



28 novembre 2014

Avis de l'Association Les Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie

Sur le projet PSMO, Port Seine-Métropole Ouest, présenté au débat public par la Commission Nationale du Débat Public

Préambule :

Nous sommes une association qui réunit des habitants de Saint-Germain-en-Laye et de sa région qui souhaitent, en toute liberté et sans affiliation partisane, s'impliquer dans le débat public tant sur les questions locales que nationales, voire européennes ou internationales. Le mot Ateliers qui figure dans notre nom n'a pas été choisi au hasard. Il caractérise notre démarche qui a pour ambition de participer à la vie publique en l'alimentant par des éléments factuels, des débats ouverts et contradictoires, des actions citoyennes..., et de porter la voix de la société civile à propos des problématiques locales ou plus larges. Nous sommes convaincus que les notions d'environnement et de démocratie sont étroitement liées et interdépendantes. Seuls des citoyens informés, responsables et actifs peuvent favoriser un véritable développement durable. Les remarques qui suivent visent donc au double objectif de favoriser la démocratie locale et d'exprimer un avis sur le fond du projet de Port Seine-Métropole Ouest.

Sur la forme du débat:

A cet égard, il nous a semblé que la forme des trois débats publics auxquels des membres de notre association ont participé pourrait être améliorée, sans s'éloigner de l'esprit des articles du code de l'environnement relatifs au débat public : un grand nombre de questions sont recueillies sur internet ou dans les boîtes *ad hoc*, il n'en est fait aucunement mention pendant les débats, elles pourraient être regroupées par thème et abordées pendant les diverses réunions, favorisant ainsi la démocratie la plus large possible, sans préjuger de la réponse formelle qui pourrait leur être donnée ultérieurement par le maître d'ouvrage. En particulier une telle approche aurait évité de donner l'impression que les débats publics cherchaient à restreindre artificiellement l'objet au strict cadre du projet PSMO sans le replacer dans son contexte de développement local ou régional. Même si la création du canal Seine-Nord, la construction de la A104 ou le projet de plateforme multimodale associée au port Est ne font pas partie du projet, ils font partie des possibles qui peuvent influencer l'impact à long terme de PSMO et doivent être évoqués avec leurs impacts éventuels.

Sur le fond :

Notre association est favorable à l'objectif de ce projet qui tire parti de la carrière existante pour développer une activité pérenne de plateforme de matériaux de travaux publics neufs et recyclés favorisant le transport fluvial et ferroviaire plutôt que le trafic routier. La perspective de création d'emplois par ce projet, bien que limitée, est appréciée.

L'aggravation récente du trafic routier occasionnée par la mise en exploitation de la carrière Ouest est préoccupante. Comme le PSMO et les activités de carrière sont totalement liées il est nécessaire d'évaluer les impacts des différents scénarios possibles de développement sur le trafic routier avec clarté.

Le dossier présente l'activité de la carrière Est comme faisant partie du projet PSMO ce qui n'est pas le cas et elle n'est à ce jour, pas autorisée à l'exploitation. Il est à noter que les questions posées durant le débat ont permis d'apporter quelque clarification et notamment d'ajuster à la baisse le volume de réduction de trafic camions, qui est ainsi passée de 450 à 65 camions par jour en 2025 par rapport à la situation de référence

Recommandations pour la poursuite du projet :

Notre association recommande donc au maître d'ouvrage de prendre en compte les points suivants dans le dossier que le Préfet soumettra à enquête publique :

Le projet dans le contexte de développement à long terme :

Une vision réaliste de ce projet et de ses impacts nécessite de prendre en considération les inter-relations potentielles du projet avec la deuxième carrière en exploitation, le besoin à terme d'une plate-forme logistique en relais d'HAROPA et du canal Seine-Nord, les évolutions du réseau ferré et la nécessité d'améliorer la desserte routière orbitale du Nord-Ouest Parisien, sur un horizon de trente à cinquante ans correspondant à la durée de vie de l'équipement projeté. Il s'agit de projets non décidés qui ne sont pas nécessaires à la réalisation du PSMO mais permettent de comprendre comment il s'inscrit dans la stratégie de développement local et régional.

Clarifier les données d'activité de la plate-forme et des alentours :

Les interventions des représentants du maître d'ouvrage pendant les débats laissent penser que la plate-forme réceptionnera par voie fluviale des déblais en provenance des grands travaux d'Eole et du métro express, ainsi que de chantiers de déconstruction. Ceci est d'autre part clairement évoqué dans le PREDEC. Ces déblais seront-ils uniquement utilisés à combler la carrière Ouest au fur et à mesure de l'épuisement des gisements de granulats, ou le projet est-il également d'en retraiter et requalifier une partie pour d'autres usages ? Dans ce cas, l'activité économique de la plate-forme s'en trouverait accrue, ce qui est positif, mais les

données relatives au trafic ne le font pas apparaître sauf erreur de notre part. En outre, une activité de retraitement de granulats est intrinsèquement très bruyante et poussiéreuse et toutes les garanties de traitement acoustique et de limitation des émissions de poussières devraient être prises dans l'arrêté d'autorisation. De même, si on prend en considération l'exploitation de la carrière Est, il faudrait préciser si son flux s'additionnera au flux de la partie Ouest ou prendra simplement le relais à long terme.

Nuisances liées au trafic :

Le dossier devrait identifier clairement dans l'étude d'impact le trafic routier dû à l'exploitation de la carrière Ouest (présent et futur), estimer séparément la part de trafic routier qui pourrait résulter de la mise en exploitation de la carrière Est, estimer la part de trafic routier qui pourrait à terme résulter des activités développées sur site autres que l'extraction expédition de granulats (éléments préfabriqués de type voussoirs ou autres, tri et réexpéditions de matériaux de déconstruction recyclés, réception, stockage et expéditions de matériaux poreux en provenance des carrières du Boulonnais lorsque le canal Seine-Nord sera réalisé, etc.).

Dans le rapport de consultation, la modélisation du trafic devrait identifier la répartition du trafic sur les axes routiers utilisés comme exutoires : RN 184 nord, RN 184 sud, RD 30, futur pont d'Achères, estimer la part de ce trafic qui à long terme pourrait être reporté sur le projet de francilienne A104 Orgeval – Saint-Ouen l'Aumône.

Il faudra préciser dans les mêmes conditions de référence le trafic de fret ferroviaire induit par l'exploitation de la carrière Ouest et éventuellement par l'exploitation de la carrière Est, et démontrer que ces convois ne perturberont pas le trafic du RER A ni n'emprunteront la future tangentielle Ouest.

Nuisances liées à l'exploitation :

Bruit : Il conviendrait de préciser quelles seront les heures d'exploitation de la plate-forme et des circulations de train, et considérer dans les études acoustiques le cas défavorable d'une journée estivale sans vent où les bruits d'exploitations seront audibles sur la rive droite de la Seine par suite du phénomène de réverbération du son par le plan d'eau calme formé par la Seine et l'Oise. Si besoin est, décrire les mesures compensatoires adoptées. Idem pour la phase des travaux, incluant le battage des palplanches et les divers engins de chantier.

Air et poussières : Il conviendrait de préciser les dispositions adoptées pour contrôler l'envol des poussières.

Eau : Un bilan serait à réaliser entre l'apport positif que constituera la capacité en eau de la darse et le surcroît d'eau rejeté à la Seine du fait de l'imperméabilisation d'une part notable de la plate-forme par rapport à la situation actuelle.

Déchets : Il faudrait préciser quelles seront les dispositions adoptées par les plateformes de collecte des déchets de déconstruction (voir le PREDEC, plan régional de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers de bâtiment et des travaux publics) de manière que seuls des matériaux inertes soient réceptionnés sur la plate-forme, à usage de comblement ou en vue de leur requalification comme matériau de construction recyclé.

Sous-sol : Il convient d'indiquer, si elle est significative, l'incidence de la darse sur le régime d'écoulement des eaux de la nappe d'accompagnement de la Seine.

Sols pollués : Il faudrait préciser les dispositions qui seront prises pour confiner les terres affectées de pollution par les métaux lourds, et s'assurer de la pérennité du confinement sur la période d'exploitation de la plate-forme.

Relations avec les riverains :

Il conviendrait de préciser tant pour la phase chantier que pour la phase d'exploitation ce que sera l'organe de liaison avec les riverains, type CLIS ou autre, ce que sera son rôle, son mode de fonctionnement et quelles communes seront appelées à en faire partie.