



**PRÉFET
DES HAUTS-DE-SEINE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale et interdépartementale
de l'environnement, de l'aménagement
et des transports d'Île-de-France
Unité départementale des Hauts-de-Seine**

Affaire suivie par : Lauren Waite
UD92 / SPAT
Courriel : lauren.waite@developpement-durable.gouv.fr

Nanterre, le 19 juin 2023

NOTE à l'attention du Service des Risques et Installations Classées (SRIC)

Objet : Demande d'avis sur le dossier de demande d'autorisation environnementale au titre des articles L. 181-1 et suivants du Code de l'environnement : Exploitation d'une unité de méthanisation et de valorisation énergétique de biodéchets à Gennevilliers

I. Le projet

Contexte du projet d'unité de méthanisation de la société METHA VALO et localisation

La société METHA VALO 92 a pour projet d'accueillir des déchets alimentaires provenant de la collecte des habitants du bassin versant de l'usine, de sites amont de transfert du Sycotm et éventuellement des déchets alimentaires tiers provenant de sites amont de transfert du groupe PAPREC. Les déchets seront hygiénisés et introduits dans des cuves hermétiques afin de réaliser leur dégradation par méthanisation, qui produira du biogaz (mélange de méthane et de dioxyde de carbone) et de la matière organique dégradée (digestat) valorisable. Ce projet répond à de forts enjeux d'économie circulaire, de développement d'énergies renouvelables et de récupération.

Ce projet entre dans le cadre de la mise en oeuvre de la LTECV et la loi AGEC imposant l'obligation de tri des biodéchets des ménages et prévoit de traiter 50 000 tonnes de biodéchets par an. Les déchets arriveront par camions depuis les lieux de collecte ou après rupture de charge dans des quais de transfert (possiblement Issy-Les-Moulineaux -92 -, Ivry-Sur-Seine -94 - et Romainville -93). Les digestats issus du procédé de méthanisation seront évacués par barge (via la darse puis la Seine) vers le port de Limay sur lequel ils seront transférés dans des camions pour être envoyés ensuite vers des sites de stockage intermédiaire situés dans les départements de l'Eure et de l'Eure-et-Loir puis des lieux d'épandage situés à moins de 15 km de ces stockages. Le gaz produit sera valorisé par réinjection dans le réseau GRDF et possiblement pour partie en cogénération.

Le projet s'implante dans une zone industrialo-portuaire (ZIP) et est relativement éloigné des zones d'habitations : les plus proches se situent à environ 300 m de l'autre côté de la Seine.

La future unité de méthanisation des biodéchets de Gennevilliers est implantée sur un terrain localisé dans le Port de Gennevilliers, à la confluence entre la Seine, et l'entrée Est du port de Gennevilliers desservant les darses n°5 et n°6.

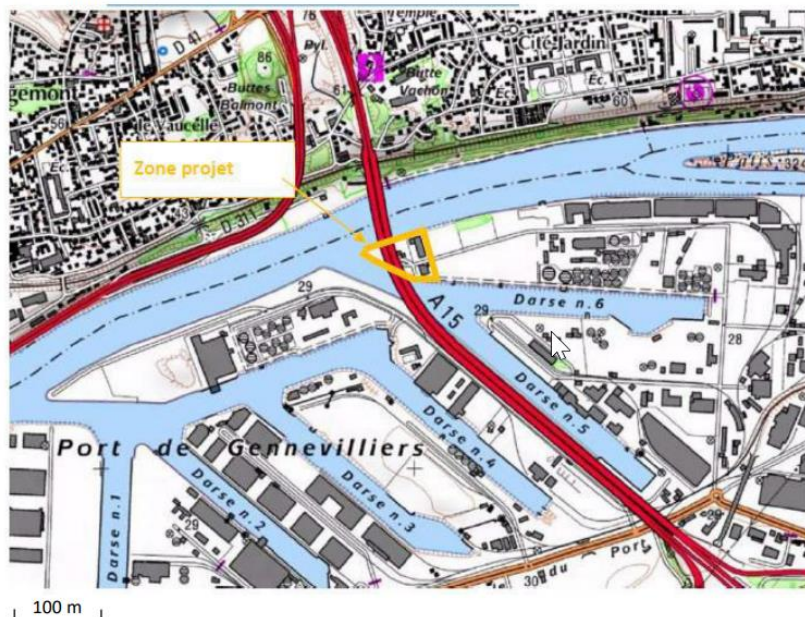


Figure 5 : Localisation du site de méthanisation projeté

II. Les autorisations préalables

PLU de Gennevilliers et servitudes d'utilité publique

Le projet est compatible avec le PLU de la commune de Gennevilliers en termes d'usage du sol et en adéquation avec le règlement de la zone UEPe (zone urbanisée à vocation d'activités économiques et particulièrement des activités portuaires.). Les installations industrielles sont autorisées dans cette zone. De plus l'espace boisé à préserver situé à l'ouest de la parcelle sera conservé et inchangé.

Cependant, l'environnement du site est très contraint en raison des risques naturels (inondations) et technologiques. Les parcelles sur lesquelles s'implante le projet sont concernés par plusieurs SUP qui sont les suivantes :

- PPRT : SOGEPP-TRAPIL :dépôt pétrolier classé « AS » exploité par la société TOTAL RAFFINAGE MARKETING
- Maîtrise des risques autour des canalisations de transport d'hydrocarbures dites SUP1 (I1) : les canalisations de différents diamètres sont enterrées sous le site (axe nord/sud au centre du site).
- PPRI : Zone C et zone hors-submersion
- Monument historique classé (AC1) : Allée couverte : lieu-dit les Vachons à Argenteuil (Val d'Oise) *gestionnaire : DRAC Ile-de-France*
- Chemin de halage (EL3) (marchepied de 3,25 m sur les berges)

L'étude d'impact identifie ces SUP ainsi les prescriptions liées à respecter.

III. Identification des enjeux environnementaux

Seize projets existants ou approuvés ont été identifiés comme pouvant avoir des impacts cumulés avec le projet de METHA VALO 92. En raison de leur nature et de la distance entre les projets seuls 6 projets seront pris en compte dans le cadre de l'analyse des effets cumulés. Il s'agit des projets suivants :

- La plateforme de tri-transit, de traitement-valorisation de terres et matériaux et de transit regroupement de déchets d'amiante conditionnés à Gennevilliers ;
- La modification du site Solvalor pour le transit et le tri des déchets dangereux, le traitement des matériaux non inertes et non dangereux à Gennevilliers ;
- La construction d'une plateforme de production de granulats recyclés à Gennevilliers ;
- Le projet de refuge pour chiens et chats à Gennevilliers ;
- Le projet Green Dock à Gennevilliers ;
- La zone d'activités du Luth à Gennevilliers.

Les effets cumulés portent sur les thématiques suivantes : le sol, la gestion du risque inondation, le trafic routier et fluvial, les nuisances acoustiques, la qualité de l'air et la santé. L'analyse conclut à des effets cumulés faibles à négligeables pour ces thématiques.

1. L'accès au site et le développement des mobilités douces

En termes d'accessibilité par les transports en commun, l'offre en TC est faible à proximité immédiate du secteur, le site de la pointe du bassin n°6 est aujourd'hui desservi par une ligne de bus « PORT » qui relie l'arrêt port de Gennevilliers-Centre de vie à 3 km à pied. Cet arrêt est lui-même desservi par plusieurs lignes de bus qui permettent la connexion aux gares RER, metro, tramway. En complément, les lignes de bus n°340 et n°276 permettent aussi de relier le port aux centres-villes de Gennevilliers et d'Argenteuil. Par ailleurs, le site est situé à 45 minutes à pied de la gare de RER située à Epinay-sur-Seine.

Le réseau du Port est plutôt bien aménagé pour les vélos, avec des aménagements cyclables sur le principal axe de desserte qu'est la route principale du Port, ainsi que sur la route du bassin numéro 6 et sur la RD911 qui permettent l'accès au site. Les échanges avec le Port en vélo peuvent ainsi se faire de manière sécurisée à l'Ouest via la RD909, ou à l'Est via la RD911, offrant des perspectives d'accessibilité pour les habitants de Colombes, de Gennevilliers, de Villeneuve-la-Garenne ou d'Epinay-sur-Seine.

Pourtant l'étude d'impact ne mentionne pas l'aménagement de places et locaux vélos ainsi que la justification du nombre de stationnements sur le site.

2. La circulation engendrée par le site

Sur le site de Gennevilliers, à l'horizon 2039, l'étude d'impact estime que les flux routiers entrant et sortant s'établissent à 126 véhicules par jour. L'effet cumulé en termes de flux générés par les différents projets est évalué et indiqué comme négligeable dans l'étude d'impact. On peut néanmoins s'interroger sur cette conclusion car l'impact des projets cumulés reste encore difficilement estimable (notamment dû à l'impact du projet Green Dock qui dépendra fortement du type de logistique stocké sur site).

3. La biodiversité

Un site Natura 2000 sous la directive Oiseaux est localisé à plus de 900 m à l'est du site et un site ZNIEFF de type 2 est localisé à 570m dans la même direction. Le site d'étude est concerné par les corridors alluviaux multi-trames sur la Seine et à proximité immédiate d'un milieu humide.

Les aménagements prévus pour le projet (terrassement, construction) conduiront à la destruction partielle des habitats naturels. Les habitats détruits seront des friches, des fourrés, des alignements d'arbres, des constructions désaffectées et des fourrés médio-européens.

L'étude d'impact indique que le site du projet présente des habitats d'enjeux faibles à modérés (p.115). Plusieurs mesures compensatoires sont prévues via notamment l'intégration d'espaces verts au sein du projet ainsi que l'insertion de nouveaux corridors écologiques pour maintenir la biodiversité de cet espace. Le projet prévoit le maintien d'une zone naturelle en pointe du site. Cependant on peut regretter que l'étude d'impact ne précise pas comment ces mesures de compensation permettront de limiter les impacts et sauvegarder la biodiversité.

4. L'enjeu de l'insertion paysagère et la gestion des espaces de pleine terre

Le plan local d'urbanisme de Gennevilliers indique qu'une attention particulière doit être portée à l'insertion harmonieuse des structures dans le paysage.

L'étude d'impact identifie l'enjeu paysager comme faible (p.173). Plusieurs visuels ont été présentés à la DRIEAT et apparaissent dans l'étude d'impact pour apprécier l'intégration du projet dans son environnement. On constate des suppressions de deux alignements d'arbres et une imperméabilisation conséquente de la zone du projet, qui n'est pas forcément justifiée dans l'étude d'impact.



Figure 3 : Vues en perspective et aérienne du projet



Vues du projet, aérienne et de l'autre côté de la berge

L'étude d'impact devrait mieux expliciter :

- l'intégration du projet par rapport à la Seine,
- l'enjeu de préservation de ses berges
- la gestion des espaces de pleine terre
- le choix de l'imperméabilisation et de la large place accordée aux engins motorisés sur l'espace public autour des installations, au vu des visuels



5. Les enjeux de qualité de l'air, de l'eau et des sols liés au projet

L'étude d'impact relève une qualité de l'air déjà moyenne sur le site. La filière de la méthanisation étant relativement récente, les impacts à long terme sur la qualité de l'air, de l'eau et des sols environnants sont encore difficilement quantifiables.

L'utilisation de cette technologie présente des risques d'incidents et de pollution importants (débordement d'un méthaniseur dans un cours d'eau par exemple déjà survenu à Châteaulin en 2020) nécessaires à évaluer le plus précisément possible dans l'étude d'impact. Ces risques sont d'autant plus importants que le site est également concerné par de forts risques naturels, notamment le risque inondation.

En effet, le projet d'unité de méthanisation est implanté en zone A (zone à forts aléas et zone à préserver pour la capacité de stockage de la crue quel que soit le niveau d'aléa) pour 4 151 m² et en zone C du PPRI (zone urbaine dense) sur 9 070 m². Le reste de la superficie du site correspond à un foncier sans zonage particulier. Il devra donc prendre en compte les prescriptions associées en matière de constructions.

6. Les incidences du projet sur la population à proximité

L'étude d'impact indique que la concertation libre lancée fin juin 2022 à l'initiative des autorités concédantes Sycotm et Sigeif a suscité peu d'observations, malgré un dispositif d'annonce conséquent et la tenue de réunions publiques en présentiel et en distanciel. On peut donc s'interroger sur la réelle prise en compte de ce projet par les habitants. L'incidence du projet sur la population est évaluée dans l'étude d'impact et se traduit en nuisances potentielles liées aux émissions atmosphériques, sonores, odorantes, lumineuses ainsi qu'une modification de la perception paysagère. Pour chacune de ces thématiques, le projet intègre des mesures de réduction permettant de limiter les nuisances pour les tiers.

Concernant les nuisances olfactives, l'étude d'impact indique que le site n'en générera pas, grâce à la fermeture des bâtiments avec un traitement des odeurs avant rejet et l'étanchéité du process situé en extérieur. Une étude de dispersion

des odeurs a été effectuée par Antea Group afin de déterminer la concentration d'odeur imputable à l'installation après projet.

Conclusion de l'UDEAT 92

L'étude d'impact identifie l'ensemble des enjeux environnementaux et potentiels impacts du projet. Il convient cependant qu'elle puisse encore approfondir :

- **les sujets liés à l'accès au site, aux mobilités douces et nouvelles circulations induites par l'activité du site et des projets alentours**
- **les impacts sur la biodiversité et la population en prenant en compte les nuisances sonores, olfactives et visuelles**
- **la bonne information et concertation de la population à proximité du projet**
- **les enjeux de qualité de l'air, de l'eau et des sols sur le site et à proximité, les risques naturels liés**
- **la gestion des espaces de pleine terre et le choix de la forte imperméabilisation du site**
- **l'articulation du projet avec la Seine afin d'en préserver les berges et l'insertion du projet dans le paysage**

Camille Madoire-Rouzaud

Responsable du SPAT