



Villemomble, le 13 Juin 2019

Objet : Contribution dans le cadre de la concertation préalable au projet de requalification du site des carrières de l'Ouest.

Bonjour,

Notre association, Villemomblois Patrimoine A3P, a pour objet la protection et la promotion du patrimoine de Villemomble et de ses environs.

Le projet des carrières de l'Ouest nous a surpris par son ampleur. Certains documents sont limités et imprécis, tant sur l'historique du site que sur les études d'impacts du programme.

Parmi nos nombreuses interrogations, nous vous faisons part de celles-ci :

1 – Pollution des sols

Les processus de gestion des sols pollués doivent prendre en compte les dispositions constructives liées au projet telles que la réalisation des parkings en sous-sols, les comblements et travaux de sécurisation des carrières, les fondations spéciales, la caractérisation des terres selon leur niveau de pollution, avec leur évacuation en centres de stockages spécialisés, après tri sélectif y compris traçabilité, leur éventuelle réutilisation selon un plan de gestion approuvé, l'évacuation des déchets de toute sorte selon leur critère de dangerosité, les aires de stockages et circulations des engins de chantier en tenant compte des zones sécurisées ou non...

Or l'étude d'impact de 2018 sur l'aménagement de l'opération des carrières de l'Ouest s'appuie sur un diagnostic initial des sols pollués réalisé par SEMOFI en 2010, basé sur un projet d'aménagement de maisons individuelles de plain-pied avec jardins privatifs en zone Nord ; et de collectifs de plain-pied à usage de logements, avec espaces verts aménagés en zone Sud. Cette étude d'impact est erronée sur ce point, de même que l'étude de pollutions des sols dont le processus de gestion ne correspond pas à un aménagement incluant des immeubles R+5 avec des sous-sols de 2 à 3 niveaux.

Il apparait que les études d'impact et de sols pollués doivent correspondre au projet final

En outre, la 3e masse de la carrière de gypse doit être intégrée dans les différentes études, de même que le démantèlement du concasseur de matériaux de démolition qui est une ICPE (Installation Classée pour la Protection de l'Environnement). Celle-ci, qui a fonctionné dans les années passées, est à l'arrêt pour cause d'absence d'autorisation au titre de la réglementation des installations classées, laquelle établit un classement des activités susceptibles de produire un risque pour l'environnement.

2 – Amiante

Une grande inconnue sanitaire subsiste en ce qui concerne le risque amiante. L'entreprise MARTO propriétaire du site est spécialisée en démolition et désamiantage. On ne peut pas se contenter de sa seule déclaration assurant qu'elle n'a jamais utilisé le site pour l'élimination des déchets amiantés. Une recherche et un diagnostic amiante doivent être réalisés selon la réglementation amiante en vigueur avec des opérateurs certifiés, tant en l'état actuel qu'avant travaux et ce, pour l'ensemble du site.

3 – Mobilité

Les études relatives aux modes de transports des futurs habitants sont très incomplètes et révèlent un site des carrières de l'Ouest très mal desservi par les transports en commun dits de proximité, la seule ligne de bus (n° 623) la plus proche est située rue Contant.

Les autres possibilités sont le vélo, difficile vu la situation du site, et la marche à pied, dont on doute du bon usage, compte tenu de la forte déclivité pour atteindre les gares RER du Raincy-Villemomble et de Gagny, surtout en hiver (verglas, neige).

De ce fait, il est fort prévisible que la voiture soit privilégiée, pour atteindre soit l'une des gares, soit les embranchements autoroutiers de l'A3 et de l'A86.

Les études de trafic mises en ligne sont limitées à la ville de Gagny et ne tiennent pas compte de la traversée des villes limitrophes, notamment la commune de Villemomble qui recevra la majorité du flux automobile pour atteindre principalement la RN302, qui sera vite saturée (elle l'est déjà en période de pointe).

Le maillage des petites rues situées au sud et à l'aval du chemin des Bourdons sera vite utilisé, ne serait-ce que pour échapper aux encombrements, via les GPS qui fonctionneront à plein régime ! Le boulevard du Midi situé au Raincy apportera un flux considérable sur l'avenue du Raincy qui traverse le centre-ville de Villemomble. Également la rue Contant, RD 370, qui rejoint la RN302 vers Villemomble et les autoroutes. Enfin la rue de la Montagne Savart, qui traverse Villemomble vers la RN302, cette voie est étroite, en double sens et ne permet pas le passage de front de deux voitures.

De plus, il est à craindre que face à l'asphyxie de la RN302, due à un trafic insensé en pleine ville depuis de nombreuses années, les véhicules emprunteront toutes les rues disponibles de Villemomble pour atteindre le fameux embranchement autoroutier. De ce fait la commune de Villemomble deviendra définitivement une ville de transit automobile. Ce qu'on ne peut pas accepter bien entendu !

Tout ceci n'entre pas dans la définition d'un écoquartier.

4 – Projets voisins

De plus et ceci est valable pour l'ensemble du programme d'aménagement, les projets tiers, situés en limite, en bordure, en prolongement ou dans l'environnement du projet des carrières de l'Ouest, doivent être pris en compte, tant pour les incidences liées à la sécurisation des carrières, que pour les nuisances et incidences diverses. De ce fait les études de trafic actuellement mises en ligne sont très incomplètes.

5 – Nuisances de chantier

Ceci est un petit point de rappel. Nous n'oublierons pas cette question. Mis à part les va-et-vient des camions qui vont forcément générer des nuisances routières, sonores et polluantes, quid des installations de chantier ? Base vie ? Gardiennage ? Transport des ouvriers ? Nous y reviendrons sûrement. Nous considérons que ce point reste à éclaircir.

6 – Coûts externes de l'opération

La justification financière du projet, telle qu'elle nous a été présentée, est l'autofinancement des travaux de sécurisation des carrières grâce aux bénéfices consécutifs à la construction de nombreux logements collectifs. Cette présentation est une vue à court terme, car elle ne tient pas compte des frais importants qui seront induits sur les infrastructures avoisinantes. Notamment, les frais d'investissements et d'entretien que les collectivités territoriales et locales situées en périphérie du site, auront à supporter sur plusieurs dizaines d'années, frais qui peuvent être évalués par différentes méthodes de coût global.

Sur les voiries par exemple, l'augmentation du trafic sera supportée financièrement par les communes : réaménagement des ronds-points et des trottoirs, révision des sens de circulation, réparation des voies avec le renforcement inévitable de leurs couches de fondation et des revêtements de surface.

D'autres exemples : le renforcement de l'adduction de l'eau, dont le débit n'est pas actuellement adapté, de même pour les réseaux électriques qui devront inclure de nouveaux transformateurs, sans oublier le réseau gaz naturel à renforcer également... N'oublions pas la rétrocession à la commune de Gagny des voies internes du site et de l'éclairage public.

La question concernant les eaux pluviales est un problème majeur pour les communes de Gagny et de Villemomble, dont une grande partie est située en zone inondable ou en point bas, récupérant ainsi toutes les eaux pluviales des zones en amont, y compris celles situées en aval, dont les ouvrages vite saturés feront refluer l'eau dans les rues et les caves.

Le risque de la dissolution de certaines qualités de gypse sous l'effet de l'eau d'infiltration semble être présent. Le projet prévoit des noues étanches et des bassins de rétention dimensionnés avec un débit de rejet trop grand de 7l/s/ha, ce qui génèrera des volumes de rétention trop faibles. Il semble cependant qu'un des bassins prévus soit dimensionné avec un débit de 3l/s/ha. Sans doute une étude hydrogéologique est nécessaire, surtout dans le cadre de ces carrières où l'infiltration de l'eau pluviale et de ruissellement est proscrite.

Les répercussions sur les équipements publics et sociaux doivent être prises en compte : infrastructures, transports de proximité, circulations douces, installations sportives et scolaires, crèches, maisons de retraite, médecins, pharmacies, boulangeries... Cette liste n'est pas exhaustive.

Un bilan des coûts externes doit être établi en coopération avec les municipalités des communes impliquées.

Souhaitant que nos observations soient prises en compte, nous vous prions d'agréer nos salutations distinguées.



Alex Mazlemian
Vice-Président A3P