



ADIV-Environnement

10, allée des Chevreuils

78480 VERNEUIL-SUR-SEINE

e-mail: adiv78480@yahoo.fr

Site: www.adiv-environnement.org

Objet : Enquête publique concernant la création d'une carrière par les sociétés GSM et Lafarge sur les territoires des communes de Triel-sur-Seine-sur-Seine et de Carrières-sous-Poissy.

A l'attention de Monsieur KOLIVANOFF, Commissaire-Enquêteur

Monsieur,

Vous trouverez, ci-dessous, la déposition de l'association ADIV-Environnement concernant l'enquête publique citée en objet.

La création de la carrière et l'aménagement à venir de la ZAC Ecopôle Seine Aval sont deux projets successifs en partie sur le même espace ce qui appelle les remarques suivantes :

- L'étude d'impact du projet de carrière tient compte d'une partie des impacts de la création de la future ZAC notamment pour les mesures d'atténuation ; à défaut d'une étude d'impact comprenant des 2 projets, les impacts de la ZAC doivent être plus développés dans l'étude présentée.
- Il y a mutualisation des impacts des différents aménagements prévus dans la Boucle de Chanteloup : on peut se demander si le total de la compensation ainsi obtenue correspond bien à la somme des compensations des différents projets. Comment cela peut-il être vérifié sur des projets qui sont étalés dans le temps ?
- Le principe de mutualiser toutes les mesures compensatoires en un seul espace semble a priori être une solution adaptée. Néanmoins, n'est-ce pas là une solution de facilité favorisant la compensation au détriment de l'évitement des enjeux et de la réduction des impacts (dans le cadre de la séquence Eviter, Réduire, Compenser).
- Toute l'argumentation sur les atteintes à l'environnement et les mesures compensatoires est basée sur l'hypothèse que le terrain sera par la suite occupé par la ZAC Ecopôle Seine Aval : que se passera-t-il si ce projet de ZAC est abandonné ?

D'autre part :

L'impact de la circulation des camions durant la phase de remblaiement est traité avec beaucoup de légèreté : « ce trafic existe déjà, au niveau de la carrière des Grésillons » (étude d'impact pages 160 à 162). L'approche de l'étude est la suivante : c'est déjà l'enfer actuellement, donc un peu plus de camions, ce ne n'est pas cela qui va changer les choses ; les riverains apprécieront. Donc l'année 2017 sera terrible car il y aura chevauchement de l'activité de plusieurs carrières, jusqu'à 556 rotations de camions par jour. Ensuite, on retrouvera un niveau de 478 rotations. Nous demandons la mise en place d'une coordination entre les différentes carrières de façon à ce le niveau ne dépasse jamais 480 rotations par jour ce qui pourra être obtenu par un simple décalage de quelques mois du début de la phase de remblaiement de la carrière GSM/Lafarge.

Le transport par voie navigable n'est utilisé pour évacuer les granulats de la carrière. L'étude d'impact ne développe pas pourquoi la voie fluviale n'est pas utilisée pour le transport des remblais. On se demande pourquoi Ports de Paris veut absolument construire un port industriel à proximité de cette carrière si on ne cherche pas à l'utiliser au maximum.

L'atteinte du projet de carrière au paysage est importante : même si la Boucle de Chanteloup a longtemps été un territoire sacrifié, l'aspect paysager est traité sommairement dans l'étude d'impact ; ainsi page 147, le document indique que la carrière sera visible depuis la RD190, mais que « l'impact est à relativiser car il ne durera que pendant la période d'exploitation de la carrière ». On peut difficilement admettre qu'une période de 10 années compte peu. Un aménagement paysager (haies arbustives, par exemple) doit donc être mis en place le long de la RD190 pour en atténuer l'impact paysager.

La gestion des apports des remblais extérieurs est bien expliquée (Etude d'impact pages 203-204) : selon la procédure indiquée, il peut y avoir refus voire rechargement du camion qui arrive chargé de remblai et renvoi de celui-ci. Comment peut-on être sûr qu'au fil des années et en fonction des pressions économiques, le contrôle ne sera pas allégé. L'étude d'impact ne donne d'ailleurs aucune indication sur les sommes versées par les sociétés qui utilisent la carrière pour leurs remblais excédentaires. Cette donnée permettrait de mieux comprendre les enjeux financiers de l'implantation de cette carrière.

Le stockage de terres polluées et lixivables est prévu à partir de 50 cm au-dessus de la nappe : cette distance est-elle suffisante compte tenu des possibles variations futures du niveau de la nappe, en particulier suite aux divers aménagements prévus dans la Boucle de Chanteloup.

Il n'y a pas de précisions apportées sur le suivi environnemental du chantier qui sera mis en place. Y-aura-t-il un écologue de chantier dédié au chantier, pour quelles actions et à quelles périodes interviendra-t-il ? Mettra-t-il en place les mesures d'évitement citées en page 213.

A aucun moment ne sont évoqués les impacts (paysage, bruit, poussières, odeurs) sur les cyclistes empruntant la piste cyclable le long de la RD190.

La mesure compensatoire pour l'hirondelle de rivage paraît minimale au vu de l'enjeu présenté par cette espèce : est-on sûr de l'efficacité de cette mesure ? Quelle sont les dimensions du tas de sable envisagé ?

Les modalités de mise en place de la commission de suivi des mesures (page 235) ne sont pas précisées.

ADIV-Environnement

Siège : 10, allée des Chevreuils. 78480 Verneuil-sur-Seine

Association loi 1901 enregistrée à la Sous-Préfecture de Saint-Germain-en-Laye le 5/07/91 sous le n°06213.

Agréée « Association protection de l'environnement » dans un cadre départemental par décret préfectoral n°2013287-0007

Autorisée à délivrer des reçus fiscaux par la DGI Versailles (Réf 2006/594 ASS)

L'étude d'impact n'évoque pas de sensibilisation aux enjeux environnementaux des personnes travaillant sur le chantier. Cela paraît indispensable sinon les mesures mises en place (protections pour le lézard des murailles, par exemple) ne vont pas être pérennes car incomprises.

La carrière va mobiliser de nombreux engins de travaux publics : est-il prévu une formation à l'éco-conduite de l'ensemble des conducteurs d'engins ou de poids lourds afin de minimiser à la fois les consommations de carburant et les émissions de CO₂ ? De même, l'étude n'évoque pas de formation spécifique des chauffeurs à la sécurité routière ; cela paraît indispensable au vu du nombre de poids lourds qui vont circuler pendant la phase de remblaiement de la carrière.

A toutes ces questions, l'association ADIV-Environnement souhaite obtenir des réponses précises ; elle demande également que les aménageurs s'engagent sur les solutions apportées.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Commissaire-enquêteur, l'expression de nos salutations distinguées.



Bernard Destombes
Président de l'association ADIV-Environnement
Membre du Conseil d'Administration d'Ile de France Environnement