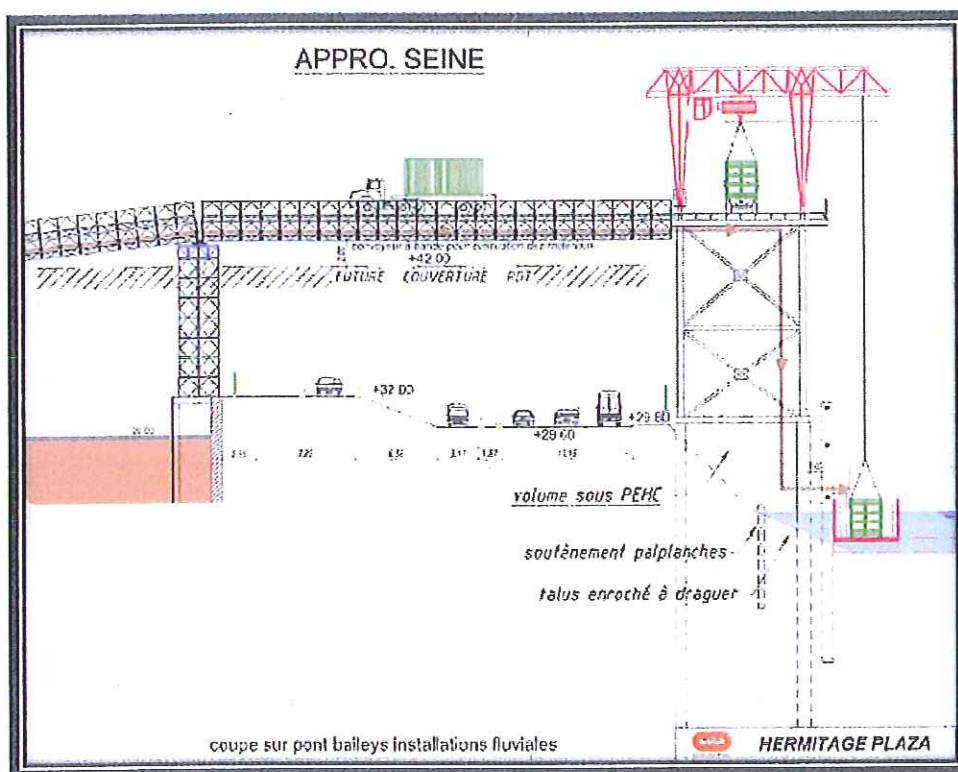


Réponse du porteur du projet :

Les côtes relevées de l'autopont sur les plans d'installations montrent que sa bande roulante au droit des ponts BELAY est de +32 NGF. La sous face des ponts BELAY se situe à la côte + 44 NGF. Le positionnement des ponts BELAY est située à l'endroit où l'autopont rejoint le terrain naturel.



Le commissaire enquêteur prend acte de la coupe qui est présenté (il espère qu'elle est effectuée au bon endroit, c'est à dire au pont le plus pénalisant) et plus globalement de la réponse.

C.4 - Avis de la Mairie de Neuilly-sur-Seine

Le conseil municipal délibère le 15 octobre 2015 et émet « un avis défavorable sur le dossier (...) ».

Il « demande que soient pris en compte :

- les risques et les effets d'érosion ou dégradation des berges de Neuilly,
- les nuisances et contraintes d'usage des équipements sportifs,
- des mesures de réduction des nuisances de bruits et de projection de poussières sur l'ensemble du secteur ».

Réponse du porteur du projet :

Nous avons prévu un certain nombre de mesure pour limiter notamment les nuisances sonores (respect de la réglementation acoustique sur les équipements, capotages, trémie électrique, ...), et élimination à la source et les installations mises en place seront du risque poussière (capotage, confinement, filtre, brumisateur, ...).

En conséquence, l'usage des jardins et du temple de l'Amour sur l'île du Pont subiront un impact très limité. La crainte pour les habitants du bd Général Leclerc situé de l'autre côté de l'île du Pont est de ce fait minime. Dans le secteur, les études montrent que la nuisance la plus impactante est liée au trafic routier. Hors, le choix de l'utilisation de la desserte fluviale a pour vocation l'absence d'aggravation des nuisances liées au trafic.

Le déplacement du chenal de navigation a été réalisé en collaboration avec VNF et est issu d'un long travail de concertation avec les usagers. Pour la réalisation du déplacement du chenal, des palplanches seront positionnées tout le long de la rive de l'île du Pont, afin entre autres, d'éviter toute détérioration du perré ou mouvement de terrain. Ces palplanches ont également pour objet de supprimer l'action du batillage sur les rives. Nous signalons également qu'il n'y aura pas une augmentation du trafic fluvial de façon significative.

La maintenance de ces installations (ouvrages et équipements) est prévue dans la programmation de nos travaux, y compris la remise en état conformément à l'état initial.

L'usage de la Seine et les manœuvres dédiées à l'accostage sur nos installations ont été également définis avec VNF. Une signalétique sera mise en place à l'attention des unités fluviales, les informant des nouvelles dispositions de navigation au droit de nos installations. En concertation avec VNF, nous avons réalisé un document de concertation destiné aux usagers de la Seine. Ce document a été présenté à l'ensemble des usagers et a reçu un avis favorable.

Des mesures compensatoires ont été élaborées, définies en collaboration avec la DRIEE et validées par cette dernière et ces services instructeurs (ONEMA). Le choix du lieu de compensation répond à des exigences précises.

Ces exigences sont de l'ordre environnemental (impact de nos installations sur le milieu naturel) et de son mètre. Plusieurs sites ont été proposés, le choix a été validé par le service instructeur DRIEE (ONEMA).

Le commissaire enquêteur estime que la réponse est de nature à satisfaire les demandes de la mairie de Neuilly-sur-Seine.

C.5 - Observation écrite sur le registre déposé à la mairie de Puteaux

Le 6 novembre 2015, Mme Sakima Amouri s'estime « favorable au dossier !

L'idée d'un pont sur la Seine est très appréciable pour ce côté de La Défense qui est déjà très chargé en circulation automobile.

Bouygues a bien étudié toute la question et, à mon sens, respecte les réglementations.

Domage que la consultation sur Internet n'existe pas ... ».

Le commissaire enquêteur se demande ce que cette personne a pu comprendre du dossier.

C.6 - Avis de la Mairie de Puteaux

Le conseil municipal délibère le 8 octobre 2015 et émet « *un avis favorable à la demande (...) sous réserve que la commune de Puteaux soit étroitement associée à l'élaboration du projet de mesure compensatoire proposé, de la phase de définition du projet à la phase de travaux, sans aucune participation financière de la part de la ville de Puteaux* ».

Le commissaire enquêteur se demande si cet avis ne tenait pas compte du projet initial de mesure compensatoire qui prévoyait une action de réhabilitation d'une berge de l'île.

C.7 - Observations écrites sur le registre déposé à la mairie du 16^e arr. de Paris

Le 3 novembre 2015, Mme Nolwen Bourdiol indique être « *favorable aux mesures du chantier fluvial qui, à mon sens, minimisera les nuisances. J'espère que le chantier démarrera bientôt, travaillant dans le coin ; les lieux sont insalubres et dangereux la nuit tombée* ».

Le même jour, Mme Halima Boubaker est « *favorable. Je pense que le projet Hermitage sera bénéfique au quartier. Un chantier fluvial est une très bonne alternative aux camions* ».

Le commissaire enquêteur prend acte de ces encouragements au projet.

D : Observations du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur rappelle qu'il n'est pas missionné pour étudier ni pour donner son avis sur le projet de nouveau quartier et des deux tours d'Hermitage Plaza, ni plus largement sur la poursuite du développement de La Défense, sujets sur lesquels son avis personnel n'entre pas en ligne de compte.

Il en est de même pour le principe et les impacts du projet EOLE et de sa desserte fluviale, qui est apparu jouxter le présent projet de desserte fluviale, mais postérieurement à la rédaction de l'étude d'impact.

Néanmoins, le porteur du projet a actualisé le plan des installations et l'étude de simulation hydraulique, de façon à :

- recalculer les emprises des installations pour les rendre compatibles,
- prendre en compte les effets cumulés des deux dessertes fluviales en cas de forte crue de la Seine.

D.1 - Examen des objectifs et des options principales du projet

Principe de mise en place d'une desserte fluviale

Le projet de desserte fluviale vise à évacuer les produits de démolition et de terrassement (510 000 tonnes) puis approvisionner les matériaux de construction du projet Hermitage Plaza.

Un transport routier nécessiterait en effet une fréquence moyenne de 150 camions par jour et atteindrait 240 camions les jours de pointe, ceci dans le secteur urbain très contraint de La Défense, pour un projet situé sur Courbevoie, à proximité de la berge de la Seine.

En alternative, le transport fluvial propose des péniches de 350 t et des barges de 2 000 t, voire plus, avec de nettement moins d'impacts et un bilan carbone nettement plus favorable. Une base arrière est prévue sur le port de Gennevilliers.

Le dossier technique prend en compte le profil de la berge, le chenal de navigation existant qu'il convient de légèrement déplacer, les autres ouvrages (prises d'eau et exutoires) et désormais le projet d'installation de desserte fluviale du projet EOLE.

Le commissaire enquêteur souscrit à ces objectifs et constate que, malgré les importantes quantités de matières qui vont y transiter, les installations sont considérablement contraintes par :

- la largeur de chenal navigable à préserver,
- l'installation de desserte fluviale d'EOLE.

Organisation de cette desserte fluviale

Protégée par un rideau de palplanches et des ducs d'Albe, l'installation portuaire est construite en structure métallique sur pilotis, à l'aplomb du perré (talus recouvert de pierres) de la berge.

Le niveau de base est situé à l'altitude de la RD 7. Il est positionné exclusivement au-delà du parapet, donc sans impacter le trottoir.

Un niveau de travail est positionné environ 13 m au-dessus.

Il est équipé de grues portuaires.

Deux ponts métalliques préfabriqués permettent d'enjamber la RD 7 à environ 13 m de hauteur, permettant d'assurer des navettes de camions ou wagonnets depuis le site d'Hermitage Plaza jusqu'au site portuaire.

Le quai de déchargement des granulats de la centrale à béton sont situés plus au Nord.

La centrale à béton comporte 6 silos verticaux de stockage des granulats qui font 28 m de hauteur (décomptée à partir de la RD 7) et une installation de mélange et malaxage destinée à alimenter un système de transport par pompe, tapis roulant ou autre, voire exceptionnellement des camions-toupie.

Le commissaire enquêteur constate que ces installations portuaires sont assez spectaculaires à l'échelle humaine et que, notamment les altimétries des ponts métalliques et de la centrale à béton sont importantes, mais probablement proportionnées aux enjeux.

D.2 - Examen du projet, des impacts et des mesures de protection

Un des buts de toute enquête publique est de s'assurer de la prise en compte de la protection de l'environnement en phase d'exploitation du projet, et notamment les mesures prévues pour prévenir, minimiser ou compenser les impacts négatifs sur l'environnement.

Le présent chapitre présente les sujets significatifs et/ou sur lesquels le commissaire enquêteur estime avoir des commentaires à apporter : les autres thèmes traités dans le dossier du demandeur n'ont pas suscité d'objection de la part du commissaire enquêteur.

Impacts sur l'eau et les milieux naturels + mesure compensatoire sur les milieux aquatiques

Le dossier étudie les impacts sur la ressource en eau potable, sur la qualité des eaux de la Seine et des eaux souterraines et aussi sur les milieux naturels (faune, flore, ...) aquatiques et terrestres durant la phase d'installation (y compris les dragages), de fonctionnement et de démantèlement de la desserte fluviale.

Il conclut à une absence d'impact significatif, hormis des dérangements sur les milieux vivants aquatiques rivulaires (près des rives de la Seine) durant les phases transitoires, notamment lors de l'installation des palplanches.

Outre l'engagement de remise en état des berges après le démantèlement de l'installation, le dossier comporte une mesure compensatoire visant à « renaturer » 700 m de berges minérales de la Seine, au droit du Bois de Boulogne, situées au Nord du Pont de Suresnes et le long du camping de Paris.

L'opération vise à supprimer la voie goudronnée, à adoucir la pente des berges et à les aménager et les planter de façon à favoriser le développement de dynamiques écologiques.

Le commissaire enquêteur souscrit à ces objectifs et aux moyens d'y parvenir.

Impact sur le milieu humain

Le dossier étudie les impacts sur le léger déplacement du chenal de navigation induit par le projet de desserte fluviale et sur la navigation, incluant l'incidence des mouvements de péniches induits par le projet (1 à 5 par jour) et barges (1 à 4 par jour).

Il traite ensuite de l'alimentation en eau potable et des prises d'eau et des rejets existant au droit et à proximité du projet de port fluvial, expliquant les mesures de protection mises en place.

Puis il évoque divers autres volets liés au milieu humain, dont le paysage qui « sera marqué par les quais de chargement et de déchargement. Cependant, ce contexte paysager urbain est déjà très présent au niveau de la zone d'étude ».

Le commissaire enquêteur estime que cet aspect paysager, même si n'est pas le « cœur de métier » d'un dossier de demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau, constitue un des enjeux significatifs de ce projet.

Cela concerne :

- la modification de la silhouette urbaine depuis le Pont de Neuilly,

- la gêne visuelle occasionnée depuis les bâtiments les plus proches, à savoir principalement la tour Neptune et l'immeuble de bureaux Calyon,
- la gêne visuelle plus modérée (parce que la vision est biaisée) depuis l'immeuble de logements du 11-15 quai Paul-Doumer, ce dont les représentants se sont plaints auprès du commissaire enquêteur, même si c'est principalement l'ensemble des impacts cumulés des 2 dessertes fluviales simultanément installées pour Eole et du présent projet qui leur pose des grandes interrogations : vue, bruit, poussières, perte de valeur des logements, ...

Circulation, air et poussières

On rappelle que le dossier précise que le projet permet de minimiser drastiquement la circulation de camions liée au projet de démolition excavation et construction du projet d'Hermitage Plaza, ce qui :

- neutralise presque entièrement les impacts liés au surcroît de trafic routier,
- minimise la pollution de l'air et les rejets de gaz à effet de serre.

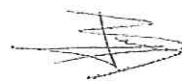
Le dossier traite spécifiquement des enjeux liés à la centrale à béton, notamment du fait de l'approvisionnement du ciment (poudre pulvérulente) par péniche : « *chaque silo est approvisionné par un tube relié à un flexible en direct de la barge. Le ciment est poussé par surpression d'air. L'air expulsé lors du remplissage du silo est filtré* ».

Enfin, suite à une question posée par le public, le mémoire en réponse rappelle les principes de la réglementation sur l'amiante qui sera évidemment respectée.

Le commissaire enquêteur prend acte des principes généraux du projet et des mesures mises en œuvre.

Il craint néanmoins une dérive progressive de l'efficacité des installations de filtrage de l'air de la centrale à béton et apprécierait que des mesures soient régulièrement effectuées sur l'air extrait.

Achévé à Antony le 15 décembre 2015



Bruno Ferry-Wilczek
membre de la Compagnie des commissaires
enquêteurs d'Ile-de-France

**Demande d'autorisation de procéder aux travaux
de desserte fluviale du chantier « Hermitage Plaza »
à Courbevoie**

CONCLUSIONS MOTIVÉES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

A - Résumé du rapport

A.a - Organisation et déroulement de l'enquête

Le dossier indique que « HERMITAGE a un projet immobilier dans le quartier d'affaires de la Défense.

Le projet Hermitage Plaza se compose de deux immeubles de très grande hauteur (ITGH) à usages mixtes, la Tour Est, qui comprend des Bureaux et des logements et la Tour Sud, composée d'un hôtel et de logements.

Un troisième élément composé de quatre bâtiments de taille plus modeste, permettra l'articulation des tours avec les espaces environnants, ces bâtiments comprendront des bureaux, des commerces, une galerie d'Art et des logements étudiants. Ils se partageront une infrastructure commune de 7 niveaux de parking.

Ce chantier de grande envergure nécessitera le transit d'importants volumes de matériaux dans une zone où la circulation routière est déjà très dense.

Le site étant situé à proximité de la Seine en aval du pont de Neuilly-sur-Seine, il est envisagé la mise en place d'une desserte pour le trafic fluvial lié aux approvisionnements de chantier et à l'évacuation des terrassements et des matériaux de démolition.

Le tonnage de matériaux à faire transiter par la voie d'eau est estimé entre 1 et 1,5 millions. Bouygues Bâtiment Ile de France portera les opérations de mise en place et l'exploitation des installations fluviales nécessaires au projet des tours HERMITAGE.

Les travaux HERMITAGE PLAZA, auront une période d'environ 7 ans pendant laquelle les installations fluviales seront nécessaires ».

Le système de desserte fluviale comporte principalement les équipements et travaux suivants :

- Mise en place d'un soutènement des deux berges de la Seine par palplanches et de protections diverses (ducs d'Albe, collecteur à déchets flottants, ...) tout en protégeant les prises d'eau et exutoires,
- Léger déplacement du chenal de navigation de la Seine et dragages associés, y compris signalisations et dragages d'entretien ultérieurs,
- Construction d'un quai de chargement / déchargement des barges et péniches sur pilotis,
- Construction d'un poste centrale à béton, avec un quai de déchargement du ciment et des granulats sur pilotis ; hauteur maximale de 28 m par rapport à la RD 7,
- Création de 2 ponts provisoires routiers par-dessus la RD 7 pour accès au chantier et de canalisations et tapis roulants,
- Démontage de toutes les installations provisoires, enlèvement des palplanches et remise en état initial de l'ensemble du site.

Le commissaire enquêteur a été désigné par le Tribunal administratif de Cergy le 19 août 2015. L'arrêté préfectoral du 11 septembre 2015 a organisé les modalités de l'enquête publique.

L'affichage a été effectué sur le panneau officiel des communes concernées ainsi qu'aux alentours du projet. Des avis dans la presse ont été publiés.

L'arrêté préfectoral était aussi publié sur le site Internet de la préfecture.

Le commissaire enquêteur s'est rendu sur place afin d'évaluer par lui-même l'environnement et l'état actuel du site.

Les permanences prévues ont été assurées en mairie de Courbevoie pendant l'enquête publique, durant lesquelles le commissaire enquêteur a reçu le public.

Le registre a été clos le 6 novembre 2015, à l'issue de la dernière permanence.

Une réunion de synthèse avec le porteur du projet s'est déroulée le 12 novembre 2015.

Après cette réunion, le porteur du projet a communiqué le 3 décembre 2015 un mémoire en réponse aux observations du public et aux interrogations du commissaire enquêteur.

Durant tout ce process, le commissaire enquêteur a étudié le dossier ainsi que l'ensemble des observations, avant de rédiger ses conclusions.

A.b - Résumé des observations formulées par le public

Le commissaire enquêteur a examiné les observations formulées oralement durant l'enquête publique et les observations écrites et courriers versés au registre.

Les observations du public peuvent être catégorisées comme suit :

- celles qui critiquent une trop faible information sur place et/ou que le dossier n'a pas été mis en ligne sur Internet,
- celles qui auraient aimé disposer de l'ensemble du dossier du projet de quartier d'Hermitage Plaza pour en effectuer une étude globale,
- celles qui se positionnent sur le projet Hermitage Plaza proprement dit, voire sur l'évolution de La Défense, soit pour l'approuver, soit pour s'y opposer,
- celles qui approuvent le principe et les modalités d'un transport par voie fluviale,
- celles qui mettent en doute les données de base (le tracé du chenal de navigation, le zonage du PPRI) et/ou les études effectuées pour le projet,
- celles qui critiquent les effets ou nuisances locales, réelles ou supposées, du projet sur leur environnement très local, notamment concernant la circulation routière, les accès piétonniers au quartier, la vue et le paysage, les bruits et vibrations, les poussières, etc.
- celles qui s'inquiètent des effets ou nuisances à une échelle plus large, notamment concernant les berges de l'île, les activités sportives nautiques, la circulation routière générale, les inondations, etc.
- celles qui critiquent ou craignent les effets cumulés du présent projet avec le projet de desserte fluviale d'EOLE, notamment en matières de trafic fluvial, d'inondation, de gêne visuelle, de bruit, de poussières, etc. ; ces observations provenant presque exclusivement de l'immeuble d'habitation du 11-15, quai Paul-Doumer.

Le rapport d'enquête détaille toutes ces observations et présente les commentaires du commissaire enquêteur et les réponses du porteur du projet sur les différents thèmes traités.

A.c - Synthèse des commentaires du commissaire enquêteur

Le présent chapitre présente les principaux commentaires du commissaire enquêteur par rapport aux objectifs du projet, étant entendu que de nombreux commentaires ont été apportés dans les réponses aux observations du public et dans les sujets sur lesquels le commissaire enquêteur avait sollicité des réponses du porteur du projet.

Il est rappelé que le projet de desserte fluviale a pour objectif de mettre en place « *une desserte pour le trafic fluvial lié aux approvisionnements de chantier et à l'évacuation des terrassements et des matériaux de démolition* ».

Le commissaire enquêteur a globalement apprécié le principe même du projet et les éléments descriptifs présentés, y compris la description des impacts et des mesures mises en œuvre pour les supprimer, déduire ou compenser.

Il demeure toutefois que la taille même du projet de desserte pluviale ne permet pas de supprimer, déduire ou compenser les impacts paysagers, que ce soit depuis le pont de Neuilly, même dans un contexte urbain dense, et depuis les bâtiments les plus proches dont les vues seront significativement pénalisées durant toute la présence des installations de desserte fluviale.

Ceci concerne en premier lieu la tour Neptune, l'immeuble de bureaux Calyon et dans une moindre mesure l'immeuble de logements du 11-15, quai Paul-Doumer qui sera concerné par les impacts cumulés des dessertes fluviales d'EOLE et du présent projet.

Enfin, il conviendra que le projet, une fois mis en œuvre, ne connaisse pas de dérive de performance qui pourrait nuire à la protection de l'environnement, notamment concernant les émissions de poussières.

B - Conclusion générale et avis

Après s'être rendu sur place, avoir étudié le dossier, s'être tenu à disposition du public, avoir étudié les observations écrites et orales formulées et enfin avoir procédé à sa propre analyse, le commissaire enquêteur constate que :

- le projet de desserte fluviale en vue du chantier Hermitage Piazza apparaît être bien conçu ; le dossier présente les impacts du projet ainsi que les mesures prises pour les supprimer, les réduire ou les compenser ;
- les atouts que représente le transport fluvial des matériaux de démolition, d'excavation puis ensuite de construction apparaissent être très nettement supérieurs aux quelques inconvénients et nuisances inhérents au projet de création puis d'exploitation de la desserte fluviale ;
- la nouvelle mesure compensatoire visant à réhabiliter une portion de berge de la Seine en limite du bois de Boulogne est un acte d'autant plus positif que le porteur du projet s'engage aussi à réhabiliter, à l'issue du projet, les deux berges impactées par le projet ;
- les modifications apportées au dossier initial pour tenir compte de la simultanéité du projet de desserte fluviale du projet EOLE (nouveau plan des installations et nouvelle étude hydraulique tenant compte des effets cumulés) sont pertinentes et bien présentées ;
- toutefois, il a manqué au dossier une note d'introduction méthodologique pour indiquer clairement que les pièces présentées en tête de celui-ci (nouveau plan, nouvelle étude hydraulique et nouvelles mesures compensatoires) directement imposées par la simultanéité des installations de desserte fluviale d'EOLE et par le déplacement de la mesure compensatoire de restauration de berges de la Seine, annulent des éléments correspondants situés à l'intérieur du dossier ;

- le public conçoit des inquiétudes relatives aux types et au niveau de nuisances (circulation routière, accès piétonniers au quartier, vue et paysage, bruits et vibrations, poussières, etc.) qui adviendront lors de l'installation de cette desserte fluviale puis durant son fonctionnement et enfin son démantèlement ;
- une partie du public est demandeur d'informations sur les différentes étapes du projet et sur le timing des nuisances, notamment de façon à anticiper les différents inconvénients et nuisances qui seront à supporter, et plus largement à s'appropriier le changement de leur cadre de vie.

En conséquence, **le commissaire enquêteur émet un avis favorable au projet de desserte fluviale du chantier Hermitage Plaza**, tel que défini dans les documents soumis à l'enquête publique et compte-tenu des pièces ajoutées au dossier avant le début de l'enquête (réponse à l'Autorité environnementale, nouveau plan des installations, nouvelle étude hydraulique et nouvelles mesures compensatoires).

Il souhaite toutefois que le porteur du projet accorde la plus grande attention possible à l'information du public « en avance de phase » lors des différentes étapes du déroulement du chantier et concernant les nuisances à attendre de la desserte fluviale (par exemple des coupures de voie durant l'installation des pont Bailey) et plus généralement des démolitions (par exemple bruit lié à l'usage de brise-roche hydraulique) et du chantier de construction des tours d'Hermitage Plaza.

Il souhaite aussi la mise en place de mesures régulières de la qualité de l'air extrait de la centrale à béton (notamment de l'exutoire de l'air du surpresseur), afin d'éviter toute dérive de l'efficacité des installations de filtrage.

Achevé à Antony le 15 décembre 2015



Bruno Ferry-Wilczek

*membre de la Compagnie des commissaires
enquêteurs d'Ile-de-France*

Nota : toute reproduction de ce document doit être réalisée intégralement. La conclusion du commissaire enquêteur étant le résultat d'une analyse développée dans l'ensemble du rapport.