**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE VERSAILLES**

st

N° 2200185

ASSOCIATION RIVES DE SEINE NATURE
ENVIRONNEMENT et autres

Mme Silvani
Rapporteuse

Mme Benoit
Rapporteuse publique

Audience du 16 juin 2025
Décision du 4 juillet 2025

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

Le tribunal administratif de Versailles

(3ème chambre)

Vu la procédure suivante :

Par une requête et un mémoire, enregistrés les 10 janvier et 7 novembre 2022, les associations Rives de Seine Nature Environnement, Non au Pont d'Achères, C.O.P.R.A 184, Adiv-Environnement, Construire Ensemble Andrésy Solidaire, Triel Environnement et Comité du Quartier de l'Oise, représentées par Me Faro, demandent au tribunal :

1°) d'annuler l'arrêté du 8 juillet 2021 par lequel le préfet des Yvelines a déclaré d'utilité publique le projet d'installation d'une plateforme portuaire multimodale sur le territoire des communes d'Achères, d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine ainsi que les décisions implicites rejetant leurs recours gracieux ;

2°) de mettre à la charge de l'Etat une somme de 2 000 euros en application des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Les associations requérantes soutiennent que :

- elles ont qualité pour agir ;
- l'étude d'impact est entachée d'insuffisances dès lors qu'elle ne prend pas en compte l'impact sur le paysage des effets cumulés du projet et de celui du pont d'Achères ;
- alors que l'installation d'un port et d'une darse profonde pourrait entraîner des problèmes dans la zone de captage d'eau, le dossier est évasif sur ce risque ;
- le projet ne présente pas un caractère d'utilité publique ;
- l'objectif tenant à l'intensification du report modal du transport de marchandises de la route vers la voie d'eau et le fer ne pourra être atteint ;

- les prévisions de report modal de transport de marchandises de la voie routière vers la voie ferroviaire sont incertaines et l'effectivité réelle de ce report modal n'est pas établie ;
- l'estimation de l'activité de la plateforme portuaire multimodale projetée est erronée dès lors qu'il n'est pas établi que les entreprises dont l'activité a été prise en compte pour établir le trafic prévisionnel utiliseront cette installation et que les chantiers du Grand Paris seront achevés à la date d'entrée en activité de la plateforme ;
- l'utilité publique du projet attachée au développement de la zone de confluence entre la Seine et l'Oise par la création d'emplois n'est pas établie compte tenu de l'estimation erronée de l'activité de la plateforme ;
- les subventions prévues par le projet, qui représentent 50% du coût prévisionnel et garantissent le seuil de rentabilité minimale du projet, représentent un coût excessif pour la collectivité ;
- la rentabilité économique de l'installation projetée ne pourra pas être atteinte compte tenu de la mauvaise évaluation des prévisions d'activité, de sorte que le versement de subventions par la collectivité ne correspond pas à une bonne gestion des fonds publics ; le projet ne prévoit aucune quantification financière de l'investissement nécessaire à la remise en fonctionnement de la voie ferroviaire et du doublement de cette voie, ce qui va conduire à alourdir le coût de celui-ci ;
- l'objectif portant sur le réaménagement de la plaine d'Achères repose sur une analyse inexacte de l'état initial du site qui ne présente pas un caractère dégradé ; il s'agit d'une importante plaine alluviale caractérisée par des espaces remarquables constitués d'une flore riche et diversifiée et d'une faune variée ;
- le projet va conduire à supprimer des terres agricoles et à faire perdre à cette plaine alluviale son caractère agricole et naturel en la transformant en une zone urbanisée ;
- la création du parc des Hautes Plaines ne poursuit pas un objectif de réaménagement de la plaine d'Achères mais y porte au contraire atteinte dès lors que le projet va transformer un site entièrement naturel, riche en biodiversité et en activités agricoles, en un espace comprenant seulement 20% d'espaces verts « renaturés » sur la base de terres polluées ;
- l'objectif du projet tendant au réaménagement de la plaine d'Achères ne présente aucune utilité puisqu'il sera assuré par GSM qui pourra aménager le parc des Hautes Plaines dans le cadre de ses obligations de remise en état du site au terme de l'exploitation de la carrière ;
- le bilan des émissions de gaz à effet de serre par le projet sera négatif et le projet va porter atteinte à la qualité de l'air et à la santé de la population ;
- quelles que soient les mesures prises pour éviter les nuisances, ce projet va entraîner des pollutions industrielles, une atteinte au paysage, une pollution lumineuse, des pollutions classiques du trafic routier ;
- compte tenu du classement du projet par le plan de prévention des risques inondation en « territoire à risque important d'inondation », les études hydrauliques sont très dépendantes d'hypothèses mal connues et difficilement appréhendables de sorte que les risques de dérives dans la réalisation des travaux ne sont pas à négliger.

Par deux mémoires en défense enregistrés les 22 septembre et 28 novembre 2022, le préfet des Yvelines conclut au rejet de la requête.

Il fait valoir que les moyens soulevés par les requérantes ne sont pas fondés.

Par deux mémoires en défense enregistrés les 22 septembre et 28 novembre 2022, le Grand port fluvio-maritime de l'axe Seine, représenté par Me Lherminier, conclut au rejet de

la requête et à ce qu'une somme de 3 000 euros soit mise à la charge des associations requérantes au titre des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Il fait valoir que :

- la requête est irrecevable dès lors que, d'une part, les associations requérantes Triel Environnement, C.O.P.R.A 184, Non au Pont d'Achères, Rives de Seine Nature Environnement ne justifient pas d'un intérêt à agir eu égard à leur objet social, d'autre part, les présidents des associations Triel Environnement et Comité du quartier de l'Oise ne disposaient pas du pouvoir d'engager une action en justice au nom de ces associations ;
- les moyens soulevés par les requérantes ne sont pas fondés.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- le code de l'environnement ;
- le code de justice administrative.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de Mme Silvani,
- les conclusions de Mme Benoit, rapporteure publique,
- les observations de Me Bakari, substituant Me Lherminier, représentant le Grand port fluvio-maritime de l'axe Seine ;
- et les observations de Mme X représentant le préfet des Yvelines.

Considérant ce qui suit :

1. Par un arrêté du 8 juillet 2021, le préfet des Yvelines a déclaré d'utilité publique au profit de l'établissement public HAROPA – Ports de Paris, auquel s'est substitué le Grand port fluvio-maritime de l'axe Seine, le projet d'installation d'une plateforme portuaire multimodale, dit Port Seine-Métropole Ouest (PSMO), sur le territoire des communes d'Achères, d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine. Les associations Rives de Seine Nature Environnement, Non au Pont d'Achères, C.O.P.R.A 184, Adiv-Environnement, Construire Ensemble Andrésey Solidaire, Triel Environnement et Comité du Quartier de l'Oise demandent l'annulation de cet arrêté et de la décision implicite rejetant leurs recours gracieux.

Sur l'insuffisance de l'étude d'impact :

2. En premier lieu, aux termes de l'article R. 122-5 du code de l'environnement : « I. – *Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine. (...) II. – En application du 2° du II de l'article L. 122-3, l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire : (...) 5° Une description des incidences notables que le projet est*

susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres : (...) / e) Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées. / Les projets existants sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont été réalisés. / Les projets approuvés sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont fait l'objet d'une décision leur permettant d'être réalisés ; (...) ».

3. Les inexactitudes, omissions ou insuffisances d'une étude d'impact ne sont susceptibles de vicier la procédure et donc d'entraîner l'illégalité de la décision prise au vu de cette étude que si elles ont pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou si elles ont été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative.

4. Il ressort des pièces du dossier que l'étude d'impact présente, dans sa sixième partie, une analyse du cumul des incidences du projet avec d'autres projets existants ou approuvés, notamment celui de la liaison des routes départementales 30 et 190 comprenant la réalisation du pont d'Achères, approuvé à la date de l'arrêté attaqué, en particulier sur les aspects liés au trafic routier et au risque d'inondation. Les requérantes soutiennent que « *le Pont d'Achères aura un impact fort sur le paysage auquel le projet PSMO vient s'ajouter* » et que l'absence de prise en compte de ce pont conduit à un « *saucissonnage des projets* ». Le préfet des Yvelines et le Grand Port fluvio-maritime de l'axe-Seine font valoir que le pont d'Achères n'a pas été pris en compte dans l'impact paysager du projet compte tenu de l'absence d'identification d'une sensibilité environnementale particulière et de l'absence de co-visibilité de ces deux infrastructures qui seront séparées de plus de deux kilomètres. Il ressort en effet de la comparaison entre, d'une part, le périmètre de l'aire élargie de la carte des infrastructures et du milieu humain du projet PSMO, d'autre part, la carte de ce projet routier, figurant dans la deuxième partie de l'étude d'impact, que le projet du pont d'Achères doit être réalisé à la limite sud de l'aire élargie et qu'aucun cumul d'impact paysager entre ce projet et le projet PSMO n'est établi. Dans ces conditions, le moyen tiré de l'absence de prise en compte des effets cumulés de l'impact visuel du pont d'Achères à celui du projet PSMO, dont il n'est pas en tout état de cause justifié qu'elle aurait pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou qu'elle aurait été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative, doit être écarté.

5. En deuxième lieu, si les requérantes soutiennent que « *l'installation d'un port et d'une darse profonde pourrait entraîner des problèmes dans la zone de captage d'eau* » et que le « *dossier est assez évasif sur ce risque pourtant important* », il ressort toutefois de l'étude d'impact et notamment de la carte intitulée « *délimitation du périmètre de protection éloignée du champ captant d'Andrésy et autres captages industriel* », figurant dans la deuxième partie de l'étude d'impact, que le projet ne recoupe le périmètre de protection du captage d'eau que dans une très faible partie correspondant à l'entrée de la passe de la future darse. En outre, l'impact du projet sur les captages des eaux souterraines a été analysé au point 2.2.1.2.4 de la cinquième partie de l'étude d'impact, qui conclut à une incidence négligeable de celui-ci. Il s'ensuit que le moyen tiré de l'insuffisante évaluation de l'impact du projet sur les captages d'eau souterraine, dont il n'est pas même justifié qu'elle aurait pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou qu'elle aurait été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative, doit être écarté.

Sur le caractère d'utilité publique du projet :

6. Une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier, les inconvénients d'ordre social, la mise en cause de la protection et de la valorisation de l'environnement, et l'atteinte éventuelle à d'autres intérêts publics qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente.

7. Il ressort des pièces du dossier que les objectifs et enjeux principaux poursuivis par le projet litigieux visent, premièrement, à diminuer les émissions de gaz à effet de serre liées au transport de marchandises des secteurs de la construction et des travaux publics en intensifiant le report modal de ce transport de la voie routière vers la voie fluviale et la voie ferroviaire, deuxièmement, à développer la confluence Seine-Oise notamment par la création d'emplois directs et indirects, troisièmement, à réaménager l'espace paysager d'un secteur peu valorisé et à l'ouvrir sur la ville notamment par la création du parc des Hautes Plaines.

En ce qui concerne l'intérêt général poursuivi par le projet :

S'agissant de l'objectif visant à l'intensification du report modal de la route vers la voie d'eau et la voie ferrée :

Quant au caractère effectif du report modal de la voie routière vers la voie ferrée :

8. Il ressort des pièces du dossier que les activités de transport de marchandises se feront pour 65 à 70% d'entre elles par la voie fluviale, tandis que les 30% restant seront répartis entre la voie terrestre et la voie ferroviaire. S'agissant du transport par voie ferroviaire, le projet prévoit, à court terme, de réhabiliter un embranchement ferré existant et, à long terme, de compléter les équipements ferrés par la création d'une plateforme dotée d'un faisceau ferré à usage partagé et d'une voie ferrée supplémentaire. Il ressort de l'étude d'impact que cet embranchement pourra recevoir à court terme 36 000 tonnes de granulats par an et que le besoin pourra évoluer progressivement pour atteindre 600 000 tonnes par an. Ces prévisions sont fondées sur une étude socio-économique figurant à l'annexe 16 de l'étude d'impact, qui expose les prévisions de trafics retenues par le groupe Systra dans le cadre de l'étude relative au trafic routier en lien avec le projet, basées sur des hypothèses de trafics aux horizons 2025, 2035 et 2040. Ces prévisions, rapportées à la part réservée par le projet aux transports par voie ferrée, tiennent compte des données actuelles et prospectives de l'activité des entreprises et autres occupants situés à proximité du site, qui appartiennent pour l'essentiel aux secteurs de la construction et des travaux publics, et à plus long terme, de l'augmentation des approvisionnements par transport ferroviaire des entreprises, liée à l'épuisement prévue des gisements alluvionnaires et du faible nombre de carrières nouvelles en Ile-de-France.

9. Il ressort également des pièces du dossier que la commission d'enquête a considéré comme incertaines et optimistes les prévisions de report modal de trafic de granulats de la voie routière vers la voie ferroviaire et a émis, dans le cadre de ses conclusions en date du 15 décembre 2020, une recommandation assortissant l'avis favorable à la déclaration d'utilité publique qu'elle a rendu, tendant à ce que le maître d'ouvrage complète son étude socio-économique par des simulations approfondies de volume de fret ferroviaire potentiel tant au départ qu'à l'arrivée du site. Suivant ces recommandations, une étude prospective ferroviaire a été réalisée à la demande du maître d'ouvrage par le groupe SETEC

le 22 juin 2022, sur la base des estimations de quantités de déblais établies par la Société du Grand Paris, désignée comme le principal acteur générateur de déblais en Ile-de-France, ainsi que des données communiquées par douze acteurs concernés par le trafic des granulats, et qui met en évidence un potentiel de transport ferroviaire de l'ordre de 500 kilotonnes par an dès 2025 dans le périmètre de PSMO, dépassant les estimations initiales. Cette étude, certes postérieure à la décision attaquée, confirme, par une prévision à la hausse, les estimations du trafic ferroviaire mentionnées dans l'étude d'impact. Dans ces conditions, alors que le transport par voie ferroviaire ne représente qu'une partie relativement modeste des modes de transports retenus par le projet, qui se feront majoritairement par voie d'eau, et que la commission d'enquête a émis une simple recommandation, qui n'était pas de nature à remettre en cause l'utilité publique du projet, les requérantes ne sont pas fondées à soutenir que le caractère effectif du report modal du transport vers la voie ferroviaire n'est pas établi.

Quant aux prévisions d'activités retenues par le projet :

10. En premier lieu, il ressort des pièces du dossier d'enquête publique et d'étude d'impact que le projet PSMO doit être réalisé en cinq phases sur la période 2021 à 2029, comprenant des périodes d'interruption des travaux de plusieurs années au cours desquelles la plateforme aéroportuaire sera progressivement mise en activité. D'une part, ce phasage du projet, établi en concertation avec la société GSM, exploitant la carrière située dans l'emprise du projet, prend en compte l'avancement et les modalités d'exploitation et de remise en état de cette carrière, présentées par la société GSM dans son porter à connaissance du 25 juin 2019, ainsi que les accès aux parcelles de PSMO et aux différentes installations de la société GSM tout au long des travaux. Dans ces conditions, en se bornant à soutenir qu'en utilisant son propre appontement privé, la société GSM n'aura « *aucun besoin de la réalisation de PSMO* », les associations requérantes ne remettent pas en cause les éléments du dossier fondés sur les données transmises par la société GSM se rapportant à son activité existante et prévisionnelle. D'autre part, si les associations requérantes soutiennent que le projet ne pouvait prendre en compte les prévisions d'activité de la société Bonna-Sabla, dès lors qu'elles sont liées à la ligne 14 du métro dont l'achèvement devrait intervenir avant la mise en service de PSMO, et que les principaux opérateurs du secteur ouest de l'Ile-de-France, qui disposeraient de leurs propres appontements, n'auront pas recours à PSMO, elles ne l'établissent pas. Elles ne sont, par suite, pas fondées à soutenir que le projet ne présenterait pas d'utilité publique pour les entreprises et opérateurs du secteur et de la région d'Ile-de-France sur la base desquels les prévisions de trafics ont été établies.

11. En deuxième lieu, si les associations requérantes soutiennent que le calendrier des travaux de PSMO ne permettra pas d'atteindre l'objectif poursuivi par le projet visant à moyen terme à offrir une offre de chaîne logistique durable pour les chantiers du Grand Paris, parmi lesquels figure le projet Eole, il ne ressort toutefois pas des pièces du dossier que le phasage des travaux, qui prévoyait une mise en activité progressive de l'installation à compter de 2021-2022 pour la première phase, puis de 2025-2026 pour la deuxième phase, ne garantissait pas, à la date de la décision en litige la prise en charge des déblais provenant des chantiers du Grand Paris dont les travaux d'excavation sont programmés sur la période de 2024 à 2027, ainsi que cela ressort des conclusions de la commission d'enquête publique, selon lesquelles « *l'activité économique du port est largement assurée sur le moyen terme, concordant avec la phase de mise en œuvre des chantiers de l'opération Grand Paris* ». Dans ces conditions, et alors que la commission d'enquête n'a émis aucune observation sur ce point, les associations requérantes ne sont pas fondées à soutenir que l'objectif poursuivi par

le projet d'offrir une plateforme d'acheminement des déchets du Grand Paris ne pouvait être atteint.

12. En troisième lieu, il ressort des pièces du dossier, et notamment du point 3.1.1.5 de la cinquième partie de l'étude d'impact que « *le projet PSMO apparaît bénéfique en termes d'émissions de GES, le projet étant moins émissif que la situation de référence pour une t.km. (...) quel que soit l'horizon d'exploitation considéré, la mise en œuvre de PSMO permettra de réduire les émissions de GES du site (émissions de GES induites par le fret et les déplacements ramenés à la t.km). L'effet sur le climat du projet PSMO en exploitation est donc considéré comme positif* ». En outre, l'étude d'impact propose des pistes de réduction des émissions de gaz à effet de serre en phase travaux et en phase exploitation. Dans ces conditions, les requérantes ne sont pas fondées à soutenir que le projet ne contribuera pas à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

13. Il résulte de ce qui précède que les requérantes n'établissent pas que l'objectif visant à l'intensification du report modal de la route vers la voie d'eau et la voie ferrée en vue d'une réduction de l'émission des gaz à effet de serre ne pourrait être atteint.

S'agissant de l'objectif visant au développement de la zone de confluence entre la Seine et l'Oise :

14. Si les requérantes contestent la fiabilité des prévisions économiques qui fondent l'utilité publique du projet, il ressort toutefois des développements qui précèdent que l'activité économique envisagée était assurée, à la date de la décision en litige, sur le court et le moyen terme par les chantiers du Grand Paris et par l'activité des entreprises amodiataires en particulier celle de la société GSM. S'agissant de l'activité à plus long terme, il ressort de l'étude d'impact et de son annexe 16 que les prévisions d'activité ont été établies sur la base d'une étude socio-économique sur la période 2025-2035 et 2040 complétée par plusieurs tests de sensibilité portant sur des éléments tels que le niveau d'investissement ou les coûts d'entretien, dont il ressort que le projet « demeure socioéconomiquement rentable pour l'ensemble des tests de sensibilité réalisés ». L'étude socio-économique figurant à l'annexe 16 de l'étude d'impact expose, en outre, au point 5.3 les éléments sur la base desquels ont été établies les estimations de création d'emplois directs et indirects induits par le projet. Ces éléments ne sont pas contestés par les associations requérantes. Enfin, si la commission d'enquête a émis une recommandation tendant à ce que le porteur du projet affine les perspectives d'activité du site au-delà de la phase de réalisation des chantiers du Grand Paris et de l'exploitation extractive de GSM, cette recommandation, qui a la portée d'un simple avis, ne remet pas en cause l'utilité publique du projet qu'elle a reconnu en estimant que « *le projet complète le maillage régional des infrastructures portuaires implantées le long de la Seine en créant un équipement entre les sites de Limay et Gennevilliers, qui plus est situé à une zone de convergence fluviale de premier ordre, même au niveau national* » et que « *le développement d'activités connexes aux installations portuaires induira des retombées positives à ce territoire en matière de richesses et d'emplois* ». Dans ces conditions, les requérantes ne sont pas fondées à soutenir que l'objectif tendant au développement de la zone de confluence entre la Seine et l'Oise ne pourra être atteint.

S'agissant de l'objectif visant au réaménagement de la plaine d'Achères :

Quant à l'état initial du site :

15. En premier lieu, il ressort des pièces du dossier, et notamment de l'étude d'impact, que si l'environnement dans lequel s'insère le projet présente des aspects faunistiques et floristiques à protéger, le site d'implantation de PSMO est toutefois présenté, au point 1.2 de la quatrième partie de l'étude d'impact comme « déjà fortement impacté sur le plan environnemental » par des pollutions des sols superficiels en métaux lourds liées à l'épandage des eaux usées brutes pendant une centaine d'années ainsi que par l'exploitation par la société GSM d'une carrière sur 70% de sa superficie. Il ressort en outre de l'étude d'impact que compte tenu de la situation du site en zone inondable, l'utilisation de celui-ci à des fins portuaires permet de valoriser ces terrains qui ne peuvent accueillir d'activités sans aménagement préalable. Enfin, contrairement à ce que soutiennent les associations requérantes, le projet n'aura pas d'impact sur les activités agricoles, dès lors que, ainsi que cela ressort du point 2.5.1.5 de la cinquième partie de l'étude d'impact, l'exploitation des terrains par la société GSM a conduit à une disparition de l'activité agricole sur le site d'implantation du projet, qui était déjà fortement limitée par l'état de pollution des sols.

16. En deuxième lieu, si comme le font valoir les associations requérantes, la commission d'enquête a relevé que « *l'implantation du port changera la nature de la perception de la plaine, plutôt agricole et naturelle à ce jour* », elle n'a pas pour autant estimé qu'elle portait atteinte à son environnement. Elle a, à l'inverse, relevé l'ensemble des mesures prévues par le projet pour favoriser son insertion dans le paysage, mesures qui sont notamment indiquées au point 3.4.5 de la cinquième partie de l'étude d'impact dont il ressort que le projet a été pensé de manière à limiter la visibilité des activités des entreprises depuis les espaces publics de la plateforme portuaire et des berges de la Seine « *en plantant systématiquement des limites des parcelles, en renaturant la ripisylve et en aménageant le Parc des Hautes-Plaines* ». La commission d'enquête a ainsi estimé que « *le réaménagement et la requalification de ce vaste secteur au sud de la confluence, dont la physionomie actuelle est peu attractive, sont des éléments positifs qui bénéficieront au plan du cadre de vie, en premier lieu aux habitants d'Achères* ».

Quant à l'aménagement du parc des Hautes Plaines et l'intégration de 20% d'espaces verts :

17. En se bornant à soutenir que la création du parc des Hautes Plaines dans le cadre du projet déclaré d'utilité publique « se fera avec des terres polluées » et que le projet, qui prévoit des « espaces verts renaturés », conduit à une « division par 5 d'un espace naturel riche de biodiversité et d'activités agricoles », les requérantes n'établissent pas l'atteinte portée par le projet à l'environnement dans lequel il a vocation à s'implanter, alors, d'une part, qu'il ressort des développements qui précèdent que le site, qui est occupé dans sa majeure partie par une carrière, présente un état dégradé compte tenu des importantes pollutions dont il a fait l'objet, d'autre part, qu'il ressort du point 7 de l'annexe 30 de l'étude d'impact portant sur l'analyse des effets du projet sur la faune, la flore et leurs habitats, non contestée par les associations requérantes, que l'état de conservation des espèces ne sera pas remis en cause et que les aménagements sur le site et les mesures de réduction répertoriées, qui feront l'objet d'un suivi spécifique pour en garantir l'effectivité, permettront d'assurer le maintien des espèces protégées répertoriées et de constituer des milieux favorables à leur développement en améliorant leurs habitats. Enfin, il ressort des pièces du dossier qu'en

prévoyant la création du parc des Hautes Plaines, le projet contribue à valoriser ce site et à favoriser la protection de la faune et de la flore, ainsi que l'a relevé la commission d'enquête publique selon laquelle « *l'intégration paysagère des futurs équipements semble avoir été appréhendée de façon approfondie par Haropa et les mesures compensatoires d'accompagnement bien étudiées. / Il s'agit là d'une nouvelle génération d'installations de cette nature plus respectueuse des milieux et des paysages que celles plus anciennes déjà en exploitation* ».

Quant à la prise en charge par le porteur du projet du réaménagement de la plaine d'Achères :

18. Si les associations requérantes soutiennent que le réaménagement de la plaine d'Achères sera assuré par la société GSM, au terme de l'exploitation de la carrière en 2039 dans le cadre de ses obligations de remise en état du site et que cet objectif ne présente dès lors aucune utilité, il ressort toutefois des pièces du dossier que la société GSM est uniquement tenue à une obligation de gestion des terres polluées excavées et de remise en état de celles-ci conformément au plan de gestion, impliquant la réalisation d'un confinement des terres et la création de buttes au terme de l'exploitation de la carrière, sans qu'aucune obligation de réaménagement du site ne soit mise à sa charge. Il ressort, en outre, de l'étude d'impact que l'aménagement du parc des Hautes-Plaines sur les terres confinées par la société GSM sera assuré par le porteur du projet PSMO qui sera également en charge de son exploitation. Dans ces conditions, les associations requérantes ne sont pas fondées à soutenir que le réaménagement de la plaine d'Achères ne présenterait pas un caractère d'utilité publique.

19. Il résulte de tout ce qui précède que le projet litigieux répond à une finalité d'intérêt général.

En ce qui concerne les inconvénients présentés par le projet :

S'agissant du coût du projet :

20. En premier lieu, en se bornant à soutenir que les subventions prévues par le projet représentent 50% de son coût prévisionnel, qu'elles garantissent le seuil de rentabilité minimale de celui-ci et que le coût financier est excessif pour la collectivité publique, les associations requérantes ne contestent pas l'équilibre financier du projet exposé dans l'étude d'impact et notamment au point 5.4/3 de l'annexe 16.

21. En deuxième lieu, si les associations requérantes affirment que la rentabilité économique du projet ne pourra être atteinte compte tenu de la mauvaise évaluation des prévisions d'activité, ce moyen peut être écarté par les motifs exposés aux points 8 à 11. Par ailleurs, contrairement à ce que soutiennent les associations requérantes, le coût des travaux de réalisation de la remise en état de l'embranchement ferré existant et de la création d'une plateforme de manutention est expressément pris en compte au point 2 de l'article 1.2 « présentation détaillée des coûts » du dossier d'enquête publique.

S'agissant des incidences du projet en termes d'émission de gaz à effet de serre, de qualité de l'air et d'impact sur la santé :

22. Comme indiqué au point 12, il ne ressort pas des pièces du dossier que le projet présenterait un bilan négatif du point de vue des émissions de gaz à effet de serre. Par ailleurs, si la commission d'enquête a relevé, dans ses conclusions, que « *l'augmentation des émissions entraînera des niveaux de Nox et de particules plus élevés dans l'air ambiant sur l'emprise du futur port* », elle a tempéré cette observation par l'indication selon laquelle « *la qualité de l'air dans les zones habitées continuera à respecter les valeurs limites réglementaires* ». Elle a en outre relevé que le niveau d'émission des NOx devrait diminuer de près de 50% à l'horizon 2040 avec le projet PSMO, tandis qu'« *une très légère augmentation des émissions des particules est modélisée, de 1% à 4% pour les TSP, PM10 et PM2.5* ». Dans ces conditions, en se bornant à soutenir que la zone dans laquelle est situé le projet est « *sensible pour la qualité de l'air* », au regard d'un avis de la Mission régionale d'autorité environnementale du 23 avril 2020 sur le projet d'aménagement de la RD 190 à Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine qui ne présente pas de lien direct avec le projet PSMO, et en faisant état de considérations générales sur le durcissement par l'Organisation Mondiale de la Santé des normes sur la qualité de l'air ainsi que sur la condamnation de l'Etat pour non-respect de ces objectifs en matière environnementale, les requérantes n'établissent pas que le projet présenterait des effets négatifs excessifs du point de vue de l'impact sur la qualité de l'air de nature à remettre en cause son utilité publique.

S'agissant des autres nuisances engendrées par le projet :

23. En premier lieu, les requérantes soutiennent que le projet présente des « *nuisances pour les populations environnantes loin d'être négligeables* », compte tenu de son implantation dans une zone fortement urbanisée et que, « *quelles que soient les mesures prises* », le projet engendrera des pollutions industrielles liées aux poussières et fumées, des pollutions sonores, visuelles compte tenu de sa visibilité depuis les coteaux d'Andrésy, lumineuses par l'effet de l'éclairage artificiel du port et enfin des « *pollutions classiques du trafic routier* » liées au trafic des poids lourds et des véhicules légers. En se bornant à faire état de ces nuisances, inhérentes à un projet de cette nature, sans indiquer en quoi les mesures d'évitement, de réduction et de compensation exposées dans l'étude d'impact ne seraient pas suffisantes pour en limiter la portée, les requérantes n'établissent pas que ces nuisances présenteraient un caractère excessif eu égard à l'intérêt que présente le projet.

24. En deuxième lieu, si les requérantes font état de « *dangers* » liés à la situation du site en zone inondable, à la circonstance que « *les études hydrauliques pour ce projet sont forcément difficiles et délicates* » de sorte qu'elles « *sont très dépendantes d'hypothèses mal connues et difficilement appréhendables* » et que « *les risques de dérives dans la réalisation des travaux et écarts entre les prévisions et les réalisations ne sont pas à négliger* », elles n'établissent pas ce faisant l'existence d'un risque qui excéderait l'utilité publique du projet.

25. Il résulte de l'ensemble de ce qui précède, sans qu'il soit besoin de se prononcer sur les fins de non-recevoir opposées par le Grand port fluvio-maritime de l'axe de Seine, que les conclusions à fin d'annulation présentées par les associations requérantes doivent être rejetées.

Sur les demandes présentées au titre des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative :

26. Les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que soit mise à la charge de l'Etat, qui n'est pas dans la présente instance la partie perdante, la somme demandée par les associations Rives de Seine Nature Environnement et autres au titre des frais exposés par elles et non compris dans les dépens. Il y a lieu, en revanche, de mettre à la charge des associations requérantes une somme de 1 800 euros à verser au Grand port fluvio-maritime de l'axe de Seine au titre de ces mêmes dispositions.

DECIDE :

Article 1^{er} : La requête des associations Rives de Seine Nature Environnement et autres est rejetée.

Article 2 : Les associations Rives de Seine Nature Environnement et autres verseront au Grand port fluvio-maritime de l'axe de Seine une somme de 1 800 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Article 3 : Le présent jugement sera notifié à l'association Rives de Seine Nature Environnement, représentante unique des requérants, et à la ministre de l'aménagement, du territoire et de la décentralisation.

Copie en sera adressée au préfet des Yvelines.

Délibéré après l'audience du 16 juin 2025, à laquelle siégeaient :

- Mme Rollet-Perraud, présidente,
- M. Marmier, premier conseiller,
- Mme Silvani, première conseillère.

Rendu public par mise à disposition au greffe le 4 juillet 2025.

La rapporteure,

Signé

C. Silvani

La présidente,

Signé

C. Rollet-Perraud

La greffière,

Signé

S. Traore

La République mande et ordonne à la ministre de l'aménagement, du territoire et de la décentralisation en ce qui la concerne ou à tous commissaires de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées de pourvoir à l'exécution du présent jugement.