

**Établissement Public Territorial
Grand Orly Seine Bièvre**

Monsieur Michel LEPRÊTRE
Président
Bâtiment Askia
11 rue Henri Farman
BP748
94398 Orly aéroport cedex

Paris

Eliette de LAMARTINIE
Directrice de l'Aménagement

DUPP n°: 4
Affaire suivie par :
Nathalie BROTTIER nathalie.brottier@haropaport.com
Sophie MANCA sophie.manca@haropaport.com

Paris, le **18 MARS 2025**

Objet : Avis HAROPA PORT | PARIS sur le projet de PLUI arrêté de l'EPT GOSB

Monsieur le Président,

Par courrier du 20 décembre 2024, vous nous avez informé de l'arrêt du projet de PLUI de l'établissement public territorial Grand Orly Seine Bièvre par délibération du conseil de territoire du 17 décembre 2024 et je vous en remercie.

HAROPA PORT gère sur le territoire de l'EPT Grand Orly Seine Bièvre 6 ports urbains auxquels s'ajoutent 10 ports privés et un projet de nouveau port urbain à Vitry-sur-Seine, représentant un trafic fluvial de 536 000 t en 2023.

La version arrêtée du PLUI GOSB 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 la préservation et le développement de nos installations portuaires.

C'est pourquoi HAROPA PORT formule les demandes suivantes (cf. détails dans l'annexe technique ci-jointe) :

- Au motif de l'harmonisation du traitement de l'ensemble des ports au sein du territoire GOSB, HAROPA PORT demande **que le même zonage UII (zone logistique)** soit affecté à tous les ports dans le PLUI GOSB. Par ailleurs, afin de préserver les capacités économiques des emprises portuaires franciliennes conformément aux orientations du SCOT et du futur SDRIF E, HAROPA PORT s'oppose au classement en zone N de certaines de ses emprises
- **Concernant les dépôts de matériaux**, HAROPA PORT demande qu'une exception soit appliquée pour que les ports puissent accueillir ces dépôts couverts ou non couverts de matériaux divers et de flottes de véhicules à condition d'être liés à

l'utilisation de la voie fluviale. En effet, les ports sont souvent un lieu de transit pour des matériaux divers notamment en lien avec le secteur du BTP. Ce transit peut s'effectuer par exemple sur les quais à usage partagé,

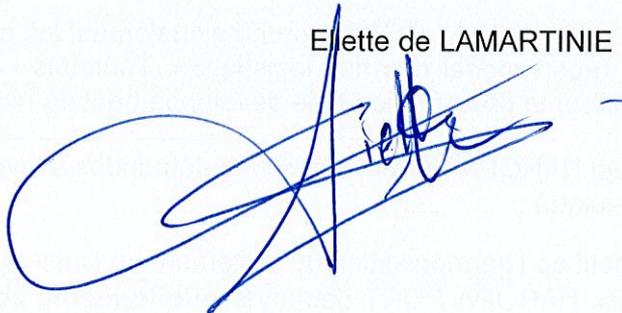
- **Concernant les portails et clôtures**, HAROPA PORT demande que l'extension de la largeur des portails à 5 m soit applicable à la zone U11, et que des autorisations de largeur de portail supérieure à 5 m puissent être accordées au cas par cas au sein des emprises portuaires sur justification du porteur de projet au regard de son activité et du trafic attendu,
- **Concernant la Gestion des eaux pluviales**, la disposition concernant l'obligation de traiter les eaux pluviales entièrement à la parcelle, apparaît trop contraignante par rapport à la configuration de certains sites portuaires et risquerait de contraindre fortement la capacité d'accueil d'activités économiques des ports. Les conditions dérogatoires ne sont pas suffisamment larges car la proximité de la nappe d'eau souterraine liée au fleuve rend parfois impossible l'infiltration de tels volumes de précipitations. HAROPA PORT demande la création d'une exception sur les emprises portuaires sur la base d'une justification de l'impossibilité technique apportée par le porteur de projet.

Ces éléments ainsi que des propositions d'ajustements 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 Orly Seine Bièvre.

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

Ellette de LAMARTINIE



PJ : Annexe technique

ANNEXE TECHNIQUE

PLUI GOSB arrêté le 17 décembre 2024
Détail des demandes de HAROPA PORT | PARIS

HAROPA PORT gère sur le territoire de l'EPT Grand Orly Seine Bièvre 6 ports urbains auxquels s'ajoutent 10 ports privés et un projet de nouveau port urbain à Vitry-sur-Seine, représentant un trafic fluvial de 536 000 t en 2023.

De son côté, le SCOT métropolitain, approuvé le 13 juillet 2023, a prescrit dans son DOO qu'il convient de :

« P15 -Préserver et développer les ports urbains sur la Seine, la Marne et les canaux, en assurant la mixité des usages et leur insertion urbaine et environnementale, tout en garantissant l'exploitation logistique et multimodale des sites. »

À ce titre, le SCOT métropolitain recommande de créer un zonage spécifique pour les grandes plateformes logistiques, les zones dédiées aux activités logistiques et l'ensemble des sites portuaires (plateformes multimodales et ports urbains), dont l'intitulé et la représentation cartographique seraient communs à tous les PLUi.

Le SCOT rappelle combien la logistique est essentielle au fonctionnement de la Métropole. La fonction logistique a besoin de nouveaux espaces, et au plus près des consommateurs. Les réponses doivent prendre en compte l'ensemble de la chaîne (depuis les ports urbains et les plateformes jusqu'au dernier km) : cela couvre l'immobilier logistique, le flux des marchandises, les aires de livraison.

Dans ce contexte, HAROPA PORT souhaite que soit portées à la connaissance de l'EPT GOSB, les demandes ci-dessous :

Concernant le port d'Orly

Ce port est affecté d'un zonage UEs correspondant aux équipements et en particulier aux services urbains.

- **Les destinations industrie et bureau sont interdites.** Ces interdictions et restrictions portent atteinte au bon fonctionnement du port d'Orly qui comporte un quai à usage partagé et une emprise amodiable potentiellement pour une activité du secteur du BTP qui réaliserait une partie de ses flux par la voie d'eau au service des chantiers locaux.
- **Afin de répondre à ces enjeux logistiques le port d'Orly doit bénéficier d'un zonage Ull, correspondant à l'activité logistique et portuaire. A défaut de changement de zonage, ces destinations doivent être autorisées par le règlement de la zone UEs.**

Sur la carte de l'OAP « Les vœux – Trou d'Enfer – Bouvray », les objectifs de désenclavement du secteur sont positifs. Nous invitons à corriger **la légende erronée associée au figuré « ancre » sur la carte de cette OAP, en remplaçant** « Développement par Ports de Paris de l'Estacade d'HAROPA » par « **développement du port d'Orly et de son quai à usage partagé par HAROPA PORT** ». Les Ports de Paris ont fusionné avec les Grands ports maritimes du Havre et de Rouen en 2021 et la domination de notre établissement est désormais la suivante : « HAROPA PORT » ou « Grand Port Fluviaux Maritime de l'Axe Seine ».

Concernant le port de Villeneuve-Saint-Georges

Ce port bénéficie d'un classement en zone Ull zone logistique, ce qui correspond bien à sa vocation. Ce site est compris dans l'OAP sectorielle intercommunale « Triage ». Aucune remarque n'est à formuler pour HAROPA PORT sur le projet de PLUI arrêté concernant le port de Villeneuve-Saint-Georges.

Concernant Athis-Mons

Les ports d'Athis-Mons sont classés en zone UI. Comme pour Orly, la destination entrepôt est soumise à la condition qu'il soit directement lié à une activité implantée sur la même unité foncière, ce qui contraint l'activité logistique à terme.

- **HAROPA PORT demande un classement en Ull (zone logistique) dont les dispositions réglementaires correspondent mieux aux enjeux portuaires.**

Concernant le port de Viry-Châtillon

Le domaine HAROPA PORT à Viry-Châtillon est scindé entre deux zonages différents :

- D'une part un zonage N sur les secteurs quai à usage partagé, installation à caractère d'animation et de loisirs, bateaux logements, zone naturelle amont, plan d'eau au droit des ports privés,
- D'autre part un zonage UM sur le secteur amodiable actuellement occupé par l'entreprise Lafarge. Dans la zone UM il existe une condition portée sur la destination d'entrepôt qui doit être liée à une activité autorisée sur la même unité foncière. Nous souhaitons rappeler l'intérêt de localiser des entrepôts dans les ports afin que les exploitants puissent être plus enclins à utiliser les modes de transport alternatifs à la route,

Nous rappelons que le port a été réaménagé entre 2016 et 2017, la mise au point du programme de réaménagement a été faite en concertation avec la Commune de Viry-Châtillon. L'équilibre de l'opération repose sur la conservation d'emprises à vocation de trafic de marchandises à côté des emprises à vocation d'espace public, d'accueil de bateaux logements ou d'activités d'animation et de loisirs sur les quais. Les programmes mixtes qui se situent à l'arrière du port de Viry-Châtillon doivent assurer les conditions d'une bonne cohabitation avec les différentes vocations de ce port urbain.

- **HAROPA PORT s'oppose au classement en N d'une emprise portuaire existante et souhaite qu'un zonage identique en Ull soit appliqué sur l'ensemble de son domaine afin de préserver la vocation économique des emprises portuaires**

Concernant le projet de port de Vitry-sur-Seine

Les terrains HAROPA PORT sont classés dans deux zones : Ull pour la future emprise amodiée et UI pour le futur quai à usage partagé. Comme indiqué ci-dessus, la conditionnalité exercée sur la destination « entrepôt » dans la zone UI contrevient aux enjeux de HAROPA PORT : les entrepôts ont au contraire toute pertinence à se localiser dans les ports afin de bénéficier des infrastructures de report modal.

- **HAROPA PORT souhaite qu'un zonage identique en Ull soit appliqué sur l'ensemble de son domaine à Vitry-sur-Seine.**

Concernant le port de Choisy-le-Roi

Ce port est classé en zone UP8, c'est-à-dire domaine public fluvial destiné à recevoir les installations portuaires liées à l'exploitation du trafic fluvial des marchandises, les installations à vocation de loisirs et d'agrément se rattachant au fleuve et les établissements de restauration.

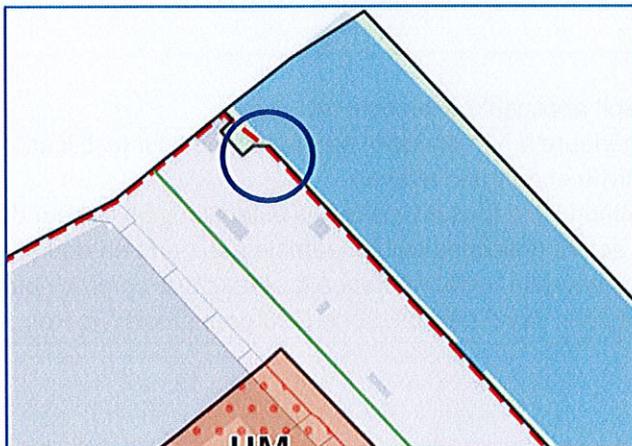
- **Toutefois, les destinations industrie, entrepôt et bureau sont interdites**, ce qui pourrait contrevenir au bon fonctionnement du site à l'avenir. A défaut de changement du zonage de ce port en Ull, **ces destinations sont à minima à réintroduire dans le zonage spécifique proposé pour le port de Choisy-le-Roi.**
- **L'article sur les hauteurs maximales des constructions mériterait d'être précisé** : les valeurs sont-elles bien exprimées en m NGF lorsqu'il est écrit que les bureaux peuvent atteindre « 38 mètres, soit 6 mètres environ au-dessus du niveau du quai de Choisy » ? Idem pour « 43 mètres, soit 11 mètres » et « 52 mètres, soit 20 mètres », s'agissant des centres de vente de matériaux et des installations spécifiques ?

- **Au motif de l'harmonisation de traitement des ports sur le territoire de l'EPT GOSB, HAROPA PORT demande prioritairement que le port de Choisy-le-Roi soit couvert par le zonage Ull (zone logistique), comme toutes les autres emprises portuaires. A défaut de changement du zonage de ce port en Ull, les destinations industrie, entrepôt et bureau devront impérativement être autorisées dans la zone UP8.**

Concernant le port d'Ivry-sur-Seine :

L'ensemble du port d'Ivry-sur-Seine est classé en zone UI.

- Sur le plan de zonage, HAROPA PORT :
 - Refuse le zonage du domaine public fluvial en N et demande son retrait
 - Demande la suppression du décrochage du quai cf. image ci-après inscrit en zone N, qui ne correspond pas à la réalité (implantation de l'entreprise CEMEX)



En conclusion, au motif de l'harmonisation du traitement de l'ensemble des ports au sein du territoire GOSB, HAROPA PORT demande un zonage Ull (zone logistique) pour tous les ports dans le PLUI GOSB ;

Cette demande est conforme aux orientations de l'OAP thématique « Économie productive » qui indique

Implanter et penser les sites logistiques pour en favoriser la multimodalité



Favoriser l'implantation des activités logistiques utilisatrices du fer et/ou du fleuve dans et à proximité des sites logistiques multimodaux : pôle MIN de Rungis-Sogaris-SENIA, triage de Villeneuve-Saint-Georges et chantier combiné de Valenton, darses de la Carelle à Villeneuve-le-Roi, ports urbains d'Haropa Port

Concernant les dispositions communes

Dépôts de matériaux

Il existe une disposition commune à toutes les zones urbaines qui stipule que : « les dépôts couverts ou non couverts de matériaux divers et de flottes de véhicules non liés à une autre destination autorisée dans la zone ou non liés à l'exploitation d'un service public » (p15 du 4.1. Dispositions communes du projet de PLUI arrêté).

- **HAROPA PORT demande l'intégration d'une exception à cette disposition afin que les ports puissent accueillir ces dépôts couverts ou non couverts de matériaux divers et de flottes de véhicules en précisant le cas échéant la mention suivante « à condition d'être liés à l'utilisation de la voie fluviale. »** En effet, les ports sont souvent un lieu de transit pour des matériaux divers notamment en lien avec le secteur du BTP. Ce transit peut s'effectuer par exemple sur les quais à usage partagé.

Portails et clôtures

L'article 1.5 des Dispositions communes (p25) prévoit que « les portails d'accès véhicule devront avoir une largeur comprise entre 2,5 m et 4 m. Leur largeur est étendue à 5 m en zone UI. ».

Les ports doivent être accessibles pour des trafics poids lourds voire parfois des convois exceptionnels. Il est parfois utile de prévoir des portails d'une largeur qui peut excéder les dimensions prévues ci-dessus.

- **HAROPA PORT demande que :**
- L'extension de largeur de portails à 5 m soit applicable à la zone UII,
 - Des extensions de largeur de portails supérieure à 5 m puissent être accordées sur justification du porteur de projet au regard de son activité et du trafic attendu,
 - A défaut de l'application d'un zonage commun UII à tous les ports, les extensions de largeur de portails, à 5m et au-delà sur justification, soient possibles sur l'ensemble des ports en dépit de leur classement (si un zonage UII n'est pas accordé uniformément à tous les ports comme nous le demandons plus haut) : zones N et UM pour Viry-Châtillon, zone UP8 pour Choisy-le-Roi.

Gestion des eaux pluviales

La disposition concernant l'obligation de traiter les eaux pluviales entièrement à la parcelle, par exemple par une infiltration qui doit être si possible diffuse, et l'obligation de traiter les pluies de niveau « P3 », c'est-à-dire de période de retour 30-50 ans, par un stockage obligatoire à ciel ouvert sous forme de zone inondable, sont trop contraignante par rapport à la configuration de certains sites portuaires. **Les conditions dérogatoires ne sont pas suffisamment larges : compte-tenu de la proximité de la nappe d'eau souterraine liée à la présence du fleuve qui rend parfois impossible l'infiltration de tels volumes de précipitations, cette obligation est de nature à mettre en péril l'accueil d'activités portuaires sur les emprises portuaires.**

- **HAROPA PORT demande la mise en place d'une exception à l'obligation de traiter les eaux pluviales entièrement à la parcelle sur l'ensemble des emprises portuaires, en demandant au porteur de projet, le cas échéant, de justifier de l'impossibilité technique du traitement des eaux à la parcelle.**

Concernant l'OAP sectorielle stratégique « vallée de la Seine et ses affluents »

Nous avons bien noté l'objectif « conforter l'usage de la Seine comme axe de transport de marchandises en favorisant l'implantation d'activités économiques et logistiques utilisatrices du fleuve, et celui de favoriser l'intermodalité fleuve/fer/route », qui sont parfaitement en adéquation avec les enjeux de HAROPA PORT.

➤ **HAROPA PORT souhaite toutefois introduire plusieurs modifications sur la carte de cette OAP, en cohérence avec l'usage des ports urbains existants :**

- Faire apparaître un figuré « port d'activités » à Viry-Châtillon et pas seulement un « port de plaisance et de loisirs » : le port urbain de Viry-Châtillon comporte un quai à usage partagé sur lequel des chargements peuvent être effectués de manière ponctuelle afin par exemple que les chantiers locaux puissent recourir à la voie fluviale et ainsi diminuer le nombre de camions sur les routes du territoire. Il accueille aussi un site actuellement amodié à l'entreprise Lafarge.

- Faire apparaître un figuré « port d'activités » à Orly : un quai à usage partagé vient d'être récemment réhabilité afin d'offrir une infrastructure plus efficace dans le secteur, au bénéfice principalement des chantiers locaux. Ce port a dans le passé permis l'évacuation par voie fluviale de nombreux déblais liés au chantier du T9 et sera utile pour les futurs chantiers de rénovation urbaine dans la ville d'Orly.

- Faire apparaître un figuré « port d'activités » à Choisy-le-Roi et pas seulement une navette fluviale. En effet, le port de Choisy a été entièrement réaménagé en 2017 et dispose d'un quai à usage partagé. Il accueille l'entreprise Sables et Gravier de Choisy, desservie par la voie d'eau pour l'approvisionnement de sable et de gravier revendu ensuite aux entrepreneurs de BTP pour les chantiers locaux.

- Concernant le projet de port de Vitry-sur-Seine, décaler le pictogramme « port d'activités » en lieu et place du pictogramme « port de plaisance et de loisirs » : ce port sera aménagé en deux parties avec une emprise dédiée à une amodiation et une emprise de quai à usage partagé.

➤ **HAROPA PORT demande :**

- **D'ajouter sur la carte de l'OAP sectorielle stratégique « vallée de la Seine et ses affluents », le port d'Orly en « port d'activités »,**
- **De remplacer sur les ports de Choisy-le-Roi et Viry-Châtillon et sur la commune de Vitry-sur-Seine, le pictogramme port de plaisance par « port d'Activités »**