

**Établissement Public Territorial
Grand Paris Sud Est Avenir**

Monsieur Laurent CATHALA
Président
Europarc, 14 rue Le Corbusier
94046 Créteil cedex

Paris

Eliette de LAMARTINIE
Directrice de l'Aménagement

DUPP n°: 3
Affaire suivie par :
Nathalie BROTTIER nathalie.brottier@haropaport.com
Sophie MANCA sophie.manca@haropaport.com

Paris, le **6 MARS 2025**

Objet : Avis HAROPA PORT | PARIS sur le projet de PLUI arrêté de l'EPT GPSEA
PJ : annexe technique

Monsieur le Président,

Par courrier du 9 décembre 2024, vous nous avez informé de l'arrêt du projet de PLUI de l'établissement public territorial Grand Paris Sud Est Avenir par délibération du conseil de territoire du 4 décembre 2024 et je vous en remercie.

HAROPA PORT gère sur le territoire de l'EPT Grand Paris Sud Est la plateforme multimodale de Bonneuil-sur Marne et 2 ports urbains sur la commune d'Alfortville.

La version arrêtée du PLUI GPSEA reprend globalement les principaux enjeux liés au transport fluvial et au report modal des flux logistiques. Toutefois certains points nous semblent de nature à fragiliser nos installations portuaires et plus particulièrement la plateforme multimodale de Bonneuil-sur-Marne, deuxième plateforme portuaire d'Ile-de-France.

Les principales modifications attendues par HAROPA PORT | sont synthétisées ci-après.

- Que les ports de Bonneuil-sur-Marne et Alfortville soient affecté d'un zonage UII destiné aux zones logistiques et portuaires,
- La suppression de ER 7 et la modification du périmètre de l'ER 11 sur la zone du port de Bonneuil-sur Marne, sur la commune de Sucy-en-Brie au profit de l'Etat en lien avec l'aménagement de la RN 406. Ces emplacements réservés ne sont plus utiles car le projet de RN406 a été déclaré d'utilité publique, dispose de son autorisation environnementale et les travaux ont démarré.

Ces éléments ainsi que des propositions d'ajustement et de compléments allant dans le sens d'une clarification et d'une mise en cohérence des enjeux sont repris et détaillés dans la note jointe en annexe au présent courrier.

Ainsi, sous réserve de la prise en compte de ces observations, HAROPA PORT délivre un avis favorable sur le projet de PLUI arrêté Grand Paris Sud Est Avenir.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Eliette de LAMARTINIE



ANNEXE TECHNIQUE

PLUI GPSEA Arrêté le 4 décembre 2024
Détail des demandes d'HAROPA PORT PARIS

Concernant le port de Bonneuil-sur-Marne

La plateforme multimodale de Bonneuil-sur-Marne est la deuxième plateforme portuaire d'Ile-de-France. Elle s'étend sur 200 hectares et accueille environ 120 entreprises et 3 000 emplois. Situé sur la Marne à 7 km du confluent de la Seine, et à proximité de Paris avec la desserte urbaine, le port offre aussi la possibilité de recevoir des trains de 850 m de long.

Pour rappel le SCOT métropolitain indique dans son document Objectifs et d'Orientations « **P16 : Préserver et développer dans le respect de leur vocation logistique et industrielle les plateformes multimodales de Gennevilliers et de Bonneuil.** » C'est pourquoi il convient que les règles d'urbanisme soient conformes et permettent de maintenir et de poursuivre le développement de la plateforme portuaire de Bonneuil-sur-Marne.

A ce titre HAROPA PORT demande que soit pris en compte les points suivants :

1. Demande de classification de la zone portuaire de Bonneuil sur Marne en UII

Sur le plan de zonage, le port de Bonneuil bénéficie d'un classement UI, c'est-à-dire en zone urbanisée d'activités mixtes alors que l'annexe relatif aux destinations et sous destinations prévoit un classement UII pour les zones logistiques et portuaires.

- ⇒ Le maintien en zone UI fragiliserait le développement du port car la destination d'entrepôts est subordonnée à la condition d'être directement liée à une activité implantée sur la même unité foncière. En effet, le port a vocation à accueillir des entrepôts afin que les exploitants puissent avoir recours aux solutions de transport multimodales disponibles à proximité, via les quais à usages partagés et les terminaux de transport combiné présents dans le port de Bonneuil.

Il convient donc de modifier le plan de zonage sur l'ensemble de l'emprise portuaire et de classer le port en zone UII (zones logistiques et portuaires).

- ⇒ En complément, le règlement de la zone UII devrait autoriser la sous-destination de « restauration » afin de pérenniser l'offre de service de restauration existante au sein du port de Bonneuil (restaurant La Caravelle), qui constitue un élément essentiel pour la bonne qualité de vie au travail des salariés et usagers du port de Bonneuil (voir page 31 du 5.3 Destinations Sous destinations).

- **Affecter un classement UII (zones logistiques et portuaires) à la totalité des emprises de la PFM de Bonneuil-sur-Marne**
- **Autoriser en zone UII (zones logistiques et portuaires) la sous destination « restauration » au titre des services à la zone**

2. Desserte par les voies publiques et privées

Le document « 5.1. Dispositions communes écrites et graphiques », page 32, fixe comme règle que « un seul accès véhicule par unité foncière est autorisé, sauf s'il existe un impératif technique ou de sécurité qui justifie de réaliser plusieurs accès, notamment la déclivité du terrain ou le nombre de logements desservis en zone UH ».

En l'occurrence, dans les zones d'activités comme le port de Bonneuil où circulent de nombreux poids lourds et pour satisfaire aux règles de sécurité des installations classées pour la protection de l'environnement, il est souvent prévu de distinguer les entrées et sorties des parcelles.

Il pourrait s'avérer fastidieux de devoir le démontrer à chaque dossier afin de se conformer à la règle citée ci-dessus.

➤ **La règle prévoyant un seul accès par unité foncière ne doit donc pas s'appliquer aux emprises portuaires, à savoir dans la zone Ull (cf. point 1 ci-dessus).**

3. Modification des emplacements réservés n°7 et n°11 sur la commune de Sucy-en-Brie

Les emplacements réservés n°7 et n°11 situés sur la commune de Sucy-en-Brie sont caractérisés de la façon suivante dans le PLUI arrêté :

ER n°7	Équipements liés à la voie de desserte orientale	21 365 m ²	État
ER n°11	Voie de desserte orientale du Val-de-Marne	314 233 m ²	État

Cette infrastructure de voie de desserte orientale du Val-de-Marne n'est plus d'actualité puisqu'elle a été remplacée par un projet de bus à haut niveau de service « Altival » d'une part et par le projet de desserte du port de Bonneuil – prolongement de la RN406 d'autre part.

En ce sens, HAROPA PORT | Paris participe directement à la réalisation du prolongement de la RN406 et s'apprête à compléter son financement pour un montant de 20 millions d'euros, faisant suite à une première contribution de 15 millions d'euros. HAROPA PORT | Paris deviendra à terme propriétaire et gestionnaire du dernier tronçon de la route et des terrains délaissés routiers adjacents, après le rond-point qui permet de rejoindre la zone d'activités des Petits Carreaux.

Dès lors, ces emplacements réservés ne sont plus utiles car le projet de RN406 a été déclaré d'utilité publique, dispose de son autorisation environnementale et les travaux ont démarré.

Leur périmètre excède, par ailleurs, le périmètre de projet de la RN406 à l'intérieur du port de Bonneuil-sur-Marne en termes de profil en long et présente une largeur qui semble excessive en termes de profil en travers. Ils créent de fait une « zone non aedificandi » sur des terrains stratégiques pour le port de Bonneuil-sur-Marne, situés juste à l'arrivée de la RN406 dans le port.

La DIRIF, consulté sur ce sujet, a approuvé cette modification qui a été reprise dans l'avis de l'Etat.

➤ **HAROPA PORT demande : La suppression de ER 7 et la modification du périmètre de l'ER 11 sur la zone du port de Bonneuil-sur Marne.**

Concernant les ports sur la commune d'Alfortville :

Le port d'Alfortville en amont du barrage de port à l'Anglais

1) Modification du zonage

⇒ En cohérence avec le volet destination et au motif de l'harmonisation du traitement de l'ensemble des ports HAROPA PORT au sein du PLUI, **HAROPA PORT demande un zonage Ull (zones logistiques et portuaires) sur l'ensemble du port d'Alfortville**

⇒ **HAROPA PORT demande que la zone aval soit réintégré dans un zonage identique à celui en vigueur sur le restant du port d'Alfortville**, permettant de ne pas obérer les possibilités de réaliser du trafic fluvial, de marchandises ou de passagers, sur le très long terme.

Le port d'Alfortville - Morville en aval du barrage de port à l'Anglais.

1) Modification du zonage

En cohérence avec la mission de service public de transport de passagers, le port d'Alfortville-Morville actuellement classé N au PLU d'Alfortville nécessiterait d'avoir un zonage N indicé pour préciser les destinations nécessaires à ce service ainsi que les sous-destinations qui permettraient une bonne intégration dans le territoire.

Ainsi une Zone N indicée fluviale permettrait les destinations suivantes :

- ⇒ « **Bureaux** » constructions fermées au public ou prévoyant un accès limité du public et destinées notamment pour les activités de gestion des entreprises (telles que locaux sociaux ou billetterie) ;
- ⇒ Ou « **Locaux et bureaux des administrations publiques et assimilées** » avec une partie substantielle dédiée à l'accueil du public ;
- ⇒ **Une sous-destination « restauration »** permettrait également la création de locaux de service pour l'implantation de terrasses saisonnières extérieures.

Etant donné la configuration du port, il pourrait être appliqué :

- Alignement, limite séparative et hauteur : indices C ;
- Constructibilité : indice K :
L'emprise sol maximale des constructions est fixée à 5% de la superficie de l'unité foncière.
- Espace perméable : les indices de zone N sont trop élevés au regard du site et de la nécessité de maintien d'une voie de desserte ; un indice d'environ 20% semble plus approprié.