



Direction de l'Aménagement

Affaire suivie par :
Nathalie BROTTIER

Email : nathalie.brottier@paris-ports.fr
Tel : 01 40 58 29 00

DUPP n°03

Arrivée le :
22 JAN. 2018

Monsieur Patrick OLLIER
Président de la Métropole du Grand Paris
Ancien Ministre
15-19 avenue Pierre Mendès France
75013 Paris

Vu 22/01
SCOT

Paris, le 7 JAN. 2018

Objet : Élaboration du SCOT métropolitain - consultation des personnes publiques associées

Monsieur le Ministre,

HAROPA - Ports de Paris, établissement public de l'Etat, est en charge de la gestion et du développement des installations portuaires sur le domaine public fluvial francilien nécessaires aux transports de marchandises et de passagers par la voie d'eau. Sa mission consiste à aménager les ports pour créer les conditions du report modal de la route vers le transport fluvial et ferroviaire.

Le Port, acteur de la transition énergétique, contribue activement aux objectifs de ce report modal mentionné dans le Grenelle de l'environnement (porter d'ici 2022 la part des modes de transport alternatifs à la route de 14 % à 25 %) et aux objectifs de la loi de programmation de la transition énergétique (un convoi fluvial = 250 camions évités = 3 à 4 fois moins d'émissions de CO2 en g/t/km que par la route).

À travers les différents documents de planification et d'aménagement, l'État et la Région encouragent une présence affirmée de l'activité portuaire sur l'ensemble du territoire, afin d'en faire un outil au service du développement de l'Ile-de-France.

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF, décembre 2013) préconise que les ports urbains soient maintenus et développés, que les plateformes logistiques multimodales existantes soient densifiées pour répondre à l'augmentation des flux, et enfin que de nouveaux sites soient aménagés.

Le Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France (PDUIF, juin 2014) préconise de préserver et développer les sites à vocation logistique, notamment en ce qui concerne les ports de Montereau, Limay, Corbeil, Évry, Bruyères-sur-Oise et Saint-Ouen, de créer de nouvelles plateformes multimodales (PSMO, Éco-port de Triel-sur-Seine, Évry) et de favoriser l'usage de la voie d'eau, notamment pour l'évacuation des déblais de chantiers, complété par le Plan Régional d'Évacuation des Déblais de Chantier (PREDEC).

Aujourd'hui, le réseau portuaire francilien (carte jointe) est structuré autour de six plateformes multimodales et 60 ports urbains. Il contribue naturellement à l'ouverture de la région parisienne vers sa façade maritime pour ses besoins de consommations et d'exportation avec la création du système portuaire HAROPA, constitué avec les Grands Ports Maritimes (GPM) de Rouen et du Havre.

La desserte francilienne repose sur deux types d'infrastructure portuaire :

- Les plateformes multimodales, jouant un rôle de hub à plus ou moins grande échelle pour la mise en place d'une logistique propre, fluviale ou ferroviaire ; elles accueillent des centres de massification et de traitement avec des effets de synergie entre les filières et la promotion d'une économie circulaire pour notamment traiter et valoriser les matériaux du BTP ;
- Les ports urbains, offrant des services de proximité à leur agglomération (évacuation des déblais et déchets, approvisionnement des chantiers et industries, logistique urbaine) et fonctionnant en interaction forte avec les plateformes multimodales.

La saturation du réseau routier et les objectifs environnementaux appellent à l'extension de ce réseau et à la densification de ses usages, notamment pour le développement de la logistique urbaine pour accompagner la croissance de la métropole et répondre à ses besoins. Le développement de ces ports passe par la concertation avec les territoires et les entreprises pour concilier les activités de loisirs en bord de voie d'eau et les activités industrielles tout en créant une offre de transport, efficace et alternative au transport routier.

À ce titre HAROPA - Ports de Paris souhaite que soit pris en compte dans le futur SCOT Métropolitain les éléments suivants :

1) Les principaux enjeux liés au transport fluvial :

Maintenir et renforcer le réseau portuaire existant au plus près des territoires de la métropole pour :

- Apporter une solution fluviale partout où les acteurs publics engagent des projets d'avenir pour le territoire. Ces projets représentent des volumes particulièrement importants de matériaux. Par son action et son développement, Ports de Paris permet d'utiliser la voie d'eau pour l'acheminement des matériaux de construction au plus près des chantiers, et pour l'évacuation des déchets de chantiers et déblais vers les sites de traitement (terres polluées, remblais pour carrières...), et ainsi d'éviter un nombre élevé de camions sur les routes franciliennes. Il participe ainsi à l'acceptabilité des chantiers menés par les acteurs publics et à un développement durable de l'Île-de-France.

- Offrir des services urbains aux acteurs du territoire. Ports de Paris dispose d'un maillage de quais à usage partagé au bénéfice des industriels locaux, renforçant ainsi la compétitivité de ces derniers en leur fournissant un accès facilité à un mode de transport propre et indépendant de la congestion routière qui frappe l'Île-de-France (carte jointe).

- Développer des activités de logistique urbaine utilisatrices de la voie d'eau. À partir des plateformes multimodales de Ports de Paris, les logisticiens peuvent acheminer les marchandises par voie d'eau jusqu'aux quais à usage partagé, ports urbains, voire escales mixtes, et assurer ensuite la desserte du dernier kilomètre par des véhicules propres. Un maillage portuaire fin du territoire de la Métropole est un atout indispensable au développement de ces activités vertueuses du point de vue environnemental.

- Implanter de nouvelles activités créatrices d'emplois. Les sites portuaires sont des lieux privilégiés pour l'implantation de clusters industriels et de distribution en lien avec les flux concernés. Ces clusters sont par ailleurs de nature à engendrer des flux retours, entraînant de fait un accroissement de la compétitivité de la voie d'eau. Au final, ces portes d'entrée en ceinture de l'Île-de-France permettent de capter des flux massifiés qui sont ensuite distribués vers l'ensemble de la région et de la métropole du Grand Paris.

- Faciliter l'économie circulaire. En effet le principe d'économie circulaire et de recyclage est applicable, d'une part aux produits manufacturés et matières valorisables issus de la consommation des industries et population, et d'autre part aux matériaux de construction et déchets de chantiers ou déblais. Il permet de limiter la part des trajets à vide et ainsi d'accroître la compétitivité du mode fluvial par rapport aux modes concurrents, et en particulier le mode routier. Le réseau portuaire constitue un outil adapté.

- Renforcer le rôle et le positionnement des plateformes multimodales de Gennevilliers (400 ha) et Bonneuil (180 ha) au sein de la Métropole avec des accès routiers et ferroviaires performants et des zones de voisinages compatibles avec l'activité industrielle et portuaire

Favoriser la mixité d'usage sur les ports urbains pour

- Concilier l'implantation d'activités industrielles pour les besoins économiques du territoire mais aussi des activités de loisirs qui répondent aux souhaits des habitants de s'approprier les berges de Seine (exemple des ports de Boulogne Le Grand, Issy-Port Victor, Ivry...).

- Accompagner le développement de la croisière, par le développement du réseau d'escales et l'amélioration des services associés (desserte en réseaux, gestion des déchets, avitaillement, hivernage).

Permettre un fonctionnement en réseau avec des projets portuaires formant une ceinture de « portes d'entrée » au service de la Métropole.

En complément des ports existants, Ports de Paris porte plusieurs projets de création ou d'extension de nouveaux ports : extension de la ZAC portuaire de Limay, Port Seine-Métropole Ouest dans la plaine d'Achères, Éco-port de Triel-sur-Seine, extension du port de Bruyères-sur-Oise, extension du port d'Évry, création du port de Vitry-sur-Seine. Chacun de ces projets répond aux enjeux de développement durable dans ses trois dimensions (économique, social et environnemental). Toutefois ils s'inscrivent à des échelles territoriales différentes. Considérés conjointement, ces projets répondent à une stratégie de réseau portuaire en complément des sites existants, permettant ainsi à Ports de Paris d'être un outil performant au service du Grand Paris et de l'Île-de-France.

2) Un cadre réglementaire adapté et compatible avec les activités industrielles et portuaires :

Pour que les ports puissent continuer d'exister, se développer et ainsi promouvoir le recours au transport fluvial, il est indispensable que le futur SCOT Métropolitain et les futurs PLUI métropolitains qui en découlent :

- Conservent les zonages portuaires :

- Préservent la possibilité d'implanter des activités en bord à voie d'eau ;
- Reprennent cette « exception portuaire » dans leurs zonages et règlements, en autorisant expressément l'implantation d'activités portuaires en bord de fleuve ;
- Concilient l'objectif de préservation et de développement du transport fluvial tel que prévu au SDAGE et dans le PGRI Seine Normandie (voir extraits ci-joint). En effet, la plupart des ports sont situés sur des terrains typiques de zones humides (en raison de leur proximité immédiate au fleuve) et la création/l'entretien d'un port implique de fait d'artificialiser certaines berges (même si l'objectif de préservation doit être maintenu et, qu'à défaut, il y a lieu de compenser au minimum à 100 % les pertes causées).

Tels sont les éléments qu'HAROPA - Ports de Paris souhaite porter à la connaissance de la Métropole du Grand Paris dans le cadre de l'élaboration du SCOT Métropolitain.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en l'assurance de ma haute considération.

Le Directeur de l'Aménagement,



Sébastien HENNICK

EXTRAIT PGRI

Les documents d'urbanisme déterminent les conditions d'un mode d'urbanisation adapté au risque d'inondation.

Cela suppose que les SCOT, et en l'absence de SCOT les PLUI ou PLU, qui prévoient de développer l'urbanisation de secteurs situés en zone inondable ou qui en organisent la densification justifient au regard de la vulnérabilité au risque d'inondation :

- d'absence d'alternatives de développement dans des secteurs non exposés et du caractère structurant du projet au regard d'intérêts économiques, sociaux, environnementaux ou patrimoniaux avérés
- de la non aggravation du risque pour les enjeux existants
- de l'existence et de la résilience des réseaux (voiries, énergie, eau, télécommunications, ...) et infrastructures nécessaires au développement (aménagement de dents creuses au sein d'un continuum urbain existant, opération de renouvellement urbain, ...)
- de la facilité de la gestion de crise, notamment la capacité des Infrastructures de transports à répondre aux exigences d'évacuation rapide des populations et d'accessibilité aux services de secours en cas de crise.

Dans ces secteurs, l'adaptation au risque des nouveaux aménagements est à prévoir aux différentes échelles (bâtiment, quartier, ensemble de quartiers, ville, conurbation). Il est recommandé que les porteurs de projets privilégient des projets d'aménagement qui présentent une très faible vulnérabilité aux inondations.

3.E.2- Estimer l'évolution des enjeux exposés au risque d'inondation par les SCOT

Dans les TRI, lors de l'élaboration d'un SCOT, l'analyse de ses effets sur l'environnement présente une appréciation de l'évolution des enjeux (population, activités économiques, environnement, patrimoine) exposés au risque d'inondation, au terme de la mise en œuvre du schéma.

3.E.3- Concilier les enjeux de développement portuaire et la gestion des risques d'inondation

Les activités portuaires, maritimes ou fluviales, sont intimement liées à l'eau. Elles sont donc particulièrement exposées au risque d'inondation et de submersion. L'article 11 de la loi du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement fixe un objectif de développement de l'usage des transports maritimes et fluviaux. Le développement de ces infrastructures est un objectif stratégique pour le bassin Seine-Normandie. Par conséquent, le PGRI poursuit l'objectif de concilier les enjeux de développement portuaire et la gestion des risques d'inondation et de submersion.

L'exploitation et le développement des ports sont accomplis selon un principe de non aggravation du risque d'inondation et dans une logique de réduction des effets négatifs potentiels des inondations sur les sites portuaires.

Orientation 20 - Concilier la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre et l'atteinte du bon état**A savoir :**

La lutte contre le changement climatique, notamment par la diminution des émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs de l'énergie et des transports, est une priorité européenne et nationale.

En cours de déploiement sur l'ensemble du bassin, les Schémas Régionaux du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE) fixent les grandes orientations stratégiques de chacun des territoires régionaux aux horizons 2020 et 2050 en matière de réduction des consommations d'énergie, de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de développement des énergies renouvelables ainsi que des approches plus spécifiques ou transversales sur la qualité de l'air et l'adaptation aux effets du changement climatique.

Le développement raisonnable de l'énergie hydroélectrique, dans le respect des objectifs d'amélioration de l'état des masses d'eau, contribuera à atteindre le taux de 23 % d'énergies renouvelables dans la consommation énergétique de la France en 2020. Compte tenu du faible potentiel hydroélectrique terrestre du bassin, il s'agit pour l'essentiel d'optimiser les installations existantes.

Le développement des énergies renouvelables ne peut se faire au détriment des autres objectifs du développement durable. La réduction des émissions de gaz à effet de serre nécessite le développement de modes de transport moins polluants dont les transports par voie d'eau pour ce qui concerne le domaine de compétence du SDAGE.

Le SDAGE doit permettre de concilier ces objectifs avec les objectifs de bon état écologique des milieux aquatiques en application de la DCE.

La lutte contre le réchauffement climatique doit s'accompagner d'une adaptation à ses effets, par exemple en assurant des continuités écologiques maillées sous forme de trames bleues et vertes afin de permettre à la faune et à la flore de migrer sur l'ensemble du territoire en remontant vers le Nord ou en préservant en milieu urbain la perméabilité des sols et la présence de terres végétales pour en conserver l'humidité et assurer un rafraîchissement naturel par l'évaporation et l'évapotranspiration de la végétation.

Dans le cadre des politiques de lutte contre l'émission des gaz à effet de serre, la mise en œuvre de solutions moins émissives en gaz à effet de serre, que ce soit pour la production d'énergie ou pour les modes de transport, peut parfois compromettre la réalisation des objectifs du SDAGE. Aussi, pour les masses d'eau concernées, des solutions qui concilient l'amélioration de l'état écologique et les engagements internationaux sur les émissions des gaz à effet de serre sont recherchées. Leur mise en œuvre s'appuie sur un bilan environnemental global et une concertation en amont des projets de l'ensemble du territoire concerné. Dans le respect de la gestion équilibrée et durable de la ressource en eau, la disposition suivante est prise.

Disposition D6.74. Concilier le transport par voie d'eau, la production hydroélectrique et le bon état

En application de l'article L.211-1 du code de l'environnement, le développement du transport fluvial, fluviomaritime et de l'énergie hydroélectrique est réalisé en cohérence avec

les objectifs environnementaux fixés par le SDAGE dans des conditions économiques acceptables, notamment :

- l'objectif général de non dégradation ;
- les objectifs spécifiques assignés aux masses d'eau définis à l'annexe 2 du présent SDAGE ;
- l'objectif de préservation de la fonctionnalité des milieux aquatiques et des populations piscicoles qu'ils abritent ;
- l'objectif de continuité écologique des milieux aquatiques.

A ces fins, les travaux d'aménagement et les infrastructures nécessaires au développement de ces usages soumis à déclaration ou autorisation au titre de la loi sur l'eau (article L.214-2 du code de l'environnement) ou à enregistrement ou autorisation au titre de la législation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (article L.511-2 du code de l'environnement) doivent être compatibles avec l'objectif de conciliation du transport par voie d'eau, de la production hydroélectrique et du bon état des masses d'eau.

Cette obligation de compatibilité implique notamment en fonction de la réglementation applicable et dans des conditions économiques acceptables :

- un examen des installations existantes ;
- une évaluation des fonctionnalités et services écosystémiques des milieux impactés ;
- une démarche consistant à éviter puis à réduire leurs impacts et, en dernier recours, à compenser leurs impacts résiduels significatifs sur les habitats aquatiques ainsi que l'équilibre hydromorphologique des cours d'eau, notamment pour ne pas engendrer de phénomène d'érosion indirecte. Il est rappelé que la disposition D6.60 du présent SDAGE consistant à éviter, réduire, compenser les impacts des projets sur les milieux aquatiques continentaux s'applique aux opérations visées par la présente disposition.

La réalisation, la gestion et l'entretien des ouvrages existants et à venir doivent être compatibles avec l'orientation 19. La mise en place d'une passe à poissons fonctionnelle accompagne la construction de l'ouvrage. Il est rappelé que la disposition D6.70 du présent SDAGE sur l'aménagement des prises d'eau des turbines hydroélectriques s'applique aux opérations visées par la présente disposition.

Il est recommandé, s'agissant du transport par voie d'eau, que l'évolution de la flotte ainsi que les consignes de navigation permettent de limiter au mieux le batillage.

Il convient de limiter l'impact des opérations de dragage autorisées ou déclarées au titre de la loi sur l'eau (L.214-2 du code de l'environnement) sur les milieux aquatiques, notamment lors des périodes de montaison des civelles. Il est recommandé que le scénario de gestion des sédiments de dragage s'appuie sur une analyse des différents scénarii de valorisation (épandage, remise en circulation dans le système hydro sédimentaire...) et de leurs impacts. Ces opérations sont menées conformément à la réglementation et ne doivent pas compromettre la réalisation des objectifs environnementaux.

3° de l'agriculture, des pêches et des cultures marines, de la pêche en eau douce, de l'industrie, de la production d'énergie, en particulier pour assurer la sécurité du système électrique, des transports, du tourisme, de la protection des sites, des loisirs et des sports nautiques ainsi que de toutes autres activités humaines légalement exercées. ».

Il est significatif de constater que la Charte de l'environnement, comme le code de l'environnement, ne classe pas les objectifs et les usages par ordre d'importance, mais demande que soient conciliés des objectifs qui peuvent être divergents. La large consultation des parties prenantes prévue dans l'élaboration du SDAGE dépasse ainsi le cadre de la gestion sectorielle et technique des ressources et de l'environnement et doit permettre de formaliser, pour chacune des masses d'eaux concernées, l'équilibre demandé.

Le SDAGE et le PDM qui l'accompagne établissent l'équilibre entre objectifs ambitieux et possibilité réaliste de mobiliser d'importants moyens techniques et financiers. En application de la convention d'Aarhus, ils ont été soumis à la consultation du public et des assemblées du 19 décembre 2014 au 18 juin 2015.

Il convient néanmoins de rappeler que nombre d'actions pour répondre aux objectifs du SDAGE peuvent être combinées à diverses politiques comme celles visant la planification en mer, la biodiversité, l'agriculture, l'aménagement du territoire, les collectivités, l'industrie et l'énergie.

La limite du champ d'action du SDAGE et de sa capacité à orienter la gestion de l'eau dépend de ce fait de la cohérence des objectifs fixés à chacune de ces politiques.

Ainsi, la mise en œuvre du SDAGE se fait nécessairement avec des consensus locaux entre des objectifs de développement durable parfois contradictoires (par exemple, la protection de la ressource en eau, des milieux aquatiques et de la biodiversité, d'une part, et de développement du transport fluvial et de l'énergie hydraulique, d'autre part).

Enfin, bien qu'il soit révisé tous les 6 ans, ce schéma directeur développe des orientations qui vont au-delà de cette limite de temps en intégrant dans sa conception les changements majeurs qui touchent la planète et son climat, mais également la structure même des sociétés humaines : démographie, risques sanitaires émergents, modèles économiques. Sur ce volet en particulier, les réflexions qui sont engagées dans le cadre de l'élaboration du SDAGE pour la période 2016-2021 seront poursuivies.

1.1.1 Les objectifs de qualité et de quantité des eaux

Les objectifs de qualité et de quantité sont définis à l'article L.212-1 du code de l'environnement et « correspondent :

1° Pour les eaux de surface, à l'exception des masses d'eau artificielles ou fortement modifiées par les activités humaines, à un bon état écologique et chimique ;

2° Pour les masses d'eau de surface artificielles ou fortement modifiées par les activités humaines, à un bon potentiel écologique et à un bon état chimique ;

3° Pour les masses d'eau souterraine, à un bon état chimique et à un équilibre entre les prélèvements et la capacité de renouvellement de chacune d'entre elles ;

4° A la prévention de la détérioration de la qualité des eaux ;