

Mardi 16 mai 2023

NON

**AUX 210 CAMIONS/JOUR
DE LA DÉCHARGE CAPOULADE-SUEZ**



Communiqué de presse
Ville de Trilport



Présentation du contexte

Une enquête publique se déroule autour du projet de développement global du site des sablières Capoulade d'Isles-les-Meldeuses » repris par SUEZ et s'achèvera théoriquement le 30 mai.

La société Suez, bien que disposant d'autres solutions plus proches de Paris envisage de développer de nouvelles activités et de les implanter sur le site d'Isles-les-Meldeuses disposant des espaces libres et des infrastructures le permettant.

Ce projet aura pour conséquence d'intensifier l'activité du site avec la création de nouvelles plates-formes d'exploitation et de traitement afin de :

- ▷ Développer la valorisation de gisements futurs de déchets industriels et de BTP de l'Île-de-France ;
- ▷ Proposer de nouvelles solutions de mise en balle de déchets ménagers et de stockage issus des Unités de Valorisation Énergétique d'Île-de-France ;
- ▷ Disposer d'exutoires finaux destinés aux gisements futurs de déchets industriels et de BTP de la Société du Grand Paris et des activités de BTP en Île-de-France ;

Une des conséquences directes du projet est la multiplication de la nature comme des volumes traités sur le site et acheminés chaque jour par des norias de camions de tout tonnage dans les deux sens entrants et sortants. Ces norias n'utilisent aujourd'hui qu'une voie d'accès, la Route Départementale 17 et passent inévitablement par le Centre-ville de Trilport distant de moins de 8 kilomètres, générant des nuisances que les habitants ne connaissent que trop bien.

Le document soumis à l'enquête publique évoque 210 camions/jour et « 1 à 2 trains/jour ; 8 barges/jour » et aborde des « *projets de réaménagement des modes d'accès multimodaux existants : réhabilitation du quai fluvial existant et la création d'un nouveau quai ferroviaire* ».

CADRE REGLEMENTAIRE

Le projet de VALORPÔLE d'Isles-les-Meldeuses fait l'objet d'une demande d'autorisation environnementale (constituée par le présent dossier), dont l'instruction comporte une phase d'enquête publique pour les communes : d'Isles-les-Meldeuses, Tancrou, Cocherel, Mary-sur-Marne, Ocquerre, Lizy-sur-Ourcq, Congis-sur-Thérouanne, Germigny-l'Évêque, Armentières-en-Brie, Changis-sur-Marne, Ussy-sur-Marne, Jaignes.

Il est surprenant que la commune qui sera la plus impactée au quotidien par le projet, Trilport, n'en fasse pas partie ! Les conséquences du trafic poids lourds résultant de ce projet étant sans doute considérées comme négligeables !

Flux de transport

Cette enquête ne comprend aucune étude environnementale d'impact sur les conséquences de l'accroissement des flux de poids lourds. Tant au niveau du massif forestier de la Forêt domaniale de Montceaux ou que sur le cadre de vie des habitants de la commune de Trilport. Chacun sait pourtant que le type d'infrastructure industrielle est source de nuisances multiples du fait du mode d'acheminement privilégié des industriels : le trafic poids lourds.

L'étude indiquant simplement que *« l'augmentation générée par le projet aux heures de pointe reste négligeable par rapport au trafic existant. Néanmoins le gabarit des poids lourds, leur répartition dans la journée et les itinéraires qu'ils empruntent (mouvements tournants en centre-ville) sont des facteurs qui tendent à augmenter leurs impacts sur l'environnement (bruits, gênes, difficultés de circulation, insécurité) ... » »* (Page 63 de la Pièce 6 / Résumés non techniques de l'étude d'impact et de l'étude des dangers)

Trilport n'est évoquée que pour signaler des difficultés d'écoulement de trafic déjà observées aujourd'hui sur la RD 603 qui pourraient s'intensifier.

Pourquoi la ville de Trilport s'oppose t-elle à ce projet ?

Vu sa situation géographique particulière, traversée par 5 routes départementales (D 17, D97, D33, D228 et D 603), Trilport constitue une plaque tournante des transports routiers de transit de poids lourds de plus en plus nombreux qui occasionnent de plus en plus de nuisances, surtout sur le secteur Nord / Lizy sur Ourcq.

La ville rappelle le lourd tribut qu'elle acquitte tous les jours sur des problématiques aussi essentielles que sanitaires, sonores, environnementales (qualité de l'air notamment), ou en terme de qualité de vie des habitants et de sécurité pour les piétons et les deux roues.

Ce tribut est également financier au regard des aménagements que la ville se doit de réaliser du fait des aléas liés à un transit de poids lourds de tout tonnage (mobilier urbain, signalisation, marquage au sol, feux tricolores à remplacer, barrières de protection ...) et souligne la dégradation continue des voiries départementales utilisées par les poids lourds dans des rues totalement inadaptées à cet usage.

Autre réalité partagée par tous les habitants du secteur, la congestion croissante du trafic notamment au niveau des deux carrefours D17 / D 603 qui paralyse toute la ville au moment des heures de pointe. Cette situation empêche toute amélioration de l'accessibilité piétons des Trilportais, la création de pistes cyclables et impacte directement la fluidité des liaisons dans et hors la ville.

Rappelons que l'État impose à la commune de Trilport la construction d'un nombre considérable de logements du fait de l'application de la loi SRU ; afin de limiter la consommation d'espaces

naturels et agricoles et l'imperméabilisation des sols, les élus ont privilégié l'option de reconstruire la ville sur la ville autour du secteur de la gare. Ils ont développé à ce titre l'écoquartier de l'Ancre de lune (450 logements à terme) dont les habitants seront directement impactés par les norias de camions du projet Suez. L'état se doit d'être également le garant de la qualité de vie des futurs habitants qu'ils demandent à nos communes d'accueillir dans les meilleures conditions. Soulignons que le trafic poids lourds généré sur ces axes nuit également au bon fonctionnement et à la bonne desserte de la gare de Trilport notamment par les bus. Avec ce projet, ce ne sont pas seulement les Trilportais qui sont directement pris en otage mais tous les usagers de la gare SNCF.

Le tonnage, la fréquence, le volume des trafics prévus dans le projet Suez sont totalement disproportionnés aux gabarits des rues de Trilport d'autant que cette société envisage de privilégier les plus gros tonnages afin de diminuer le nombre de camions déployés (sans doute avec l'idée de réaliser de nouvelles économies).

Des liaisons multimodales hypothétiques

Les évocations d'accès multimodaux fluvial et ferroviaire apparaissent plus comme des figures de style théoriques et rhétoriques et un passage obligé de toute enquête publique de ce type : *« il était essentiel que le site puisse disposer des accès ferré et fluvial, car le développement des transports multimodaux est au cœur des ambitions de l'Île-de-France pour la gestion des déchets. »* et le fait que ce site ait été choisi du fait de la présence *« d'accès multimodaux (embranchement ferré et quai fluvial), qui permettent de réduire les flux de déchets arrivant par la route et limitent ainsi les impacts environnementaux des modes de transports. »*.

Rappelons que ces filières sont totalement inexistantes sur le secteur, pour s'en convaincre, aucun calendrier de déploiement n'est d'ailleurs évoqué et que le choix du site Capoulade résulte d'une approche économique financière qui ne prend pas en compte les problématiques d'acheminement des flux.

Le modèle économique du déploiement de filières multi modales, que les élus locaux appellent de leurs vœux se révèle bien moins rémunérateur que celui de pénaliser le quotidien des habitants de nos communes de la grande couronne et de paralyser nos rues. Ce qui est inconcevable et non recevable.

Aucune indication sur le développement effectif et concret des deux filières fluviale et ferroviaire, totalement absentes aujourd'hui du paysage logistique régional et départemental. Il est plus que vraisemblable que les deux trains / jour évoqués et les 8 barges / jours soient remplacés par des norias de camions supplémentaires.

Si la ville de Trilport ne s'oppose pas au développement du Pays de l'Ourcq, elle demande simplement que celui-ci ne se fasse pas au détriment de la qualité de vie de ses habitants, et que

les nuisances subies au quotidien soient enfin prises en compte dans les projets de développement territorial. D'autant que les élus de Trilport sont forces de proposition et le démontrent.

Une alternative travaillée avec le Département

Bien avant d'avoir connaissance du projet Suez, le Maire de Trilport, Jean Michel Morer avait rencontré Jean François Parigi, Président du département en octobre 2021 afin d'évoquer la situation de la ville. Suite à la rencontre une collaboration s'est engagée entre les services du département et ceux de la commune et a permis la réalisation de travaux d'aménagement et de sécurisation sur les rues départementales de Brinches, Nanteuil et Fublaines (RD 228 A, 33 et 17).

Concernant la situation particulière de la route départementale 17, accès privilégié au pays de l'Ourcq, le Maire de Trilport a demandé des comptages réguliers du trafic par les services départementaux afin d'analyser le nombre et la nature des flux de poids lourds (origine / destination) fréquentant cet axe comme leurs tonnages et d'analyser leurs évolutions.

Il a proposé également au département d'étudier la faisabilité de créer un barreau routier reliant D 603 et D 17 afin de dérouter le flux poids lourds des rues du Centre-ville de Trilport et limiter les nuisances en concentrant les flux camions sur des axes routiers adaptés. Autre intérêt : améliorer considérablement la fluidité du trafic routier sur l'ensemble du secteur.

Jean François Parigi a indiqué que ces services étudiaient la faisabilité de cette proposition et le département de Seine et Marne vient de donner une suite positive à la motion votée à l'unanimité par les élus de Trilport demandant l'inscription de ce barreau routier au prochain Schéma Directeur Régional, la retenant même comme une des demandes prioritaires du département dans le cadre de la concertation autour du SDRIF E.

Demandes de la commune

- ▷ Le Maire de Trilport demande le prolongement de la durée d'enquête publique et l'extension de son périmètre à sa commune, distante de moins de huit kilomètres et impactée directement par ce projet afin que les habitants impactés directement puissent intervenir ;
- ▷ Il exige la réalisation d'études d'impact complémentaires :
 - sur les conséquences environnementales du trafic poids lourds sur la faune et la flore du massif forestier domanial présent sur le territoire de la commune ;
 - sur les conséquences environnementales et sanitaires pour les riverains de ces axes : multiplication des nuisances sonores et polluantes (liés à la qualité de l'air : émission de gaz et de particules) et sur les éventuelles mesures correctives à prendre ;

- ▷ Il demande, compte tenu des risques sérieux de paralysie de Trilport lors des heures de pointe la réalisation, en collaboration avec le département, des études de circulation sur les conséquences du développement d'activités du site sur la fluidité du trafic notamment lors des heures de pointe et les solutions envisagées pour remédier à des risques de paralysie de la ville ;
- ▷ Il s'interroge sur la solidité d'une voirie inadaptée au tonnage et à l'ampleur du trafic poids lourds passant par les rues de Saint Jean et Aveline et les incidences éventuelles sur la solidité du bâti vu l'importance des vibrations déjà ressenties comme les nuisances sonores des riverains ;
- ▷ Il interpelle la société Suez et l'Etat sur la prise en compte financière des aménagements que la ville se doit de réaliser, tant en fonctionnement qu'en investissement pour assurer la fluidité du trafic de transit comme la sécurité des piétons et cyclistes. Si les recettes éventuelles du projet sont pour les communes du Pays de l'Ourcq, il n'est pas acceptable que ce soit la seule collectivité de Trilport qui paye l'addition ;
- ▷ Il exige le report du projet dans l'attente de la mise en place de véritables alternatives :
 - Développement effectif et réel des filières liées au fluvial et au ferroviaire qui se doivent d'être la priorité des industriels et de la région ;
 - La création du barreau routier proposé par la ville ;
 - La mise en place d'une éventuelle solution d'évitement du passage des poids lourds évoquée dans le document par Suez afin de réduire l'impact en termes de charges de trafic sur la RD 603 ? Notons que cette solution est seulement évoquée et non développée.