

Direction de l'Aménagement

DDPA n° 2015/145

31 JUIL. 2015

Arrivée secrétariat DIR				
Pour :	Attribut°	Projet réponse	Info	Class'
DIR				
SG				
SPACT	8			
SHRU				
SE				
SESR				
SEA				
SUR				

Monsieur le Responsable de l'unité planification
Direction départementale des territoires
Service Planification Aménagement Connaissance
du territoire

35 rue de Noailles
BP 1115
78011 VERSAILLES Cedex

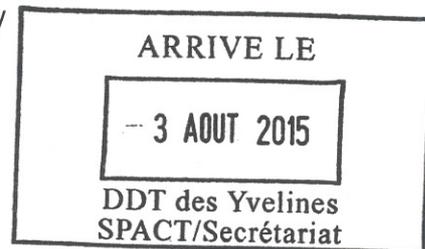
Paris,
le

28 JUIL. 2015

Objet : Avis de Ports de Paris sur le projet de PLU d'Andrésey

PJ : note

Monsieur,



Par courriel du 29 juin 2015 vous m'avez transmis pour avis, le Plan local d'urbanisme (PLU) arrêté par délibération du conseil municipal de la commune d'Andrésey en date 04 juin 2015.

En préambule, je tiens à rappeler que Ports de Paris, Etablissement public de l'Etat, est chargé de gérer et de développer les installations portuaires dépendant du domaine public fluvial en Ile-de-France, nécessaires au développement des transports de marchandises et de passagers par la voie d'eau. Il participe, de ce fait, à l'utilisation et à la mise en valeur des voies navigables dans le périmètre de sa circonscription et concourt à la promotion du transport fluvial.

Or, aujourd'hui plus que jamais, il est d'intérêt public de développer ce mode de transport concourant au développement durable du territoire.

Cette vision a été inscrite à l'article 11 de la loi du 3 août 2009 de mise en œuvre du Grenelle de l'environnement qui souligne le caractère prioritaire du développement de l'usage du transport fluvial et vise notamment l'atteinte d'une part modale du fret non-routier et non-aérien de 25% en 2022.

Au niveau local, depuis plusieurs années, l'Etat et la Région Ile-de-France poursuivent cet objectif dans les documents de planification à court, moyen et long terme.

Ainsi, le nouveau Plan de Déplacement Urbain régional approuvé le 19 juin 2014 prescrit le développement des infrastructures portuaires et des filières de marchandises transportées, notamment en lien avec de nouveaux entrepôts logistiques.

De même, le SDRIF 2030 approuvé par décret du 27 décembre 2013 encourage le report du mode routier vers les modes alternatifs fluvial et ferré, pour assurer l'essor économique de la région, l'acheminement des marchandises au cœur des agglomérations et la cohabitation avec les transports de voyageurs.

Pour partie sur le territoire d'Andrésy, Ports de Paris porte le projet Ports Seine-Métropole Ouest d'une nouvelle plateforme multimodale (eau, fer, route) de 100 hectares environ face à la confluence entre la Seine et l'Oise qui s'étend également sur les communes d'Achères, et pour une petite surface Conflans-Sainte-Honorine. Il promeut dans une démarche environnementale globale, le recours aux modes de transports de marchandises alternatifs à la route et développe en particulier l'utilisation de la voie d'eau pour le transport de matériaux de construction de la plaine d'Achères, et le remblai de ses carrières. C'est également un projet en lien direct avec le Grand Paris, qui doit contribuer au développement du territoire de la confluence Seine-Oise.

Suite au débat public qui s'est déroulé à l'automne 2014, le Conseil d'administration de Ports de Paris, dans sa séance du 6 mai 2015 a décidé de « *poursuivre le projet Port Seine-Métropole Ouest, et de lancer les études et procédures en vue de la déclaration d'utilité publique du projet et de l'obtention des autorisations pour la réalisation des travaux* ».

Le calendrier du projet prévoit l'enquête publique en septembre 2017, et des premiers travaux courant 2018. Il est essentiel que dès à présent, le PLU d'Andrésy soit compatible avec la vocation de plateforme portuaire pour son emprise en rive gauche de la Seine, également dans le périmètre opérationnel de l'OIN Seine Aval. Dans le respect du calendrier de l'opération, dès 2016 des demandes de permis de construire pourront être déposés en particulier par les entreprises du BTP déjà implantées sur le site pour permettre le déplacement de certaines installations indispensables à la réalisation des ouvrages portuaires.

Le détail de l'avis de Ports de Paris est développé dans la note jointe.

Compte-tenu des éléments ci-dessus, Ports de Paris émet un avis favorable sur le projet de PLU, sous réserve que le document qui sera adopté intègre l'ensemble des demandes de modifications formulées dans le présent courrier

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Etienne DEREU

Directeur de l'aménagement



AVIS PORTS DE PARIS SUR LE PROJET DE PLU D'ANDRESY ARRETE LE 4 JUIN 2015

1/ PADD : Les remarques formulées dans le cadre de la consultation des PPA ont été globalement prises en compte. Le projet PSMO est mentionné comme une orientation du SDRIF et un projet d'activités économiques dont il faut tenir compte, même si les objectifs fixés dans le PADD sont plutôt de veiller à ce que le futur port respecte une bonne insertion urbaine et paysagère (p. 21).

Quelques remarques :

- Orientation « Organiser l'intermodalité et favoriser les modes doux » (p. 27) :
Le texte sur PSMO ne correspond pas au thème traité et est ambigu : PSMO semble conditionné par le respect d'une bonne insertion mais aussi le développement d'activités de loisirs et de tourisme. La formulation de « profiter de la réalisation de PSMO pour créer une liaison entre rive droite et rive gauche » n'est pas appropriée.
Proposition de rédaction alternative :
Accompagner l'ouverture au public de Port Seine Métropole Ouest en l'intégrant dans un réseau de circulation douce et en créant une liaison permanente entre la rive droite et la rive gauche (existant sur la rive droite et l'île Nancy, à créer entre l'île Nancy et la rive gauche en s'appuyant sur le barrage)
- Facteur limitant et invariants carte page 18
En plus du périmètre de ZAD de l'OIN Seine Aval, il faudrait rajouter le périmètre opérationnel qui a des incidences sur la délivrance des PC.
La ZPPAUP est mal représentée, la partie dans la zone du PPRI n'est pas visible en transparence (en particulier la rive gauche)
- Projet d'aménagement et de développement durables « maintenir l'écrin naturel et patrimonial identitaire d'Andrésy » carte p25
Sur la berge de Seine rive gauche en amont du barrage il faudrait supprimer les 3 points verts les plus à l'est de l'objectif « assurer le maintien du cordon végétal » car cette emprise correspond à l'entrée de la darse.
- Projet d'aménagement et de développement durables « s'engager vers la constitution d'un territoire durable » carte p29
L'objectif « définir des circuits de circulation douce en prenant appui sur les potentialités existantes et les projets en cours » a une représentation graphique schématique satisfaisante. Nous pensons qu'il est plus prudent de se limiter à cet objectif et de supprimer l'emplacement réservé N°22 pour les circulations douces au profit de la CA2RS (si ils sont d'accord) qui est trop précis et ne pourra strictement être respecté sur le site.

2/ Le zonage :

Le tracé de la zone Nb ne tient pas compte de la réalisation des écluses d'Andrésy, ce qui pose des problèmes de compréhension du plan. Une grande partie de la zone Nb de la rive gauche se trouve maintenant en eau. Le tracé de cette partie de la zone Nb doit être mis à jour. Cette modification a également des incidences sur les servitudes de halage et de marche pied et sur l'emprise de la ZPPAUP (cf plan des servitudes). Il est de ce fait possible qu'il y ait conflit entre la servitude de marchepied et l'emplacement réservé N°22.

3/ Le règlement :

Le règlement des zones Uj, AU et UD sur l'emprise PSMO, par ailleurs dans l'emprise opérationnelle de l'OIN Seine Aval pour une plateforme multimodale, doit dès à présent être compatible avec la vocation du site

Des entreprises du BTP sont déjà en activité sur l'emprise de PSMO, la mise en compatibilité des PLU avec le projet est prévu dans la procédure de création de PSMO. Cependant des modifications des installations déjà existantes doivent pouvoir être instruites préalablement à cette mise en compatibilité en particulier pour le démarrage des travaux avec le maintien de l'activité économique. Ce point renforce dès à présent la nécessité de modifier le règlement sur l'emprise du projet PSMO.

En liminaire nous souhaitons attirer l'attention sur l'Annexe 1 – définitions pour « Dépôts et décharge »

Cette annexe subordonne l'installation de dépôts de ferrailles, matériaux, déchets etc. non soumis à permis de construire ni autorisation ICPE, à l'obtention d'une autorisation du maire « dans les conditions fixées par l'article R. 421-23 et suivants du code de l'urbanisme » (articles relatifs aux travaux, installations et aménagements soumis à déclaration préalable).

Cette disposition est illégale : le maire et le Conseil Municipal ne sont pas compétents, à travers le PLU, pour soumettre de nouvelles catégories de travaux/installations à autorisation ou déclaration au titre du code de l'urbanisme, cette compétence relevant du domaine de la loi ou, par habilitation, du pouvoir réglementaire qui agit par voie de décret.

→ Il convient donc de supprimer cette disposition et s'en tenir à une simple définition pour « dépôts et décharge ».

- zone UD :

- Art. UD1 : Le règlement interdit les activités industrielles, les « dépôts à l'air libre », ainsi que les « dépôts de vieilles ferrailles, de matériaux de démolition, de déchets ». Il y a lieu de créer un sous-secteur UDc dans lequel ces activités ne sont pas interdites..
- Art. UD2 : il convient pour le sous-secteur UDc (cf ci-dessus) d'autoriser expressément « les occupations et utilisations liées à l'utilisation du fleuve » ou « contribuant au service public ferroviaire (déjà prévu) et fluvial (à ajouter) ». Et de remplacer « les constructions à usage d'activité » par « les constructions à usage d'activités industrielles et artisanales, bureaux, commerces, services »
- Art. UD9 : prévoit une emprise au sol maximum de 25% de la superficie du terrain sauf sur le secteur UDa → nous demandons que les dispositions du secteur Uda soient étendues au secteur UDc.

- Zone AU :

- Art. AU1 : Le règlement interdit les entrepôts, les « dépôts à l'air libre », ainsi que les « dépôts de vieilles ferrailles, de matériaux de démolition, de déchets », les

affouillements, exhaussement de de sol. Il y a lieu de créer un sous-secteur AUc dans lequel ces occupations et utilisations du sol ne sont pas interdites.

- AU2 : dans le sous-secteur AUc autoriser expressément les occupations et utilisations liées à l'utilisation du fleuve ou contribuant au service public fluvial et les constructions à usage d'activités industrielles et artisanales, bureaux, commerces, services
- Zone UJ :
 - UJ1 : Le règlement interdit les « dépôts à l'air libre », ainsi que les « dépôts de vieilles ferrailles, de matériaux de démolition, de déchets », les affouillements, exhaussement de de sol. Il y a lieu de créer un sous-secteur AJa dans lequel ces occupations et utilisations du sol ne sont pas interdites.
 - UJ2 : autoriser :
dans le secteur UJa les constructions destinées au logement de personnes dont la présence est indispensable pour assurer la direction, l'entretien ou le gardiennage des installations et équipements liés à l'utilisation du fleuve (en spécifiant dans le deuxième alinéa du paragraphes « sont admis ... » sauf sur le sous-secteur UJa)
- Zone Nb :
 - N2 : idéalement, supprimer le « directement » dans « les activités ~~directement~~ liées au fleuve » qui sont autorisées.

4/ les emplacements réservés :

- Emplacement réservé n°22 (destiné à la création d'une piste cyclable d'au moins 4 m de largeur, au bénéfice de la communauté d'agglomération) : proposition de suppression après accord CA2RS (voir ci-dessus)

5/ ZPPAUP:

- Formellement la zone A7 du plan de zonage document 03-01 est erronée, une partie est en eau.