



QUESTIONS POUR LE COMMISSAIRE ENQUETEUR (Enquête publique sur l'Eco-Port du 2 septembre au 4 octobre 2013)

I –

Le projet d'Eco-Port nous a été présenté, au départ, comme un port urbain concernant la filière bois, en lien avec l'Ecopôle. Au cours des concertations, nous avons vu apparaître la filière éco-curative, ce qui n'est plus du tout la même chose. **Les raisons évoquées pour la disparition de cette filière ne sont pas très convaincantes :**

- P. 40 de l'étude socio-économique : « *Après entretien avec M. Madec, il semblerait que, suite à des mésententes entre les associés d'Arima, ce projet de plateforme bois ne soit plus d'actualité en l'état. Selon lui, aucun autre projet ne serait en cours d'élaboration à l'heure actuelle pour reprendre l'idée d'implantation d'une plate-forme bois sur un site bord à voie d'eau en Ile de France.* » **Ce n'est pas pour cela que le projet peut être annulé ;**
- Concernant le bois exotique (p. 40) « *l'import de bois nécessite des plates-formes spécialisées, comme le port de Nantes actuellement. L'import de bois ne s'effectue pas majoritairement depuis le Havre, et un positionnement en fluviomaritime ne semble pas envisageable a priori pour un port en Ile-de-France.* » **Pour quelles raisons ? Le fait que du bois arrive au Havre pourrait permettre des livraisons en Ile-de-France. Cela pourrait être l'occasion de développer ce trafic d'autant que (p.39) « Il ressort de l'étude Katalyse qu'une plateforme Bois pourrait être implantée sur la ZAC et constituerait un générateur important de trafic fluvial. En effet, le développement attendu de la construction bois devrait s'accompagner de l'implantation de quelques plateformes bois en Ile-de-France, pour lesquelles la proximité de la voie d'eau et la thématique d'éco-construction de la ZAC devraient conférer un atout majeur au site de Triel ».**

D'autre part, le Conseil Général soutient l'activité d'éco-construction (cf. sa lettre bimensuelle parue le 24/09/2013). Il n'est pas fait mention d'activités éco-curatives.

II –

Dans le cas d'activités éco-curatives, les activités sur le site seront des activités classées ICPE et certaines pourraient être soumises à autorisation. « *Toute activité nécessitant dans son process le stockage et la manipulation de matières **susceptibles de s'envoler** (papier, plastiques, matériaux formant de la poussière...) sera accueillie sur l'éco-port.*

*Toute activité nécessitant dans son process le stockage et la manipulation de matières **susceptibles de générer des nuisances sonores** (métaux, gravats ...) sera accueillie sur l'éco-port.*

*Toute activité nécessitant dans son process le stockage et la manipulation de matières **susceptibles de générer des nuisances olfactives** sera accueillie sur l'éco-port. (cahier des charges d'exploitation p 9) »*

Cela veut dire qu'il existera un **fort risque pour l'environnement et pour la santé**. Nous rappelons qu'à proximité du port, se trouve le quartier Saint-Louis, fortement habité et qu'il est prévu, avec l'Ecopôle, la construction à la place du château Vanderbilt d'un lycée avec internat et des logements pour faire la transition entre Carrières et l'Ecopôle. Ces infrastructures touchent le port.

Dans le cas d'ICPE et d'accidents, ces quartiers seront les premiers touchés.

III –

Il est fortement dommage, comme l'indique l'Autorité environnementale, que les autres projets de la Boucle ne soient pas pris en compte. En effet, le Conseil Général favorise la rénovation des berges de la Seine de Triel à Carrières, jusqu'au Parc de l'Herbe.

Qu'en est-il du passage, pour les promeneurs, au niveau du port ? Quels sont les impacts du port sur le Parc de l'Herbe, notamment avec des ICPE à côté ?

IV –

Quels seront les impacts des activités du port sur la circulation ? Nous subirons certainement un afflux de poids lourds (25 000 poids par an soit plus de 50 % de l'activité totale attendue) car nous ne sommes pas sur un pôle multimodal. Cet afflux de poids lourds viendra alourdir une circulation déjà très augmentée à cause de la liaison RD30/190. **Cela remet clairement en cause l'aspect positif du projet sur l'environnement, d'autant plus que, à la sortie du pont de Triel, ils viendront engorger la départementale allant vers Orgeval qui, je le rappelle, est à deux fois une voie.**

V -

Le port se situe sur une ZNIEFF de type II, C'est l'un des secteurs majeurs du Val de Basse Seine, avec un hivernage régulier de près de 5000 oiseaux d'eau et environ 170 espèces observables chaque année. Cette zone est l'un des rares sites d'Île-de-France à avoir connu des cas de reproduction d'espèces d'oiseaux remarquables.

D'autre part, ce site abrite de nombreuses espèces animales protégées par diverses réglementations :

- comme le chabot, protégé par la directive européenne 92/43/CE ;
- le brochet, menacé et protégé par l'arrêté du 8 décembre 1988 ;
- la bouvière jamais pêchée dans la Seine.

Dans la darse, la quantité d'alevins est deux à trois fois plus importante que sur les berges. Ce qui permet de dire que ce lieu est un refuge piscicole.

Ports de Paris devra demander des dérogations et compenser. Or, il indique qu'il pourra compenser dans la Boucle de Chanteloup ou, à défaut, à 50 km sur le territoire géré par lui-même. **Ces espèces protégées ne seront donc plus présentes dans ce lieu, ni les oiseaux migrateurs qui viennent nicher dans cette ZNIEFF.**

D'après un document de l'EPAMSA du 31 mai 2011 cette ZNIEFF sera fortement réduite du fait des nombreux projets prévus sur cette zone.

VI –

L'autorité environnementale a relevé que les sondages de pollution des sols n'avaient pas été effectués et recommande d'actualiser les données pour l'enquête publique et de décrire les opérations de dépollution à prévoir. Ports de Paris devait le faire et intégrer les résultats dans l'Enquête Publique. Or, Ports de Paris ne semble situer ces zones qu'au niveau de la Marina St Louis qui n'occupe que 2 % du port.

Les sols sont-ils pollués ? Nous n'en savons rien. Qui de LSGN ou de Ports de Paris devra dépolluer la zone ? Où seront acheminés et traités les matières polluées ?

Ce point pose naturellement les questions de la pollution des sols, des moyens de réhabilitation nécessaires et à qui incombera la dépollution de ces sols.

Il reste beaucoup de zones d'ombre dans ce projet et une déviance dans l'activité du port. **Pour toutes ces raisons, Pissefontaine se déclare contre ce projet et vous demande, Monsieur le Commissaire Enquêteur, d'émettre un avis défavorable.**

Hélène GHESQUIERE
Présidente de Pissefontaine Environnement