

## **VILLE D'AULNAY SOUS BOIS**

**ENQUETE PUBLIQUE SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION  
ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DES INSTALLATIONS CLASSEES POUR LA  
PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA SOCIETE DU GRAND PARIS  
CONCERNANT LA PLATEFORME DE TRANSIT, DE CARACTERISATION ET DE  
TRAITEMENT DE DEBLAIS, INSTALLATION DE CHANTIER PREVUE DANS LE  
CADRE DE LA LIGNE 16 DU GRAND PARIS EXPRESS.**

**E 18000035/93**

**RAPPORT, CONCLUSIONS ET  
AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

**Commissaire enquêteur : Frédéric FERAL**

**Aulnay-sous-Bois, le 14 février 2019**

## SOMMAIRE

### **PREMIERE PARTIE : Rapport du commissaire enquêteur**

#### **1. PRESENTATION DU PROJET.**

- 1.1 Les objectifs de la Société du Grand Paris.
- 1.2 Les aménagements prévus.
- 1.3 Le coût estimé du projet.

#### **2. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE.**

- 2.1 Le cadre juridique de l'enquête.
- 2.2 La concertation préalable.
- 2.3 Désignation du commissaire enquêteur.
- 2.4 Modalités de l'enquête publique.
- 2.5 Composition du dossier soumis à enquête publique.
- 2.6 Présentation du projet par l'aménageur.
- 2.7 Visite du site.
- 2.8 Parutions légales dans la presse.
- 2.9 Les permanences du commissaire enquêteur.
- 2.10 Contacts et entretiens permettant de mieux éclairer le projet et son contexte.
- 2.11 Réception du public.
- 2.12 Climat de l'enquête et éventuels incidents.
- 2.13 Clôture de l'enquête et modalités de transfert des dossiers et registres.

#### **3. RECAPITULATIF DES OBSERVATIONS RECUEILLIES, MEMOIRE EN REPONSE ET COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR.**

### **DEUXIEME PARTIE Conclusions et avis du commissaire enquêteur**

## **PREMIERE PARTIE**

### **RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

## 1 PRESENTATION DU PROJET.

### 1.1 Les objectifs de la Société du Grand Paris

La **Société du Grand Paris** (SGP) a été créée par la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et a pour mission de réaliser le système de transports en commun de l'agglomération capitale de demain.

La loi relative au Grand Paris prévoit notamment en son article 7-II que la mission principale dont la SGP est chargée s'articule comme suit :

- La conception et l'élaboration du schéma d'ensemble et des projets d'infrastructures composant le futur réseau en rocade ;
- Assurer la réalisation de ce système de transport. Il s'agit de la construction des lignes, ouvrages et installations fixes ; de la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion ; de l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures, de leur entretien et de leur renouvellement.

Le premier travail de la Société du Grand Paris est, au moment actuel, achevé. Un élément important de ce projet a été une large phase de concertation préalable, plusieurs dizaines de réunions ont été organisées. Un réseau adapté à l'agglomération capitale imaginée, projetée a été défini, il est constitué de trois ensembles de barreaux interconnectés aussi bien aux lignes déjà existantes qu'aux lignes projetées :

- 1.1.1 La ligne 15

Une ligne de rocade, faisant donc le tour de Paris avec un métro de grande capacité ; longue de 75 kilomètres et desservant 36 stations. Proposant une ligne périphérique proche de la Ville elle assure une liaison banlieue à banlieue avec de nombreuses interconnexions aussi bien avec les lignes radiales existantes qu'avec des lignes à construire. Elle a vocation à assurer la désaturation des réseaux de transports urbains de cette zone urbaine dense. La mise en service de l'ensemble de cette ligne 15 est prévue pour après 2030.

- 1.1.2 Les lignes 16, 17 et 18

Cet ensemble est conçu comme une série de lignes complétant la ligne 15 et répondant à la demande spécifique de territoire en développement dont on souhaite promouvoir et accompagner le développement.

- La ligne 18 : longue de 35 km, elle comporte une section souterraine d'environ 22 km et une section aérienne en viaduc de 13 km, elle comprendra 12 stations. Reliant Nanterre à l'aéroport d'Orly, elle desservira notamment l'aéroport d'Orly, le plateau de Saclay et ses universités, écoles et centres de recherche, la ville nouvelle de Saint-

Quentin-en-Yvelines et la ville de Versailles. Automatique, elle sera équipée de matériel roulant comparable à celui que l'on trouve sur le réseau actuel du métro parisien. Sa mise en service est prévue pour 2030.

- La ligne 17 : longue de 25 kilomètres, elle comprendra 9 stations. Reliant Le Mesnil-Amelot à Saint-Denis-Pleyel, elle desservira notamment l'aéroport de Roissy, le Parc des expositions de Villepinte, l'aéroport du Bourget et le site des futurs jeux Olympiques. Automatique, elle sera équipée de matériel roulant semblable à celui de la ligne 15, mais avec des rames formées de trois voitures. Sa mise en service progressive est prévue entre 2027 et 2030.
- La ligne 16 : longue de 27,5 kilomètres, entièrement souterraine, elle comprendra 10 stations. Reliant Saint-Denis-Pleyel à Noisy-Champs, elle desservira notamment l'aéroport du Bourget, le site des jeux Olympiques. Il y aura 5,5 km de tronc commun avec la ligne 7 entre Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER, trois stations seront communes Automatique, elle sera équipée de matériel roulant comparable à celui de la lignes 15, mais avec des rames formées de trois voitures. Sa mise en service est prévue pour 2023.

#### - 1.1.3 Les lignes 11 et 14

Il s'agit là du prolongement de deux lignes radiales favorisant à la fois les interconnexions et assurant une meilleure répartition du trafic.

- La ligne 11 : une première partie est acquise, il est donc prévu de la prolonger jusqu'à Rosny-Bois-Perrier, quant à une seconde partie jusqu'à Noisy-Champs elle est reportée *sine die*. Longue de 5,5 kilomètres, partiellement souterraine avec un viaduc de 580 mètres, elle comprendra 6 stations. Reliant Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier, elle proposera des interconnexions et favorisera une desserte locale, les collectivités territoriales s'étant mobilisées pour mener à bien le projet. Sa mise en service est prévue pour 2022.
- La ligne 14 : Un barreau Nord et un barreau Sud prolongeront l'actuelle ligne 14.

Le prolongement Nord de la ligne 14 : long de 5,8 kilomètres, il comprendra 4 stations. Reliant la gare Saint-Lazare à la Mairie de Saint-Ouen, il a pour ambition de proposer des intersections et de mieux répartir la charge de trafic. Il sera mis en service à l'été 2020.

Le prolongement Sud de la ligne 14 : long de 14 kilomètres, il comprendra 7 stations. Reliant Olympiades à l'Aéroport d'Orly, il améliorera notamment la desserte de l'aéroport d'Orly. Il sera mis en service en 2024.

#### 1.1.4 Synthèse des objectifs de la SGP.

L'ambition proclamée est de devenir un réseau structurant du développement futur de la région capitale tout en favorisant l'égalité entre les territoires de la région.

Il s'agit également de :

- Limiter la circulation automobile en proposant un mode de déplacement performant favorisant les transferts vers les transports en commun ;
- S'adapter à une demande de mobilité dite « de banlieue à banlieue » en constante augmentation ;
- Contribuer à l'allègement des lignes actuelles traversant la partie centrale de l'agglomération ;
- Limiter la congestion du trafic dans les zones desservies, les embouteillages générateurs de pollution ;
- Répondre aux besoins de mobilité des populations concernées ; besoins liés aussi bien à leur exercice professionnel qu'à leur besoin d'approvisionnement qu'à leur souhait de loisirs ? ;
- Contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- Participer à la réduction de la consommation d'énergie, notamment des énergies fossiles ;

#### 1.1.5 Etat d'avancement de ces projets

Le second travail de la Société du Grand Paris est d'assurer la réalisation de ce système de transport. Pour ce faire, un certain nombre d'enquêtes publiques ont déjà été conduites, elles ont toutes permis que des déclarations d'utilité publique soient prononcées.

En ce qui concerne notre objet, le décret n° 2015-1791 du 28 décembre 2015 a déclaré l'utilité publique et l'urgence des travaux nécessaires à la réalisation de la ligne 16 du réseau de transport public du Grand Paris. Ce décret emportait la mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'un certain nombre de communes riveraines et notamment de la commune d'Aulnay-sous-Bois

Les travaux de génie civil et, en particulier les travaux de creusement des tunnels peuvent donc être lancés.

#### 1.1.6 Justification du choix du lieu.

Un certain nombre de critères ont mené au choix de ce site :

- La surface adaptée au projet, 3,5 hectares suffisent au fonctionnement de la plateforme ;
- Une faible sensibilité environnementale du lieu, cet ancien parking n'est pas particulièrement sensible ;
- La proximité du site 0202P d'où viendront les matériaux ; 1,5 kilomètre à vol d'oiseau ;
- L'accessibilité : le réseau viaire est à grand gabarit : routes nationales RN2, RN40 et RN370, autoroutes A104, A1 et A3.
- La proximité d'axes fluviaux et ferroviaires pourrait permettre l'évacuation par ces voies (solutions non retenues ici).

## **1.2 Les aménagements prévus sur le site dit PSA 2.**

Le fait que des tronçons de ligne soient communs avec les lignes 14, 15 et 17 n'est pas de nature à augmenter les quantités de matériaux extraites.

La ligne est entièrement souterraine ; neuf tunneliers vont participer au creusement des tunnels nécessaires ; ces neuf tunneliers vont concourir à la « production » de huit millions de tonnes de déblais.

La plateforme PSA 2 est une installation temporaire de chantier appelée à fonctionner du début 2020 à courant 2023. PSA 2 va recueillir les déblais occasionnés par l'activité du « tunnelier n° 7 » dit TBM7. Ce tunnelier TBM 7 va extraire environ 435531 m<sup>2</sup> de matériaux, soit environ 900 000 tonnes.

Ce site PSA 2 est un site déporté par rapport à l'ouvrage annexe 0202P, cet ouvrage sera le lieu d'entrée puis de sortie du tunnelier ; ce sera, également, le site d'un des dix entonnements du projet global, il permettra d'établir la liaison avec le site de maintenance et de remisage d'Aulnay.

L'ouvrage 0202P est coincé entre les deux chaussées de la RN 2, il n'y avait pas la place nécessaire pour installer le centre de caractérisation. C'est cette caractéristique du site qui a entraîné le déport du centre de caractérisation et de transit. Cette particularité va exiger un premier transport du site, un préacheminement, de l'ouvrage annexe 0202P à PSA 2, si la distance est d'environ 1,5 kilomètre, les itinéraires choisis pour les rotations occasionneront un trajet aller d'environ 2,5 kilomètres pour les camions chargés et un trajet retour de 4 kilomètres pour les camions vides.

Ce préacheminement empruntera la RN 2, la RD 40 et la RN 370. Une fois caractérisés, les déblais seront évacués et rejoindront les exutoires selon deux itinéraires

### **- 1.2.1 Les travaux préalables**

Le premier travail va être de préparer et aménager le site.

Il va falloir apprécier la qualité du sol et établir un état zéro, il sera donc établi un diagnostic de pollution avant aménagement et exploitation.

Ce diagnostic sera éventuellement complété par des investigations géotechniques ; c'est à l'initiative de l'exploitant que seront menées ces investigations complémentaires.

Des travaux préparatoires dégageront les emprises, déposeront les réseaux existants, prépareront les futurs raccordements aux réseaux (eau, EU, électricité, télécoms) nécessaires aux besoins de la plateforme PSA 2. Les mats électriques présents sur le site seront retirés.

S'ils s'avéraient nécessaires, des travaux de terrassement seraient entrepris, le décaissement serait de 50 centimètres au maximum.

La mise en place d'un système de drainage dont la conception permettra d'assurer un drainage fonctionnel de l'ensemble des eaux ruisselant au droit de la plateforme. Ces eaux feront l'objet d'une caractérisation préalable avant d'être rejetées dans le réseau de PSA.

Il y aura ensuite lieu à la mise en place d'un complexe d'étanchéité sur l'intégralité de la plateforme. Sur l'assise de plateforme terrassée sera installé ce complexe constitué d'une géomembrane PeHD de 1,5 millimètre d'épaisseur protégé par deux couches de géotextile. Ce sera sur ce complexe d'étanchéité que seront installés le revêtement de surface et la structure de la plateforme.

Un revêtement de forte portance et résistant à l'abrasion sera mis en place. Ce revêtement soit de type béton soit de type enrobé a vocation à assurer la pérennité du site sur lequel circuleront des camions lourdement chargés et d'engins de chargement et de manutention.

Enfin, le site sera doté d'une clôture d'au moins deux mètres ; il y aura également deux portails d'accès au site.

- 1.2.2 La phase d'exploitation.

La parcelle PSA 2 a une surface de 3,5 hectares et recevra par voie routière, chaque jour, en moyenne, 905 m<sup>2</sup> de déblais soit environ 2000 tonnes. Notons que sur PSA 2 s'additionneront les rotations issues du préacheminement et celles permettant l'acheminement final, l'évacuation de ces déblais vers les exutoires ; 166 rotations journalières seront nécessaires pour permettre ces activités.

Les aménagements et équipements prévus sur le site PSA 2 sont les suivants, rappelons qu'il va s'agir de permettre le fonctionnement du site pendant environ deux ans :

- Une zone administrative (ZA) : il s'agit là de bâtiments modulaires, de ponts-bascules, de parking etc. Cette zone permettra la gestion de l'exploitation du site, elle servira également de base-vie.
- Une zone d'entreposage et une zone tampon (ZE) : cette zone servira pendant les phases de production maximales des tunneliers. Il s'agit simplement d'une phase d'attente avant caractérisation des déblais.
- Une zone de stockage et de caractérisation (ZS) : cette zone permettra d'attribuer à chaque lot de déblais une filière d'évacuation vers un centre exutoire adapté.
- Une zone d'entreposage avant traitement (ZEAT) : cette zone a vocation à valoriser des matériaux préalablement lavés et triés. Après retour d'analyse, les lots caractérisés non-conformes ISDI mais identifiés comme potentiellement valorisables seront repris, après passage en phase de traitement par



criblage/lavage au moyen de chargeuses, pour être déposés en ZEAT afin de libérer du volume de stockage sur ZS pour les autres lots en provenance continue du préacheminement.

Notons ici qu'une analyse est faite sur chaque lot de 500m<sup>2</sup> et que le résultat des analyses est obtenu après six jours d'attente.

- Une zone de tri/traitement (ZT) : il s'agit de la zone dédiée au traitement des matériaux par lavage/criblage. Cette zone sera équipée de trémies, trommels de lavage/criblage sur flux d'eau, de bassins de décantation, de tours de décantation et de filtres à bande. L'installation fonctionnera en circuit fermé. On estime qu'un apport d'eau constant de 26m<sup>3</sup>/h lui sera nécessaire en fonctionnement normal ; la réglementation exige que la consommation annuelle reste inférieure à 100 000m<sup>3</sup>.

L'installation est programmée pour fonctionner 8h/jour et 316 j/an.

- Une zone d'entreposage avant évacuation (ZEAE) : les lots caractérisés ont la possibilité d'attendre avant d'être évacués vers les exutoires finaux.
- Un pont-bascule : outil intégré dans le dispositif de traçabilité prévu par la Société du Grand Paris.
- Une aire de distribution de carburant et une cuve de stockage de gazole : cet équipement a une vocation exclusive à être utilisé par les engins de chantier, à l'exclusion des camions assurant les rotations. Une cuve aérienne de 10m<sup>3</sup> sera installée sur une zone de rétention conforme à la réglementation et abritée dans un container. Un système de distribution également conforme à la réglementation permettra l'alimentation en carburant des engins de chantier.
- Les clôtures et portails : afin de garantir la sécurité du site, une clôture d'au moins deux mètres est prévue ; deux portails d'accès sont également prévus, ils permettront qu'un circuit de circulation des camions le plus simple possible soit établi. En dehors de la période d'activité de 07.00 à 22.00, le site sera maintenu fermé à clé.
- On estime à entre 8 et 20 le nombre de personnes affectées à PSA 2, cette estimation sera, bien sûr, affinée.
- Les engins de chantier prévus sur le site sont les suivants :
  - 4 chargeuses ;
  - 4 pelles mécaniques ;
  - Une grue sur pneus.

### **1.3 Coût estimé du projet.**

Dans son mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale la SGP précise ce coût. Dans le résumé non technique du projet global figurant dans le dossier d'enquête, un coût global d'environ 1 200 000 € était donné.

Dans son mémoire en réponse, la SGP évoque un coût d'aménagement de la plateforme (incluant le gardiennage pendant la durée d'exploitation) d'environ 3 200 000€. Cette estimation prend en compte notamment :

- L'aménagement et l'entretien des surfaces d'emprise de la plateforme,
- La mise en place de l'étanchéification sous la plateforme et sa protection,
- L'assainissement général de la plateforme et la gestion des eaux pluviales internes,
- La mise en place des dispositifs de séparation des lots de matériaux avec le panneautage associé,
- La mise en place des dispositifs de pesée,
- La fourniture, la pose des dispositifs de palissades fixes et des portails,
- Mise en place et repliement des bungalows de chantier.

Elle ne prend pas en compte les coûts d'acheminement et d'évacuation des déblais, ni celui des analyses, ni les coûts d'exploitation de la plateforme.

## **2 – ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE.**

### **- 2.1 Le cadre juridique de l'enquête.**

Ce projet de centre de transit caractérisation et traitement des déblais liés au creusement de la ligne 16 en ce qu'il comprend « la réalisation d'ouvrages liés à et susceptibles de porter atteinte à l'eau et aux milieux aquatiques est soumise à autorisation ou déclaration au titre de la loi sur l'eau, en application des articles L 214-1 et suivants et R 214-1 et suivants du code de l'Environnement, notamment l'article R 214-2 en ce qu'il renvoie à une nomenclature.

La rubrique R 2-7-9-1 (Installation de traitement de déchets non dangereux supérieure à 10 tonnes/jour) de cette nomenclature rend indispensable une procédure d'autorisation pour le projet qui nous concerne, ce sera l'objet de notre enquête.

Pour mémoire, sont également concernées les rubriques :

- Soumises à enregistrement R 2-5-1-5 1.a (installations de broyage...supérieures à 200kW), R 2-5-1-7 1 (stations de transit...de produits minéraux ou de déchets non dangereux inertes, d'une superficie supérieur à 10 000m<sup>2</sup>) ;
- Déclaration soumise à contrôle périodique (Station-service ont le volume de carburant distribué est supérieur à 500m<sup>3</sup> au total mais inférieur à 20 000m<sup>3</sup>) ;
- Enfin la rubrique R 1-1-1-0 (sondages, forages... exécutés en vue de... la surveillance d'eaux souterraines...) qui fait l'objet d'une déclaration au titre des lois sur l'eau, ceci concerne l'installation de piézomètres.

La procédure prévue est celle des articles L 181-1 à L 181-4 du Livre I, Titre VIII, Chapitre unique du code l'Environnement et R 181-1 à 181-3 du même code.

Dans cet environnement légal et réglementaire figurent des textes qui peuvent aller au-delà des exigences de cette loi sur l'eau : le SDAGE Seine-Normandie

- 2.2 La concertation préalable.

Cette concertation s'est en fait déroulée très en amont du projet, au moment où étaient définis les divers éléments du projet.

- 2.3 Désignation du commissaire enquêteur.

Par lettre en date du 3 octobre 2018, Monsieur le préfet de la Seine-Saint-Denis a demandé au président du tribunal administratif de Montreuil la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique relative au dossier de demande d'autorisation environnementale, ICPE et au titre de la loi sur l'eau en ce qui concerne une plateforme de traitement de déblais située sur l'ancienne emprise du site PSA à Aulnay-sous-Bois.

Ce commissaire enquêteur a été choisi sur la liste d'aptitude départementale pour l'année 2018 et Monsieur Frédéric FERAL, consultant en développement durable, a été désigné par la décision EP18000035/93 du président du tribunal administratif de Montreuil en date du 11 octobre 2018.

- 2.4 Modalités de l'enquête publique.

Le commissaire enquêteur a pu évoquer à tout moment les modalités de l'enquête publique et participer à leur définition telles qu'elles pouvaient être alors envisagées en l'état du dossier et qu'il pouvait alors être appréhendé. Le commissaire a participé à la réunion préalable du 23 octobre 2018 où ont été évoquées la plupart des modalités de l'enquête.

C'est par un arrêté en date du 7 novembre 2018 que Monsieur le Préfet de la Seine-Saint-Denis a prescrit l'ouverture d'une enquête publique portant sur la demande d'autorisation environnementale au titre des installations classées pour l'environnement de la Société du Grand Paris, concernant la plateforme de transit, de caractérisation et de traitement de déblais, installation de chantier prévue dans le cadre des travaux de la ligne 16 du Grand Paris Express située à Aulnay-sous-Bois. Cet arrêté fixe les modalités de cette enquête publique dont les principales dispositions, en conformité avec les lois et décrets applicables, prévoient que :

- L'enquête se déroulera du lundi 3 décembre 2018 au lundi 7 janvier 2019, soit 35 jours consécutifs,
- L'enquête sera ouverte dans un lieu, la mairie d'Aulnay-sous-Bois,
- Au cours de l'enquête, 6 permanences seront assurées par le commissaire enquêteur selon le planning fixé dans l'arrêté,

Demande d'autorisation environnementale - Ligne 16 - Centre de transit,  
caractérisation et traitement des déblais

- Le siège de l'enquête est fixé à la préfecture de la Seine-Saint-Denis, 1, esplanade Jean Moulin, 93007 Bobigny Cedex, où peuvent être adressés, à l'attention du commissaire enquêteur, les courriers relatifs à l'enquête publique,
- Un avis au public faisant connaître les conditions de l'enquête devra être publié en caractères apparents quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit jours de celle-ci dans au moins deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département de Paris,
- Cet avis devra être également publié par voie d'affiches quinze jours avant le début de l'enquête et pendant la durée de celle-ci sur les panneaux administratifs de la préfecture de la Seine-Saint-Denis ainsi que sur ceux de la mairie d'Aulnay-sous-Bois.
- Le pétitionnaire prendra les dispositions pour qu'il y ait un affichage sur les lieux et au voisinage de l'opération, avis visible et lisible depuis la voie publique.
- L'avis sera mis en ligne sur le site Internet de la préfecture de la Seine-Saint-Denis, [www.seine-saint-denis.gouv.fr/Politiques-publiques/Environment-paysages-risques-naturels-et-technologiques-bruits-nuisances-publicite/Consultations-publiques](http://www.seine-saint-denis.gouv.fr/Politiques-publiques/Environment-paysages-risques-naturels-et-technologiques-bruits-nuisances-publicite/Consultations-publiques).
- Il est également consultable sur le site dédié dont l'adresse est : <http://enqueteicpeplateformedeblaispsa2.enquetepublique.net>
- Les observations du public seront recueillies sur un registre d'enquête mis à sa disposition dans la mairie d'Aulnay-sous-Bois. Un registre dématérialisé sera également mis à la disposition du public, les contributions numériques seront acceptées du lundi 3 décembre 2018, 09h00 au 7 janvier 2019 17h00 sur le site <http://enqueteicpeplateformedeblaispsa2.enquetepublique.net>.
- Le public peut également s'adresser à la Société du Grand Paris 30 avenue des fruitiers afin d'obtenir toute information relative au projet.
- Le rapport et les conclusions motivées de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public pendant un an en préfecture et en mairie d'Aulnay-sous-Bois.
- Communication du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur pourra, en outre, être obtenue à la Préfecture, dans les conditions prévues au titre 1<sup>er</sup> de la loi du 17 juillet 1978 sur l'accès aux documents administratifs.
  
- 2.5 Composition du dossier soumis à enquête publique.

Le dossier soumis à enquête publique comprenait, outre les documents administratifs relatifs à l'ouverture de l'enquête publique, une série de documents dont la liste suit certains seront également décrits ?

- Un guide lecture (volume A).
  
- Le dossier administratif (volume B).
  
- L'étude d'impact de la ligne 16, indiquant l'origine, la nature et l'importance des inconvénients susceptibles de résulter des activités considérées et faisant ressortir les

Demande d'autorisation environnementale - Ligne 16 - Centre de transit,  
caractérisation et traitement des déblais

effets prévisibles sur l'environnement ainsi que les mesures envisagées par le demandeur pour supprimer, limiter ou compenser ces effets (volume C).

Ce volume se décompose de la manière suivante :

- L'étude d'impact (volume C1) ;
- Le résumé non technique (volume C2) ;
- L'avis délibéré de l'Autorité Environnementale et le mémoire en réponse de la SGP (volume C3) : cet avis porte sur l'ensemble de la ligne 16, l'Autorité Environnementale prend en compte et étudie les évolutions qu'a connu le projet ; elle insiste sur les troubles qui peuvent intervenir durant la phase des travaux dont celui de la gestion de la logistique liée à l'évacuation des déblais.
- L'avis de la Conseil National de Protection de la Nature et mémoire en réponse de la SGP (volume C4) : le CNPN a émis un avis défavorable le 12 décembre 2016.  
En ce qui concerne cette enquête publique les réponses apportés par la SGP et la description du fonctionnement de la plateforme PSA2 montre que l'action de la SGP a tenu compte des observations du CNPN en ce qui concerne le traitement et la gestion des déchets.

- Le focus environnemental de la plateforme PSA2 (volume D) : celui-ci comprend :
  - Le document de synthèse et son résumé (volume D1) ;
  - L'étude exposant les dangers que peut présenter l'installation en cas d'accident et justifiant les dispositions propres à en réduire la probabilité et les effets, et son résumé (volume D2) : L'ensemble des dangers tourne autour (1) de la circulation de véhicules dans et hors la plateforme ; (2) du gazole, aussi bien lié à l'approvisionnement des véhicules de chantiers que du fait de sa présence dans ces véhicules, (3) des conséquences de pluies. Chacun de ces risques et dangers se voit affecter des mesures de prévention ou d'évitement et une conduite à tenir en cas de survenance d'un trouble. Les phénomènes dangereux sont soit des incendies soit des pollutions du sous-sol et des eaux.
- Les plans réglementaires de la demande d'autorisation (volume D3)
- Les annexes (volume D4).
- Un mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale (Volume E) : L'Ae s'interroge sur : la destination finale des déblais ; les impacts liés au transport des déblais, les préventions de la pollution des nappes souterraines.

Le dossier ainsi mis à disposition du public satisfaisait aux prescriptions des articles L. 123 – 12 et R. 123 – 8 du code de l'environnement.

Le commissaire enquêteur a paraphé les différentes pièces du dossier de l'enquête ainsi que le registre d'enquête, destiné à être déposés dans le site prévu, la mairie d'Aulnay-sous-Bois.

- 2.6 Présentation du projet par la SGP.

Une présentation générale du projet d'aménagement a été faite au commissaire enquêteur le 23 novembre 2018 au cours d'une réunion organisée dans les locaux de la Société du Grand Paris.

Cette présentation a permis d'apporter certains éclaircissements utiles à la compréhension du dossier. Elle a également permis au commissaire enquêteur d'isoler des éléments qui lui semblaient problématiques.

- 2.7 Visite du site.

Cette visite a été organisée le 23 octobre 2018.

Au cours de cette visite animée par les représentants de l'aménageur, accompagnés par des représentants de ses partenaires, la grande majorité des aspects du projet a été décrite. Notamment, les itinéraires de préacheminement (aller et retour) entre l'ouvrage O202P et le site PSA 2 ont été parcourus, ont également été parcourus les itinéraires menant aux autoroutes.

- 2.8 Parutions légales dans la presse.

L'avis d'ouverture de l'enquête publique a fait l'objet d'insertions dans la presse nationale :

- Aujourd'hui en France            le 15 novembre 2018,
- Le Monde                            le 16 novembre 2018.

L'avis d'ouverture de l'enquête publique a également fait l'objet d'insertions dans la presse régionale :

Une première insertion :

- Le Parisien (93)                    le 15 novembre 2018,
- Le Parisien (95)                    le 15 novembre 2018,
- Les échos (régional)                le 15 novembre 2018.

Une seconde insertion :

- Le Parisien (93)                    le 4 décembre 2018,
- Le Parisien (95)                    le 4 décembre 2018,
- Les échos (régional)                le 4 décembre 2018.

- 2.9 Les permanences du commissaire enquêteur.

Afin de s'adapter aux disponibilités du public le commissaire enquêteur a tenu six permanences, la préfecture de Seine-Saint-Denis souhaitant une permanence par semaine d'enquête. Ces permanences se sont tenues à la direction générale des services techniques, annexe de l'Hôtel de Ville, 6, Boulevard de l'Hôtel de ville à Aulnay sous-Bois (93600).

Demande d'autorisation environnementale - Ligne 16 - Centre de transit,  
caractérisation et traitement des déblais

Les permanences ont eu lieu aux heures et jours suivants :

- Lundi            3 décembre 2018      de 08h30 à 12h00,
- Samedi        15 décembre 2018     de 08h30 à 12h00,
- Mardi         18 décembre 2018     de 13h30 à 17h00,
- Vendredi     28 décembre 2018     de 08h30 à 12h30,
- Jeudi         3 janvier 2019         de 13h30 à 17h30,
- Lundi         7 janvier 2019         de 13h30 à 17h30.

- 2.10 Contacts et entretiens permettant de mieux éclairer le projet et son contexte.

Après avoir pris connaissance de l'ensemble du dossier, notamment de l'étude d'impact, du dossier de demande d'autorisation et de ses annexes, le commissaire enquêteur a rencontré :

Le directeur général des services de la commune d'Aulnay-sous-Bois afin d'avoir le sentiment de la commune sur ce sujet.

Un agent de la direction départementale de la SNCF afin d'avoir des informations sur les voies ferrées contiguës au site PSA2.

- 2.11 Réception du public.

La mairie d'Aulnay-sous-Bois a pris les dispositions qui s'imposent pour que l'enquête se déroule dans les meilleures conditions, en particulier, les dispositions pour l'accueil et l'orientation du public étaient prises ; à cet égard les services de l'accueil de l'annexes étaient toujours à même d'informer le public en indiquant le local et les heures des permanences. Les mesures particulières pour préserver l'intégrité des registres étaient prises.

- 2.12 Climat de l'enquête et éventuels incidents.

Le climat de l'enquête est demeuré bon. Il n'y a eu lieu à aucun incident.

- 2.13 Clôture de l'enquête et modalités de transfert des dossiers et registres.

Les registres d'enquête, une fois le temps de l'enquête passé, ont été clôturés par le commissaire enquêteur. Ils seront déposés à la Préfecture de la Seine-Saint-Denis annexés au présent rapport.

### **3 - RECAPITULATIF DES OBSERVATIONS RECUEILLIES, MEMOIRE EN REPONSE ET COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR.**

#### **- 3.1 Procès-verbal des observations recueillies.**

Il n'y a eu au cours des six permanences tenues par le commissaire enquêteur aucun visiteur. Le registre numérique est resté vierge. Les seules personnes rencontrées dans le cadre de cette enquête publique étaient, à un titre ou un autre, des acteurs ou des proches du projet ; ils avaient donc tous un sentiment favorable au projet.

Il ne s'agit pas pour le commissaire enquêteur de se substituer au public, mais l'étude du dossier, les divers entretiens et rencontres faits à l'occasion de l'enquête font apparaître comme nécessaires certaines contributions de sa part.

La conviction du commissaire enquêteur renforcée par ces contributions reçues de personnes publiques associées laisse entendre que le projet présenté ne rencontrera pas de réelle opposition.

Cet ensemble a conduit à la rédaction du procès-verbal suivant :

\*  
\*            \*

**ENQUETE PUBLIQUE SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION  
ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DES INSTALLATIONS CLASSEES POUR LA  
PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA SOCIETE DU GRAND PARIS  
CONCERNANT LA PLATEFORME DE TRANSIT, DE CARACTERISATION ET DE  
TRAITEMENT DE DEBLAIS, INSTALLATION DE CHANTIER PREVUE DANS LE  
CADRE DE LA LIGNE 16 DU GRAND PARIS EXPRESS.  
Dite PSA2**

**Procès-verbal de l'activité lors de  
la période d'ouverture de l'enquête publique.**

L'enquête publique portant sur le projet PSA2 est désormais achevée.



Il n'y a pas eu de public aux permanences tenues par le commissaire enquêteur ; de même le registre électronique est resté vide. Ceci peut donner le sentiment que le projet ne rencontre pas de réelle opposition. On peut craindre également que la technicité de ce type d'enquête rebute le public.

L'étude du dossier, la visite du site ainsi que les contributions des différentes personnalités rencontrées au cours de l'enquête permettent toutefois de proposer cette synthèse de l'enquête.

Le commissaire enquêteur souhaiterait que :

- Vous précisez les conditions dans lesquelles sera aménagé le site lui-même, une description des opérations préalables à l'entrée en exploitation.  
Il n'est toujours pas précisé expressément la manière utilisée pour cet aménagement. Lors de la visite du site a été évoquée la possibilité que soit « décaissé » l'emplacement ; mais nous n'avons à ce stade aucune affirmation.  
Ce site est un ancien parking ; il y a donc des années de dépôts liés à la circulation automobile, huile, résidus de combustion incomplète de carburants, fragments de pneus, particules liées au freinage.... De plus, on ne peut pas exclure que de l'amiante ait été utilisée comme liant du bitume recouvrant cet emplacement.  
Il serait indiqué que les analyses préalables aux travaux sur la couche à décaisser prévues dans le dossier soient explicitées.
- Vous réappreziez le dimensionnement du bassin de collecte et de rétention des eaux pluviales dans un contexte de changement climatique, la possibilité d'adaptation à des pluies devenues plus abondantes et plus violentes.  
Le commissaire enquêteur s'appuie ici sur le « syndrome de l'hôpital de Carcassonne » (concept que je viens de créer). Notons que ledit hôpital, selon certains observateurs et commentateurs n'aurait pas été construit sur un site idéal.  
Cet hôpital de construction récente avait été muni de bassin de rétention respectant scrupuleusement les contraintes légales. La survenance de pluies que le changement climatique rend moins extraordinaires a entraîné la saturation et le débordement des bassins de rétention, noyant les sous-sols de l'hôpital,  
Il est, sans doute, de bonne réflexion de s'interroger sur un possible surdimensionnement des bassins par rapport aux obligations légales.
- Cette enquête est d'abord une enquête environnementale et donc le commissaire enquêteur s'autorise à évoquer un sujet en lien étroit avec l'environnement.  
La Société du Grand Paris a défini cinq orientations dont celle que je vais citer :
  - **Privilégier les modes transports alternatifs** (fluvial et ferré) et établir une logistique durable de l'évacuation des déblais (massification des flux, recherche de solutions innovantes, mise en place d'outils logistiques spécifiques).

La SNCF, de son côté, a adopté pour 2019 le mot d'ordre suivant : « Apporter à chacun la liberté de se déplacer facilement en préservant la planète ».

Le site PSA2 est voisin d'une voie de chemin de fer que la société PSA a utilisé jusqu'en 2014 ; cette voie, déjà en mauvais état, était utilisée et parcourue par un train une fois par semaine. De plus, un camp de Roms s'était installé sur la voie et quand ce camp a été évacué et quand le site a été nettoyé, l'opérateur en charge de ce travail a manqué du discernement le plus élémentaire, utilisant un bulldozer et emportant plusieurs dizaines de mètres de rail.

En tout état de cause, la SNCF, rencontrée, n'a pas conclu à une impossibilité a priori d'envisager une remise en service de cette portion de voie. La SNCF n'est pas, actuellement, à même de pouvoir proposer une estimation des coûts de remise en état.

- 3.2 Mémoire en réponse de la SGP.

**Q 1 :** Vous précisez les conditions dans lesquelles sera aménagé le site lui-même, une description des opérations préalables à l'entrée en exploitation.

Il n'est toujours pas précisé expressément la manière utilisée pour cet aménagement. Lors de la visite du site a été évoquée la possibilité que soit « décaissé » l'emplacement ; mais nous n'avons à ce stade aucune affirmation.

Ce site est un ancien parking ; il y a donc des années de dépôts liés à la circulation automobile, huile, résidus de combustion incomplète de carburants, fragments de pneus, particules liées au freinage.... De plus, on ne peut pas exclure que de l'amiante ait été utilisée comme liant du bitume recouvrant cet emplacement.

Il serait indiqué que les analyses préalables aux travaux sur la couche à décaisser prévues dans le dossier soient explicitées.

**Réponse de la SGP**

*Le chapitre 3.2.6 (déroulement des travaux d'aménagement de la plateforme) du volet D1 du dossier décrit les principales opérations préalables à l'entrée en exploitation du site.*

*Celles-ci sont rappelées ci-après :*

- *Constat d'état des lieux avant exploitation et investigations géotechniques complémentaires. Cet état des lieux comprend en particulier la réalisation d'un diagnostic de la qualité des sols afin d'établir un « point zéro de l'état de pollution ». Il est à noter que selon les besoins, des investigations géotechniques complémentaires pourront être réalisées ;*
- *Terrassement et nivellement de la plateforme afin que sa topographie soit adaptée à sa fonction et à la gestion des eaux pluviales ;*

- *Mise en place d'un dispositif d'étanchéité, pour éviter tout risque d'impacts sur la nappe sous-jacente par infiltration d'eau de ressuyage des déblais ;*
- *Mise en place d'un revêtement de forte portance et résistant à l'abrasion (de type béton ou enrobés) et compatible avec la circulation d'engins de chantier de type chargeuses et de camions ;*
- *Aménagement du système de collecte et de gestion des eaux pluviales,*
- *Aménagement des différents équipements techniques (local d'exploitation, pont bascule, casiers de stockage, aire de distribution de carburant, ...).*

*Le terrain est un ancien parking utilisé pendant plusieurs décennies.*

*Préalablement à la réalisation des travaux de terrassement présentés ci-dessus, les éléments constituant cet ancien parking (enrobés, bordures, réseaux, déchets divers, ...) seront retirés et évacués vers les filières de gestion de déchets adaptées.*

*Afin de déterminer la filière adaptée, notamment s'agissant des enrobés, ceux-ci feront l'objet d'analyses préalables portant en particulier sur la présence éventuelle d'amiante et de goudron (HAP).*

*Il est à noter que cette plateforme sera aménagée et exploitée par le titulaire du lot 2 de travaux de génie civil ligne 16 (lot concernant les ouvrages situés entre Aulnay-sous-Bois et le nord de la commune de Chelles). Ainsi, après obtention de l'arrêté préfectoral, l'entreprise titulaire adressera à la préfecture une demande de changement d'exploitant telle que prévue à l'article R.181-47 du code de l'environnement. Dans le cadre de cette demande, l'entreprise pourra préciser certaines modalités d'aménagement de la plateforme, voire porter à la connaissance de l'administration des modifications éventuelles.*

### **Avis du commissaire enquêteur**

Ce sont effectivement les opérations préalables qui sont décrites dans le dossier. Cependant, lors de la visite sur le site, il m'avait semblé que ces opérations étaient encore susceptibles d'évolutions. L'aspect laconique de certaines réponses m'avait convaincu que la réflexion n'était finalement pas aboutie sur ce sujet. Cette question ne donnera pas lieu à recommandation.

**Q 2 :** Vous réappéciez le dimensionnement du bassin de collecte et de rétention des eaux pluviales dans un contexte de changement climatique, la possibilité d'adaptation à des pluies devenues plus abondantes et plus violentes.

Le commissaire enquêteur s'appuie ici sur le « syndrome de l'hôpital de Carcassonne » (concept que je viens de créer). Notons que ledit hôpital, selon certains observateurs et commentateurs n'aurait pas été construit sur un site idéal.

Cet hôpital de construction récente avait été muni de bassin de rétention respectant scrupuleusement les contraintes légales. La survenance de pluies que le changement climatique rend moins extraordinaires a entraîné la saturation et le débordement des bassins de rétention, noyant les sous-sols de l'hôpital,

Il est, sans doute, de bonne réflexion de s'interroger sur un possible surdimensionnement des bassins par rapport aux obligations légales.

### **Réponse de la SGP**

*Le chapitre 7.1.6 du volet D1 du dossier décrit les modalités de gestion des eaux pluviales (et des eaux d'incendie) de la plateforme lors de son exploitation. Il précise en particulier les hypothèses prises pour le dimensionnement du bassin de rétention des eaux pluviales.*

*Pour rappel, le bassin de collecte a été dimensionné pour une pluie d'occurrence décennale et sur la base d'un débit de fuite de 2 l/s/ha conformément aux prescriptions définies par le SDRIF (Schéma Directeur Régional d'Ile de France). Son volume, s'agissant de la rétention des eaux pluviales est de 1 450 m<sup>3</sup>, auquel a été rajouté un volume supplémentaire pour les besoins de stockage d'eau d'incendie (120 m<sup>3</sup>), soit un total de 1 600 m<sup>3</sup>.*

*La prise en compte du changement climatique dans la conception du dispositif de rétention des eaux pluviales de la plateforme, de façon complémentaire à ce qui est*

*déjà prévu, ne parait pas adaptée compte tenu de son exploitation sur une courte durée (environ 3 à 4 ans maximum).*

*En effet, le dimensionnement de la plateforme pour une période d'occurrence décennale, significativement supérieure à la durée d'exploitation (3 à 4 ans maximum) constitue déjà une marge de sécurité raisonnable.*

*Dans le cas toutefois où un événement pluvieux générant un volume de pluie supérieur à la capacité du bassin venait à intervenir (en lien ou non avec le changement climatique global), les eaux sur verseraient vers le bassin de rétention PSA situé à l'extrémité sud ou se répandraient sur le site lui-même par débordement. Compte tenu de la nature de l'activité de la plateforme et de l'absence d'enjeu significatif, ces débordements n'engendreraient que peu d'impacts (arrêt temporaire d'exploitation).*

### **Avis du commissaire enquêteur**

Les commentaires du commissaire enquêteur essayent de s'inscrire dans une démarche de développement durable et sont portées par le principe de précaution.

Il est évident que le choix du site et de sa relative insensibilité environnementale notamment aux pluies.

Des garanties semblent données sur l'imperméabilisation du site par les travaux « d'étanchéification » ; des pluies très abondantes tombant sur des déblais ni caractérisés ni analysés n'auraient pas pour conséquences de polluer ni les nappes phréatiques ni les sous-sols.

Il n'empêche qu'il serait bien que le législateur ait une réflexion sur ces seuils.

Cette question ne donnera pas lieu à recommandation.

**Q 3 :** Cette enquête est d'abord une enquête environnementale et donc le commissaire enquêteur s'autorise à évoquer un sujet en lien étroit avec l'environnement.

La Société du Grand Paris a défini cinq orientations dont celle que je vais citer :

- **Privilégier les modes transports alternatifs** (fluvial et ferré) et établir une logistique durable de l'évacuation des déblais (massification des flux, recherche de solutions innovantes, mise en place d'outils logistiques spécifiques).

La SNCF, de son côté, a adopté pour 2019 le mot d'ordre suivant : « Apporter à chacun la liberté de se déplacer facilement en préservant la planète ».

Le site PSA2 est voisin d'une voie de chemin de fer que la société PSA a utilisé jusqu'en 2014 ; cette voie, déjà en mauvais état, était utilisée et parcourue par un train une fois par semaine. De plus, un camp de Roms s'était installé sur la voie et quand ce camp a

été évacué et quand le site a été nettoyé, l'opérateur en charge de ce travail a manqué du discernement le plus élémentaire, utilisant un bulldozer et emportant plusieurs dizaines de mètres de rail.

En tout état de cause, la SNCF, rencontrée, n'a pas conclu à une impossibilité a priori d'envisager une remise en service de cette portion de voie. La SNCF n'est pas, actuellement, à même de pouvoir proposer une estimation des coûts de remise en état.

## Réponse de la SGP

*Dans le cadre de sa politique de gestion des déblais, la SGP cherche en effet à favoriser le recours à des modes de transports alternatifs à la route. Il s'agit notamment du transport par voie fluviale, voie ferroviaire voire par utilisation de bandes convoyeuses.*

*Les possibilités de recours à ces modes de transports alternatifs sont étudiées au cas par cas en fonction des sites, de leur localisation (notamment proximité de voie d'eau ou de voie ferroviaire) et des contraintes locales. A ce titre, il est à noter que dans le cadre de la conception du projet, la SGP a cherché à positionner autant que possible les puits d'entrée de tunneliers (sites d'extraction de quantités importantes de déblais) à proximité de voie d'eau (cas par exemple de l'ouvrage 3303P de la Ligne 16 situé en bordure du canal de Saint-Denis).*

*S'agissant de la plateforme PSA2, la possibilité d'une évacuation ferroviaire a été étudiée dans le cadre de la conception du projet par la maîtrise d'œuvre. Un tel mode de transport pour l'évacuation des déblais de cette plateforme, après leur caractérisation, n'a pas été retenu. Les principales raisons ayant abouti à ce choix ont été explicitées dans le volet E du dossier (mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale) et sont rappelées ci-dessous :*

- *L'état actuel des voies présentes sur l'ancien site PSA, ainsi que celui des systèmes de signalisation associés est très dégradé. Ainsi, une évacuation par fer nécessite que la SGP prenne en charge la réhabilitation de la voie ferrée entre le site PSA et la gare de triage du Bourget (dont un pont au-dessus de l'autoroute A3). Au regard du volume de déblais à évacuer, ceux d'un seul tunnelier (TBM7), et du montant des travaux correspondant, ce scénario est apparu non pertinent d'un point de vue du bilan économique ;*
- *Au-delà du coût des travaux de remise à niveau des installations, de nombreuses incertitudes existent quant aux possibilités d'obtention des sillons nécessaires, ce qui rend aléatoire l'option d'évacuation ferroviaire des déblais ;*
- *D'autre part, les exutoires finaux sont choisis par le groupement d'entreprises titulaires du marché du lot 2 pour les différentes filières, et ceci en fonction*

*notamment des négociations qu'il mènera avec les exploitants d'exutoires. Or, les exutoires embranchés fer sont peu nombreux et ne couvrent pas forcément toutes les filières, ce qui rend très incertaine la possibilité effective d'évacuer tout ou partie des déblais par voie ferroviaire.*

*Enfin, il est à noter que les voies existantes ne sont pas contigües à la plateforme PSA2 mais situées au sein ou le long des emprises de plusieurs chantiers voisins (lot 1 de la ligne 16, Centre d'exploitation d'Aulnay) sous la responsabilité de titulaires différents que ceux du lot 2 (exploitant PSA2). L'accès à ces voies nécessiterait de fait une interface forte avec ces autres lots de travaux, ce qui est à éviter autant que possible pour le déroulement des chantiers.*

*Ces différentes raisons ont conduit à écarter l'évacuation ferroviaire des déblais pour le site PSA2.*

#### **Avis du commissaire enquêteur**

Ce problème du choix du moyen de transport retenu pour préacheminer puis évacuer les déblais est prégnant. Le trafic PL total attendu est de 332 camions par jour, cela représente un convoi de 16,6 km envoyé sur le réseau viaire local. Ce trafic spécifique à PSA2 s'ajoutant aux autres camions des chantiers avoisinants.

Les arguments développés par la SGP aussi dans ce mémoire en réponse que dans celui en réponse à l'Autorité Environnementale sont de qualité et nous savons les efforts consentis par la SGP sur d'autres chantiers du Grand Paris Express.

Cependant un certain nombre d'arguments peuvent être développés en face de la démonstration de la SGP.

Le nombre d'accidents est en étroite corrélation avec la quantité de trafic et les PL ont une part importante dans l'accidentologie de la région Ile-de-France, ici je citerai une récente conversation avec un entrepreneur d'Eure-et-Loir qui avait un nouveau contrat en région Francilienne, il avouait sur la première semaine de ce contrat trois coups de téléphone de ses chauffeurs pour des accrochages. Un accrochage aurait toujours pu être pire ! Quel est le coût d'un blessé ?

Sur la même localisation, il y a PSA2, PSA1, le chantier de la future gare d'Aulnay, l'aménagement du Site de Maintenance et de Remisage, le creusement du tunnel menant de l'entonnement d'Aulnay au SMR ; la mutualisation d'une voie ferrée est loin d'être surréaliste.

En ce qui concerne l'aspect financier, la mutualisation juste évoquée est de nature à le limiter, il y a certes des contrats avec des partenaires différents mais il y a aussi un intérêt général.

Demande d'autorisation environnementale - Ligne 16 - Centre de transit,  
caractérisation et traitement des déblais

La SNCF, quand j'ai rencontré un de ses agents, paraissait favorable à la réutilisation d'une voie délaissée, elle a vocation à assumer une part des travaux.  
En ce qui concerne la vitesse sur la plateforme PSA2, 30km/h me semble une vitesse excessive  
Il y aura ici lieu à deux recommandations.

Le commissaire enquêteur

Paris, le 14 février 2019

Frédéric FERAL



**SECONDE PARTIE**  
**CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DU**  
**COMMISSAIRE ENQUETEUR**

Ainsi qu'il a été mentionné dans le rapport ci-joint, l'enquête publique visant à recueillir l'avis de public sur le dossier de demande d'autorisation environnementale ICPE été conduite.

Elle s'est déroulée sur une période de 35 jours consécutifs du 3 décembre 2018 au 7 janvier 2019.

Le public ne s'est pas déplacé, cela est regrettable, mais cela n'est pas de nature à remettre l'enquête publique.

Les personnes publiques associées n'ont émis aucune critique globale et générale ni aucune critique de détail sur le projet.

Le 15 janvier 2019, le commissaire enquêteur a communiqué la synthèse de l'enquête et a remis le procès-verbal y afférent.

Le 29 janvier 2018, la Société du Grand Paris a remis un mémoire en réponse très pertinent.

Après avoir :

- Étudié le dossier mis à la disposition du public,
- Rencontré les porteurs du projet qui ont exposé le projet,
- Visité les lieux, ses abords et parcouru les itinéraires de préacheminement et d'évacuation,
- Rencontré certaines personnes associées au projet,
- Reçu et exploité le mémoire en réponse de l'aménageur.

Vu :

- Les codes, textes administratifs et décisions applicables au projet présenté,
- Le caractère exhaustif du dossier qui ne sous-estime aucun élément du projet.
- L'aspect détaillé et précis des éléments du mémoire en réponse.

Les éléments suivants concourent à la décision :

- Le dossier montre que la demande est soumise aux exigences de la rubrique R 2-7-9-1 de la nomenclature et que le projet est conforme aux dites exigences ;
- Le dossier déposé est complet ;
- Le fait qu'il n'est pas apparu pendant l'enquête publique d'opposition ni au projet ni à la demande d'autorisation environnementale ;
- L'Autorité Environnementale a émis des observations et des recommandations sur cette demande ;
- Les réponses très complètes de l'aménageur n'éluant aucune des remarques faites au cours de l'enquête publique ont enrichi le dossier ;
- Les dispositions du document rédigé par la SGP « Dossier de gestion et de valorisation des déblais » et notamment son point 5, complété par le « Schéma de gestion et de valorisation des déblais » annexé au dossier ainsi que la réponse de la SGP à la question de l'Autorité Environnementale montrent que le traitement des déblais conçu par le pétitionnaire est pertinent et opérationnel.

***Le commissaire enquêteur émet un avis favorable à la demande  
d'autorisation environnementale au titre des installations classées pour  
l'environnement de la Société du Grand Paris concernant a plateforme de  
transit, de caractérisation et de traitement des déblais, installation de  
chantier prévue dans le cadre la ligne 16 du Grand Paris Express  
dite PSA2***

Il y a toutefois lieu de faire deux recommandations :

- **Il serait souhaitable qu'une nouvelle analyse de l'option ferroviaire soit menée aussi bien en ce qui concerne le préacheminement que l'évacuation des déblais. Nouvelle analyse considérant que la mutualisation d'éventuels coûts entre les chantiers du Grand Paris Express, installés sur le site ou à proximité, ne doit pas être écartée *a priori*.**
- **La vitesse de circulation sur la plateforme devrait être réduite à 20km/h.**

Le commissaire enquêteur  
Frédéric FERAL

Paris, le 14 février 2019

## **TABLE DES ANNEXES**

- Annexe 1 : Courrier du 3 octobre 2018 du représentant du préfet de la Seine-Saint-Denis au président du tribunal administratif de Montreuil demandant la désignation d'un commissaire enquêteur.
- Annexe 2 : Ordonnance du 10 octobre 2018 du premier vice-président du tribunal administratif de Montreuil désignant le commissaire enquêteur.
- Annexe 3 : Arrêté préfectoral du 7 novembre 2018 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique portant sur la demande d'autorisation environnementale.
- Annexe 4 : Exemple des insertions de l'avis d'enquête dans deux journaux paraissant aussi bien dans la presse nationale que locale.