA.

Après avoir relaté le déroulement de l'enquête, je lui ai remis un procès-verbal de synthèse sur la tenue de l'enquête publique et les observations recueillies ; un jeu complet de photocopies des deux registres lui a été également transmis.

J'ai reçu les éléments de réponse de Ports de Paris par un envoi électronique en date du 31 mai 2016 , ainsi que par un courrier postal distribué le 2 juin 2016.

Le procès-verbal de synthèse ainsi que le mémoire en réponse du demandeur figurent en annexe du présent rapport.

En conclusion de cette partie consacrée au déroulement de l'enquête publique, je souligne qu'elle a donné lieu à une participation du public inégale (très faible à Bonneuil-sur-Marne, plus fournie à Saint-Maur-des-Fossés) avec un total de 20 contributions écrites. Je reviendrai en détail, dans le chapitre 6, sur le contenu de ces dernières.

Chapitre 5 : Les avis des personnes publiques et les réponses apportées par le demandeur

1- Les délibérations des Conseils municipaux

Conformément aux dispositions rappelées dans l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique, les Conseils municipaux des quatre communes concernées par le projet étaient appelés à délibérer sur la demande d'autorisation ; leur délibération devait intervenir dès l'ouverture de l'enquête et au plus tard quinze jours après la clôture de l'enquête.

J'ai reçu copie des délibérations suivantes :

1- Le Conseil municipal de Bonneuil-sur-Marne a délibéré sur le projet dans sa séance du 19 mai 2016. Considérant « l'impact du projet sur la commune de Bonneuil-sur-Marne », le Conseil a émis, à l'unanimité, un avis favorable à la demande d'autorisation.

2- Le Conseil municipal de Créteil a délibéré sur le projet dans sa séance du 11 avril 2016. Considérant que « l'étude d'impact fait apparaître une maîtrise satisfaisante des effets de cette réhabilitation des berges de Marne sur l'environnement pendant la phase chantier et des effets positifs à plus long terme notamment sur le milieu naturel », le Conseil « émet un avis favorable à la demande d'autorisation... » .

3- Le Conseil municipal de Saint-Maur-des-Fossés a délibéré dans sa séance du 14 avril 2016 ; il m'a été précisé que la délibération avait été adoptée à l'unanimité ; sans reproduire in extenso cet avis très détaillé, représentant 36 pages, j'en indique ci-après les principaux points ;

- * dans la délibération à proprement parler, le Conseil municipal :
 - a émis un « avis favorable sur le principe de réaménagement des berges du port... »
 - a approuvé les orientations générales et les objectifs environnementaux poursuivis par Ports de Paris : la restauration des milieux naturels par la réhabilitation écologique d'une berge érodée et dégradée, 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 ;
 - s'est interrogé sur les compatibilités affirmées dans le dossier avec d'une part le SRCE (« 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 ? ») , d'autre part le

PPRI (« l'aménagement est-il vraiment compatible... 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 distingués et que la différence des prescriptions réglementaires qui pourrait en résulter n'est pas perceptible ? ») ;

- a émis une réserve concernant l'objectif de développement économique de l'activité portuaire, qui n'est pas explicité, l'accueil d'éventuelles activités récréatives liées à la plaisance, dont la nature et les impacts ne sont pas connus, l'indication sur certains plans de la démolition de quatre bâtiments et construction d'un nouveau bâtiment, sans que les projets, usages et effets, sur les parcelles en question ne soient précisés ;
- a proposé que les bâtiments sur les parcelles limitrophes de la rive aménagée soient dotés d'au moins une façade végétalisée côté Marne ;

- a sollicité des compléments d'information sur divers sujets : bâtiments à démolir, construire ou reconstruire ; nombre d'arbres replantés, avec leur emplacement ; linéaire de cheminement piétonnier, et son aménagement ; linéaire du cheminement accessible aux personnes à mobilité réduite ; ouverture de l'aménagement aux cyclistes et implantation des parkings pour vélos ; réhabilitation de l'escalier situé au niveau du pont de Bonneuil ; études géotechniques pour le mur de soutènement de la rampe de mise à l'eau ; parcours pédagogique ; mesures pour assurer la sécurité des usagers de la promenade ; hypothèses de report de trafic sur le territoire de Saint-Maur pendant la phase chantier ; horaires précis du chantier ;

- a demandé que l'information qui sera assurée par Ports de Paris pour les occupants du port et les habitants de Bonneuil le soit également pour la population saint-maurienne riveraine ;

- a préconisé que le syndicat mixte Marne Vive , consulté en phase d'études, continue d'être informé et associé lors de la mise en œuvre de cet aménagement et de son suivi.

Je précise que cette délibération est accompagnée de deux annexes, qui explicitent l'analyse de la commune sur le projet, en particulier les thèmes retenus pour étayer ses observations :

- * l'annexe 1 de la délibération est consacrée à la procédure et aux modalités de l'enquête publique, à la présentation du projet, de l'état initial de l'environnement et des impacts du projet sur l'environnement, et enfin à l'avis de l'autorité environnementale et à la réponse apportée par Ports de Paris ;

- * l'annexe 2 de la délibération est consacrée à l'analyse de la commune en terme d'insertion urbaine, et traite de thèmes sur la forme (déroulement de l'enquête, documents composant le dossier d'enquête) et surtout sur le fond (état initial de l'environnement, enjeux et objectifs, prise en compte du PPRI, linéaire concerné et descriptif des travaux d'aménagement,

réduction du linéaire aménagé et corridors écologiques, abattage d'une partie de arbres et replantation, bâtiments situés sur les parcelles limitrophes de la berge à aménager, circulations douces et accessibilité du site, activité pêche, batillage et activités nautiques motorisées, accompagnement pédagogique, pollutions lumineuses, bruit, chantier et circulation, communication en phase travaux, entretien de la berge après aménagement) .

4- Je n'ai pas reçu de délibération du Conseil municipal de Sucy-en-Brie ; selon les indications communiquées par les services préfectoraux, le Conseil municipal pourrait délibérer dans une séance prévue courant juin, donc postérieurement au délai prescrit.

L'établissement Ports de Paris a souhaité, dans son mémoire en réponse aux observations du public, apporter également des éléments de réponse au Conseil municipal de Saint-Maur-des-Fossés. Je reproduis ci-après les éléments communiqués dans ce mémoire en réponse, qui figure dans son intégralité en annexe du rapport.

Eléments de réponse du demandeur au Conseil municipal de
Saint-Maur-des-Fossés

NB : le plan retenu pour cette réponse est calqué sur le chapitre des réponses aux observations du public.

(Extraits reproduits sans y apporter ni modification ni correction)

2.1.1. Les aspects paysagers : arbres et bâtiments industriels

La délibération sollicite des compléments d'information sur la question des arbres. « *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 ?* » (p10/11). De plus, sont posées d'autres questions sur la distinction entre « sujets adultes » et « jeunes sujets » parmi les arbres replantés.

La phase des études de projet sera lancée en octobre 2016, dès que Ports de Paris aura sélectionné un maître d'œuvre. Les plans d'exécution permettront à ce moment de dénombrer très précisément le nombre d'arbres à supprimer (environ 200) et à replanter (environ 150), ainsi que leur localisation précise. Ces plans constitueront une mise à jour du plan d'abattage et du plan de plantation présents dans le dossier loi sur l'eau, pour correspondre aux évolutions naturelles qui ont pu se produire depuis le dépôt des dossiers réglementaires. Ports de Paris a rappelé ces chiffres et ce différentiel d'une cinquantaine d'arbres dans son mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale produit en août 2015 et joint au dossier d'enquête publique. Le maître d'ouvrage transmettra à la Ville de Saint-Maur-des-Fossés les plans d'exécution accompagnés d'un descriptif technique indiquant le nombre d'arbres

supprimés et replantés visibles depuis la rive, non dissimulés derrière l'île du Moulin Bateau. Ce descriptif mentionnera également l'âge et l'essence des sujets replantés.

Dans leur délibération, les élus de Saint-Maur-des-Fossés soulèvent la question des bâtiments industriels riverains du projet de réhabilitation des berges. Une proposition est faite pour que ces bâtiments soient dotés d'une façade végétalisée côté Marne. Des demandes de compléments d'information portent sur les bâtiments démolis et reconstruits, ainsi que sur les activités qu'ils sont susceptibles d'accueillir.

Au stade de l'avant-projet, deux bâtiments situés sur deux parcelles (ancienne SCI du port et Daneco) sont identifiés comme devant être démolis. Afin de récupérer les surfaces commerciales ainsi délaissées, des propositions de reconstructions sont cartographiées près du Hameau du Moulin Bateau et chez Daneco. Il s'agit de propositions indépendantes au projet de réhabilitation des berges amont auxquelles Ports de Paris ne donnera pour le moment pas suite.

Par négociation commerciale avec le repreneur de la SCI du port, la société FINAT, Ports de Paris s'engage à réaliser les aménagements du projet des berges amont, et le client s'engage à effectuer des travaux de réfection et de rénovation des façades (habillage par bardages métalliques ou composites posé sur une structure primaire bois ou métallique). Le délai d'intervention accordé à l'amodiatraire court jusqu'en 2019, sous peine de résiliation de la convention : ce calendrier est cohérent avec celui du déploiement de la réhabilitation des berges amont. Par convention, les activités installées dans ces bâtiments rénovés sont les suivantes : manutention, commercialisation et stockage de marchandises, notamment de grande distribution et de distribution spécialisée, fabrication d'aménagements intérieurs et extérieurs de commerce. Le stockage se fera exclusivement à l'intérieur des locaux. Ports de Paris exerce un contrôle sur les aménagements du client, assisté par son architecte-paysagiste conseil, afin de vérifier la conformité des aménagements au schéma d'aménagement et de développement durable du port de Bonneuil ainsi qu'au cahier des prescriptions architecturales et paysagères de la plateforme.

Le traitement du bâtiment indiqué comme étant à démolir dans la parcelle Daneco sera précisé au moment des études de projet au second semestre 2016.

Une réponse a été apportée sur la proposition de végétalisation des façades au chapitre 1.1.2. du présent mémoire en réponse.

La Ville s'étonne que ni le thème du paysage, ni la proximité des habitations de Saint-Maur, en rive droite de la Marne, situées à une centaine de mètres du projet, n'apparaissent comme des contraintes pour le projet. Cela s'explique par la nature même du projet des berges amont qui compte parmi ses objectifs l'amélioration paysagère du site, la question du paysage existant n'est donc pas une contrainte à proprement parler. L'impact du projet sur les habitations situées sur la rive opposée est donc a fortiori positif en termes de paysage. La présence des habitations représente une contrainte pour d'autres rubriques de l'étude d'impact, notamment pour tout ce qui concerne les précautions à prendre en phase chantier afin d'en minimiser les impacts.

Ces précautions seront détaillées ci-dessous, en réponse à d'autres observations de la délibération.

2.1.2. Le cheminement piéton : gestion des nuisances, entretien

La Ville de Saint-Maur-des-Fossés sollicite des compléments d'information sur le linéaire de cheminement piétonnier prévu par le projet des berges amont, en termes de longueur, de largeur, de revêtement, d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et aux cycles, de localisation relativement au talus, etc.

Le cheminement piéton se déroulera tout le long du linéaire des berges concernées par le projet de réhabilitation, excepté au droit de la parcelle anciennement « SCI du port » où l'emprise n'est pas suffisamment large pour permettre le passage d'un sentier. À cet endroit, les circulations sont reportées sur la route de Brétigny. Le cheminement s'effectue tout le long en partie haute de la berge, en crête de talus, et ne permet pas un accès direct à l'eau, sauf au niveau de l'entrée du Bec de Canard où la possibilité actuelle de descendre jusqu'à l'eau sera maintenue, et au niveau de la rampe de mise à l'eau existante proche du restaurant La Caravelle. Le projet de réhabilitation des berges résulte d'un compromis entre un objectif de lutte contre l'érosion et un objectif écologique d'une part, et un objectif d'ouverture du port à des usages plus diversifiés tels que la promenade d'autre part. Le reprofilage du talus à des fins de lutte contre l'érosion et les objectifs écologiques empêchent de disposer sur toute la longueur des berges amont d'une largeur suffisante pour faire passer un sentier mis aux normes PMR et cycles. Le cheminement ne sera donc pas accessible à ces usagers, d'autant plus qu'il débouche à son extrémité aval sur les escaliers de la culée du pont de Bonneuil (escaliers appartenant au Conseil départemental du Val-de-Marne sur lesquels aucune intervention n'est prévue au projet). L'accessibilité PMR sera permise en des points ponctuels : entrée du Bec de Canard, secteur de la Caravelle, secteur du Hameau du Moulin Bateau.

Ports de Paris propose de fournir à la Ville de Saint-Maur le descriptif technique du cheminement piéton au stade des plans d'exécution afin d'apporter les précisions restantes sur les dimensions précises de ce sentier. Comme l'indique la note technique, il est pour le moment proposé d'alterner un cheminement enherbé sur une longueur totale de 575 m au droit des parcelles Réseau Pro, Daneco et Demon à l'aval du Moulin Bateau, au droit des parcelles Valentin jusqu'à Loueur de France à l'amont. Le reste du cheminement sera en stabilisé, sur une longueur totale d'environ 300 m, dans les secteurs de La Caravelle, du Hameau du Moulin Bateau, de l'entrée du Bec de Canard (descente du parking jusqu'au bord de l'eau). La largeur est en moyenne de l'ordre d'un mètre avec quelques élargissements par endroits pouvant atteindre trois mètres.

Une proposition supplémentaire figurait à la note technique : celle d'intégrer des panneaux pédagogiques en certains endroits de la promenade des berges amont. Ports de Paris mettra en œuvre de cette proposition dans un second temps, en lien avec un éventuel projet de mise en valeur du Bec de Canard, pour lequel tout reste à concevoir.

La circulation des cycles fait en outre partie intégrante de l'ensemble des projets de voirie sur le port. La réfection de la route du Fief Cordelier au sud de la plateforme intègre la création d'une piste cyclable bidirectionnelle. La route du Moulin Bateau fera d'ici quelques années l'objet d'une requalification dans la perspective de l'arrivée du prolongement de la RN406 pour desservir le port de Bonneuil. Cette requalification envisagera le passage des circulations douces et la suppression des stationnements. Sous l'impulsion des parties prenantes de la concertation notamment, le SADD du port commence à aborder ces enjeux et à énoncer des principes directeurs pour guider et mettre en cohérence les futurs aménagements en termes de circulations douces.

À plus court terme, et suite à la libération de la parcelle jouxtant le restaurant La Caravelle, Ports de Paris a lancé une réflexion sur le réaménagement du parking de ce restaurant. Comme pour tout nouvel espace de stationnement, la place accordée aux deux-roues cyclistes et motorisés est bien intégrée au projet.

Étant donné sa configuration, ce cheminement le long de la berge amont devra conserver une fréquentation assez intime, à destination des salariés du port, des pêcheurs, des promeneurs, n'engendrant pas d'élévation du niveau sonore par rapport à l'état existant. Ports de Paris étudiera la possibilité de fermer les accès au sentier ainsi que décrit au chapitre 1.2.2. afin de garantir la sécurité des utilisateurs et la sûreté du site, particulièrement en période nocturne, du fait de l'absence d'éclairage (mesure protectrice de la biodiversité).

L'étroitesse du cheminement, l'interdiction des deux-roues, l'absence d'éclairage et la fermeture nocturne devraient garantir les riverains contre d'éventuelles nuisances sonores consécutives à un emploi autre que la promenade et la pêche.

2.1.3. Le contenu du dossier d'enquête publique : remarques de forme et de fond, ambition écologique du projet

Dans sa délibération, le Conseil municipal de Saint-Maur-des-Fossés pointe un certain nombre de coquilles et d'erreurs formelles contenues dans le dossier d'enquête publique. Il regrette par exemple que le cadrage des plans ne fasse pas systématiquement apparaître les habitations de la rive droite de la Marne pour un meilleur repérage des séquences du projet. La compréhension des évolutions du scénario entre la première version revue suite à l'avis des services instructeurs et la seconde version constituant le projet définitif est délicate car il faut la rechercher entre le dossier loi sur l'eau et la note technique d'avant-projet. Ports de Paris espère que le présent mémoire en réponse aidera les lecteurs à lever les dernières questions.

Outre ces remarques de forme, la délibération adresse une série de questions de fond sur le passage de la 1^{ère} à la 2^{nde} version du projet, sur l'ambition écologique, sur la conformité réglementaire, les objectifs de développement économique.

La première version du projet déposée par Ports de Paris auprès des services instructeurs faisait preuve d'une ambition écologique accrue par rapport à la seconde version. Cette première version prévoyait notamment une intervention systématique sur le profil de la berge, la suppression et le non remplacement d'un maximum d'arbres afin de privilégier le retour de la biodiversité typique des bords de Marne. Cela a été

abandonné suite aux remarques des services de l'État sollicités en 2013. La seconde version prévoit désormais de ne pas intervenir sur certains tronçons de berge par des travaux lourds de reprofilage, mais d'y accomplir seulement des opérations d'assainissement végétal par souci de cohérence avec les tronçons complètement réhabilités. Cette seconde version a été jugée recevable par les services de l'État et présente donc un niveau d'ambition écologique satisfaisant, y compris au regard du Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE). Le registre d'enquête contient en outre la délibération du Syndicat Marne Vive qui annonce son intention de demander des explications à la DRIEE sur les ajustements demandés entre la 1^{ère} et la 2^{nde} version du projet.

La Ville de Saint-Maur-des-Fossés s'interroge sur quelques points plus précis. Ainsi, l'activité de ski nautique est jugée comme étant fortement responsable du batillage et de l'érosion qui atteignent et fragilisent actuellement la berge. Le reprofilage sur environ deux tiers du linéaire et la consolidation du talus par des techniques végétales et mixtes permettront de diminuer de façon conséquente les effets du batillage et de limiter l'érosion.

La question est posée de l'impact de l'éclairage des amodiataires sur la faune et la flore. Outre le fait que les parcelles des amodiataires ne sont pas véritablement comprises dans l'emprise du projet, la situation du projet en fond de parcelle, en arrière des bâtiments, permet d'envisager d'installer des systèmes d'éclairage respectueux de la biodiversité. Ports de Paris pourra adapter les dispositifs lumineux sur l'ensemble de ses bâtiments. Ceux des amodiataires sont régis par le cahier de prescriptions architecturales et paysagères décliné du SADD qui énonce des préconisations en matière d'éclairage, décrites ci-après. Seuls les éléments remarquables du paysage portuaire doivent être mis en valeur, ce n'est pas le cas des fonds de parcelles riveraines du projet. Pour le reste des espaces, le régime d'éclairage doit être modulé selon l'utilisation qui en est faite : espace de circulation routière, de manutention, de circulation piétonne, etc. De plus, il doit fonctionner à deux vitesses : en mode normal durant les heures d'activité, en mode veille le reste du temps, c'est-à-dire réduit au strict nécessaire voire complètement éteint.

Ports de Paris assurera l'entretien du site du projet jusqu'aux clôtures des amodiataires. À l'intérieur des parcelles amodiées, l'entretien est à la charge des entreprises clientes du port. Des préconisations sont également formulées en la matière dans le cahier des prescriptions architecturales et paysagères, document contractuel fourni au moment de la signature de la convention d'amodiation : elles comprennent notamment le nettoyage régulier des espaces extérieurs affectés à l'activité et l'entretien régulier des espaces verts.

Le projet des berges amont se situe en partie en zone rouge du PPRI pour ce qui concerne vraiment la berge et son talus, et en partie en zone orange (crête de berge). Ces deux zones sont soumises à des règles spécifiques en matière d'urbanisme, de construction et d'aménagement. Le projet de réhabilitation des berges amont respecte les règles des deux zones du fait de la nature des interventions. En effet, le projet ne prévoit pas de construction nouvelle ou d'extension autre que celles qui sont expressément autorisées au règlement. Par ailleurs, les installations portuaires font bien l'objet d'une autorisation assortie de prescriptions. De plus, le reprofilage des

berges intervenant en déblai par rapport au terrain naturel, le bilan du projet vient plutôt accroître le champ d'expansion de la crue avec un impact positif estimé à une baisse de 0,7 cm du niveau d'eau à la retenue normale, de 4 cm du niveau d'une crue d'occurrence décennale (impact positif sur le niveau d'inondation des riverains de la berge opposée).

Le dossier loi sur l'eau détaille la conformité du projet vis-à-vis du plan local d'urbanisme de la Ville de Bonneuil pour la zone UPb, « parc industriel et paysager du port ». Le projet est de plus concerné de façon marginale par deux autres zones du PLU de Bonneuil : le secteur dit « entrée du Bec de Canard » situé à l'amont des voies ferrées est classé en zone UPd (« secteur à faible densité de construction » du PLU de Bonneuil), et que le secteur situé immédiatement sous le pont de Bonneuil et la RD130 est classé en zone UPc (« mail Ville-Port »). Le projet est conforme avec le règlement en vigueur dans ces deux zones.

La Ville de Saint-Maur-des-Fossés rappelle que l'un des objectifs du projet est le développement économique de l'activité portuaire, et demande davantage de précisions ainsi que l'évaluation des impacts sur la population saint-maurienne. Le développement économique de l'activité portuaire est bien présent dans le projet qui favorise l'insertion paysagère des entreprises sans trop réduire les espaces commercialisables de la plateforme portuaire. Le projet viendra en outre renforcer l'attractivité du port de Bonneuil (qualité de vie accrue pour les personnes travaillant sur le port et souhaitant se promener à midi ou aller à pied au restaurant La Caravelle) et augmenter la fréquentation du restaurant La Caravelle. Les impacts pour la population saint-maurienne seront faibles avec le maintien de l'activité existante et l'accroissement de la fréquentation du restaurant aux heures d'ouverture le midi en semaine (pour ce qui concerne l'impact du projet à proprement parler par rapport à l'état initial). La remise en état de la rampe de mise à l'eau a en premier lieu un objectif de sécurité (seule rampe de mise à l'eau pour les pompiers sur le port de Bonneuil). Celle-ci pourra également être mise à disposition pour des demandes ponctuelles liées aux loisirs. Le surcroît de fréquentation attendu pour des activités de plaisance et de loisirs est a priori très faible (aucune demande à ce jour liée aux loisirs sur la rampe existante). Ports de Paris étudiera plus précisément les modalités de fonctionnement de cette rampe de mise à l'eau au stade des études de projet : les personnes intéressées pourront par exemple récupérer une clé ou un code d'accès auprès des gardiens du port, ce qui permettra de réguler la fréquentation et de vérifier la bonne utilisation de ce lieu.

Pour terminer sur les remarques de fond sur le dossier, la Ville de Saint-Maur relève que certaines études n'ont pas encore été réalisées. C'est le cas des études géotechniques du mur de soutènement de la rampe de mise à l'eau. Ports de Paris pourra fournir à la Ville les résultats de cette étude dès qu'ils seront disponibles.

2.1.4. Information et communication auprès du public et des partenaires

Enfin, le Conseil municipal de Saint-Maur souhaiterait recevoir un maximum d'informations sur l'organisation du chantier : trafic généré et plan de circulation des camions, nature des matériaux transportés, horaires précis, etc. D'ores et déjà, le volume des déblais est estimé à environ 6 700 m³, à extraire sur une durée de six semaines. Cela représente environ 15 rotations quotidiennes de camions pendant les

jours ouvrés pendant six semaines, ce qui est peu important par rapport au trafic actuel du port. L'emploi de la voie d'eau sera fortement incité pour les évacuations de déblais hors du port. Comme indiqué dans la note de réponse à l'avis de l'Autorité environnementale, au préalable des travaux, la maîtrise d'œuvre lancera des analyses portant sur l'état de pollution des déblais, permettant ensuite de définir les filières d'élimination des déchets. Ports de Paris transmettra à la Ville de Saint-Maur les plans de circulation des camions chargés d'évacuer les déblais. Enfin, la maîtrise d'œuvre aura pour mission de mettre au point une charte de chantier traitant de toutes les questions organisationnelles et réglementaires, dont notamment les horaires qui seront définis dans le respect des horaires habituels de travail sur la plateforme de Bonneuil.

Ports de Paris se tiendra prêt à communiquer les informations relatives à l'organisation du chantier à l'ensemble des partenaires institutionnels, dont notamment les communes de Bonneuil-sur-Marne et Saint-Maur-des-Fossés, mais aussi le Syndicat Marne Vive et les partenaires financeurs que sont la Région Île-de-France et l'Agence de l'Eau Seine-Normandie. Les réunions de l'instance permanente de concertation du port de Bonneuil pourront également être un lieu d'information sur le déroulement des travaux. Ports de Paris pourra en outre monter un dispositif d'information à destination plus directement des riverains, selon des modalités qui seront à définir : une réunion de visite du chantier pourrait par exemple être organisée, une lettre d'information distribuée, des informations mises en ligne. Ports de Paris sollicitera la Ville de Saint-Maur pour mettre au point ce dispositif d'information de façon conjointe.

2- Les autres avis

Le comité syndical du Syndicat mixte à vocation unique « Marne Vive » a délibéré sur le projet dans sa séance du 8 avril 2016. Il a :

- émis un avis favorable sans réserve au projet de restauration ;
- reconnu l'implication de Ports de Paris, membre du syndicat, dans la reconquête écologique de la Marne ;
- alerté Ports de Paris sur les espèces invasives, particulièrement pour le suivi des sols nus qui seront créés au cours du chantier et sur lesquelles elles s'implantent très rapidement, au détriment des espèces indigènes (par ex : la renouée du Japon) ;
- demandé si l'opportunité de mettre en place un suivi de mesures oxygène/turbidité dans la Marne pendant la phase de chantier, particulièrement pendant les opérations de terrassement, a été étudiée compte tenu des forts enjeux écologiques du site ;
- demandé des éclaircissements aux services de l'Etat quant aux motivations ayant entraîné des modifications du projet, à savoir le fractionnement et la réduction du linéaire, et la diminution du nombre d'arbres abattus ; alors que le projet répondait pleinement aux enjeux écologiques de la Marne, que des adaptations du déroulement du chantier auraient sans doute permis de répondre à des enjeux paysagers ou de biodiversité actuels, et que la Région Ile-de-France et l'Agence de l'eau Seine -Normandie avaient approuvé ce projet initial.

Eléments de réponse du demandeur au syndicat Marne Vive

(Extraits reproduits sans y apporter ni modification ni correction)

Le comité syndical de Marne Vive s'est réuni le 8 avril 2016 à 15h30. Le dossier d'enquête publique de restauration des berges amont de Ports de Paris était à l'ordre du jour de la séance. Le Syndicat a émis un avis favorable sans réserve à l'unanimité sur le projet de Ports de Paris (qui n'a pas pris part au vote).

La délibération syndicale formule une alerte quant au risque de développement des espèces exotiques envahissantes au détriment des espèces indigènes sur les terrains mis à nu au cours du chantier. L'étude d'impact réalisée par Ports de Paris a bien identifié ce risque. Afin d'y faire face, Ports de Paris sélectionnera pour la phase travaux des entreprises offrant des garanties en matière de compétence en génie végétal. Ces spécialistes seront ainsi en mesure de repérer au plus tôt, le cas échéant, la présence d'espèces exotiques envahissantes.

Par ailleurs, Ports de Paris prend note de la remarque du Syndicat Marne Vive et sollicitera en réponse son maître d'œuvre pour étudier l'opportunité de mettre en place un suivi de mesures oxygène/turbidité en Marne au droit du chantier, particulièrement pendant les opérations de terrassement.

Enfin, le Syndicat Marne Vive adresse par cette délibération une demande d'éclaircissements aux services de l'État quant aux motivations ayant entraîné le passage de la première à la seconde version du projet, objet de la présente enquête publique. Ces modifications ont notamment consisté en une réduction du linéaire d'intervention en reprofilage de la berge, et donc du nombre d'arbres abattus, aboutissant sur une seconde version du projet moins ambitieuse du point de vue de l'écologie de la Marne. Ports de Paris suivra avec attention cette démarche en tant que porteur de projet et membre du Syndicat Marne Vive.

Commentaire :

Il ne m'appartient pas d'exprimer un avis à propos des délibérations prises par les personnes publiques sur le projet objet du présent rapport ; je relève toutefois que les 3 conseils municipaux qui se sont prononcés, ainsi que le Syndicat Marne Vive, ont tous donné un avis favorable au projet ; je constate également que le demandeur a apporté dans son mémoire en réponse de nombreuses explications ou informations complémentaires.

Chapitre 6 : Les observations recueillies pendant l'enquête et les réponses apportées par le demandeur

1- Le recensement des observations

A- Bilan des observations

L'enquête publique s'est déroulée conformément aux modalités définies, et sans aucun incident ; j'ai assuré les 4 permanences prévues; l'accueil du public s'est déroulé dans des conditions tout à fait satisfaisantes ; le total des contributions recueillies dans les deux registres s'élève à 20, ainsi réparties :

- Bonneuil-sur-Marne : 1 observation écrite;
- Saint-Maur-des-Fossés : 19 observations, dont 11 inscrites dans le registre, 6 courriers agrafés dans le registre (dont des pétitions signées par 85 personnes pour l'une, 72 personnes pour l'autre), et 2 délibérations émanant de personnes publiques qui ont été exposées dans le chapitre précédent.

Pour effectuer la synthèse des observations recueillies, j'ai établi deux tableaux récapitulatifs :

- le premier retrace, dans l'ordre de remplissage des registres, les intervenants à l'enquête par inscriptions dans les registres, par courriers envoyés au siège de l'enquête, ou par dépôt d'une pétition ; le tableau annexe 1 indique les signataires de la première pétition (obs. n° 11 et 17) ; le tableau annexe 2 précise les signataires de la seconde pétition, mise en ligne sur un site Internet et dont une copie papier (texte + signataires) a été agrafée dans le registre (obs. n° 18).

- le second analyse les observations pour en dégager les thèmes évoqués.

B- liste des contributions recueillies

Le tableau ci-après recense les observations recueillies par les registres pendant l'enquête.

Registre de Bonneuil sur Marne				
Intervenants	Nom	Adresse, qualité	Observation écrite dans registre	Courrier agrafé dans le registre
1	M.PEUCHAMIEL	Bonneuil	X	

Registre de Saint-Maur-des-Fossés				
1	M.DUFRENE	Restaurant Au bord d'eau, 121 quai de Bonneuil La Varenne	X	
2	Délibération du 14 avril 2016	Conseil municipal de Saint- Maur-des-Fossés		X
3	M.MORAES	Quartier du cimetière de La Pie	X	
4	M.ROSSET	« En face des hangars »	X	
5	Mme LACROIX	Quai de Bonneuil	X	
6	M.SAADA	135 quai de Bonneuil	X	
7	Mme LACROIX	quai de Bonneuil	X	
8	Mme SAADA	135 quai de Bonneuil	X	
9	M.DUFRENE	Restaurant Au bord d'eau 121 quai de Bonneuil	X	
10	M.BOEUF	Associations « riverains et nautisme » et BMSE	X	
11	PETITION	voir liste signataires en annexe		X
12	Mme DUFRENE			X
13	M. et Mme de SARRIEU	165 quai de Bonneuil		X
14	M.BOEUF, M et Mme SAADA			X
15	Mme DELLA ROVERE		X	
16	Avis du syndicat Marne Vive			X
17	Pétition (idem obs. 11+ nouvelles signatures)	voir liste signataires en annexe		X
18	Pétition	voir liste signataires en annexe		X
19	Mme LACROIX		X	

Annexe 1 : liste des signataires de la pétition 1 - (obs. N°11 et N° 17) ; pour les adresses, j'ai précisé la commune quand il ne s'agissait pas de Saint-Maur ou de La Varenne.

1	M.DUFRENE	Restaurant Au bord d'eau 121 quai de Bonneuil
2	Mme DUFRENE	133 quai de Bonneuil
3	M. et Mme TURPIN	94 promenade des Anglais
4	M.CHUAT	90 promenade des Anglais
5	LE PAVILLON BLEU M.STUMM	66 promenade des Anglais
6	M.HUA THIM	127 bis quai de Bonneuil
7	M.DE OLIVEIRA	59 bd des Corneilles
8	M.PAIS VINHO	101 bis quai de Bonneuil
9	M.PRIEUR	101 T quai de Bonneuil
10	M.PEDREUR	5 impasse de l'Alma
11	M.PLAIRE	Résidence de France Chennevières-sur-Marne
12	M.COLLIGNON	33 rue Chevalier
13	M.GREVSBO	35 rue Chevalier
14	M. BŒUF	66 rue Chevalier
15	M.GIBOIN	62 rue Chevalier
16	M.LEPRONT	120 bis av de Bonneuil
17	M.HAYNIN	4 allée du Rond-point
18	Mme.GAUDOT	86 av du bac
19	M.LOUIS	17 rue du Moulin
20	M.HARTMANN	113 quai de Bonneuil
21	M.MANANT	109 bis av de Bonneuil
22	M.LEDARD	105 av de Bonneuil
23	M.DERQUENNES	88 promenade des Anglais
24	M.NATAF	118 av de Bonneuil
25	Mme LOUZON	118 bis av de Bonneuil
26	M.GIL FERNANDES	31 av des Sorbiers
27	M.MAESTRALI	1 av Victor Hugo
28	M.AVANTARIO	22 bis av des Sorbiers
29	M.LESBRE	103 av de Bonneuil
30	M.GALLE	113 av de Bonneuil et 123 quai de Bonneuil
31	M. et Mme LAMHAUT	119 quai de Bonneuil
32	M.DE SARRIEU	165 quai de Bonneuil
33	M.et Mme Bernard TOU... (illisible)	139 quai de Bonneuil
34	Mme CONCAS	143 quai de Bonneuil
35	M. et Mme LACROIX	129 quai de Bonneuil
36	M.RADEAU	169 quai de Bonneuil
37	La rose des sables M.HAMDI	171 quai de Bonneuil
38	Mme ROSSET	115 quai de Bonneuil
39	M.RIVOAL	141 bis quai de Bonneuil

40	Mme RICHEBOIS	68 rue Chevalier
41	M.TRAGIN	9 rue Arago
42	M.JOUX	68 promenades des Anglais
43	Mme KREMPFF	4 avenue de la grange
44	Mme ROUMANE	12 av des lacs
45	M.TURQUIER	33 av des Perdrix
46	M.DE SOUSA	14 rue de la Concorde
47	MME UGNAL-GUS ? (peu lisible)	56 B av Denfert-Rochereau
48	M. Mme DELLA ROVERE	155 B quai de Bonneuil
49	DICIMO	127 quai de Bonneuil
50	M.VIERA	107 ter av de Bonneuil
51	Mme CHAUD	6 rue Chevalier
52	Mme LESBRE	69 rue du bois des moines
53	Mme NININO	37 ter av Denfert-Rochereau
54	M.BERREBI	36 bis rue du bois des Moines
55	M.LESBRE	153 quai de Bonneuil
56	M.LIVERNET	120 av Gambetta
57	M.DIGOUT	18 rue Paul Bert
58	M.COUREUX	32 bd de Champigny
59	Mme BŒUF	66 rue Chevalier
60	Mme MENDEZ	149 quai de Bonneuil
61	M.MENDEZ	86 av de Bonneuil
62	M. Mme RODRIGUES	108 av de Bonneuil
63	M.JUILLIAT	55 av Louis Blanc
64	M.ROUDY	30 av Jeanne d'Arc
65	M.SOULIS	80 av Victor Hugo
66	Mme SAUNIER	55 av de Liège
67	M.SAMAMA	125 quai de Bonneuil
68	M.AKRICHE	140 bd de Créteil
69	M.ANDRIEUX	117 quai de Bonneuil
70	Mme POULIQUEN	137 quai de Bonneuil
71	Mme SAADA	135 quai de Bonneuil
72	Mme PUJO	141 quai de Bonneuil
73	M.DOSSIKIAN	34 av des Sorbiers
74	M.LOWAGIE	18 rue de la Prospérité
75	M.BOCCARELLI	147 quai de Bonneuil
76	M.DE BREBISSON	155 quai de Bonneuil
77	M.RICCI	109 av de Bonneuil
78	M.PORNET	131 rue Ledru-Rollin
79	M.MEYER	38 av de l'Alma
80	Mme FRULLA	14 bis av Charles de Gaulle
81	Mme ZACHUALINSKY	85 av du Général de Gaulle
82	Mme WACHS	59 rue Emile Roux Fontenay sous bois
83	Mme CRAVIC	110 bis av de Bonneuil
84	M.CHICHE	56 rue Chevalier
85	M Mme OUZILOU	22 av Denfert-Rochereau

Annexe 2 : liste des signataires de la 2^{ème} pétition (obs. N°18) ;
 NB : seuls les noms figurent sur le document transmis.

1	X.LACROIX
2	M.LE GOFF
3	R.IGHANOUSSENE
4	P-A BOLTEAU
5	J.CORRE
6	M.SAADA
7	V.HURULT
8	GEHL
9	M.MICHEL
10	S.KOCER
11	LOLLIVIER
12	L.BONNET
13	JB SIMON
14	D.ANTUNES
15	M.BERTAUX
16	A.NGUYEN
17	L.RICHARD
18	JACQUET
19	DEBUSSCHERE
20	A.LESBRE
21	I.KALUKIN
22	K.HUA
23	E.GREVSBO
24	A.BONNEMAIN
25	J.HALNA
26	C.TESNIER
27	L .CHUPE
28	I.BARA
29	J.MALEPLATE
30	N.LESBRE
31	S.COUFFON
32	P.LEVESQUE
33	N.BOEUF
34	C.AUZY
35	E.BERREBI
36	JC LACROIX
37	V.LAJOINIE
38	S. DE ABREU
39	P.BERTRAND
40	I.TOUCAS
41	AM BERTRAND
42	T.MORAIN
43	S. SERRANO CREPIN
44	S.BOEUF

45	JM DERCOLE
46	I.PERRIN
47	B.COLSON
48	A.SAADA
49	C.BORDONE
50	N.LAVALLEY
51	GANNE
52	D.TAVEIRA
53	SAADA
54	S.DUFRENE
55	DV CHEVREAU
56	F.GROS
57	F.MAS
58	SEHER
59	BRUNEAU
60	C.THERIN
61	E.GILLET
62	P. LECAPLAIN
63	JP JOUX
64	G. JOUX
65	P.TRILLES
66	A.ALBERTINI
67	W.FAVREAU
68	M.TARDY
69	E.SEBA
70	D. THOMAS NOEL
71	P.SAMAMA
72	M.VOLTA

C- grille de dépouillement par thèmes

J'ai procédé à l'analyse des 18 observations exprimées par le public, afin de dégager les thèmes évoqués ; je rappelle que les deux délibérations ont été traitées au chapitre précédent, et précise que l'obs. n° 9 est une simple mention des coordonnées d'un visiteur.

La grille d'analyse est ainsi établie :

- thème I : les oppositions et critiques du projet

AP = arbres, modification du paysage

CP = cheminement piétonnier

I = autres impacts

B = dépense d'argent public

Da = demande d'abandon du projet

Dm : demande de modification du projet

- thème II : le dossier, l'information, l'enquête

D = dossier d'enquête

Inf. = information et communication

EP = enquête publique
 - thème III : les points non directement liés au projet soumis à enquête

E = action environnementale du Port

N = nuisances du Port

Av : berges aval

- thème IV = avis favorable au projet = Fav

Observation n°	I	II	III	IV
Registre Bonneuil				
1				Fav
Registre Saint-Maur				
1	CP		E, Av	
3		D		
4	AP			
5	AP,B, CP, Dm	Inf	Av	
6	AP, CP, B		N	
7		EP		
8	CP, Da	Inf		
9				
10	AP			
11	AP,CP,B, Da, Dm,		E, N Av	
12	CP	Inf		
13	AP,I, CP	D, Inf	N	
14	AP, I	Inf, EP	E, N	
15	AP, CP		N	
17	AP,CP,B, Da, Dm		E, N Av	
18	AP,CP,B, Da, Dm	D, Inf, EP	E, N Av	
19	CP			

--	--	--	--	--

2 - présentation synthétique des thèmes évoqués et des éléments de réponse du demandeur

L'analyse des observations exprimées par le public fait apparaître les thèmes suivants :

A- Oppositions, critiques ou inquiétudes face au projet présenté

La majeure partie des participants a exprimé son opposition au projet ; il est fréquemment évoqué une dégradation du paysage, avec la réduction de « l'écran de verdure qui cachait ces affreux bâtiments », et donc « beaucoup de verdure en moins, pollution visuelle en plus » ; l'aménagement projeté est critiqué comme entraînant, par l'abattage des arbres, parfois centenaires, et leur remplacement en un nombre moindre et par de simples arbustes qui ne pourront « dissimuler les horribles hangars du port », une vue dégradée, ne laissant aux riverains de l'autre côté de la Marne qu'un « paysage désolant et affreux » .

La création d'un cheminement piétonnier est également contestée : il est considéré que ce chemin ne présente pas d'intérêt pour la promenade : « quel intérêt en pleine zone industrielle ? », « Intérêt complètement incompréhensible et ridicule dans un environnement industriel », « quel plaisir de se promener au milieu des hangars et d'usines dégageant des odeurs nauséabondes et extrêmement bruyantes ! » ; il est également redouté des « débordements » et nuisances liées à sa fréquentation : « promiscuité... fêtes, barbecues, bruits de tam-tam et autres », risque d'une « faune indésirable », problèmes tels que « drogue, alcool... », risques de nuisances sonores, « bruit des squatteurs » ; il est aussi évoqué le risque de dépôts de déchets ou détritrus.

Ce projet de chemin piéton suscite diverses demandes de compléments d'information : sur sa surveillance, sur son entretien et son nettoyage, sur la sécurité ; un intervenant demande que Ports de Paris assure un service de sécurité avec des rondes, ou que soit rendue possible l'intervention des policiers de Saint-Maur .

On note également des inquiétudes sur certains impacts des travaux : un intervenant estime que les dates envisagées pour l'abattage des arbres ne tiennent pas compte de l'évolution climatique qui décale les périodes de nidification et d'hibernation et demande quelles seront les précautions prises ; d'autres signalent que le secteur concerné « comporte sur ses berges des débris fossiles d'hippopotame, animal des grands cours d'eau , de mammoth et de rhinocéros » , et demandent la saisine du service départemental de l'architecture et du patrimoine au titre du risque de dégradation d'un

patrimoine remarquable d'une part et à celui de risque de détérioration de fossiles d'animaux d'autre part.

Il est également estimé qu'il s'agit d'une importante dépense « 1,8 M d'euros d'argent public ! » qui pourrait être mieux utilisée : pour reboiser devant l'usine Eiffage, ou pour effectuer des plantations côté quai de la Pie.

Les critiques ainsi exprimées conduisent plusieurs intervenants à demander « l'abandon du projet prévu dans son état actuel , la conservation de tous les arbres de haute tige et le redéploiement du budget prévu ... pour poursuivre l'aménagement de la berge en aval... et la plantation d'arbres destinés à dissimuler les empilements de plus en plus hauts de containers au bord de la Marne » , ou bien, « si ce projet devait être réalisé » : « l'abattage des seuls arbres risquant de détériorer la berge et leur remplacement nombre pour nombre , des mesures d'accompagnement en vue de nettoyer à l'avenir la berge ... et l'abandon pur et simple du projet de chemin » .

Éléments de réponse du demandeur

(Extraits reproduits sans y apporter ni modification ni correction)

1.1.1. Les arbres

Le projet de réhabilitation des berges amont a été conçu en réponse au constat d'une érosion de la berge, d'un vieillissement de la végétation ligneuse et d'une détérioration du paysage. Les systèmes racinaires de certains arbres fragilisent le talus rivulaire et accroissent de fait sa fragilité face au phénomène érosif. Les formations végétales typiques des bords de Marne ne sont que faiblement représentées. L'étude d'impact recensant les espèces végétales conclut à la présence d'une version dégradée du biotope « aulnaie-frênaie des fleuves médio-européens ». Le tronçon de berge souffre également d'un début de colonisation par des espèces exotiques envahissantes telles que la renouée du Japon, le buddleia de David, ou le robinier faux acacia. Ces végétaux représentent une concurrence importante pour la flore indigène qui nuit au développement de la biodiversité. L'absence d'entretien de l'ensemble de cette végétation, du fait d'une situation peu accessible en fond de parcelle, a conduit à une détérioration du paysage qui offre aujourd'hui peu de qualités, excepté celle de dissimuler en partie les bâtiments des clients du port de Bonneuil. Le projet prévoit une meilleure accessibilité et plusieurs interventions de génie végétal et d'assainissement végétal qui garantiront une amélioration de la biodiversité et de la qualité du paysage.

En ce qui concerne les arbres, les sujets remarquables existants sont identifiés sur les plans du projet et seront conservés. Les interventions porteront notamment sur la suppression des sujets dangereux pour la stabilité de la berge. L'emploi d'arbres est peu adapté en pied de talus car ils s'accommodent mal du battillage. Ils seront donc circonscrits au haut du talus. Sur environ 400 arbres existants, il est prévu d'en supprimer environ 200 et d'en replanter environ 150. Le différentiel d'une cinquantaine de sujets s'explique par les travaux de reprofilage, qui adoucissent la pente, augmentent par conséquent la surface du talus, et rétrécissent donc la surface disponible pour des

végétaux plus imposants en crête de berge. Cela permet en outre de diversifier les conditions de vie pour permettre à davantage d'espèces de reconquérir le milieu, notamment des végétaux qui ont besoin de soleil pour se développer et qui souffriraient sinon de la présence de l'ombre des arbres en été et de la chute de leurs feuilles en automne. Les arbres replantés peuvent difficilement être qualifiés d'arbustes, ce seront des arbres tiges de force 20/25 et 18/20. Ces étiquettes désignent des « gros sujets » : leur taille est comprise entre 1 m 80 et 2 m 50, et ils présentent une circonférence de tronc à 1 m du sol comprise entre 8 et 25 cm.

Le plan d'abattage localise les arbres supprimés et les arbres replantés. De l'amont vers l'aval, les interventions principales se situent au niveau de la SCI du port, désormais occupée par le client FINAT, du restaurant La Caravelle, de l'entreprise Valentin et du magasin Réseau Pro.

Un complément de réponse sur les enjeux paysagers est abordé dans le point suivant sur les bâtiments industriels.

1.1.2. Les bâtiments industriels

Le projet porté par Ports de Paris pour les berges de Marne à l'amont du port de Bonneuil prend en considération l'enjeu du paysage. Les interventions à vocation écologique qui séquenceront la berge offriront un aspect plus cohérent et structuré de la végétation sur l'ensemble du linéaire. En haut de berge, la végétation sera assainie et environ 150 arbres seront replantés sur 200 supprimés, soit un différentiel d'environ cinquante arbres. Ce seront des sujets d'une taille décrite dans le dossier du projet ainsi qu'au point n°1.1.1. ci-dessus.

Ports de Paris souhaite ici rappeler l'élément de contexte suivant : la mise à jour du schéma d'aménagement et de développement durable (SADD) du port de Bonneuil. Cette mise à jour s'effectue avec un architecte-paysagiste conseil (URBICUS), mandataire d'un groupement de bureaux d'études techniques comprenant notamment un spécialiste en écologie et environnement (INDDIGO). Dans le cadre de cette mission, ce groupement intègre une réflexion sur l'ensemble du patrimoine bâti du port dont les bâtiments situés route du Moulin Bateau concernés par le projet des berges amont. Diverses propositions pourront être étudiées par Ports de Paris, pouvant aller d'un ravalement de façade à davantage de végétalisation des fonds de parcelle. L'un des objectifs du SADD est d'améliorer l'intégration du port dans son environnement urbain, y compris en agissant sur la mise en scène de la présence du port au service de la ville.

Non comprise dans le projet de Ports de Paris, l'île du Moulin Bateau constitue un écran naturel par rapport aux deux grandes parcelles Hameau du Moulin Bateau et ex-Demon (reprise en gestion par l'Agence Seine-Amont). Sur le reste du linéaire des berges amont, la séquence contractuelle permet d'envisager des interventions sur les façades de façon concomitante au projet. Ainsi, FINAT, nouvel occupant à l'amont à l'emplacement de la SCI du port, s'est engagé par convention à améliorer sa façade. Conformément à la procédure habituelle, ce client présentera son projet pour validation à Ports de Paris et à l'architecte-paysagiste conseil qui veillera à l'amélioration de la façade de ce bâtiment côté Marne, avant le dépôt d'une déclaration préalable ou d'un

permis de construire. Ports de Paris est ensuite propriétaire du bâtiment du restaurant La Caravelle et pourra si nécessaire facilement requalifier la façade selon les préconisations de l'architecte-conseil. Sur les parcelles suivantes en direction de l'aval, très peu d'arbres sont supprimés et il n'y a pas de bâtiment. Le bâtiment loué à l'entreprise Valentin appartient également au port de Bonneuil. À l'aval de l'île du Moulin Bateau, s'enchaîne une séquence sans suppression d'arbres (comme le montre le plan d'abattage compris dans le dossier loi sur l'eau). Il sera possible d'améliorer la façade arrière du bâtiment situé à l'extrémité aval dans le cadre des réflexions portant sur le renouvellement de la convention d'amodiation entre Ports de Paris et Réseau Pro qui devraient débiter à court terme. Pour rappel, un plan des différentes parcelles du port dans le secteur des berges amont est disponible en annexe.

1.2.1. L'intérêt du cheminement piéton

L'opération projetée répond à un objectif général de requalification des bords de Marne qui ne s'entend pas seulement à l'échelle du port de Bonneuil, mais également à l'échelle de tout le territoire de la confluence entre la Marne et la Seine. La demande sociale pour l'accès des habitants aux berges des cours d'eau se fait largement entendre au sein de ce territoire. Ce projet de cheminement piéton permettra notamment aux habitants de Bonneuil-sur-Marne de pouvoir se rendre en bord de Marne via le mail planté qui sera aménagé le long de la route départementale 130 dans le cadre des actions du SADD du port de Bonneuil. Le port de Bonneuil qui va bientôt fêter ses cent ans mobilise l'intégralité des berges de la commune éponyme sans donner d'accès à aucune berge naturelle. La réalisation de ce cheminement répond à une volonté d'ouverture du port vers les villes adjacentes correspondant à une attente politique forte concernant la ville de Bonneuil.

Dans le cadre de la mise à jour de son SADD déjà évoquée plus haut, le port de Bonneuil réfléchit aux possibilités d'ouvrir davantage la plateforme à des usages diversifiés et mixtes, en poursuivant sa logique d'insertion urbaine. Cette diversification passe par exemple par la promenade, la découverte des espaces portuaires et de leur fonctionnement, la découverte pédagogique des berges et des milieux aquatiques, ou encore l'accessibilité des zones de pêche. Le projet des berges amont participe de cette dynamique par l'ouverture d'un cheminement piéton pour la promenade, ainsi que pour la pêche puisque ce linéaire relève d'une zone de pêche autorisée. Il s'agit également d'une aménité supplémentaire que le port de Bonneuil souhaite mettre à la disposition des personnes qui viennent travailler quotidiennement sur la plateforme. Ports de Paris a donc conçu pour les berges amont un projet conciliant les enjeux de lutte contre l'érosion, de restauration écologique du milieu et d'accessibilité du public et des salariés du port. À plus long terme, cet itinéraire de promenade piétonne pourrait permettre de déboucher sur d'autres itinéraires dans le Bec de Canard, qui pourrait être rendu accessible selon des modalités qui restent à définir.

1.2.2 Les nuisances (sonores, nettoyage, squat)

Le constat initial au projet acte le mauvais état actuel de la berge amont du port de Bonneuil : sa situation inaccessible aurait plutôt tendance à encourager des occupations illicites constatées actuellement sous le pont et parfois sur l'estacade, ainsi que des

dépôts sauvages de déchets provenant du port ou charriés par la Marne. Le projet de réhabilitation des berges permettra à l'inverse de réinvestir la zone et de la reconsidérer comme un espace accessible pour tous qui doit être maintenu propre. Comme indiqué dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale, Ports de Paris mettra en place une démarche d'entretien comprenant le nettoyage du site et le retrait de déchets : d'abord pendant la période de garantie après les travaux, puis de façon récurrente, selon le protocole déjà en place sur la partie aval des berges de Marne du port de Bonneuil. De plus, contrairement à ce qui est pressenti sur le registre d'enquête, la rupture d'isolement du site devrait plutôt empêcher l'installation de squatteurs en inversant le phénomène de lieu non fréquenté.

Ports de Paris prend note des craintes des riverains de Saint-Maur concernant les risques de nuisances sonores liés à la fréquentation du cheminement piéton. Le maître d'ouvrage rappelle qu'il s'agira d'un sentier étroit sur la majeure partie du linéaire, agrémenté de placettes au niveau du restaurant La Caravelle et de l'entrée du Bec de Canard, deux espaces aujourd'hui déjà accessibles pour des rassemblements éventuels. Cependant, pour garantir la tranquillité du voisinage, au stade des plans d'exécution du projet, Ports de Paris étudiera les possibilités de fermeture des accès au site : dispositifs techniques tels que des portails pour clôturer les accès, dispositifs organisationnels avec passage des gardiens du port lors de leur tournée en début et fin de journée pour ouvrir et fermer ces portails.

1.3. Observations sur les aspects financiers du projet

Ports de Paris est un établissement public de l'État dont la vocation est d'encourager le report modal de la route vers la voie d'eau pour le transport de marchandises, d'entretenir et de valoriser le domaine public fluvial portuaire (foncier et plan d'eau). Sous tutelle du ministère de l'environnement, Ports de Paris consacre également 20 à 25% de son budget annuel à des actions écologiques et environnementales, notamment dans les domaines de la gestion de l'eau et de la biodiversité. En mettant en place une berge résistante à l'érosion, Ports de Paris investit pour la protection du domaine public fluvial portuaire tout en poursuivant un objectif écologique de développement de la biodiversité.

Deux organismes publics sont sollicités par le maître d'ouvrage pour cofinancer l'opération des berges amont : l'Agence de l'Eau Seine-Normandie au titre de sa politique de gestion des milieux aquatiques et de restauration de la qualité des eaux et de la biodiversité, et la Région Île-de-France au titre de sa politique de l'eau. Les décisions de cofinancement de ces deux organismes publics constituent également une validation de la pertinence de l'utilisation de fonds publics pour ce projet.

1.4.3 Le patrimoine archéologique

Le diagnostic de l'état initial du site et de son environnement qui figure dans le dossier d'enquête publique indique que les berges amont se situent dans une zone de protection archéologique prioritaire selon un classement de la Direction régionale des affaires culturelles d'Île-de-France. À ce titre, une demande d'avis sera adressée à la DRAC en

amont de la phase chantier. Les mesures adéquates seront prises selon les résultats de cet avis.

1.1.3. Impact du projet

Ports de Paris a précisé dans son mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale les mesures qui seront prises pour s'assurer que les entreprises chargées d'exécuter les travaux respectent les réglementations afin de minimiser les impacts en phase chantier. En termes de paysage, la phase transitoire de déboisement et de replantation durera environ vingt semaines, soit cinq à six mois, en période hivernale, qui correspond aussi à la moindre efficacité de l'écran végétal sur les bâtiments du port, du fait de l'absence de feuillage.

Afin d'assurer le respect de ses engagements en termes de protection de la faune et de la flore, Ports de Paris travaillera avec des entreprises disposant de la compétence génie végétal : ouvriers et encadrement compétents pour distinguer les sujets remarquables des sujets à supprimer.

Les modalités de réalisation des travaux sont présentées au chapitre 8 de la note technique d'avant-projet comprise dans le dossier d'enquête publique. L'ensemble des travaux végétaux doivent être réalisés pendant la période de repos végétatif, c'est-à-dire à l'automne et à l'hiver. Comme le précise l'étude d'impact, les déboisements et replantations seront ainsi réalisés en dehors des périodes de nidification et de vulnérabilité de l'avifaune. Ports de Paris se tient prêt à ajuster le planning précis des interventions sur les recommandations des services de l'État pour un dérangement minimum de la faune.

Commentaire

Dans son mémoire en réponse, Ports de Paris a apporté de nombreux éléments de nature à expliciter les objectifs de l'opération, à préciser ses modalités, et à répondre aux inquiétudes exprimées par les participants, que ce soit sur la question des arbres, sur la visibilité des bâtiments industriels, sur l'intérêt du cheminement piétonnier, sur l'aspect budgétaire ou encore sur les impacts des travaux et aménagements prévus.

B- Remarques sur le dossier, l'information et la communication, l'enquête publique

Un intervenant a émis des remarques sur le dossier présenté à l'enquête ; il a relevé des erreurs : « p 173 et 175 les numéros de figures (72) ne correspondent pas (78) », exposé que certaines données sont trop anciennes : « la flore date de 2007, presque 10 ans... sur la pollution on se base sur 2012 alors que l'usine de Bonneuil Eiffage n'avait pas encore sévi », et noté que les valeurs réglementaires pour les polluants ne sont pas précisées ; il estime que les bases de l'étude sont donc faussées.

D'autres s'étonnent que la zone concernée soit, dans l'étude d'impact, considérée comme éloignée des habitations, rappelant que de l'autre côté de la Marne se trouve le quartier d'habitation du sud de Saint-Maur-des-Fossés.

Plusieurs participants ont regretté un manque d'information des riverains, ou estimé « inexistante » la communication de Ports de Paris ; des intervenants évoquent la réunion organisée le 17 mars, dont « aucun riverain de la rive droite de la Marne ... n'avait été prévenu. Seuls quelques prospectus avaient été distribués dans les boîtes aux lettres de certaines rues adjacentes au quai de Bonneuil. Cela laisse supposer une volonté de ne pas trop ébruiter la tenue de cette réunion ! »

Ces remarques sur les questions d'information des riverains sont parfois exprimées également à propos de l'enquête publique, qui aurait été lancée dans « des conditions quasi-confidentielles », sans que les riverains en aient été informés à temps : « enquête publique jusqu'au 10 mai seulement alors que le magazine municipal mars-avril nous en informant n'a atterri dans nos boîtes aux lettres qu'après le 20 avril, en pleine période de vacances » ; un intervenant a estimé que les dates de l'enquête ont été mal choisies (« congés scolaires, 1^{er} mai ») ; un autre a demandé de « proroger l'enquête publique afin que toutes les personnes concernées aient le temps de s'informer et de réagir ».

Éléments de réponse du demandeur

(Extraits reproduits sans y apporter ni modification ni correction)

1.4.1 L'étude d'impact du projet

Une observation signale deux coquilles dans le référencement des figures dans l'étude d'impact. Ports de Paris reconnaît la justesse de cette remarque et apporte l'erratum suivant : p173 du dossier loi sur l'eau, il faut lire « Ces sites sont représentés sur la figure 78 [et non 72] suivante » ; p175 dans l'encadré vert, il faut lire « D'après la figure 79 [et non 73] ci-avant... ».

Certaines données produites dans la partie d'analyse de l'état initial du site et de son environnement remontent à 2007 : c'étaient les données disponibles au moment de la rédaction du rapport. Il en va ainsi par exemple de certains inventaires faunistiques. Ports de Paris souhaite rappeler le calendrier qui a prévalu lors de l'élaboration du projet de réhabilitation des berges amont : la sélection du maître d'œuvre de l'étude (groupement d'Egis et d'Atelier Ville et Paysage) est intervenue en 2011. La première phase du projet qui a consisté en un diagnostic de l'état initial s'est déroulée en 2012 pour parvenir à une première proposition de projet de réhabilitation des berges. Les discussions avec les services instructeurs en 2013 ont conduit le maître d'ouvrage à reprendre son projet et à déposer une seconde version à l'automne 2014, objet de la présente enquête publique. L'ensemble des sources et la méthodologie employée pour fabriquer l'étude d'impact sont décrites au chapitre 12 du dossier loi sur l'eau.

La qualité de l'air est abordée une première fois p192 dans l'analyse de l'état initial du site et de son environnement : le bilan des émissions de polluants pour la commune de Bonneuil est indiqué en valeur absolue et la part des différentes sources de polluants est représentée en valeur relative sous forme de graphique. Il est seulement indiqué que ces valeurs sont bien inférieures aux seuils réglementaires, qui eux ne sont pas mentionnés. La qualité de l'air est évoquée une deuxième fois p283 dans la partie d'analyse des impacts du projet, pour dire que le projet n'a pas d'impact sur la qualité de l'air et sur la santé humaine. Pour compléter, le site internet d'Airparif fournit les valeurs réglementaires, consultable à l'adresse suivante :

<http://www.airparif.asso.fr/reglementation/normes-francaises>.

En outre, comme décrit plus haut, Ports de Paris a sollicité Airparif, association indépendante, pour réaliser une étude sur la qualité de l'air dans et autour du port de Bonneuil-sur-Marne. Les résultats de cette étude, comme de tous les travaux d'Airparif, seront statutairement rendus publics et présentés notamment lors des séances de l'instance permanente de concertation du port de Bonneuil, au terme de l'année d'étude, en 2017.

Deux rubriques de l'étude d'impact prennent en compte la proximité des habitations : il s'agit de « impacts sur la population et l'habitat » et de « impact sur le patrimoine paysager, architectural et historique ». Les habitations les plus proches sont bien identifiées et décrites comme étant « situées de l'autre côté de la Marne, en rive droite, au niveau du Quai de Bonneuil (environ 100m). » L'impact sur le cadre de vie est également caractérisé, en termes de qualité de l'air, de bruit, de vibrations, d'hygiène et de sécurité. L'étude conclut à un impact réel du projet en phase chantier, et à un impact positif d'amélioration du paysage et du cadre de vie en phase exploitation.

1.5. Observations sur l'information/communication et l'enquête publique

Ports de Paris a réalisé une communication institutionnelle tout au long de l'élaboration du projet en direction des principaux partenaires que sont les deux communes de Bonneuil-sur-Marne et Saint-Maur-des-Fossés, le Syndicat Marne Vive, ainsi que la Région Île-de-France et l'Agence de l'Eau Seine-Normandie auprès desquelles des demandes de financement du projet sont déposées (phase études, puis phase travaux).

Les entreprises du port ont également été informées via les réunions clients organisées trois fois par an par l'Agence Seine-Amont, et lors de réunions bilatérales entre l'Agence et les entreprises directement riveraines du projet.

Le projet a été mentionné à plusieurs reprises dans les réunions de l'instance permanente de concertation du port de Bonneuil, mise en place depuis 2015 : une présentation du projet a été faite en séance plénière en novembre 2015, et le projet a été évoqué dans l'atelier « mise à jour du SADD », qui a eu lieu à trois reprises entre juin et septembre 2015.

Conscient de la nécessité de communiquer plus largement, Ports de Paris a organisé une réunion d'information préalable à l'enquête publique sur le projet des berges amont, le

17 mars 2016, à 18h30, dans la salle XV du port de Bonneuil. Ont été invités à cet événement les destinataires déjà inscrits sur le listing de l'instance permanente de concertation. L'invitation a été mise en ligne le 10 mars sur le site internet de Ports de Paris, à l'adresse suivante :

<http://www.haropaports.com/fr/paris/nous-connaître/amenagements-portuaires-franciliens/projet-de-rehabilitation-des-berges-de>.

Afin de toucher les personnes les plus directement impactées par le projet, Ports de Paris a également procédé à la fabrication d'un flyer d'invitation, à sa reproduction en 3000 exemplaires, et à sa distribution dans les boîtes aux lettres des quartiers de la rive droite de la Marne à Saint-Maur-des-Fossés : Les Mûriers, Les Corneilles, La Pie, La Varenne (le flyer, le bon de commande, la facture sont disponibles en annexe du présent mémoire en réponse pour les prestations d'impression et de distribution).

Une trentaine de personnes ont assisté à cette réunion, animée par le bureau d'études spécialisé en concertation/communication qui accompagne Ports de Paris pour la concertation continue et les équipes de l'Agence Seine-Amont. La présentation du projet s'est déroulée sur une quarantaine de minutes, avant un temps de questions/réponses d'environ trois quarts d'heure.

Enfin, en coopération avec le bureau des enquêtes publiques de la préfecture du Val-de-Marne et les municipalités de Bonneuil-sur-Marne, Saint-Maur-des-Fossés, Sucy-en-Brie et Créteil, les mesures réglementaires d'affichage et de publicité concernant l'enquête publique ont été appliquées.

Les dates retenues pour le déroulement de l'enquête publique ont été décidées conjointement par le bureau des enquêtes publiques de la préfecture du Val-de-Marne et les commissaires enquêteurs titulaire et suppléante désignées par le tribunal administratif de Melun. Elles recouvrent une durée totale de 37 jours. Les permanences de la commissaire enquêteur, que ce soit à Bonneuil-sur-Marne ou à Saint-Maur-des-Fossés, se sont tenues en dehors des périodes de congés scolaires et de pont de l'Ascension, sur des soirées en semaine et des samedis matins le week-end, afin de laisser la possibilité à un maximum de personnes de s'exprimer sur le projet.

Commentaire

La question portant sur la qualité de l'étude d'impact et la pertinence de certaines de ses données a fait l'objet d'une réponse argumentée, de même que la prise en compte des riverains côté Saint-Maur ; quant aux observations relatives à la communication et en particulier à la réunion organisée par Ports de Paris le 17 mars, je ne peux que relever la contradiction entre les remarques exprimées à l'enquête et les éléments de réponse transmis, qui font état d'une invitation par flyer, avec des pièces justificatives jointes en annexe ; enfin, au sujet de l'enquête publique, je renvoie au chapitre du rapport traitant de son déroulement, qui relate en détail la large information, allant bien au-delà des exigences réglementaires, dont elle a fait l'objet.

C- thèmes non directement liés au projet présenté

Plusieurs participants mettent en cause la politique environnementale conduite par le Port, et estiment que le projet présenté n'est qu'un « alibi ...pour dissimuler une nouvelle dégradation de l'environnement » ou « atténuer la mauvaise image de marque du Port de Bonneuil ».

Il est fréquemment évoqué des nuisances subies par les riverains du fait des activités portuaires : « odeurs nauséabondes dues aux usines d'enrobés », « bruit occasionné par les nouvelles entreprises de concassage de métaux ». Une intervenante demande que le restaurant d'entreprise La Caravelle « s'en tienne à son activité de restaurant d'entreprise du midi », et non à l'organisation de fêtes ou mariages qui sont sources de nuisances sonores en soirée.

Certaines observations évoquent l'aménagement déjà réalisé par Ports de Paris sur la berge aval, qui leur paraît insuffisant : « les travaux effectués laissent encore trop les bâtiments, grues et containers visibles de la Marne », et demandent que le budget prévu soit redéployé pour améliorer cette portion de berge et « dissimuler les empilements de plus en plus hauts de containers ».

Eléments de réponse du demandeur

(Extraits reproduits sans y apporter ni modification ni correction)

1.4.1 La restauration écologique

Ports de Paris a mené un projet de réhabilitation écologique comparable sur le tronçon aval des berges de Marne du port de Bonneuil en 2003-2004. Le bilan tiré en 2015 constate l'efficacité de l'aménagement en termes de lutte contre l'érosion et de reconquête du milieu par la biodiversité, avec la présence notable d'un héron blongios nain (espèce rare en Île-de-France) aperçu sur la berge aval. D'autres observations sur le port, comme celle de l'hirondelle des rivages qui niche sur les toitures de certains entrepôts et dans les ouvrages maçonnés de certains quais, témoignent d'une bonne cohabitation entre la faune et les activités industrielles, en dehors des phases de travaux. C'est donc plutôt la conciliation de l'objectif de restauration écologique avec l'accessibilité de la berge pour le public qui constitue un défi. Par ses nombreux espaces verts entretenus selon les principes de la gestion différenciée, en application de sa politique de responsabilité sociétale et environnementale, le port de Bonneuil est conscient d'avoir un rôle à jouer en matière de protection et d'amélioration de la biodiversité. Plus largement, Ports de Paris a une vocation environnementale en agissant pour le report modal du transport de marchandises : 1 convoi fluvial = 200 camions évités = 3 à 4 fois moins d'émissions de CO₂ en g/t.km que par la route.

1.2.2 Les nuisances

Deux catégories d'observations supplémentaires figurent au registre d'enquête publique qui ne sont pas liées directement au projet de réhabilitation des berges de Marne, mais auxquelles Ports de Paris souhaite apporter ci-dessous des éléments de réponse. La première porte sur les nuisances sonores associées à une entreprise de concassage de métaux et à l'exploitation en soirée et les week-ends du restaurant La Caravelle. Ce restaurant n'est en effet pas uniquement un restaurant d'entreprise ouvert aux seules heures du déjeuner en semaine, car l'exploitant propose un service de location de salle pour des événements privés. Si ces activités occasionnent des nuisances quelles qu'elles soient, cela peut être signalé à Ports de Paris par voie postale (Agence Seine-Amont, 5, route de Stains, 94387 Bonneuil-sur-Marne Cedex) ou électronique (accueil-asam@paris-ports.fr). Les services du port prennent alors contact avec les clients mis en cause pour tenter d'apporter une solution aux signalements. L'ensemble des plaintes sont consignées dans un registre permettant d'assurer la traçabilité des réponses apportées, tel que l'exige le Système de Management Environnemental de Ports de Paris.

En second lieu, à l'occasion de l'enquête publique sur le projet des berges amont, ont été à nouveau dénoncées les nuisances olfactives principalement imputées à l'usine d'enrobés Eiffage présente sur le port de Bonneuil. L'Agence Seine-Amont rappelle qu'elle a entamé fin 2015 un partenariat d'une année avec Airparif, association indépendante de surveillance de la qualité de l'air agréée par le ministère de l'environnement. Ce partenariat répond aux attentes définies par les municipalités environnantes et reprises dans le cadre de l'instance permanente de concertation mise en place depuis l'année 2015 sur le port de Bonneuil. L'ensemble du cahier des charges de l'étude a été soumis aux villes partenaires du port et aux parties prenantes de l'instance permanente de concertation qui ont eu la possibilité de l'amender. L'étude s'organise en trois volets visant à mieux connaître la qualité de l'air dans et autour de la plateforme portuaire. Le premier volet s'intéresse aux émissions de polluants sur la zone (trafic routier, chauffage résidentiel et tertiaire, activités industrielles). Le deuxième volet apprécie la dispersion dans l'air de ces polluants en fonction des facteurs météorologiques : deux campagnes de mesure de quatre à cinq semaines (février-mars 2016 et mai-juin 2016) relèvent des données représentatives de la période hivernale et estivale. La période de mesure hivernale a finalement été étendue continuellement jusqu'à la période estivale. Les points de mesure sont installés sur le port de Bonneuil, mais aussi, avec l'accord et la coopération des municipalités, dans les communes de Bonneuil et de Saint-Maur respectivement situées en amont et en aval des vents dominants. Ce deuxième volet permettra de mieux connaître la qualité de l'air. Le troisième volet de l'étude est déployé sur un site internet de recensement participatif des odeurs. Ce site est consultable à l'adresse : <http://portdebonneuil.airparif.fr>. Les internautes ont la possibilité de déposer un signalement d'odeurs géo-localisé, caractérisé selon différents critères (intensité, type d'odeurs, fréquence). Les résultats seront publics et rendus disponibles au terme de l'étude.

1.4.2. Les berges aval

L'aménagement écologique à l'aval du pont de Bonneuil a été défini en tenant compte du contexte particulier de cette berge. Deux tronçons de berges non minéralisées ont été traités par la réinstallation de milieux typiques des bords de Marne, comme des

roselières ou des plages sablo-graveleuses, avec plantations de végétaux hélophytes adaptés. Le reste du linéaire étant constitué d'un perré maçonné, il n'a pu bénéficier des interventions de génie végétal visant à renaturer la berge.

Des aménagements complémentaires de plantations d'arbres ont été réalisés en 2015 à l'extrémité du lot 7 du port, le long de la clôture du terminal à conteneurs. Ailleurs, l'espace disponible n'est pas suffisant pour installer des arbres sans risquer de déstructurer le talus, lequel supporte en tête une voie ferrée en exploitation. En effet, la présence d'un terminal à conteneurs embranché voie d'eau, fer et route est un grand atout pour le port de Bonneuil, conformément à la vocation de l'établissement public portuaire d'encourager le report modal du transport de marchandises de la route vers les modes alternatifs (voie d'eau et fer). Le foncier dévolu à ce terminal à conteneurs ne peut être amputé.

Cet aménagement des berges aval est terminé et fait l'objet d'un entretien semestriel depuis une dizaine d'années par un maître d'œuvre expert dans les techniques végétales et une entreprise de travaux d'espaces verts. Les diagnostics faune/flore régulièrement menés sur cette zone font état d'un très fort développement de la biodiversité.

Commentaire

J'observe que des éléments de réponse détaillés ont été apportés sur l'action environnementale du Port, sur les nuisances et sur l'aménagement réalisé sur la berge aval ; j'ajoute que ces points ne sont pas directement liés au projet qui est présenté à l'enquête publique .

D- Avis favorable sur le projet présenté

Une seule observation est clairement en faveur du projet, celle inscrite sur le registre de Bonneuil-sur-Marne par un intervenant « très favorable au projet présenté par Ports de Paris », qui « est un plus pour la biodiversité en restaurant des zones de fraie et de nidification sur la base de l'expérience réussie des berges aval », qui « s'insère dans un plan plus vaste, en communion avec le projet de l'espace naturel du Bec de Canard, ses 11 hectares, ses 800 m de berges naturelles en Val-de-Marne », qui « offre un paysage remarquable vu des berges de Saint-Maur , et « une promenade nouvelle ».

Éléments de réponse du demandeur

Cette observation n'a pas donné lieu à une réponse de Ports de Paris.

Commentaire

L'observation n'appelait effectivement pas de réponse.

Chapitre 7 : conclusions motivées

Je rappelle que l'enquête publique portait sur la demande d'autorisation déposée par Ports de Paris, au titre de la loi sur l'eau, pour le projet de réhabilitation des berges de Marne à l'amont du pont de Bonneuil. Le projet en question relève des rubriques suivantes de la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités soumises à autorisation ou déclaration (article R 214-1 et tableau annexé du Code de l'environnement) :

- 3.1.2.0 : installations, ouvrages, travaux, ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3.1.4.0, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau (autorisation) ;

- 3.1.4.0 : consolidation ou protection des berges, à l'exclusion des canaux artificiels, par des techniques autres que végétales vivantes (déclaration) ;

- 3.1.5.0 : installations, ouvrages, travaux ou activités dans le lit mineur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères, les zones de croissance ou les zones d'alimentation de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens (déclaration) .

L'enquête publique a été prescrite par l'arrête n° 2016/764 de M. le Préfet du Val-de-Marne ; elle s'est déroulée du 4 avril 2016 au 10 mai 2016 inclus, sur le territoire de 4 communes : Bonneuil-sur-Marne, Créteil, Saint-Maur-des-Fossés et Sucy-en-Brie ; elle a été précédée des mesures de publicité prévues par la réglementation , et a fait en outre l'objet de diverses mesures d'information supplémentaires ; j'ai assuré les 4 permanences prévues : 2 à Bonneuil-sur-Marne et 2 à Saint-Maur-des-Fossés, qui se sont déroulées sans incident ; la participation du public a été très faible dans la première de ces communes (1 observation écrite), nettement plus forte dans la seconde (19 observations dont deux pétitions signées respectivement par 85 et 72 personnes) .

Mes conclusions s'appuient sur les considérations suivantes :

- L'intérêt du projet de Ports de Paris

L'opération envisagée, qui concerne la partie de la berge gauche de la Marne située entre le viaduc du RER et le pont de Bonneuil, soit un linéaire total de 850 m, est justifiée par l'état actuel de ce site naturel : érosion chronique de la berge, manque d'entretien, développement d'une végétation spontanée, avec des espèces invasives offrant peu d'intérêt du point de vue de la biodiversité, et enfin très faible possibilité d'accès à la rivière. Le projet développé par Ports de Paris tend à remédier à cette situation, avec pour objectifs la stabilisation de la berge, sa réhabilitation par des aménagements paysagers, et la création d'un chemin piéton en crête de berge. Je considère que l'état actuel de la berge rend cette opération de

réhabilitation assurément nécessaire, que les objectifs définis sont tout à fait justifiés, et que le projet élaboré par le demandeur est de nature à les atteindre.

- Les impacts du projet :

Il ressort de l'étude d'impact que le projet de réhabilitation des berges aura très peu d'effets négatifs sur l'environnement, et que ceux-ci seront limités à la phase travaux ; je précise que des mesures visant à éviter ou à réduire ces impacts ont été prévues ; après la phase de chantier, les impacts des aménagements seront positifs (notamment sur les eaux superficielles, la flore et la faune, les potentialités piscicoles, les loisirs, et le paysage).

- Le dossier établi par le demandeur :

Le dossier préparé pour l'enquête publique, très complet et documenté, largement illustré par des figures, tableaux et documents graphiques, me paraît bien de nature à répondre aux exigences réglementaires, et à donner au public une information aussi complète que précise ; j'observe en outre que Ports de Paris a apporté des éléments complémentaires argumentés en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale.

- Les avis des personnes publiques :

J'ai reçu copie des délibérations des Conseils municipaux de Bonneuil-sur-Marne, de Créteil, de Saint-Maur-des-Fossés, ainsi que du syndicat « Marne Vive » ; toutes ces délibérations font état d'un avis favorable au projet ; je note également que, sur de nombreux points, les demandes exprimées par le Conseil municipal de Saint-Maur-des-Fossés et les remarques du syndicat « Marne Vive » ont reçu des réponses de la part du demandeur.

- Les observations recueillies pendant l'enquête publique :

Je relève que le registre de Bonneuil-sur-Marne n'a enregistré qu'une seule observation, favorable au projet ; les observations recueillies à Saint-Maur-des-Fossés font état de remarques défavorables ou d'inquiétudes, sur divers thèmes ; il est tout d'abord déploré l'impact des travaux sur la végétation, au motif que celle-ci permet de dissimuler les bâtiments et installations portuaires, et que l'opération projetée entraînera une dégradation du paysage pour les riverains de l'autre côté de la Marne ; je considère que ces travaux sont cependant rendus indispensables par l'état de la berge, que l'inconvénient ainsi décrit ne sera constaté que temporairement, et qu'à terme le paysage sera notablement amélioré ; j'observe en outre que si le bilan quantitatif fait état d'une diminution du nombre d'arbres (environ 200 abattus et 150 replantés), le bilan qualitatif sera quant à lui positif, avec notamment la conservation des arbres remarquables et la suppression d'arbres dangereux ou d'espèces envahissantes ; je note enfin que l'amélioration, après achèvement des travaux et

croissance des sujets replantés, sera durable puisqu'un entretien du site est d'ores et déjà prévu.

Il est également contesté la création d'une promenade piétonne en crête de berge, aux motifs de son supposé faible intérêt en bordure d'une zone industrielle, et des risques d'une fréquentation susceptible de créer des nuisances pour les riverains ; j'estime pour ma part que la création d'une promenade pour permettre au public de se rapprocher de la Marne est au contraire judicieuse, puisqu'elle permettra aux habitants de Bonneuil et des communes voisines, mais aussi aux personnes qui travaillent sur le port, de profiter davantage de ce site naturel tout à fait remarquable ; je relève en outre que les risques de nuisances évoqués ne sont pas démontrés et qu'en tout état de cause l'engagement de Ports de Paris d'examiner la possibilité de fermer les accès, si la fréquentation du chemin piétonnier s'avérait source de problèmes, est de nature à rassurer les intervenants .

D'autres critiques ont été émises sur le coût des travaux ; j'observe que la critique d'un gaspillage d'argent public n'est nullement argumentée, se bornant à citer le montant indiqué dans le dossier (1,8 M d'euros), sans démontrer en quoi il serait excessif.

Quant aux remarques émises sur les impacts des travaux sur la faune ou sur le patrimoine archéologique, elles ont reçu des réponses que je considère comme satisfaisantes dans le mémoire en réponse de Ports de Paris.

Les demandes exprimées par certains participants, pour que l'opération projetée soit réduite et que le budget prévu soit redéployé en faveur de plantations dans d'autres secteurs du port et notamment sur la berge aval, ne peuvent à mon sens être retenues, car j'estime que l'état actuel de la berge amont rend indispensable l'opération de réhabilitation envisagée ; j'observe, en outre, que le mémoire en réponse fait état de certaines limites à un aménagement plus paysager de la berge aval.

Des intervenants ont soulevé des questions sur la qualité du dossier, sur la communication, sur l'enquête publique ; le mémoire en réponse contient des éléments d'explication sur les points relatifs au dossier et à l'étude d'impact ; quant à la communication, je constate une forte divergence au sujet de la réunion organisée par Ports de Paris en mars , à laquelle des riverains assurent ne avoir été conviés, et la réponse de Port de Paris qui fait état d'une invitation par un flyer distribué à 3 000 exemplaires ; n'ayant pas participé à cette réunion, dont je rappelle qu'elle s'est tenue avant le démarrage de l'enquête, je ne peux me prononcer sur son organisation, et me contente donc de relever ces propos contradictoires . Enfin, sur le sujet de l'enquête publique, je rappelle qu'elle a duré 37 jours consécutifs, durée supérieure à celle de 30 jours prévue par la réglementation , et définie

précisément pour tenir compte des deux semaines de congés scolaires de printemps ; le 1^{er} mai ne peut être considéré comme ayant diminué les possibilités de participation du public , car il tombait cette année un dimanche, comme le 8 mai ; un seul jour férié se situait dans la période de l'enquête : le jeudi 5 mai ; je rappelle également qu'un large dispositif de publicité de l'enquête a été mis en place , comportant les mesures habituelles d'insertion dans la presse et d'affichage mais aussi, à l'initiative des communes, des moyens supplémentaires tel que publications sur les sites Internet, articles dans les journaux municipaux, messages sur les panneaux lumineux .

En dernier lieu, je note la volonté d'information démontrée par Ports de Paris sur les remarques qui portaient sur des sujets extérieurs au projet soumis à enquête : action environnementale de Ports de Paris, nuisances liées aux activités installées dans le port, aménagement de la berge aval.

Compte tenu des considérations qui précèdent, j'émet sur la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, présentée par Ports de Paris pour le projet de réhabilitation des berges de Marne à l'amont du port de Bonneuil, un AVIS FAVORABLE.

Fait au Perreux sur Marne,
Le 10 juin 2016

Brigitte BOURDONCLE
Commissaire enquêteur