



**OBSERVATIONS DE LA VILLE DE TRILPORT
ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET DE DEVELOPPEMENT DES
SABLIERES CAPOULADES D'ILES-LES-MELDEUSES**

Préambule :

Une enquête publique par voie d'arrêté préfectoral n° 2023-09/DCSE/BPE/IC du 20 mars 2023, s'est ouverte du jeudi 27 avril 2023 à 9h00 au mardi 30 mai 2023 à 17h00, soit une durée de 34 jours, relative à la demande de la société « SABLIERE CAPOULADE », pour la poursuite de l'exploitation et l'extension (projet VALORPOLE) de l'installation de stockage de déchets non dangereux (ISDND) existante située, Lieudit « Lapayelle » sur le territoire des communes d'Isles-les -Meldes, Tancrou et Armentières-en-Brie (77440).

Si la ville de Trilport, distante de moins de 8 km, est en dehors, du fait de sa position géographique du périmètre de l'enquête publique (3 km), elle n'en demeure pas moins directement impactée par ce projet.

Les villes incluses dans le périmètre sont :

- Tancrou, Armentières-en-Brie, communes situées dans l'emprise du projet

Et les villes de :

- Cocherel, Mary-sur-Marne, Ocquerre, Lizy-sur-Ourc, Congis-sur-Thérouanne, Germigny-l'Évêque, Changis-sur-Marne, Ussy-sur-Marne, Jaignes, communes comprises dans un rayon de 3 kilomètres autour du site projeté, déterminé conformément à la législation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement.

Le projet prévoit un accroissement du trafic :

- De plus de 200 camions/jour,
- De 1 à 2 trains/jours,
- De 8 barges/jour.

Le flux s'effectuant entre 6h et 22h.

Le groupe SUEZ a racheté le site en 2017. Le prédécesseur avait procédé à des modifications du site sans autorisation. Cela avait donné lieu à trois arrêtés préfectoraux de mise en demeure de remise en état de la carrière alluvionnaire illégale.

Le rapport de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) observe que du fait de l'impact sur la faune et la flore il serait bon également d'effectuer une bonne information au public et d'évaluer les conséquences de ces aménagements illégaux.

Le projet qui fait l'objet de cette enquête publique est relative aux aménagements suivants :

- Plateforme de préparation de support de culture,
- Plateforme de mise en balle de stockage temporaire de déchets ménagers,
- Plateforme de tris transit de déchets d'amiante conditionnés.

Ce projet appelle, à ce jour, de la part de la commune de Trilport, les observations suivantes.

1/ Périmètre de l'enquête et concertation en amont :

Le périmètre de trois kilomètres est certes conforme à la législation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, mais la ville dénonce ce périmètre trop limité au regard de l'impact direct du projet pour la commune de Trilport et ses habitants, et le manque de concertation amont au regard des conséquences du trafic routier que ces aménagements vont générer et qui concerneront et impacteront directement le territoire de Trilport.

Effectivement, il est noté dans le rapport de la MRAE (point 3.3 trafic induit et santé des riverains pages 21 à 23) que ce transport s'effectue « *depuis l'A4, les camions liés à l'activité du site y accèdent par la RD401 via Lizy-sur-Ourcq ou la RD603, puis par la RD 17 via Meaux et Trilport. Ces routes accueillent 200 poids lourds actuellement* ».

La note de présentation non technique indique un flux de camions de 200 camions supplémentaires par jour qui impacteront directement la commune de Trilport.

Le résumé non technique de l'étude d'impact relève lui-même que le projet aura une incidence sur le niveau de trafic des voies environnantes et qu'il entraînera un encombrement de plusieurs carrefours situés sur la RD 17, dont celui situé sur la commune de Trilport, alors que d'importantes difficultés d'écoulement du trafic y sont déjà observées (pièce n° 6, pages 26 et 63 et pièce n° 3, pages 208 à 212 et page 469).

Observation : la ville de Trilport dénonce ce périmètre qu'elle juge trop limité et un manque de concertation amont qui ne prend pas en compte l'incidence directe sur le trafic.

La ville n'a découvert ce projet que lors de la publication de l'avis d'enquête publique environnementale.

Il est possible également de s'interroger plus largement sur la concertation du public (observation reprise dans le rapport de MRAe), d'autant plus que la période de l'enquête a été ponctuée de nombreux jours fériés du très certainement au choix du mois de mai.

2/ Absence de réflexion sur d'autres sites :

Ces travaux d'aménagement ont pour finalité d'accueillir davantage de déchets provenant de la Région Ile de France et des département voisins, conséquences de l'aménagement du Grand Paris.

Observation : la ville de Trilport s'interroge sur le choix de ce site, qui présente la particularité d'être très enclavé et éloigné des axes importants de circulation. En effet, parallèlement le rapport de MRAe indique la fermeture de deux sites en Ile-de-France, celui de Soignolles-en-Brie et celui d'Attainville en 2015. Or, il est noté que les incidences de la fermeture de ces sites ne sont pas évaluées.

En outre, le dossier soumis à l'enquête publique ne fait à aucun moment part d'études relatives à un emplacement alternatif, alors que la MRAe souligne qu'il aurait été nécessaire « *d'envisager d'autres sites, dans le nord Seine-et-Marne, voire plus près de Paris* ». La ville appuie cette observation de la MRAe et, à défaut d'explications complémentaires, s'interroge très fortement sur la pertinence du choix de ce site.

3/ Impact sur le flux routier et le trafic en général

Sur Trilport :

L'impact de ce projet sur le confort et la qualité de vie des habitants de Trilport est évident. Les camions devront emprunter la RD 17 et 603, circulant notamment sur des rues totalement inadaptées et sous dimensionnées à cette nature de trafic.

Actuellement sur les axes RD603 et RD17, 200 camions traversent déjà le périmètre. Le site contribuant déjà à lui seul à hauteur de 12 à 41 % de la circulation des poids lourds, comme le note la MRAE (page 21).

La ville devrait donc faire face à une très forte augmentation du trafic routier.

Observation : l'impact de tels flux sur le territoire n'a été ni mesuré, ni évalué. Le projet aborde certes d'autres solutions alternatives (ferroviaire et fluvial) mais on ne peut que s'étonner du manque de précision sur l'utilisation réelle de ces transports et l'absence actuelle de filières en activités et de perspectives ou d'échéancier concret de mise en place et de déploiement.

Ainsi, dans la note de présentation non technique, ces moyens alternatifs sont abordés de manière très imprécise. Pour illustrer on peut se référer :

- À la page 22 2.2.3 : plateforme de préparation du support de culture « *les supports de culture destinées à des utilisateurs extérieurs au site seront évacués par la route et de préférence à terme par voie fluviale* » ;
- À la page 24 2.2.4 : plateforme de mise en balle et stockage temporaires des déchets ménagers « *les déchets ménager seront acheminées par route ou par voie fluviale* » ;
- À la page 25 2.2.5 : installation de maturation et d'élaboration de mâchefers « *Une fois la maturation terminée, les mâchefers sont destinés à être réutilisés comme matériau routier. Les expéditions seront réalisées par voie fluviale (ou routier)* ».

Systématiquement l'imprécision est de mise. Lorsque l'on sait que la durée d'exploitation est de 28 ans, que le calendrier des travaux est très peu précis, cela suscite légitimement de vives inquiétudes quant à l'état du trafic routier qui résulterait d'une réalisation du projet durant près de 30 ans.

La ville n'est d'ailleurs pas la seule à s'interroger sur ces flux alternatifs. Le rapport de la MRAe critique également l'imprécision des documents soumis à l'enquête publique puisqu'elle demande de « *préciser les flux attendus de livraisons pour chacune des voies fluviale et ferroviaire et le calendrier de mise en œuvre de ces circulations* ».

En ce qui concerne les flux sur la voie fluviale, le mémoire en réponse à l'avis de la MRAe produit le 9 février 2023 par la société Sablières Capoulade ne précise pas les conditions de réaménagement du quai fluvial. Sa réponse demeure également imprécise sur les types de déchets attendus et n'apporte aucune information sur le volume acheminé (pages 31 et 32).

De même, en ce qui concerne le trafic ferroviaire, la société Sablières Capoulade s'est bornée à indiquer que « *Les besoins de transport et d'évacuation des matériaux sont évalués actuellement au maximum à 700 t/jour de matériaux entrants et à 700 t/j de matériaux sortants. Le quai est donc suffisamment dimensionné pour accueillir ces matériaux* » (mémoire en réponse, page 32), alors qu'il ressort de l'avis de la MRAe que la réalisation d'une infrastructure spécifique est nécessaire et que le type de matériaux transportés doit également être précisé (page 22).

Ce manque de précision démontre que les accès multimodaux, fluvial et ferroviaire, ne sont évoqués qu'à titre théorique et rhétorique, comme un passage obligé de toute enquête publique ; le porteur du projet ne témoigne d'aucune volonté réelle de développer ces flux.

Certes des délais ont été avancés dans le mémoire en réponse (travaux de 6 mois pour le fluvial et 2 ans pour le ferroviaire) mais sans aucune précision ni justification. Rappelons que l'aménagement de ces quais sera totalement inutile si les filières fluviale et ferroviaires n'existent pas ! Elles nécessitent, non seulement des barges et des trains mais également des plateformes logistiques en amont aujourd'hui totalement inexistantes.

La commune de Trilport considère donc qu'à défaut de précisions sur l'utilisation de ces transports, incluant le détail des travaux à mener et leur planning prévisionnel, le dossier est en l'état gravement lacunaire.

Quant au flux routier :

Trilport constitue de fait une véritable plaque tournante de la circulation routière de tout le secteur. La ville est déjà fortement impactée par le flux routier au regard de sa situation géographique traversée par 5 routes départementales (D17, D97, D33, D228 et D603). Or, il apparaît dans le dossier qu'il est envisagé une augmentation de 200 camions/jour.

Lors des heures de pointe du matin et du soir, de fortes congestions de trafic sont déjà observées. Les routes départementales traversant la commune connectent

Meaux, le Pays de l'Ourcq, Varredes, Germigny l'évêque, le Pays Fertois et la A4, et également le secteur de Coulommiers. En cas de situation perturbée, ce qui arrive, le trafic routier est totalement bloqué sur Trilport.

Le projet de développement d'activités de la décharge de Suez impactera évidemment non seulement la ville mais toutes les liaisons routières du secteur qu'elle permet, multipliant les risques de paralysie du trafic routier, et ce pour trois raisons principales :

- Le nombre et la fréquence de camions. Sur une amplitude théorique de 10 heures (en intégrant de plus les dessertes plus qu'hypothétiques, par la Marne et le train), ce qui correspond à un camion environ toutes les 3 minutes ;
- Le gabarit totalement disproportionné des camions desservant la décharge : vis à vis des rues de la ville, des deux carrefours connectant D 603 et D17 comme du croisement rue Aveline / rue du Général de Gaulle, qui présentent la particularité d'être à 45° sur des voies très étroites, occasionnant et nécessitant des manœuvres fastidieuses nuisant à la bonne fluidité d'un trafic déjà très soutenu ;
- La configuration des deux feux tricolores D 603, et D17, n'offrant que très peu d'espaces de stockage pour les véhicules et les poids lourds ;

Aucune étude de circulation, aucune modélisation, ne figurent dans le dossier d'enquête publique sur de tels points critiques, qui risquent de pénaliser bien au-delà de la seule ville de Trilport.

Le flux routier n'a pas été non plus étudié sur un territoire assez large. Le site Capoulade, enclavé, n'est en liaison avec aucun axe routier direct.

Les départementales qui le desservent ne sont pas dimensionnées pour un flux routier de cette importance et de cette nature. Elles traversent toutes les cœurs de villes ou villages, constituant un risque sécuritaire majeur (passage piétons, sorties d'école, desserte de commerces...).

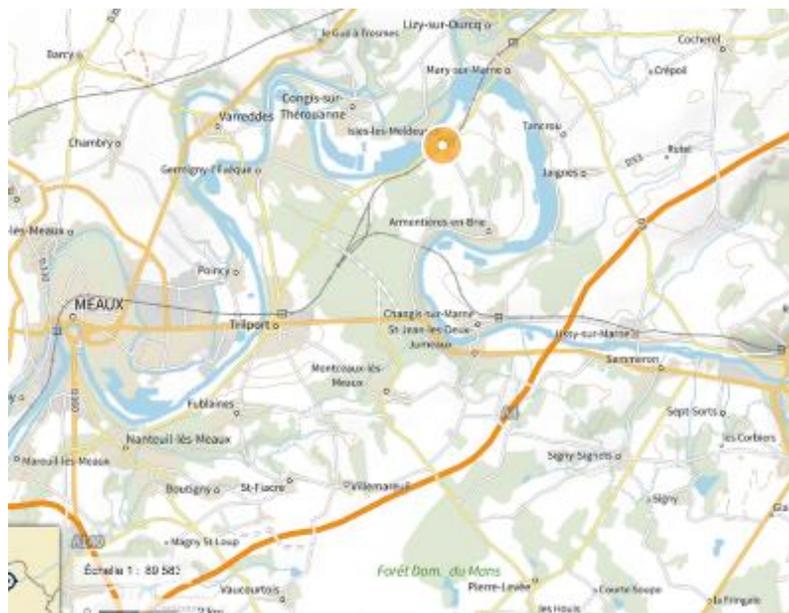
Ce sont des routes vieillissantes et les agglomérations se sont construites autour. Elles ne sont pas adaptées à un passage aussi soutenu d'aussi gros véhicules : elles sont sous dimensionnées, pas assez robustes et dangereuses.

Rien dans le rapport ne fait mention de l'incidence du trafic routier sur l'ensemble de territoire (Pays de Meaux / Pays de l'Ourcq, liaison avec la Ferté sous Jouarre ou Coulommiers), comme sur les villes et villages traversés.

L'inaccessibilité à l'étude d'impact et ses annexes ne permet pas d'évaluer la qualité et la complétude des études menées dans ce secteur sur les sujets suivant :

- Impact et évaluation sur la détérioration des axes routiers existants,
- Impact sur la sécurité routière des riverains et des automobilistes dans leurs déplacements domestiques quotidiens,
- Impact et évaluation sur les transports en communs desservant le Pays de Meaux et le Pays de l'Ourcq.

Vue générale du périmètre d'implantation du site Capoulade Suez :



Focus sur l'enclavement du site Capoulade Suez (D17) :



Proximité du site avec les zones humides et le méandre de la Marne :



4/ Impact sur l'écologie et l'environnement du territoire :

La ville s'interroge également sur les conséquences directes sur la faune et la flore du massif forestier de la forêt domaniale de Montceaux, qui occupe une large superficie de son territoire comme sur le cadre de vie des habitants de la commune de Trilport, ville en plein développement.

Observation :

A/ L'absence de mise à jour des études écologiques

Il ressort de l'avis du CSRPN que les études écologiques « faune et flore » datent pour certaines de près de six ans et que le niveau d'enjeu identifié pour l'avifaune est minimisé par rapport à la réactualisation de l'état des populations franciliennes.

La MRAe a également recommandé au maître d'ouvrage de dresser un tableau comparatif des espèces présentes sur le site après les aménagements illégaux constatés par arrêtés préfectoraux et d'inclure dans le projet les travaux de renaturation qui pourraient s'imposer au regard du comparatif à effectuer. Elle a, par ailleurs, recommandé à l'autorité décisionnaire d'autoriser le projet à condition que la renaturation des sites ayant fait l'objet d'aménagements illicites soit entreprise dans des délais raisonnables.

Or la réponse de la société Sablières Capoulade à cet avis se borne à affirmer que des études complémentaires seront réalisées au cours de l'année 2023, sans apporter de précision quant au calendrier de ces études (mémoire en réponse, page 25) alors que la demande d'exploitation et de développement du site porte sur une durée de 28 ans.

La société Sablières Capoulade ne démontre pas davantage que les plantations prévues par les trois arrêtés préfectoraux de mise en demeure notifiés à l'exploitant précédent ont bien effectuées.

Cette société a, du reste, indiqué qu'elle ne disposait pas d'un état initial des espaces avant les aménagements mentionnés dans l'avis de la MRAe et que c'est sur la base des inventaires écologiques réalisés entre 2016 et 2018 qu'ont été définis les impacts et mesures « éviter, réduire, compenser ».

Mais l'absence d'actualisation de ces études prive de pertinence les mesures envisagées par la société, qui ne sont plus en adéquation avec la réalité du terrain.

B/ L'insuffisance de l'évaluation des incidences du projet sur l'environnement

La MRAe a relevé plusieurs lacunes importantes dans l'analyse des incidences du projet sur la biodiversité en lien avec la destruction :

*« - de territoires de reproduction du Petit gravelot (quatre ha) et du Vanneau huppé (inférieur à un ha) ;
- de dépressions inondées, friches, et plantations de feuillus (surfaces correspondantes non précisées) ;
- d'habitats d'espèces piscicoles patrimoniales potentiellement présentes (notamment l'anguille) ;
- des stations du Pélodyte ponctué de La Talmouse, de La Poirée, et du nord de la zone portuaire ;
- de la station de Scirpe épingle localisée au sud du plan d'eau de La Payelle ;
- de près de la moitié des stations favorables à l'Ædipode émeraude ».* (avis du 5 janvier 2023, pages 18 et 19).

La commune de Trilport constate que l'autorité environnementale souligne l'absence d'arguments étayés et chiffrés concernant l'intensité de l'impact du projet (superficie concernée, espaces associés à chaque espèce, habitats et fonctions) et une absence d'analyse des incidences sur les fonctionnalités écologiques.

La MRAe a également considéré que certaines mesures devaient être approfondies :

*« - celles concernant le Pélodyte ponctué ne portent pas sur les gîtes et l'habitat d'hivernage, ainsi que leurs connectivités avec les points d'eau ;
- la mesure compensatoire proposée n'est pas suffisamment justifiée en termes d'antériorité vis-à-vis des travaux déjà réalisés 30, et de suivi de son efficacité 31 ;
- globalement, la pérennité des habitats d'espèces aménagés dans le cadre du projet aurait pu faire l'objet de davantage de garanties ».*

De la même manière, la MRAe a relevé que l'étude d'impact était insuffisamment précise s'agissant des incidences sur les corridors du SRCE et que l'absence d'alternative à la chasse au sanglier était insuffisamment justifiée.

Or le mémoire en réponse produit par la société Sablières Capoulade n'apporte pas d'élément permettant de corriger les imprécisions relevées par la MRAe.

L'étude d'impact ne précise pas davantage les mesures supplémentaires propres à assurer la protection de l'œdicnème criard, que la MRAe estime pourtant nécessaires, et ne contient aucun élément quant à son incidence sur le gisement fossilifère du Bartonien dont une partie se situe pourtant sur l'emprise du projet (mémoire en réponse de la société Sablières Capoulade, page 22).

Il n'est, enfin, pas démontré que des études ont été menées sur le massif forestier de la forêt domaniale de Montceau.

Pour l'ensemble de ces raisons, les incidences du projet sur l'environnement n'ont pas été suffisamment évaluées et l'autorisation ne saurait être accordée en l'état.

C/ Les nuisances

Il ressort de l'avis de la MRAe que le chantier sera source de gêne visuelle pour les riverains et l'étude d'impact demeure lacunaire sur les incidences en phase d'exploitation sur le parti-pris paysager.

Les mesures coercitives de réduction du bruit en cas de non-conformité ne sont pas non plus suffisamment exposées.

Le projet aura enfin des conséquences directes sur la qualité de vie des Trilportais au regard de l'impact sur le flux routier et les incidences environnementales.

Il sera la source de problématiques très aiguës en matière de sécurité des riverains et d'accessibilité des habitants comme des usagers de la gare. Les rues du Centre-Ville étant totalement inadaptées au tonnage des camions desservant la décharge. Il faut noter la présence du Centre loisirs de la ville, du pôle Petite Enfance accueillant de nombreuses familles et assistantes maternelle s'y rendant en poussettes.

La ville de Trilport rappelle le lourd tribut qu'elle acquitte déjà au trafic poids lourds de transit : sanitaire, sonore, environnemental, sur la qualité de vie ou la sécurité de ses habitants et usagers de la gare, qu'ils soient piétons et deux roues.

Un tribut également financier. Si le développement d'activités de la décharge Suez amènera des recettes à certaines collectivités, elle se traduira pour notre commune par de nouvelles dépenses qu'elle devra assumer seule. Ces dépenses seront nécessaires à la protection des habitants contre les nuisances et l'insécurité occasionnées par les camions de la décharge, la réduction de l'impact colossal de l'opération sur la fluidité du trafic et la réparation des rues qui ne manqueront pas d'être dégradées compte tenu de leur caractère inadapté à un passage aussi intensif de poids-lourds.

Vues photographiques et plan de circulation des camions

Plan :

Les ronds bleus indiquent des photos figurant en annexe.



D / La présence de l'écoquartier de l'ancre de lune et de la gare SNCF

Concernant l'ancre de lune

Les habitants de l'écoquartier de l'ancre de lune seront directement exposés et impactés par les allées et venues des poids lourds desservant la décharge Suez, en contradiction manifeste avec le respect de l'environnement que ce quartier a pour objet et pour effet de permettre.

Il faut souligner que cet éco quartier, labellisé au niveau national et régional, dont les logements de la première phase sont en voie d'achèvement accueillera à terme plus de 450 logements afin de permettre à la ville de répondre aux obligations de la loi SRU. Évidemment son aménagement a donné lieu à des modélisations de gestion de flux et des études de circulation dûment renseignées.

La ville travaille également sur la création de logements à destination des seniors qui nécessitent d'améliorer l'accessibilité dans ces rues, notamment Aveline, Saint Jean et Général de Gaulle, autant de voies qu'emprunteraient en grand nombre les nouveaux camions de tout tonnage desservant la décharge Suez.

Concernant la desserte de la gare SNCF

L'agglomération du Pays de Meaux et Ile-de-France mobilités travaillent au déploiement d'un pôle multi modal à proximité de la gare SNCF de Trilport dont le rayonnement concerne plusieurs intercommunalités : Pays de Meaux, Pays de l'Ourcq, Coulommiers afin de permettre une meilleure desserte à partir de la gare par les bus passant par la rue Saint Jean, l'avenue de la Gare puis la rue Aveline et enfin soit la rue du Général de Gaulle ou la rue de Germigny.

Au regard des contraintes liées à l'enclavement de la gare et au dimensionnement des voies empruntées par les bus, inévitablement l'accroissement des flux de camions du projet Suez utilisant ces mêmes voies impactera ces dessertes d'intérêt général. Enfin, le bon fonctionnement ainsi que la desserte de la gare de Trilport elle-même seront gravement et durablement affectés par le projet.

Conclusion : La commune de Trilport demande à Mme le commissaire enquêteur de tirer les conséquences nécessaires des critiques de la MRAe et des observations ci-dessus, en rendant un avis défavorable au projet.

Observations transmises par courriel :

sablierescapouladeisleslesmeldeuses@enquetepublique.net

Et par courrier au siège de l'enquête : mairie d'Isles-les-Meldeuses

ANNEXES

1/ Articles de presse :

Article du Parisien du 27 mai 2023 :



ISLES-LES-MELDEUSES - TRILPORT | Le projet d'extension du site, soumis à enquête publique jusqu'à mardi, inquiète les édiles des deux communes, qui redoutent l'explosion du nombre de camions.

Les maires disent « non » à la décharge géante

Sébastien Rosé

LE GROUPE SUEZ a déposé une demande d'autorisation d'extension de son centre d'enfouissement de déchets qui se trouve à cheval sur les communes d'Isles-les-Meldeuses, d'Armentières-en-Brie et de Tancreau, à moins de 15 km au nord-est de Meaux. Le projet fait l'objet d'une enquête publique jusqu'à mardi.

C'est au terme de cet examen, au cours duquel les habitants peuvent s'exprimer et poser des questions sur le projet et ses implications, que les services de l'État examineront le dossier avant d'éventuellement donner leur accord. De son côté, l'entreprise Suez, porteur du projet, explique qu'elle n'a pas le droit de communiquer tant que l'enquête publique n'est pas close.

Le projet se présente sous la forme d'un document d'environ 2 500 pages. Selon la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAE), une autorité indépendante, il est complexe et pléthorique. Pour simplifier, on peut le décomposer en trois parties.

Jusqu'à 200 poids lourds quotidiennement

D'abord, il s'agit de créer un casier – un trou gigantesque et normalement impénétrable – de 8 millions de mètres cubes qui contiendra des déchets non dangereux, une catégorie qui comprend un très grand nombre de types de rebuts. Ce sont d'abord 175 000 tonnes, pour monter à 215 000 tonnes par an, de débris qui y seront apportés.

Ensuite, par-dessus les trois casiers existants, un nouveau sera érigé pour entreposer 900 000 m³ de déchets inerte-



Isles-les-Meldeuses, le 17 mai. Le groupe Suez a fait une demande pour étendre les activités de stockage des déchets de la décharge Capoulade.

tes, à raison de 100 000 tonnes déversées chaque année pendant les vingt-huit années que doit durer la future exploitation soumise à enquête.

Enfin, le troisième volet du projet prévoit de débiter 15 ha pour créer plusieurs plates-formes de traitement des déchets – résidus des usines d'incinération de la région dont la concentration en polluants et autres métaux lourds est importante –, d'amiante et de mise en ballot plastifié de déchets ménagers avant qu'ils soient envoyés ailleurs pour être incinérés.

Dans son avis, la MRAE s'interroge sur la pertinence du projet à cet endroit de l'Île-de-France « alors que les documents stratégiques mis par le Plan régional de prévention et

de gestion des déchets (PRGD) préconisent une implantation préférentielle au sud et à l'ouest de la région ».

L'autorité environnementale se demande si il ne serait pas plus approprié de créer un tel site ailleurs, « compte tenu de la forte sensibilité écologique du site ». Les anciennes activités de la décharge ont entraîné la pollution des sols et de la nappe phréatique, relève la MRAE. Ce qui est d'autant plus préoccupant que « six capacités d'alimentation en ou potable sont situées à proximité du site ». Enfin, selon le document de la MRAE, jusqu'à 200 camions par jour alimenteront en déchets la future décharge. L'essentiel de ceux-ci transitera par Meaux et Trilport. Ce qui déplaît à Jean-Michel Morin

(DVG), le maire de cette dernière commune, point de passage obligé des camions qui alimenteront la décharge. L'édile réclame que l'enquête publique soit prolongée et que le périmètre de l'enquête soit étendu à sa ville.

Un enjeu de santé publique

D'autre part, il est en cours d'étude sur l'impact de ce millier de camions par semaine sur la santé des Trilportais et sur l'environnement soit mené. Enfin, il voudrait qu'un barrage routier permettant d'empêcher le flux de camions de traverser le centre-ville soit construit. « Le projet est disproportionné », fulmine le maire. « La fonction de la Seine-et-Marne n'est pas de recevoir tous les déchets de

l'Île-de-France. Ce projet, avec tous ces camions, sera un enfer quotidien. Les routes locales ne sont pas dimensionnées pour ça. C'est inadmissible ! »

Même inquiétude chez le maire d'Isles-les-Meldeuses, Frédéric Maun (SE). « Ce qui va nous gêner le plus, ce sont les camions supplémentaires. Sur la D 17 qui traverse la commune, nous avons déjà beaucoup de poids lourds. Leur nombre va augmenter, ça c'est sûr. La route n'est pas très large, deux camions ont du mal à se croiser. » L'édile s'inquiète pour la santé de ses administrés, le bruit, le danger pour les piétons qui voudront traverser, les risques pour l'air avec les gaz d'échappement et les particules fines émanant des véhicules transportant les déchets. « La qualité de vie des habitants va se dégrader. »

Le site baptisé les Sablières Capoulade « étend sur 350 ha. L'endroit a d'abord été une carrière. À partir de 1951, des déchets y sont entreposés, comburant ainsi les trois béats de la sablière. La société qui gère cette décharge a été rachetée par Suez en 2007. Depuis la mise publique, de grands arbres occupent les activités qui y sont menées. Seule l'okéa, associée au bruit des engins, indique qu'un lieu d'enfouissement de déchets est à proximité immédiate. Le site accueillait jusqu'ici 220 000 tonnes de déchets chaque année. »

Dans sa permanence de l'enquête publique mardi, de 14 heures à 17 heures, au maire d'Isles-les-Meldeuses.



La fonction de la Seine-et-Marne n'est pas de recevoir tous les déchets de l'Île-de-France

Jean-Michel Morin, le maire (DVG) de Trilport

Article La marne Actu77 du 24 mai 2023 :

Seine-et-Marne : mairie et habitants s'opposent aux 200 camions de la future décharge

Plus de 200 camions vont alimenter quotidiennement le site de la future décharge Suez à quelques kilomètres de Trilport. Ce qui a fait bondir le maire et les habitants.



A Trilport, habitants et élus craignent que 200 camions traversent la ville tous les jours pour rejoindre la future décharge à Isles-les-Meldeuses. ©Illustration/RSM

Par [Audrey Gruaz](#) Publié le [24 Mai 23 à 18:00](#)

Pour le maire de [Trilport](#), c'est non ! Il n'est pas question que **200 camions** traversent sa commune pour rejoindre le site d'Isles-les-Meldeuses... du moins, pas sans se battre contre ce projet.

L'entreprise Suez veut développer de nouvelles activités sur l'ancien site des Sablières Capoulade, à 8 km du centre-ville de Trilport. Ce développement va « intensifier l'activité du site », assure Jean-Michel Morer, le maire de Trilport, qui évoque « la création de nouvelles plateformes d'exploitation et de traitement ».

Un site de gestion des déchets à d'Isles-les-Meldeuses

Suez souhaite y valoriser des **déchets issus du BTP** et proposer de nouvelles solutions de mise en balle de **déchets ménagers** et de stockage des résidus issus des unités d'incinération de déchets.

Mais pour acheminer ces produits à Isles-les-Meldeuses, Suez va inévitablement utiliser des poids lourds. Et ces camions traverseront Trilport, via la RD17, déjà largement encombrée aux heures de pointe.

Le document soumis à l'enquête publique évoque 210 camions par jour, un ou deux trains et huit barges

L'enquête publique « oubliée » Trilport

Malgré ce chiffre important de plus de 200 poids lourds par jour, l'étude environnementale indique que « l'augmentation générée par le projet aux heures de pointe reste négligeable par rapport au trafic existant ». Ce qui n'a pas manqué de faire grincer des dents le maire de Trilport qui reproche également à l'enquête publique d'être instruite dans plusieurs communes autour du projet d'Isles-les-Meldeuses... sauf Trilport. « Notre commune sera la plus impactée au quotidien par le projet », souligne-t-il, avant de poursuivre avec ironie : « les conséquences de ce trafic de poids lourds sont sans doute considérées comme négligeables ! »

Une pétition pour s'opposer au projet

Que ce soit les habitants de Trilport ou ceux qui traversent cette commune matin et soir pour aller travailler, tous le savent : la circulation y est difficile, le passage du pont au-dessus de la Marne, les feux tricolores, les carrefours rendent cet itinéraire long et fastidieux.

La mairie a décidé de s'opposer à cette situation et incite ses habitants à signer une [pétition](#) pour **réclamer l'abandon du projet**. Ne faisant pas partie des communes concernées par l'enquête publique, c'est pour la mairie Trilport le seul moyen de se faire entendre.

Trilport, une plaque tournante du transport routier

Pour le maire, la commune paye déjà « un lourd tribut tous les jours avec des problématiques aussi essentielles que sanitaires, sonores, environnementales, en termes de qualité de vie et de sécurité des piétons et des deux roues ».

Traversée par cinq routes départementales, Trilport est une « plaque tournante des transports routiers de transit de plus en plus nombreux ». Une situation qui, selon lui, empêche l'amélioration de l'accessibilité piétons, la création de pistes cyclables dans la commune.

Il dénonce un tonnage, une fréquence, un volume des trafics totalement disproportionnés aux gabarits des rues de Trilport.

Jean-Michel Morer demande que l'enquête publique soit prolongée au-delà du 30 mai 2023 et, surtout, qu'elle intègre la commune de Trilport.

Il réclame également **une étude d'impact sur les conséquences environnementales** pour sa commune du trafic de poids lourds aussi bien pour la faune, la flore que pour les Trilportais.

Le contournement, une solution ?

Si tout le monde a fait son deuil de la déviation de Trilport, la Ville n'a pourtant pas dit son dernier mot sur une alternative pour faire dévier les camions de son centre-ville : créer [un barreau routier reliant la D603 et D17](#).

« Jean-François Parigi [le président du conseil départemental, NDLR] a indiqué que ses services étudiaient la faisabilité de cette proposition », assure le maire de Trilport qui s'interroge sur la « solidité de la voirie actuelle inadaptée au tonnage à l'ampleur du trafic poids lourds passant par les rues Saint-Jean et Aveline, et les incidences éventuelles sur la solidité du bâti ».

Suivez toute l'actualité de vos villes et médias favoris en vous inscrivant à [Mon Actu](#).

2/ Les photos des rues impactées :

N°1 : stop rue Aveline/rue Général de Gaulle



N°2 : stop rue Aveline



N°3 : rue Aveline au stop de l'angle de la rue Général de Gaulle



N°4 : rue Aveline trottoir (emplacement restreint pour les poussettes)



N°5 : rue Aveline vue sur l'étroitesse de la voie



N°6 : rue Aveline vue à la sortie de la gare



N°7 : rue Aveline vue sur l'étroitesse des trottoirs



N°8 : rue Aveline vue sur le passage piéton emprunté par les voyageurs de la gare



N°9 : Avenue de la gare (appartenant à la SNCF)



N°10 : Avenue de la gare empruntée par les voyageurs



N°11 : sortie de garage d'un immeuble d'habitations sur la rue Aveline



N°12 : rue Aveline vue sur le chantier de L'ancre de Lune et passage de bus



N°13 : vue sur le chantier de l'ancre de lune



N°14 : vue sur le chantier de l'ancre de lune



N°15 : vue sur la future rue Simone Veil de l'ancrage de lune



N°16 : rue Aveline autre angle du chantier de l'ancrage de lune



N°17 : carrefour avenue de Verdun à l'angle de la rue Aveline venant de la Ferté-sous-Jouarre



N°18 : carrefour Maréchal Joffre à l'angle de la rue Aveline venant de Meaux



N°19 : carrefour Maréchal Joffre à l'angle de la rue Aveline venant de Meaux



N°20 : rue Aveline



N°21 : rue Aveline vue sur la police municipale



N°22 : rue Aveline empruntée par les bus Île-de-France Mobilités

