DÉPARTEMENT
DU
VAL-DE-MARNE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ – ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

VILLE DE SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS

Extrait du registre des délibérations du conseil municipal

Séance du 21 décembre 2017

N° 21 **Avis dans le cadre de l'enquête publique sur la demande d'autorisation présentée par la Société du Grand Paris en vue d'exploiter une plateforme de transit de déblais (port de Bonneuil)**

Télétransmission Préfecture
Nomenclature : 9.1
Numéro :

Date réception : 22 décembre 2017

Membres composant le Conseil Municipal	:	49
Membres en exercice	:	49
Membres présents	:	33
Membres excusés et représentés	:	13
Membres absents non représentés	:	3
Pour	:	46
Contre	:	0
Abstention	:	0
Ne prend pas part au vote	:	0

Le 21 décembre 2017 à 19h00, les membres du Conseil Municipal se sont réunis publiquement sous la présidence de Monsieur Sylvain BERRIOS, Maire, au nombre de 33, au lieu habituel de leurs séances. Ils avaient été convoqués le 15 décembre 2017.

Il a été procédé à l'élection d'un secrétaire de séance pris au sein du Conseil pour la présente séance, , ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désigné pour remplir ces fonctions et les a acceptées.

Etaient présents:

M. Sylvain BERRIOS Maire
Mme Nicole CERCLEY, Mme Laurence COULON, M. Julien KOCHER, Mme Carole DRAI, Mme Dominique SOULIS, M. Pierre-Michel DELECROIX, M. Germain ROESCH, Mme Yasmine CAMARA, Mme Jacqueline VISCARDI, Mme Hélène LERAITRE, M. Henri PETTENI, M. Philippe CIPRIANO, Mme Agnès CARPENTIER, Maire-Adjoints
M. Jean-Marc BRETON, M. Jean-Philippe COMBE, M. Adrien CAILLEREZ, Mme Rosa JURADO, M. Pierre GUILLARD, Mme Jocelyne JAHANDIER, M. Marc COHEN, Mme Nadia LECUYER, M. Claude BAHIER, Mme Marie-Thérèse DEPICKERE, M. Pierre-André FIEVET, M. Jacques LEROY, M. René GAILLARD, M. Nicolas CLODONG, Mme Marie-Laure DE FONTAINE VIVE CURTAZ, Mme Sylvie LAGARDE, Mme Marie-Pierre GERARD, Mme Elisabeth BOUFFARD-SAVARY, M. Denis LAURENT, Conseillers Municipaux.

Etaient absents excusés et représentés:

M. André KASPI qui a donné pouvoir à Mme Dominique SOULIS, M. Cédric LAUNAY qui a donné pouvoir à M. Julien KOCHER, Mme Valérie FIASTRE qui a donné pouvoir à M. Pierre-Michel DELECROIX, Mme Geneviève GAUTRAND qui a donné pouvoir à Mme Rosa JURADO, Mme Sabine CHABOT qui a donné pouvoir à M. Pierre GUILLARD, M. Laurent DUBOIS qui a donné pouvoir à M. Philippe CIPRIANO, Mme Agathe BONAMOUR DU TARTRE qui a donné pouvoir à Mme Agnès CARPENTIER, M. Yannick BRUNET qui a donné pouvoir à M. Jacques LEROY, M. Bernard VERNEAU qui a donné pouvoir à M. René GAILLARD, Mme Valérie CHAZETTE qui a donné pouvoir à Mme Marie-Thérèse DEPICKERE, M. Thierry COUSIN qui a donné pouvoir à Mme Carole DRAI, M. Jean-Richard TESSIER qui a donné pouvoir à M. Nicolas CLODONG, Mme Catherine THEVES qui a donné pouvoir à Mme Elisabeth BOUFFARD-SAVARY.

Les pouvoirs ont été délivrés aux membres du conseil municipal présents, conformément à l'article L 2121-20 du Code Général des Collectivités Territoriales, pour leur permettre de voter au nom des conseillers municipaux empêchés. Les mandats ont été remis par le porteur à Monsieur le Président.

Etaient absents non représentés :

Mme Pascale LUCIANI-BOYER, Mme Patricia RIBEIRO, M. Roméo DE AMORIM.

N° 21
OBJET : Avis dans le cadre de l'enquête publique sur la demande d'autorisation présentée par la Société du Grand Paris en vue d'exploiter une plateforme de transit de déblais (port de Bonneuil)

Le Conseil Municipal,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU le Code de l'Environnement ;

VU l'arrêté du Préfet du Val-de-Marne (n°2017-3447) du 16 octobre 2017 portant ouverture d'une enquête publique sur la demande d'autorisation d'exploiter une plateforme de déblais dans le port de Bonneuil-sur-Marne, présentée par la Société du Grand Paris ;

VU le dossier d'enquête publique reçu le 14 novembre 2017 ;

VU le courrier en date du 15 septembre 2017 adressé par le Maire de Saint-Maur-des-Fossés au Directeur du port de Bonneuil, dans le cadre de la concertation préalable organisée par l'autorité portuaire sur son projet de travaux préparatoires à l'installation de la Société du Grand Paris ;

VU l'avis de la Commission Cadre de vie, urbanisme, développement durable et économique en date du 13 décembre 2017,

LE CONTEXTE DE LA SAISINE

Par arrêté du 16 octobre 2017, le Préfet du Val-de-Marne a ouvert (du 20 novembre au 22 décembre 2017) « *une enquête publique, au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), sur la demande d'autorisation souscrite par la Société du Grand Paris pour l'exploitation d'une plateforme de transit de déblais de la future ligne 15 Sud du Grand Paris Express, à Bonneuil-sur-Marne* ».
Aux termes de l'arrêté précité (article 9), le Conseil municipal de Saint-Maur-des-Fossés, notamment, est appelé à donner son « *avis sur la demande d'autorisation, dès l'ouverture de l'enquête publique et, au plus tard, dans les quinze jours suivant la clôture du registre d'enquête* ». Le dossier d'enquête a été reçu en mairie le 14 novembre 2017.

En l'espèce, la ville est doublement concernée. Saint-Maur est une commune résidentielle bordée par la Marne sur 12 Km ; le sud de la ville fait face au port industriel de Bonneuil (situé sur la rive gauche). La ville sera desservie par la ligne 15 Sud du métro Grand Paris Express, avec une gare d'interconnexion à la station RER de Saint-Maur-Créteil (et un ouvrage annexe, rue de l'Abbaye).
La Commune a analysé le projet de plateforme de déblais afin d'émettre un avis sur son insertion urbaine dans le respect des enjeux environnementaux.

LA PROCÉDURE ET LES MODALITÉS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le détail figure en ANNEXE 1 ci-jointe.
En synthèse, la Commune relève ce qui suit :
L'enquête publique (qui s'achève le 22 décembre) s'est déroulée, notamment, en mairie de Saint-Maur, avec la mise à disposition du dossier et d'un registre pour recueillir les avis du public et la tenue de deux permanences du commissaire enquêteur. Le dossier était consultable sur le site internet de la préfecture avec possibilité de contribuer par voie électronique.
Le projet relève de la réglementation sur les ICPE au titre de plusieurs rubriques. Deux nécessitent une autorisation (en raison de la superficie de l'aire de transit et du volume de déchets susceptible d'être présent) et une nécessite un enregistrement (en raison de la puissance de l'un des équipements de tri).

N° 21
OBJET : Avis dans le cadre de l'enquête publique sur la demande d'autorisation présentée par la Société du Grand Paris en vue d'exploiter une plateforme de transit de déblais (port de Bonneuil)

LE PROJET présenté par la SGP et l'ANALYSE de la Commune de Saint-Maur en termes d'insertion urbaine dans le respect des enjeux environnementaux

Le détail figure en ANNEXE 1 ci-jointe.
En synthèse, la Commune relève ce qui suit :

La ligne 15 sud génèrera plus de 13 millions de tonnes de déblais. Afin de déterminer les filières possibles de valorisation ou d'élimination, il faut au préalable caractériser ces déblais par des analyses physico-chimiques en laboratoire. C'est pourquoi, la SGP a prévu des plateformes de transit et de tri. Pour le tronçon entre la gare de Créteil-l'Échat et la gare de Bry-Villiers-Champigny, la SGP a proposé au titulaire de ce « lot T2B » une plateforme dans le port de Bonneuil.

Le demandeur de l'autorisation (le pétitionnaire) est la Société du Grand Paris (SGP) et non le futur exploitant réel de la plateforme (le titulaire du lot T2B). Les données fournies sur le projet sont donc incomplètes et l'évaluation de ses impacts est insuffisante.

Propriété de Ports de Paris, le terrain (d'une superficie de 3,6 ha) est situé au bout de la darse sud. *Initialement*, il était destiné aux déblais des *deux* tunneliers de ce tronçon (soit 1,1 million de tonnes durant près de 3 ans). La capacité maximum de stockage permanent était de 40 000 T soit 23 000 m^3. La SGP déclare que le site recevrait *désormais* (de mi 2019 à début 2021) 750 000 T de déblais provenant *d'un seul tunnelier et d'autres ouvrages de ce même lot*. La quantité stockée serait ramenée à 22 500 T soit 11 250 m^3.
La durée du stockage sur le site est de 4 à 6 jours. La plateforme fonctionne de 6h à 22h (en 2x8h), du lundi au vendredi (voire 8h le samedi). Les déblais sont acheminés par voie routière et repartent par voie routière et fluviale. Le trafic routier est de 20 à 30 camions/h en réception et 20 à 40 camions/h (en évacuation).

A la lecture de ce dossier, la Commune s'interroge notamment sur les points suivants :

- La capacité résiduelle globale du site (350 000 T par rapport au projet initial) est-elle définitivement abandonnée et quelle garantie en a-t-on ?
- La capacité globale actualisée (750 000 T) ne correspond pas aux seuls déblais du tunnelier de Créteil-l'Échat (qui avaient été estimés à 330 000 T dans le projet initial). Pourquoi une marge de 420 000 T (alors que les déblais « pouvant provenir d'autres ouvrages de ce même lot » sont estimés à 100 000 T) ? Quel est l'origine de ces déblais supplémentaires et sont-ils de même nature que ceux du tunnelier (afin de pouvoir apprécier les émissions de poussières et les impacts sur la qualité de l'air) ?
- Quelles sont les voies routières qui seront utilisées en réception et en évacuation ? Les données fournies ne sont pas suffisantes en réception (surtout pour les déblais provenant d'autres ouvrages) et sont inexistantes en évacuation. Les impacts sur la santé humaine, la qualité de l'air et les déplacements ne sont donc pas réellement quantifiés.
- Quel est le nombre exact de camions en circulation sur 24h ? Tantôt le dossier évoque une « journée de 8h » pour la circulation des camions (240 en réception et 240 en évacuation), tantôt il évoque une plateforme qui fonctionne 16h/jr et un nombre de camions/h sans restriction de plage horaire (ce qui peut conduire à 320-480 en réception et 320-640 en évacuation).
- Dans Saint-Maur, quel sera le trafic *direct* induit par cette plateforme et quel sera le trafic *indirect* (par effet de report dû à la saturation des axes empruntés pour l'acheminement en réception-évacuation des déblais) ? Quel sera, notamment, l'impact du projet sur le trafic de la RD 130 Nord qui traverse Saint-Maur ? et sur d'autres voies saint-mauriennes permettant de relier la plateforme aux ouvrages du lot T2B et aux exutoires ?

N° 21
OBJET : Avis dans le cadre de l'enquête publique sur la demande d'autorisation présentée par la Société du Grand Paris en vue d'exploiter une plateforme de transit de déblais (port de Bonneuil)

- Quels seront les impacts de cette activité sur les usagers du stade Paul Meyer ? Propriété de la commune de Saint-Maur mais situé à Sucy-en-Brie, ses premiers terrains de sport sont à 150 m de la plateforme. Il accueille des clubs sportifs et des scolaires saint-mauriens.
- S'agissant de l'habitat naturel terrestre, quel est l'état d'avancement des mesures à prendre au regard de la faune protégée ?
- S'agissant de la qualité des eaux, les données fournies (sur le volume et la nature des déblais) sont insuffisantes pour apprécier si les mesures techniques mises en place pour le traitement des eaux de ruissellement sont adaptées à l'enjeu environnemental du site. Or, la rivière Marne, en aval des darses portuaires enregistre une amélioration significative et constante de sa qualité pour la baignade, amélioration qui serait fragilisée par un développement portuaire incontrôlé.
- S'agissant du risque inondation, « l'évacuation rapide » de la plateforme en cas de crue de type 1910 n'est pas garantie, dans un contexte d'évacuation concomitante de toutes les activités portuaires, sur un territoire francilien fragilisé par la catastrophe naturelle.
- S'agissant des impacts cumulés de cette plateforme avec l'ensemble des activités portuaires, la Commune constate que le dossier d'enquête ne permet pas de les apprécier.

L'AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE émis le 11 octobre 2017

En synthèse, la Commune relève ce qui suit :
En raison du statut de la SGP, cet avis délibéré a été rendu par le conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) en formation d'Autorité environnementale. Cet avis n'est ni favorable, ni défavorable car il ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement. Cet avis est consultable sur le site internet de la préfecture et joint au dossier d'enquête.

L'Autorité environnementale déclare, notamment, ceci :
« Dans le contexte des chantiers importants du Grand Paris Express, les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae sont ceux relatifs aux déblais, tant en général à l'échelle de l'ensemble de la ligne 15 Sud qu'en particulier à l'échelle du tronçon T2B, et aux nuisances liées aux conditions de circulation entre les sites de production, de stockage temporaire et de valorisation/élimination des déblais. Des enjeux relatifs aux fonctionnalités écologiques résiduelles du site d'implantation de la plateforme dans un secteur déjà fortement contraint par l'urbanisation et les voiries sont également relevés.

L'Autorité environnementale a émis 10 recommandations.
Elles invitent à actualiser et compléter le dossier d'enquête et concernent principalement, à l'échelle de la ligne, la présentation de l'évacuation des déblais et de la multimodalité (routier-fluvial-ferré) et, à l'échelle de la plateforme, l'identification des sites de valorisation et d'élimination, l'évaluation des conditions de circulation et les mesures prises pour limiter les risques d'engorgement du trafic routier, la définition des aires d'étude.
L'intitulé détaillé des recommandations figure en ANNEXE 1 ci-jointe.

Sur proposition de Monsieur le Maire,

Après examen et délibéré :

Déclare avoir pris connaissance de la demande d'autorisation d'exploiter dans le port de Bonneuil-sur-Marne une *plateforme de transit de déblais de la future ligne 15 Sud du Grand Paris Express,* présentée par la Société du Grand Paris (SGP) et soumise à enquête publique

N° 21
OBJET : Avis dans le cadre de l'enquête publique sur la demande d'autorisation présentée par la Société du Grand Paris en vue d'exploiter une plateforme de transit de déblais (port de Bonneuil)

du 20 novembre au 22 décembre 2017 (au titre des installations classées pour la protection de l'environnement) ;

Rappelle que la commune de Saint-Maur-des-Fossés (bordée, au sud, par le port industriel de Bonneuil) est très attentive aux impacts des activités portuaires sur le cadre de vie des Saint-Mauriens ; L'objectif de la ville, au regard des enjeux environnementaux, est la prise en compte et la réduction des impacts cumulés du port; La ville est également concernée par la ligne 15 Sud du métro qui sera en interconnexion avec le RER A en gare de Saint-Maur-Créteil ;

Souligne la difficulté pour le grand public à suivre les impacts de l'ensemble de la ligne 15 Sud au fur et à mesure de son avancement, compte tenu de l'actualisation ponctuelle et partielle des données disponibles ;

Constate l'insuffisance manifeste des données produites dans le dossier d'enquête sur la plateforme précitée, notamment parce que le pétitionnaire (la SGP) n'est pas le futur exploitant ; La présentation des capacités et modalités de fonctionnement de la plateforme est partielle ou confuse et certaines aires d'étude de l'état initial du site sont trop limitées ;

Conteste, principalement, l'évaluation minimisée des impacts résiduels du projet sur la santé publique, l'habitat humain et faunistique, les déplacements et flux de transit, la qualité de l'air (poussières et polluants), la qualité des eaux et le risque inondation ;

Considère que les éléments de réponse apportés par le pétitionnaire, comme suite à l'avis de l'Autorité environnementale, ne sont pas suffisants pour garantir aux Saint-Mauriens qu'ils n'auront pas à subir une dégradation de leur qualité de vie et de leur environnement ;

Émet un *avis défavorable à l'exploitation de cette plateforme de transit de déblais,* en raison de ses impacts directs connus ou insuffisamment estimés et de ses impacts cumulés avec l'ensemble des activités portuaires qui ne sont toujours pas quantifiés alors que celles-ci sont en développement ;

Demande que, dans les cas d'acheminement des déblais de la ligne 15 Sud par camions, la Société du Grand Paris soit tenue d'avoir recours à des véhicules alimentés au gaz naturel (GNV);

Demande au Commissaire-enquêteur et à la Société du Grand Paris de prendre en considération l'ensemble des observations et des questions formulées dans l'exposé des motifs ci-dessus et les ANNEXES 1 et 2 ci-jointes ;

Dit que la présente délibération sera transmise à M. le préfet du Val-de-Marne dans les quinze jours de la clôture de l'enquête, ainsi qu'à la Société du Grand Paris et la direction du Port de Bonneuil ;

Dit que la présente délibération sera transmise à Monsieur le Préfet du Val-de-Marne.

Fait et délibéré en séance le 21 décembre 2017, les membres présents ayant signé la liste d'émargement.

N° 21

OBJET : Avis dans le cadre de l'enquête publique sur la demande d'autorisation présentée par la Société du Grand Paris en vue d'exploiter une plateforme de transit de déblais (port de Bonneuil)

Certification exécutoire

Certifié Exécutoire par le Maire
Compte tenu de la réception en Préfecture
le 22 décembre 2017
et de l'affichage le 26 décembre 2017
Le Directeur Général des Services

Frédéric ERZEN

LE MAIRE,

MAIRIE DE SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS (Val de Marne)

Sylvain BERRIOS

La présente délibération peut faire l'objet:
- d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif de MELUN, 43, rue du Général de Gaulle Case postale n° 8630 - 77008 Melun Cedex - Téléphone : 01 60 56 66 30 - Télécopie : 01 60 56 66 10, dans un délai maximal de deux mois, à compter de la notification de la présente, conformément aux articles R.421-1 et R421-2 du Code de justice administrative ;
- d'un recours gracieux formulé auprès de Monsieur le Maire – Hôtel de Ville – Place Charles de Gaulle – 94107 Saint-Maur-des-Fossés cedex. Un tel recours gracieux emporte des effets de droits et la suspension du délai de recours contentieux dans des conditions conformes aux règles de la procédure contentieuse administrative.

ANNEXE n°1
à la délibération du Conseil municipal du 21 décembre 2017
Avis dans le cadre de l'enquête publique
sur la demande d'autorisation présentée par la Société du Grand Paris
en vue d'exploiter une plateforme de transit de déblais (port de Bonneuil)

LE CONTEXTE DE LA SAISINE

Par arrêté du 16 octobre 2017, le Préfet du Val-de-Marne a ouvert (du 20 novembre au 22 décembre 2017) « *une enquête publique, au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), sur la demande d'autorisation souscrite par la Société du Grand Paris pour l'exploitation d'une plateforme de transit de déblais de la future ligne 15 Sud du Grand Paris Express, à Bonneuil-sur-Marne* ».
Aux termes de l'arrêté précité (article 9), le Conseil municipal de Saint-Maur-des-Fossés, notamment, est appelé à donner son « *avis sur la demande d'autorisation, dès l'ouverture de l'enquête publique et, au plus tard, dans les quinze jours suivant la clôture du registre d'enquête* ». Le dossier d'enquête a été reçu en mairie le 14 novembre 2017.

En l'espèce, la ville est doublement concernée. Saint-Maur est une commune résidentielle bordée par la Marne sur 12 Km ; le sud de la ville fait face au port industriel de Bonneuil (situé sur la rive gauche). La ville sera desservie par la ligne 15 Sud du métro Grand Paris Express, avec une gare d'interconnexion à la station RER de Saint-Maur-Créteil (et un ouvrage annexe, rue de l'Abbaye).
La Commune a analysé le projet de plateforme de déblais présenté par la Société du Grand Paris (SGP) afin d'émettre un avis sur son insertion urbaine dans le respect des enjeux environnementaux.
[NB : Dans le présent avis, le demandeur est dénommé ci-après : « la SGP ». Les citations extraites du dossier d'enquête sont référencées par rapport au numéro du volume dont elles sont issues.]

LA PROCÉDURE ET LES MODALITÉS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

L'enquête publique (qui s'achève le 22 décembre) s'est déroulée, notamment, en mairie de Saint-Maur, avec la mise à disposition du dossier et d'un registre pour recueillir les avis du public et la tenue de deux permanences du commissaire enquêteur (le 2 décembre et le 11 décembre). Le dossier était consultable sur le site internet de la préfecture avec possibilité de contribuer par voie électronique. Il comportait sept volumes (+ l'avis de l'Autorité environnementale et le Mémoire en réponse de la SGP) soit l'équivalent de 1 300 pages. L'enquête a été annoncée sur le site internet de la ville le 26 octobre et l'information a été complétée par un article détaillé le 17 novembre. L'avis d'enquête a été affiché sur tous les panneaux administratifs de la ville le 1er novembre.

Le projet relève de la réglementation sur les ICPE au titre de plusieurs rubriques (2 qui nécessitent une autorisation et 1 qui nécessite un enregistrement).
Extrait de l'arrêté préfectoral :

les rubriques à autorisation suivantes :

2517-1 : « *Station de transit de produits minéraux ou de déchets non dangereux inertes autres que ceux visés par d'autres rubriques, la superficie de l'aire de transit étant supérieure à 30 000 m².* »

2716-1 : « *Installation de transit, regroupement ou tri de déchets non dangereux non inertes à l'exclusion des installations visées aux rubriques 2710, 2711, 2712, 2713, 2714, 2715 et 2719. Le volume susceptible d'être présent dans l'installation étant supérieur ou égal à 1 000 m³.* »

et selon la rubrique à enregistrement suivante :

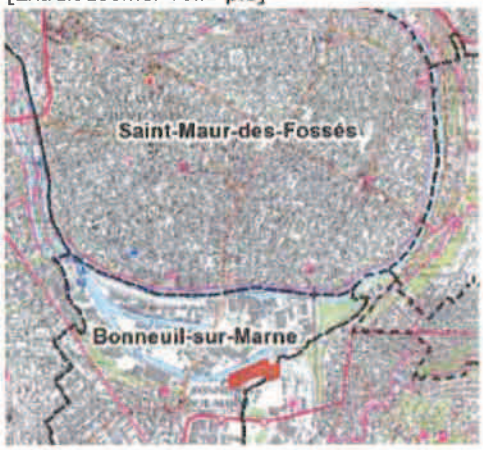
2515-1-b : « *Installations de broyage, concassage, criblage, ensachage, pulvérisation, nettoyage, tamisage, mélange de pierres, cailloux, minerais et autres produits minéraux naturels ou artificiels ou de déchets non dangereux inertes, autres que celles visées par d'autres rubriques et par la sous-rubrique 2515-2, la puissance installée de l'ensemble des machines fixes concourant au fonctionnement de l'installation étant supérieure à 200 kW, mais inférieure ou égale à 550 kW .* »

En l'espèce, la superficie de l'aire de transit (rubrique 2517-1) sera de 36 000 m^2, le volume susceptible d'être présent (rubrique 2716-1) pourrait atteindre 23 000 m^3 mais aurait été ramené à 11 250 m^3 dans le projet actualisé, l'installation de criblage* (rubrique 2515-1-b) aura une puissance comprise entre 250 kW et 550 kW. [*Voir définition page 7 ci-après]
La SGP déclare que *« Le projet [...] n'est pas soumis à permis de construire car il s'agit d'une installation temporaire directement liée au chantier de la mise en place de la ligne 15 Sud du Grand Paris Express. »* [Vol.1 p.27]

LE PROJET présenté par la SGP et L'ANALYSE de la Commune de Saint-Maur en termes d'insertion urbaine dans le respect des enjeux environnementaux

Justification du projet :
La réalisation de la ligne 15 Sud du métro Grand Paris Express (33 km en souterrain) génèrera plus de 13 millions de tonnes de déblais, excavés entre Pont-de-Sèvres et Noisy-Champs. Afin de déterminer les filières possibles de valorisation ou d'élimination, il faut au préalable caractériser ces déblais par des analyses physico-chimiques en laboratoire. Or, les emprises des sites d'extraction seront généralement insuffisantes pour y procéder sur place. C'est pourquoi, la SGP a prévu des plateformes de transit et de tri hors sites. Elle les mettra à disposition des entreprises titulaires des marchés de travaux. Pour le lot T2B (correspondant au tronçon entre la gare de Créteil-l'Échat et la gare de Bry-Villiers-Champigny), la SGP propose une plateforme dans le port de Bonneuil.

Périmètre du projet dans le port de Bonneuil :
[Extrait zoomé. Vol.1 p.8]



La SGP a réservé un terrain de 3,6 ha à Bonneuil, dans la zone d'activité portuaire. Propriété de Ports de Paris, le terrain se trouve au bout de la darse sud. La SGP déclare [Vol.1 p.7] que « *sa localisation a été identifiée et déterminée à l'issue d'une analyse multicritères environnementaux et financiers comprenant :*

- *La superficie disponible et la propriété publique,*
- *La proximité aux chantiers produisant les déblais,*
- *La faible sensibilité environnementale des lieux à l'activité envisagée,*
- *L'accessibilité et l'évacuation potentielles depuis ces chantiers par voie fluviale et ferroviaire. »*

La Commune de Saint-Maur conteste le postulat énoncé par la SGP selon lequel les lieux sont d'une *« faible sensibilité environnementale »*. Ce port est situé en milieu urbain dense. Le site projeté est en périphérie sud du périmètre portuaire. Les premiers terrains de sport du stade Paul Meyer de Sucy sont à moins de 150 m à l'est. Les premières habitations saint-mauriennes sont à 800 m au nord (celles de Sucy à 550 m à l'est). La rivière Marne, en aval des darses portuaires, enregistre une amélioration significative et constante de sa qualité pour la baignade, amélioration qui serait fragilisée par un développement portuaire incontrôlé.

Distinction entre « pétitionnaire » et « exploitant effectif » :
La SGP déclare [Vol. « Mémoire en réponse » p.19] que *« L'exploitant effectif de cette plateforme sera l'entreprise désignée pour la réalisation des travaux du lot T2B. Toutefois, afin de sécuriser le planning* [...], *la SGP a fait le choix d'anticiper la procédure de demande d'autorisation d'exploiter la plateforme de Bonneuil-sur-Marne, en se portant pétitionnaire. Une fois l'arrêté d'autorisation obtenu, la SGP transfèrera cette autorisation à l'exploitant désigné,* [...]. *L'exploitant respectera l'ensemble des prescriptions indiquées dans l'arrêté d'autorisation. De ce fait, le dossier déposé par la SGP fin 2016 a été établi sur la base de*

certaines hypothèses envisagées au stade des études à cette date. Aujourd'hui, le groupement d'entreprises qui réalisera les travaux de construction du métro du lot T2B (et qui exploitera la plateforme de Bonneuil-sur-Marne) a été désigné et le projet a été ajusté depuis le dépôt à l'instruction du présent dossier fin 2016 s'agissant de la provenance des déblais et des modalités d'acheminement. »

La Commune constate que ce *« choix d'anticiper »* a des conséquences très importantes sur la compréhension du dossier d'enquête. L'Autorité environnementale ayant, à juste titre, demandé une mise à jour des documents, le dossier comporte quelques actualisations de fond. Ces paragraphes sont précédés par un encadré avec cette mention : *« Paragraphe suivant modifié suite à l'avis de l'Autorité environnementale »*. Comme c'est le projet initial qui a servi de base aux études et que celles-ci n'ont pas été entièrement refondues, ces rajouts ponctuels créent de la confusion. Le projet final est moins lisible et ses impacts réels plus complexes à saisir. Même semi-actualisé, le dossier n'est pas exhaustif parce que le pétitionnaire n'est pas l'exploitant.

Origine des déblais, tonnage global et durée d'exploitation :

[Carte Vol.2 p.116 et Vol.5 p.9]

Initialement, la plateforme était dédiée aux déblais issus de *deux* tunneliers (celui creusant depuis Bry-Villiers-Champigny vers l'ouest et celui creusant depuis Créteil-l'Échat vers l'est). Les déblais du premier seraient arrivés par voie ferroviaire et les déblais du second par voie routière. Tous les déblais seraient repartis par voie routière et fluviale. La quantité totale de matériaux susceptibles de transiter sur le site durant son exploitation (2 à 3 ans) était de 1,1 million de tonnes.

Désormais [Vol. « Mémoire en réponse » p.19], *« seuls les déblais de tunnelier extraits au niveau de la gare de Créteil-l'Échat transiteront au final par la plateforme de Bonneuil et arriveront par la route. »* L'extraction est *« prévue de mi 2019 à fin 2020 /début 2021 ».*

S'agissant du tonnage [Vol.5 p.9], *« La quantité totale de matériaux* [...] *est estimée à environ 650 000 tonnes. »* Mais, « [...] *l'acheminement sur le site de déblais issus d'autres types d'ouvrages n'est pas à exclure. Sous réserve que l'acheminement de ces déblais ne génère pas de nuisances environnementales significatives, leur tri complémentaire sur la plateforme de Bonneuil-sur-Marne pourrait en effet permettre d'optimiser la gestion environnementale de ces déblais, notamment en améliorant leur valorisation. En prenant en compte cette possibilité d'acheminement de déblais provenant d'autres d'ouvrages de ce même lot de travaux, la quantité totale de matériaux susceptible de transiter par la plateforme de Bonneuil-sur-Marne est estimée aujourd'hui à environ 750 000 tonnes. »*

La Commune formule les remarques et questions suivantes :

- Cette actualisation du projet (modification de l'origine des déblais et restriction du tonnage global) est exposée par le demandeur de l'autorisation (la SGP) et non par le futur exploitant réel qui a pourtant été désigné et aurait pu l'exprimer dans un écrit (courrier ou attestation) joint au dossier d'enquête.
- Le dossier ayant été monté initialement pour 1,1 million de tonnes de déblais puis actualisé à 750 000 tonnes, quelle garantie a-t-on que la capacité résiduelle « potentielle » de 350 000 tonnes ne sera pas utilisée à plus ou moins long terme ?

- L'Autorité environnementale (dans son avis p.13) déclare ceci : *« puisque le site serait finalement sous-utilisé par rapport au dossier déposé, le site devrait présenter une capacité résiduelle de traitement des déblais, que la SGP pourrait envisager de valoriser dans le cadre de ses réflexions globales »*. La Commune demande si cette invitation a été mise à profit par la SGP pour accueillir des déblais en quantité bien supérieure à celle du seul tunnelier de Créteil-l'Échat ?
- En effet, la SGP a estimé le tonnage global actualisé à 650 000 tonnes (230 000 tonnes en 2019 et 420 000 tonnes en 2020) + 100 000 tonnes « pouvant provenir d'autres ouvrages de ce même lot de travaux ». La SGP n'a pas précisé comment ces 100 000 tonnes ont été estimées et quels seraient les ouvrages dont elles pourraient provenir ainsi que les modes d'acheminement et les périodes de transit.
- De plus, le mode de calcul du nouveau tonnage global annoncé (750 000 tonnes) n'est pas cohérent. Pour mémoire, dans le projet initial (comme le rappelle l'Autorité environnementale dans son avis p.5), les déblais issus de Bry-Villiers-Champigny étaient estimés à « 760 000 tonnes » et ceux de Créteil-l'Échat à « 330 000 tonnes ». Pourquoi, dans le projet actualisé, les déblais issus de Créteil-l'Échat sont-ils estimés à « 650 000 tonnes » (soit 320 000 tonnes de plus) ? La marge calculée par la SGP pour des déblais supplémentaires *« pouvant provenir d'autres ouvrages de ce même lot de travaux »* est-elle de 100 000 tonnes comme le laisse supposer la formulation du dossier ou de 420 000 tonnes ?
- La Commune estime que la restriction de tonnage liée à la modification de l'origine des déblais ne se traduit pas dans les chiffres actualisés car les déblais en transit auraient dû être réduits des 2/3 et ramenés à 330 000 tonnes. Des explications sont indispensables concernant, notamment, ce différentiel de 420 000 tonnes.

Transport des déblais et degré de multimodalité (routier-fluvial-ferré)
Acheminement des matériaux (réception-évacuation) [Vol.5 p.13]
En raison de l'abandon annoncé de l'usage de cette plateforme pour les déblais du tunnelier de Bry-Villiers-Champigny, la SGP a en partie actualisé ce sujet :
- **Réception** des matériaux : par voie routière depuis le site de Créteil-l'Échat (à raison de 20 à 30 camions de 25 à 32 T / heure),
- **Evacuation** des matériaux : par voie routière (à raison de 20 à 40 camions de 25 à 32 T / heure) et par voie fluviale (à raison de 0 à 4 barges de 1 500 T à 2 000 T / jour). *« Les flux de sortie de la plateforme vers les exutoires dépendent notamment de la nature des matériaux », [...] « les exutoires étant choisis par l'entreprise dans le cadre de leurs accords commerciaux, et validés par la SGP au démarrage des travaux. »*

La commune formule les remarques et questions suivantes :
- En réception, aucun matériau n'arrivera par voie fluviale (compte tenu de l'origine des déblais ?) et aucun n'arrivera par voie ferroviaire (les déblais du tunnelier de Bry-Villiers-Champigny ne transitant plus par cette plateforme). S'agissant des 100 000 tonnes (ou 420 000 tonnes ?) de déblais *« pouvant provenir d'autres ouvrages »*, comment seront-elles acheminées ?
- En évacuation, la compréhension des estimations est plus complexe. Pourquoi y a-t-il plus de camions en sortie qu'en entrée (du moins dans le résumé non technique p.13) ? Comment s'effectue la balance entre routier et fluvial ? Des variantes avec des extrapolations (fluvial-routier) auraient aidé à la compréhension des flux de sortie et à l'appréciation de leurs impacts.
- On lit [Vol.2 p.154] que l'acheminement par voie routière représentera environ *« 240 camions / jour (journée de 8h) »*, en réception comme en évacuation. Or, la plateforme fonctionnera 16h/jr (en 2x8h). [Voir infra § « Durée et horaires de fonctionnement »] Est-ce que les camions déchargent et évacuent 8h/jr ou 16h/jr ?

- Dans l'ensemble, comment s'articulent les chiffres de capacité de tonnage du site par jour, de tonnage transporté par heure et de fonctionnement horaire ? Selon les données de base utilisées pour les calculer, le tonnage global journalier (ainsi que le nombre de camions/jour) diffèrent largement. La concordance est difficile à trouver.
- A titre indicatif, par où seront évacués les déchets du tunnelier de Bry-Villiers-Champigny ? La SGP précise [Vol. « Mémoire en réponse » p.19] qu'ils *« seront toujours évacués par voie ferroviaire mais transiteront par une autre plateforme de transit choisie par l'entreprise de travaux »*. Utiliseront-ils la voie ferrée de fret *longeant* Saint-Maur, voire celle *traversant* Saint-Maur (toutes deux en milieu urbain dense, sensible aux impacts sonores et vibratoires) ?

Itinéraires d'acheminement

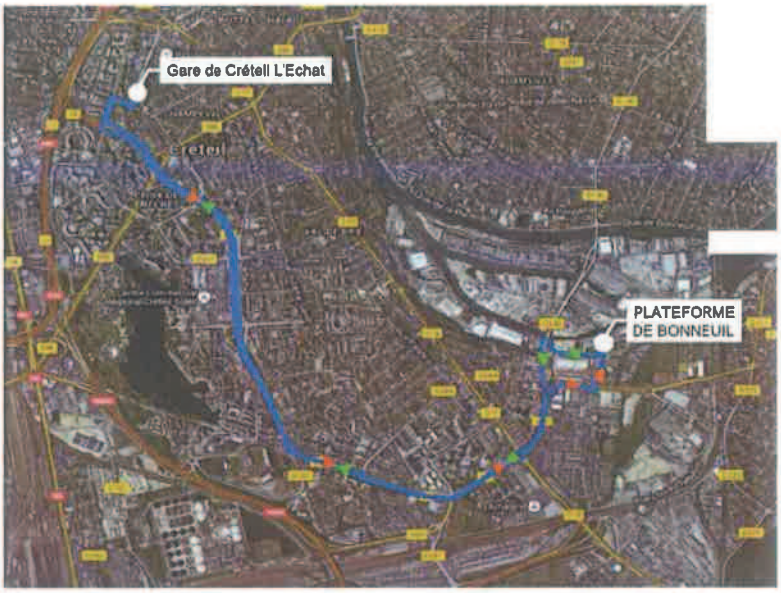


Fig. 104. Itinéraires d'accès à la plateforme de transit depuis le tunnelier de Créteil L'Echat [Vol.2 p.123]

La Commune constate que, *en réception* par voie routière, la carte (Fig.104 ci-contre) semble se limiter à un trajet depuis Créteil-l'Échat alors que la plateforme devrait recevoir des déblais provenant d'autres ouvrages du Lot T2B. Cette cartographie est donc insuffisante.

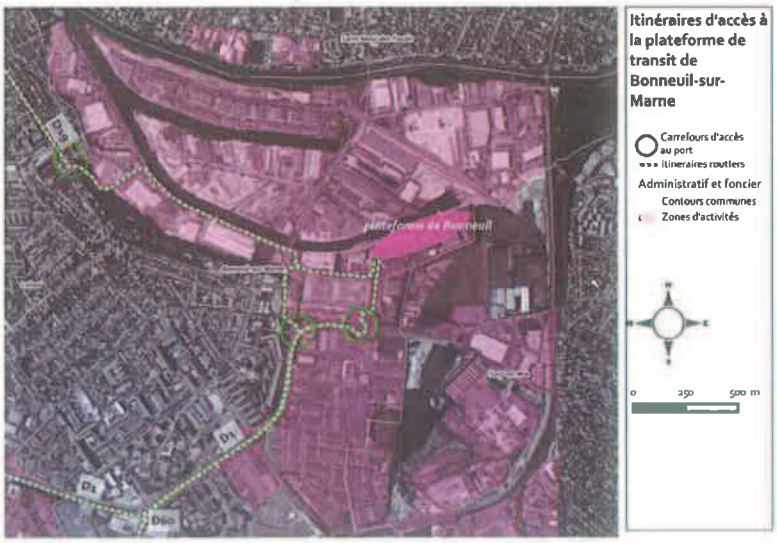


Fig. 105. Itinéraires d'accès routiers à la plateforme de transit de Bonneuil (zoom) [Vol.2 p.124 et Vol.5 p.13]

En évacuation, la SGP déclare [Vol.5 p.13] que *« Les exutoires étant choisis par l'entreprise dans le cadre de leurs accords commerciaux, et validés par la SGP au démarrage des travaux, il n'est pas possible à ce stade de définir précisément les itinéraires et flux d'évacuation des matériaux en sortie de la plateforme de Bonneuil. »*

La Commune formule les remarques et questions suivantes :

- Les données sont fournies par un pétitionnaire qui ne sera pas l'exploitant. Elles ne permettent pas d'apprécier les flux de circulation routière liés au fonctionnement de cette plateforme (et ce, ni en réception ni en évacuation). Les impacts sur la qualité de l'air et la santé humaine ne sont pas réellement quantifiés. Or, le projet évoque 1 camion toutes les 2 à 3 mn en réception et 1 camion toutes les 2 mn (voire 1,5 mn) en évacuation, et ce 5j/7 (minimum) pendant 2 ans.

- La RD 130 est souvent « oubliée » par la SGP lorsqu'elle présente les voies de desserte de la ville de Bonneuil et du site [par ex. Vol.2 p.67] alors que c'est l'axe principal de traversée du port en Nord↔Sud.
- Dans Saint-Maur, quel sera le trafic *direct* induit par cette plateforme et quel sera le trafic *indirect* (par effet de report dû à la saturation des axes empruntés pour l'acheminement en réception-évacuation des déblais) ? Quel sera, notamment, l'impact du projet sur le trafic de la RD 130 Nord qui traverse Saint-Maur ? et sur d'autres voies saint-mauriennes permettant de relier la plateforme aux ouvrages du lot T2B et aux exutoires ?

RN 406

La SGP déclare [Vol.1 p.10] que *« le projet du futur prolongement de la RN406 (compatible avec ce projet de plateforme) permettra de faciliter l'accessibilité routière de ce site. »*

La Commune rappelle que le prolongement de la RN 406 pour la desserte du port de Bonneuil a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 13 janvier 2014. Diverses procédures réglementaires (enquête parcellaire, enquête Loi sur l'Eau,...) devaient ensuite se dérouler avant les travaux eux-mêmes (dont la durée était estimée à 2 ans et demi). La Commune observe qu'à ce jour les travaux n'ont pas commencé. Ils ne seront donc pas terminés d'ici la mise en exploitation de la plateforme SGP ni durant son exploitation. La desserte par la RN 406 n'est pas envisagée avant fin 2021-début 2022. Contrairement à ce que pourrait laisser penser le dossier d'enquête, la RN 406 prolongée ne pourra contribuer à desservir le port en délestant les voiries locales. Leur trafic va nécessairement augmenter. C'est pourquoi, la Commune demande l'accélération du processus de réalisation des travaux de la RN 406 jusqu'en limite sud du port. A ce sujet, la Commune rappelle que le pont de Bonneuil, situé au nord du port, est l'un des 5 axes routiers permettant de franchir la Marne en entrée et sortie de la ville de Saint-Maur. La Commune sera très attentive au traitement du carrefour de la route du Moulin Bateau et de la RD 130 afin de ne pas aggraver l'engorgement de ce pont. De même, la sécurité des cyclistes qui traversent le port par la RD130 et empruntent le pont de Bonneuil devra faire l'objet d'une attention particulière en raison de l'augmentation du trafic sur cet axe (liée au développement constant des activités portuaires et à la modification future des voies intérieures de desserte).

Nature des déblais en transit

La SGP déclare [Vol.5 p.9] qu'ils proviendront *« des horizons profonds traversés lors du creusement par le tunnelier »* et que, de ce fait, ils *« correspondent uniquement à des matériaux naturels issus des différentes formations géologiques rencontrées ». « Aucun déblai pollué du fait d'activités humaines ne transitera par la plateforme ».*

« Estimation des proportions relatives à chacune des classes chimiques de matériaux » [Vol.1 p.14]

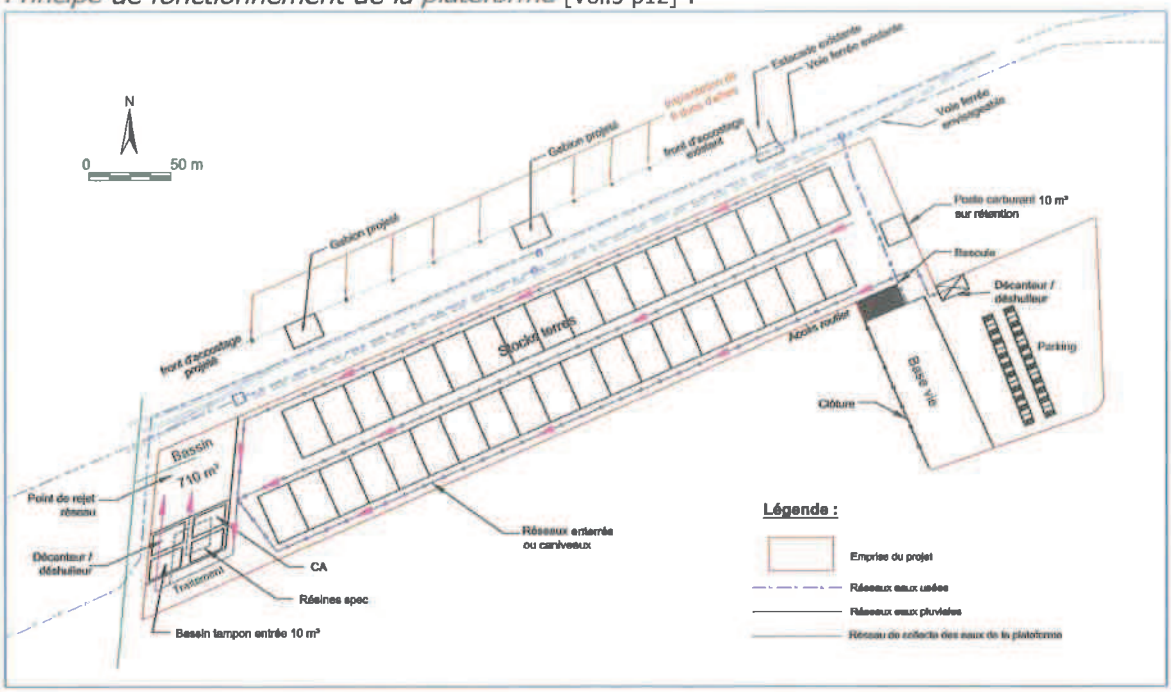
Tunnelier/Point d'entrée	Inerte	faiblement inorganique	sulfaté	fortement inorganique
Créteil l'Echat CLE - 1001 P	22%	24%	4%	50%

« Ces données proviennent de résultats statistiques obtenus après des campagnes d'essais préalables au droit des futurs chantiers de tunneliers. » « Selon les données des diagnostics préalables des sols au droit du tunnel concerné, la qualité prévisionnelle des matériaux ne devrait pas atteindre un niveau de déchets dangereux. On rappellera dans tous les cas que les matériaux reçus par la plateforme sont exclusivement des matériaux non pollués éventuellement marqués naturellement. »

La Commune demande si ces données s'appliquent également aux 100 000 tonnes (ou 420 000 tonnes ?) pouvant provenir d'autres ouvrages du Lot T2B ?

Installations et équipements

Principe de fonctionnement de la plateforme [Vol.5 p12] :



La plateforme (entièrement clôturée) comportera [Vol.5 p.11 à 15] :

- des zones de chargement et déchargement soit par camions, soit par barges pour l'amenée et l'évacuation des matériaux ; un dispositif de pesée en entrée/sortie des camions (type pont bascule) ; un dispositif de lavage des roues en sortie du site.
- une zone de stockage, tri, traitement des matériaux, [...] avec un cribleur*. Ce dispositif, première étape d'une valorisation de matériaux, permet en particulier de séparer les matériaux fins, souvent ceux qui concentrent les marquages chimiques, des matériaux plus grossiers, souvent inertes.
- un dispositif de traitement des eaux de ruissellement avec un bassin tampon de 10 m^3 étanche en entrée, un bassin d'eaux pluviales avant rejet de 710 m^3 étanche, 2 décanteurs-déshuileurs.
- une aire étanche d'entreposage d'une cuve de gasoil aérienne de 10 m^3 (pour l'alimentation des engins de chantier).
- un parking VL pour les véhicules des employés du site et des visiteurs (environ 400 m^2).
- une base de vie avec des bungalows (bureaux, sanitaires, vestiaire et réfectoire).
- « Un local permettant des analyses de type physique (granulométrie, tamisage, séchage etc) pourra être éventuellement prévu sur le site. Toutefois il n'est pas envisagé à ce stade qu'un laboratoire d'analyses chimiques soit installé sur place, ces dernières étant considérées totalement externalisées. ».
- « probablement » 2 à 3 chargeuses**, 2 à 5 pelles mécaniques, 1 à 2 grues sur pneus, 1 trommel* mobile (si nécessaire et en journée seulement), 5 bandes transporteuses** (si nécessaire). [* Un cribleur trommel ou crible à trommel est un tamis cylindrique utilisé pour séparer les morceaux par taille. ** Les chargeurs et convoyeurs à bande sont des équipements permettant de faciliter le chargement et déchargement des véhicules et/ou l'acheminement des matériaux sur tapis roulants.]

La Commune formule les questions suivantes :

- Quel est le degré d'imperméabilisation du site actuel, du site « projeté » (après travaux préparatoires par Ports de Paris) et du site exploité ?
- Où sont stockés les camions qui transportent les déblais entre le site d'extraction et la plateforme et entre la plateforme et les exutoires ?

Durée et horaires de fonctionnement :

- La durée du chantier d'aménagement de la plateforme est estimée à 6 mois (hors travaux préalables par Ports de Paris).
- Pour mémoire, la plateforme devait être exploitée, initialement, 2 à 3 ans (entre fin 2018 et début 2021 avec une pointe prévue en 2019). Depuis l'actualisation, elle serait exploitée environ 2 ans *« selon l'avancement réel des chantiers »* (de mi 2019 à début 2021).
- La SGP déclare [Vol.2 p.126] que *« Les horaires de fonctionnement se feront en deux postes, soit de 6h à 22h, excepté pour le criblage qui ne fonctionnera qu'en un seul poste de 8h en journée) du lundi au vendredi. De plus, il est prévu, le cas échéant, un poste de 8h en journée le samedi. Il n'est pas prévu d'activité le dimanche. »*

La Commune formule les remarques et questions suivantes :

- La plateforme sera exploitée pendant 2 ans minimum à raison de 16h/jr du lundi au vendredi (voire 8h le samedi également). Or les tunneliers étaient supposés excaver 24h/24 et 6j/7 (ou 5j/7 dans certains cas). Si ce dispositif est toujours d'actualité, comment sont gérés les déblais extraits entre 22h et 6h et les samedi- dimanche ?
- Si la plateforme fonctionne 16h/jr (en 2x8h) et que les rotations de camions (réception-évacuation) s'effectuent en *« journée de 8h »*, quelle est l'activité de la plateforme durant les 8 heures restantes ?

Effectifs :

La SGP déclare [Vol.2 p.126] que *« Le nombre de salarié n'est pas encore figé à ce niveau d'études. Les effectifs en phase d'exploitation sont estimés entre 8 à 20 salariés sur ce site, se répartissant sur tout le site (bureaux, zones de déchargement et de chargement...). »*
La Commune suppose qu'il s'agit de l'effectif permanent, hors chauffeurs de poids lourds (en charge de la livraison et l'évacuation des déblais) ?

Stockage temporaire des matériaux (pour caractérisation et tri) [Vol.5 p.14]

La SGP déclare [Vol.5 p.14] : *« En raison des phases d'analyses nécessaires au tri, il est estimé qu'un lot de matériaux restera sur site au maximum 4 à 6 jours, entre son arrivée et son évacuation. »* Le transit, *« en régime de pointe, est estimé à 3 000 T de matériaux par jour. Une capacité de réserve permet d'absorber notamment d'éventuelles pointes du tunnelier et des déblais de gares ou plus généralement ouvrages ponctuels. La marge de superficie permet aussi de regrouper des matériaux caractérisés de qualité similaire avant leur évacuation. »*

« Des tas coniques, ou merlons continus ou encore des casiers de maximum 500 m^3, pouvant théoriquement atteindre 4 à 5 m de hauteur sont formés à l'arrivée des matériaux. La plateforme pourra comporter jusqu'à 35 à 40 lots simultanément, soit une capacité de stockage maximale de 40 000 T. »* [* merlon = levée de terre]

*« Chaque lot de 500 m^3 fait l'objet d'analyses réglementaires en regard des seuils d'acceptation en ISDI** [...] en laboratoire extérieur afin de caractériser le matériau au sens de l'arrêté ministériel du 12 décembre 2014 ».* [** Installation de Stockage de Déchets Inertes]

La SGP déclare [Vol.2 p.8] : *« La station de transit de déblais est située sur la commune de Bonneuil-sur-Marne. Elle s'étend sur une superficie de 36 000 m^2 et peut recevoir jusqu'à 23 000 m^3 de matériaux. » [Paragraphe suivant modifié suite à l'avis de l'Autorité environnementale] : Ce volume a été estimé sur la base de la production de pointe de deux tunneliers (scénario initialement envisagé). Pour un tunnelier, la production de pointe est de 3 000 T/jour, et pour un temps de stockage de 6 jours, augmentée de 25% pour tenir compte des aléas éventuels (éventuelle surpointe et/ou prise en charge d'une partie des déblais issus des gares, ouvrages annexes, etc. du même marché de génie civil). Cela représente donc 22 500 T de stockage, soit environ 11 250 m^3. Ce volume est donc compatible avec la surface de stockage disponible. »*

La Commune formule les remarques et questions suivantes :

- Les matériaux sont stockés à l'air libre durant 4 à 6 jours. Le cas échéant, quelle est la nature des structures séparatives (?) et couvrantes (?) au regard des enjeux d'empoussièrement, ruissellement, inondation ?
- S'agissant des données chiffrées, ces extraits du dossier témoignent de la difficulté à appréhender le projet réel. La capacité maximale de stockage en m^3 ne semble pas concorder avec l'addition du nombre maximum de lots. Le transit journalier maximum en tonnage ne semble pas correspondre à l'addition des tonnages horaires transportés.

Etat des sols

Les terrains ont été rachetés par Ports de Paris en 2012. Auparavant, ils étaient occupés par le Service Technique de l'Aviation Civile (STAC). Un diagnostic de pollution des sols a été effectué en 2012 par le bureau d'études EGIS. Des opérations de dépollution ont été effectuées ensuite. La SGP précise que, *« préalablement à l'aménagement de la plateforme, un diagnostic des sols et des eaux souterraines sera réalisé par l'entreprise de Génie Civil titulaire du marché. Ce diagnostic constituera la base sur laquelle seront établis les objectifs de remise en état du site. »* [Vol.2 p.20]

Enjeux et niveaux de sensibilité [Vol.5 p.16 à 18]

Dans son analyse de l'état initial du site, la SGP a classé 30 thèmes environnementaux selon leur niveau de sensibilité :

- *Forte* : 5 (eaux souterraines, eaux superficielles, déplacements-infrastructures, gestion des déchets, risques naturels),
- *Modérée* : 8 (outils de planification, usage de l'eau, continuité écologique – trame verte et bleue, zones humides, planification socio-économique, patrimoine culturel, qualité de l'air, ambiance sonore),
- *Faible* : 11 (climat, topographie, sols et sous-sols, zonages du patrimoine naturel, faune terrestre, paysage, occupation des sols et maîtrise foncière, activités économiques et emploi, habitat et cadre de vie, ambiance lumineuse, risques technologiques),
- *Négligeable* : 4 (habitat naturel terrestre, flore, frayères et diversité aquatique, démographie),
- *Nulle* : 2 (agriculture, sylviculture).

La Commune formule les remarques et questions suivantes :

- La sensibilité de *l'habitat naturel terrestre* est qualifiée de *« négligeable »* car, selon la SGP, *« Après l'intervention du Ports de Paris, le site accueillant la plateforme de transit de matériaux ne présentera plus d'habitat à enjeux ».* Pour l'ensemble des enjeux faunistiques terrestres, la SGP précise [Vol.2 p.49] que *« Les travaux impactant ces espèces sont ceux portés par Ports de Paris dans le cadre de la préparation du site. »* Une demande de dérogation à la destruction d'espèces et d'habitats protégés devra être déposée avec indication des mesures d'évitement, réduction, compensation. *« La procédure de demande de dérogation sera engagée suffisamment tôt pour permettre à Ports de Paris d'intervenir sur le site et permettre les travaux préparatoires qui permettront à la SGP d'installer son projet. ».* La Commune souhaite des informations sur l'état d'avancement de cette demande et sur les mesures mises en place.
- La sensibilité de *l'habitat - cadre de vie* est qualifiée de *faible* alors que le port est en milieu urbain dense et que la plateforme est limitrophe d'équipements sportifs. (Voir commentaires de la Commune à ce sujet, ci-dessus p.1, au § « Périmètre du projet » et ci-dessous p.10).
- La sensibilité au titre des *risques naturels* est qualifiée de *forte* en raison du risque d'inondation par débordement de la rivière Marne et par remontée de nappe. La Commune rappelle qu'une crue de type 1910 aurait un impact sur l'ensemble du site portuaire, obligeant les entreprises à des évacuations concomitantes. La planification de la gestion de crise, à l'échelle de chaque entreprise comme à l'échelle du port, est essentielle pour une meilleure résilience du site et de son environnement.

Impacts (potentiels et résiduels) du projet [Vol.5 p.22 à 28]
Dans son analyse des impacts du projet sur l'environnement et la santé humaine, la SGP a évalué, en phase travaux et en phase exploitation, le niveau d'impact *« potentiel »* et le niveau d'impact *« résiduel »* (après mise en œuvre des mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs du projet). Les 29 thèmes retenus sont qualifiés et classés ainsi :

Impact	Potentiel		Résiduel	
	Travaux	Exploitation	Travaux	Exploitation
Fort	0	0	0	0
Modéré	6	6	0	1
Faible	10	8	9	7
Négligeable	6	4	12	9
Nul	6	10	7	11
Positif	1	1	1	1

La Commune formule les remarques et questions suivantes :

- **En « santé publique/bruit » et en « santé publique/pollution de l'air »** l'impact résiduel serait *négligeable* compte tenu (notamment) de la distance des premières habitations.

  Or, la Commune rappelle que, à l'est de la plateforme projetée, se trouve un équipement sportif (propriété de la Commune de Saint-Maur, sur le territoire de Sucy-en-Brie). Jouxtant le ruisseau des Marais, le stade Paul Meyer est identifié à plusieurs reprises dans le dossier d'enquête mais, curieusement, la distance qui le sépare de l'installation projetée n'est pas calculée (contrairement à celle d'autres équipements très éloignés). Or, les premiers terrains de sport sont situés à moins de 150 m. Dans un rayon de 150 m à 400 m, on trouve des terrains de football et de rugby ainsi que des courts de tennis en plein air. Chaque semaine, ces équipements sont fréquentés (en moyenne) par une dizaine d'associations sportives saint-mauriennes et trois établissements scolaires. Cela représente 180 élèves et près de 1 700 licenciés (dont 50% de jeunes). On dénombre également les joueurs et spectateurs des 14 matchs hebdomadaires (en moyenne). L'occupation est donc permanente (7 jours sur 7) diurne (et nocturne).
  La Commune estime que les impacts, dans le périmètre du stade, de l'installation projetée ne sont pas spécifiquement analysés, tant sur l'environnement que sur la santé des usagers (majoritairement des enfants qui constituent un public sensible).

[Vol.2 p.83 Zoom extrait de « Fig. 63. Localisation des établissements sensibles à proximité de l'aire d'étude »]

- **Pour la « qualité de l'air »,** l'impact résiduel serait *faible*.
  - **S'agissant des poussières**, la SGP explique que *« les matériaux transitant sur le site seront les déblais de tunnelier. Il s'agit majoritairement de terres mouillées. »* [Vol.2 p.157] De ce fait, les poussières seraient plutôt générées par la circulation des camions sur le site que par la manipulation des terres. Voir ci-dessous [Source Vol.2 p.158] :

Tabl. 53 Quantité de particules émises sur le site

	PM10		PM2,5	
	En kg/j	En t/an	En kg/j	En t/an
Poussières émises lors des opérations de chargement et déchargement	4,3	1,1	0,6	0,17
Poussières émises par la circulation des camions	51,9	13,5	5,2	1,3
Total	56,2	14,6	5,8	1,47

La SGP a prévu des dispositifs d'entretien régulier du site et des engins ainsi qu'un *« arrosage/brumisation par temps sec » « et/ou de grand vent ». « La circulation des camions sur le site devrait avoir des effets négligeables à plus de 100 m. »* [Vol.2 p.158] La Commune rappelle qu'il subsiste un doute sur l'origine des déblais qui transiteront sur cette plateforme (notamment les 100 000 ou 420 000 tonnes qui ne semblent pas provenir de Créteil-l'Échat). La nature et le volume des poussières doit donc être confirmé. La Commune demande que l'exploitant réalise des campagnes de mesures régulières et que l'autorité portuaire assure le suivi global et permanent de l'empoussièrement dans le port et ses abords et en diffuse les résultats.

  - **S'agissant des polluants atmosphériques**, la SGP déclare que la circulation engendrée à l'extérieur du site par l'acheminement des matériaux (vers la plateforme et vers les exutoires) va *« induire des émissions de différents polluants contenus dans les gaz d'échappement »*. [Vol.2 p.158] *« Toutefois, le trafic généré reste à relativiser (augmentation du trafic actuel de 2.3%) et les émissions polluantes émises resteront faibles au regard des émissions totales émises par les voiries actuelles. »* La Commune considère que ces deux affirmations minorantes ne sont pas étayées par le dossier et ne tiennent pas compte des impacts cumulés des activités portuaires et de leur développement permanent.
    Concernant l'activité de la plateforme proprement dite, la Commune demande quelle est l'exigence environnementale du pétitionnaire et de son exploitant vis-à-vis de leurs transporteurs routiers. Quel sera le type d'énergie utilisé par les camions d'acheminement des déblais (en réception et en évacuation) ? Au vu du nombre de trajets journaliers, l'usage d'un carburant propre réduirait de façon drastique les impacts sur la qualité de l'air sans altérer la performance économique et l'autonomie (les trajets étant majoritairement effectués dans un périmètre départemental voire seulement francilien). A cet égard, la Commune rappelle qu'il existe dans le port de Bonneuil une station de distribution de GNV (gaz naturel pour véhicules). Elle est située route du Fief Cordelier, à proximité immédiate de la future plateforme.
- **Pour « l'ambiance sonore »,** l'impact résiduel serait *faible*. La SGP a prévu la *« réalisation d'une campagne de mesures in-situ à la mise en service de la plateforme, permettant de vérifier la conformité à la réglementation »*. Cette étude sera-t-elle communiquée ?
- **En matière de « déplacements / infrastructures »**, l'impact résiduel serait *modéré*. La SGP a prévu, notamment, *« l'élaboration d'un plan de circulation au droit des voies d'accès de la plateforme défini en concertation entre le pétitionnaire, Ports de Paris et les communes »*. De quelles communes s'agit-il et quel est son état d'avancement concerté ?
- **Dans plusieurs thèmes**, les impacts résiduels seraient *faibles* parce que (notamment) l'exploitant mettrait en œuvre des procédures d'évacuation *« rapide »* hors zone inondable. A l'échelle du port, une évacuation *« rapide »* mais concomitante, dans un contexte territorial fragilisé, semble peu réaliste.

En conclusion, la Commune souhaite aborder ou ré-évoquer certains aspects de la mise en œuvre formelle de cette enquête.

La problématique du projet unique dont la réalisation est soumise à plusieurs demandes d'autorisation échelonnées dans le temps.
La Commune rappelle que la ligne 15 Sud du métro Grand Paris Express a été déclarée d'utilité publique en décembre 2014 (après enquête publique en 2013) et a fait l'objet d'une autorisation « Loi sur l'Eau » en 2016 (après enquête publique en 2015). L'actualisation de l'étude d'impact (pourtant réglementaire) est complexe dans la pratique. Ce sujet a été évoqué par l'Autorité environnementale [Avis Ae. p.10]. Personne ne contestera qu'il est impossible pour le grand public de suivre l'évolution de la ligne 15 Sud et de ses effets sur l'environnement et la santé humaine, à partir d'une étude d'impact globale et actualisée au fur et à mesure des adaptations du projet et des autorisations demandées, consultable à chaque procédure liée au projet.

La question des aires d'étude prises en compte dans le dossier
Extrait du tableau des aires d'étude et extrait de la thématique « Milieu humain ».

Thématique		Aire d'étude = périmètre opérationnel	Aire d'étude élargie
Milieu humain	Population et habitat	X	X (commune de Bonneuil-sur-Marne)
	Economie locale		X (commune de Bonneuil-sur-Marne)
	Equipements publics		X (commune de Bonneuil-sur-Marne)
	Activités de loisirs		X (commune de Bonneuil-sur-Marne)

[Mémoire en réponse p.30]

La Commune conteste le périmètre retenu pour l'aire d'étude sur certains aspects du milieu humain. Se limiter à la commune de Bonneuil n'est pas admissible quand des équipements sportifs sont à moins de 150 m à Sucy (et des habitations dès 500 m).

La notion d'état *initial* du site
Avant de présenter les impacts de son projet, le demandeur doit exposer *« l'état initial du site »*. A cet égard, la SGP prend soin de distinguer l'état initial *« actuel »* et l'état initial *« projeté »*. Elle précise que *« L'état initial projeté correspond à l'état initial « réel » du projet de plateforme de transit. En effet, cette dernière sera installée après l'intervention du Ports de Paris sur les parcelles dôturées. L'état initial projeté sera donc la base de l'analyse des impacts sur l'environnement. »* [Vol.2 p.99]
La Commune constate que les travaux *préalables* relevant du propriétaire, tels que relatés par la SGP, comportent des travaux *préparatoires* (sur la parcelle) et des travaux *connexes* (sur sa desserte). Ces derniers concernent le front d'accostage fluvial et la création d'une voie ferrée le long de la plateforme. Or, cette dissociation entre les travaux d'aménagement de la plateforme par le futur exploitant et les travaux préalables par le propriétaire a plusieurs effets sur la compréhension des impacts du projet final.
Dans le dossier soumis à enquête, il est plusieurs fois question de ces travaux préalables [notamment Vol.2 p.179 à 181 et p.186]. Mais la SGP indique qu'ils ne font pas partie du projet de plateforme ni de la demande d'autorisation. S'agissant de leurs impacts, la SGP déclare qu'ils *« ne sont pas des projets connus (permettant une analyse des effets cumulés) car ils ne rentrent pas dans le cadre réglementaire (aucun avis de l'autorité environnementale, ...) »*.
Dès lors, certains impacts sont mal connus (notamment sur la faune) et le calendrier de réalisation de la desserte ferroviaire n'apparaît toujours pas clairement.
La Commune rappelle que Ports de Paris a organisé une « concertation » sur ses travaux préalables. Dans ce cadre, le Maire de Saint-Maur s'est exprimé par courrier du 15 septembre 2017 (ci-joint en ANNEXE 2). Outre des remarques sur la forme de cette procédure et son manque de clarté, cet avis considère que *« les quelques éléments produits sont insuffisants pour apprécier l'impact du projet sur la biodiversité, la qualité de l'air, la qualité des eaux, le bruit et la circulation ainsi que la gestion du risque inondation »*.

Les impacts cumulés

La Commune rappelle qu'elle réclame une analyse et une étude consolidée des impacts cumulés des activités portuaires. Chaque procédure publique concernant une installation dans le port est l'occasion de le confirmer car les études d'impact sont insuffisantes sur ce volet particulier. Durant l'année 2017, la Ville de Saint-Maur a été consultée sur trois nouvelles ICPE dans le port : un centre de tri de déchets (VEOLIA PROPRETÉ Ile-de-France), une plateforme logistique (VIRTUO INDUSTRIAL PROPERTY) et une plateforme de transit de déblais (SGP, objet du présent avis). Les parcelles concernées étaient désaffectées depuis, 2012 pour la SGP, avant 2016 pour VIRTUO, et au moins 2006 (?) pour VEOLIA. Il est indéniable que les impacts cumulés des activités portuaires vont augmenter de manière significative lors de la mise en exploitation de ces trois ICPE.

Le dossier d'enquête

La Commune constate que le dossier était consultable en ligne avec possibilité d'émettre un avis par voie électronique. Toutefois, la version papier a été imprimée totalement en format A4 ce qui a réduit de moitié la lisibilité de certaines pages. En effet, celles-ci étaient en fait 2 pages A4 accolées qui sont habituellement imprimées ensemble sur un format A3 pour une meilleure lisibilité. C'est pourquoi le volumineux dossier comportait en fait l'équivalent de 1 300 pages majoritairement peu lisibles en version papier.

L'AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE émis le 11 octobre 2017

En raison du statut de la SGP, cet avis délibéré a été rendu par le conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) en formation d'Autorité environnementale. Cet avis n'est ni favorable, ni défavorable car il ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement. Cet avis est consultable sur le site internet de la préfecture et joint au dossier d'enquête.

Dans sa synthèse, l'Autorité environnementale (Ae) déclare notamment ceci :

« Dans le contexte des chantiers importants du Grand Paris Express, les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae sont ceux relatifs aux déblais, tant en général à l'échelle de l'ensemble de la ligne 15 Sud qu'en particulier à l'échelle du tronçon T2B, et aux nuisances liées aux conditions de circulation entre les sites de production, de stockage temporaire et de valorisation/élimination des déblais. Des enjeux relatifs aux fonctionnalités écologiques résiduelles du site d'implantation de la plateforme dans un secteur déjà fortement contraint par l'urbanisation et les voiries sont également relevés.

L'Autorité environnementale recommande ce qui suit :

- *Actualiser le dossier d'enquête publique pour le mettre en adéquation avec le projet qui sera mis en œuvre.*
- *Compléter le dossier d'enquête publique ICPE par l'actualisation du schéma directeur d'évacuation des déblais de novembre 2012 en précisant notamment, pour ce qui concerne la production et la gestion des déblais de la ligne 15 Sud :*
  - *le calendrier par site de production, la liste des sites de valorisation et d'élimination identifiés pour les différents types de déblais, les modalités de tri ainsi que les éventuels sites de transit nécessaires,*
  - *les perspectives de répartition entre les différents modes de transport, routier, ferroviaire et fluvial, ainsi que les mesures prises pour limiter les risques d'engorgement du trafic routier.*
- *Joindre au dossier d'enquête publique :*
  - *la dernière version de l'étude d'impact, telle que soumise aux consultations publiques dans le cadre des procédures antérieures, complétée par les suites données et engagements du maître d'ouvrage issus de ces consultations ;*
  - *l'analyse actualisée des impacts de la ligne 15 Sud résultant des évolutions du schéma directeur d'évacuation des déblais.*

- *Reconsidérer les aires d'études en fonction des thématiques, notamment celles liées au milieu humain, pour l'analyse des enjeux liés au transit des déblais.*
- *Étendre l'analyse des conditions de circulation entre les sites de sorties des tunneliers et la plateforme, et entre la plateforme et les exutoires finaux retenus.*
- *Expliciter les conditions d'encadrement des choix de l'entreprise de travaux publics s'agissant de l'identification des sites de valorisation et d'élimination.*
- *Évaluer les trafics, notamment aux heures de pointe, et présenter son action de réduction des nuisances aux riverains et aux usagers des voies de circulation en lien avec leur gestionnaire.*
- *Présenter les mesures mises en oeuvre par Ports de Paris pour diminuer l'impact de ses travaux préparatoires à la remise de la plateforme à la SGP.*
- *Compléter le volet de suivi des mesures par le suivi des actions relatives à la circulation et la gestion des déblais de chantier.*
- *Prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.*

La Commune constate que l'avis de l'Autorité environnementale est très approfondi, en ce qu'il relève de nombreux points à compléter par la SGP et formule des recommandations majeures concernant l'évaluation du trafic routier et de ses impacts.
Au vu de cet avis, la SGP a produit un Mémoire en réponse (qui a été joint au dossier d'enquête) et elle a actualisé quelques parties de son dossier de demande d'autorisation.
La SGP considère [p.37] que *« ce mémoire en réponse permet de compléter les informations transmises dans l'ensemble du dossier de demande d'autorisation d'exploiter. Il constitue à ce titre un volet à part entière du dossier »*.
Pour la Commune, il n'est pas certain que le grand public soit tenté de lire ce document en priorité, ni même de le lire en plus du résumé non technique. L'information contenue dans ce Mémoire n'aura pas l'effet escompté alors qu'une refonte de tout le dossier d'enquête pour l'actualiser sur tous les points signalés par l'Autorité environnementale aurait clarifié la présentation du projet réel et de ses impacts.

ANNEXE n°2
à la délibération du Conseil municipal du 21 décembre 2017
Avis dans le cadre de l'enquête publique
sur la demande d'autorisation présentée par la Société du Grand Paris
en vue d'exploiter une plateforme de transit de déblais (port de Bonneuil)

Courrier du Maire de Saint-Maur-des Fossés, en date du 15 septembre 2017, adressé au directeur du port de Bonneuil-sur-Marne, dans le cadre de la concertation préalable organisée par l'autorité portuaire sur ses travaux préalables à l'aménagement de la future plateforme de déblais de la Société du Grand Paris (lot 8 du port).

Ce courrier a été annexé le 15 septembre 2017 au registre de concertation déposé en mairie de Bonneuil-sur-Marne (et adressé par voie électronique).

Voir courrier ci-après :

DÉPARTEMENT
DU
VAL-DE-MARNE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

ANNEXE n°2
à la délibération
du Conseil municipal
du 21 décembre 2017

VILLE DE SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS

PÔLE
URBANISME
AMÉNAGEMENT

Saint-Maur-des-Fossés, le 15 septembre 2017

N/REF : Pôle URBAME-CIB-PLy
Affaire suivie par P. LAMBRY

Monsieur Eric FUCHS
Directeur du Port de Bonneuil-sur-Marne
HAROPA PORTS DE PARIS
Agence Seine-Amont
Port Autonome de Paris
5, route de Stains
94 387 BONNEUIL-SUR-MARNE CEDEX

Objet : Projet d'aménagement du lot 8 du port de Bonneuil-sur-Marne
P.J : 1 Annexe « avis détaillé dans le cadre de la concertation préalable »

Monsieur le Directeur,

HAROPA–PORTS DE PARIS organise une concertation préalable dans le cadre du projet d'aménagement du lot 8 du port de Bonneuil-sur-Marne. Les avis sont recueillis, notamment, du 28 août 2017 au 18 septembre 2017.

En premier lieu, j'observe que je n'ai pas été saisi directement et je le regrette. Saint-Maur-des-Fossés est bordée au sud par le port de Bonnneuil. Vous savez que nos quartiers riverains du port subissent déjà diverses nuisances environnementales, générées par certaines activités portuaires. Or, je le rappelle à chaque consultation, une meilleure évaluation des impacts cumulés de ce site industriel est au cœur de la démarche saint-maurienne de concertation institutionnelle et de conciliation urbaine.

Sur le fond, je constate que les terrains de ce lot 8 accueilleront une plateforme de gestion (transit et tri) des déblais de chantier du métro Grand Paris Express et que l'autorité portuaire prépare le site en accentuant sa capacité de desserte multimodale. La Ville de Saint-Maur sera donc particulièrement vigilante quant aux impacts des travaux préparatoires, des travaux d'aménagement et des activités exploitées.

D'ores et déjà, les quelques éléments produits appellent de ma part des observations et des questions car ils sont insuffisants pour apprécier l'impact du projet sur la biodiversité, la qualité de l'air, la qualité des eaux, le bruit et la circulation ainsi que la gestion du risque inondation.
Sur la forme, j'estime que cette concertation préalable a manqué de clarté et créé de la confusion sur son objet. Je prends acte qu'elle sera suivie d'une enquête publique, dans le cadre de la demande d'autorisation d'exploiter qui a été déposée par la Société du Grand Paris au titre des installations classées pour la protection de l'environnement.

Vous voudrez bien trouver en annexe jointe mes remarques détaillées.
Vous souhaitant bonne réception des présentes et restant à votre disposition, je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Le Maire

Sylvain BERRIOS

ANNEXE au courrier d'avis du Maire de Saint-Maur-des-Fossés dans le cadre de la concertation préalable, organisée par HAROPA – PORTS DE PARIS du 28-08-2017 au 18-09-2017, sur le projet d'aménagement des terrains du lot 8 du port de Bonneuil-sur-Marne

Je constate les points suivants et formule les remarques ci-après :

L'information sur le projet soumis à concertation est accessible sur le site internet d'HAROPA PORTS DE PARIS, en rubrique « Projets & Aménagements », à l'adresse suivante : http://www.haropaports.com/fr/paris/nous-connaitre/projets-amenagements/amenagement-des-terrains-du-lot-8-du-port-de-bonneuil-sur
On y trouve un article dédié et illustré, trois documents à consulter et un lien vers une adresse électronique de contribution

L'emplacement du projet et la desserte du site (routière, fluviale, ferrée)

[Source : HAROPA PORTS DE PARIS – SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS, présentation IPC 09-06-2016 p.14]

Le terrain est situé au sud-est du port et a une superficie de 3,6 hectares. Il appartient à HAROPA/PORTS DE PARIS. La SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS bénéficie d'une convention d'occupation temporaire depuis 2015. L'exploitant du site sera le groupement EIFFAGE/RAZEL, maître d'oeuvre de la SGP.
La Commune de Saint-Maur sera très vigilante quant aux impacts que le nouveau site pourrait générer sur la biodiversité, la qualité de l'air, la qualité des eaux, le bruit et la circulation.
Les premières habitations saint-mauriennes sont à 800 m du site.

- Le port est desservi, notamment, par la RD 130 dont le tronçon Nord traverse Saint-Maur à partir du pont de Bonneuil vers Champigny-sur-Marne. Toute augmentation de trafic sur la RD 130, dans le port, aura un impact sur le pont, la RD 130 Nord et les voiries locales saint-mauriennes.
- Le trafic fluvial depuis le site via la darse Sud aura un impact en aval sur la rivière Marne qui longe Saint-Maur et sur ses berges.
- Le trafic ferroviaire qui emprunterait la voie ferrée traversant Saint-Maur entre Bonneuil et Champigny, génèrerait une augmentation des nuisances sonores dans des quartiers urbains denses.

Les travaux *préparatoires* à réaliser par le Port (extraits pour mémoire)
D'après l'article en ligne, *« HAROPA – Ports de Paris assure la maîtrise d'ouvrage des travaux préparatoires à l'installation de la Société du Grand Paris sur les terrains du lot 8 du port de Bonneuil. Ces travaux consistent en :*

- *la démolition des entrepôts existants [démolition des superstructures et des infrastructures, dépose des réseaux enterrés sur 1 m de profondeur et évacuation en décharge],*
- *l'acheminement des réseaux secs et humides [le Port viabilisera la parcelle par un rejet dans le réseau d'eaux pluviales, l'amenée des réseaux d'eau et d'électricité en limite de parcelle],*
- *la construction d'un front d'accostage pour les opérations de chargement fluvial pour la sortie des terres de déblais [ouverture sur la darse par un front d'accostage composé de 2 gabions complétés par 8 ducs d'albe et leurs équipements associés],*
- *la réalisation d'une desserte routière jusqu'à l'entrée de la parcelle depuis le rond-point du Fief Cordelier [la reprise de la voirie de desserte de la parcelle dans un premier temps à l'ouest sur le réseau portuaire puis en 2021 sur la nouvelle entrée du port suite à l'extension de la RN 406].*

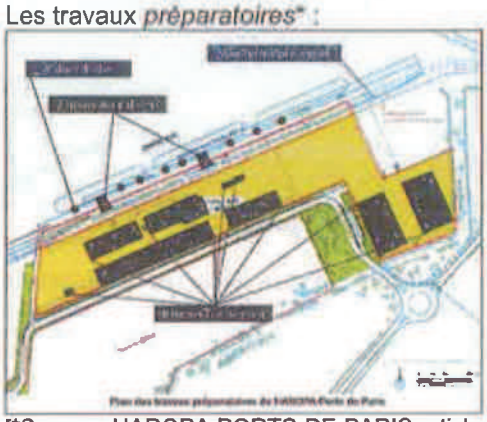
Enfin, dans le but de valoriser le terrain au-delà de l'exploitation par la SGP, le Port prolongera l'embranchement ferré existant de 400 mètres linéaires. [La voie ferrée sera réalisée dans un second temps, à l'issue des années d'exploitation de la SGP, ou plus tôt au besoin, ce qui enrichira l'offre multimodale du port de Bonneuil-sur-Marne.] » [...]

« Le projet est estimé à 9,02 M€ HT. » « Il est éligible à un financement au titre du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 » (une demande de subvention a été déposée).

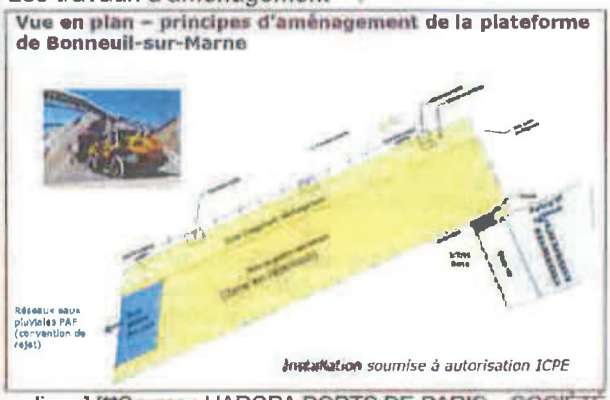
Le peu d'informations disponibles appelle les remarques suivantes :

- Quel est l'état initial du sol ? Des opérations de dépollution du site ont-elles été ou seront-elles conduites ? Avant l'acquisition de ces terrains par HAROPA-PORTS DE PARIS, quelle était la nature des activités de l'occupant précédent (le Service Technique de l'Aviation Civile – STAC) sur cette partie de son site ?
- Quel est l'état initial de la faune et de la flore ? Au cours d'une réunion de l'Instance Permanente de Concertation (le 15-06-2017), il a été indiqué que les travaux conduiraient à la destruction de bosquets et de nids d'hirondelles. Il a été évoqué « des mesures compensatoires écologiques réalisées à l'automne 2017 ». Les éléments mis en ligne pour cette concertation n'en font pas état ce qui ne permet pas d'apprécier la prise en compte de la biodiversité.
- Quels seront les impacts du chantier relatif à ces travaux préparatoires ?
- Est-ce que les travaux préparatoires démarreront *avant* l'enquête publique sur la demande d'autorisation d'exploiter au titre des ICPE ?

Les travaux *préparatoires** :



Les travaux *d'aménagement*** :



[*Source : HAROPA PORTS DE PARIS article en ligne] [**Source : HAROPA PORTS DE PARIS – SOCIETE DU GRAND PARIS, présentation IPC 09-06-2016 p.15]

Les travaux *d'aménagement* de la plateforme (par le maître d'œuvre de la SGP)

- Une fois le terrain viabilisé par le Port, son aménagement par le maître d'œuvre de la SGP prévoit une « zone de gestion des eaux ».
- S'agissant de la récupération, du rejet et du traitement des eaux sur le site, une vigilance particulière s'impose. Ainsi, les exutoires pluviaux ont une incidence significative sur la qualité bactériologique des eaux superficielles. En raison de la bonne qualité de l'eau de la rivière Marne, observée durant l'été 2017 dans le secteur sud-ouest de Saint-Maur, il est indispensable de ne pas risquer de la dégrader du fait de la localisation des exutoires. Compte tenu de l'activité future sur le site, les eaux de ruissellement seront chargées de poussières et d'hydrocarbures et nécessiteront des mesures adaptées.
- S'agissant de l'aménagement de la plateforme, les éléments mis en ligne sont très succincts. Des précisions sur les structures de stockage des déblais ont pourtant déjà été apportées lors des dernières réunions de l'Instance Permanente de Concertation. Ainsi, les déblais pourraient être stockés dans 30 bacs de 500 m^3. Les volumes et les rotations seront importants et génèreront des émissions de poussières (et des remises en suspension) qui auront nécessairement des impacts sur la qualité de l'air. L'aménagement devra anticiper la réduction de ces impacts.

L'exploitation du site (par le maître d'œuvre de la SGP)

- D'après l'article en ligne, *« À l'issue des différents appels d'offres lancés par la SGP pour la réalisation des travaux, les terrains situés au sud de la darse sud, sur le lot 8 du port de Bonneuil-sur-Marne, seront utilisés pour le transit et le tri des déblais issus de la construction de la ligne 15 sud, et plus précisément des tunneliers entre les stations de Créteil L'Échat et Bry-Villiers-Champigny, mais aussi des gares et ouvrages annexes. Le groupement d'entreprises Eiffage/Razel a été retenu pour assurer la maîtrise d'oeuvre de ce tronçon et s'installera donc sur la plateforme de Bonneuil-sur-Marne. »* [...]

- *« Il n'est pas possible de caractériser à l'avance toutes les terres excavées. Ces terres sont donc analysées sur la plateforme de transit et de tri avant d'être évacuées, préférentiellement par voie fluviale, dans les filières de valorisation adaptées. Le cycle est de 7 jours entre l'excavation, l'apport par camions de Créteil à Bonneuil, la mise en stock dans les différents bacs, les analyses, le rechargement et le départ sur le bateau. »*
- Selon les documents produits, les déblais proviennent tantôt uniquement du tunnelier (puits de sortie de Créteil) tantôt à la fois du tunnelier et des gares et ouvrages annexes. Or, les impacts circulatoires ne seront pas les mêmes. Une connaissance plus précise des circuits et des modes d'acheminement (entre les sources et le site et entre le site et les centres de traitement) est indispensable.
- S'agissant de la situation du site en bordure de rivière, il ressort du PPRI en vigueur (plan de prévention du risque inondation) que le terrain est en zone de submersion comprise, pour partie, « entre 1 m et 2 m » et, pour partie, « entre 0m et 1m » ; sur le plan règlementaire il est placé en totalité en zone orange foncé (« autre espace urbanisé en aléas fort et très fort »). En vertu du règlement de la zone orange, *art.1.3.9, « Les travaux d'endiguement et les remblais doivent être compensés. La compensation du volume apporté doit être calculée selon les dispositions prévues au titre I, chapitre 4 - définition 18 du présent règlement. ». Au titre de l'art. 3.5 : " Les matériels et produits susceptibles d'être emportés par la crue et entreposés à l'extérieur au-dessous de la cote des PHEC* devront être arrimés ou placés dans des enceintes closes ou évacués hors zone inondable. »* [*plus hautes eaux connues]
- Par ailleurs, il convient donc de rappeler qu'à des degrés divers une crue de type 1910 aurait un impact sur l'ensemble du site portuaire, obligeant les entreprises à des évacuations concomitantes. C'est pourquoi, la planification de la gestion de crise est essentielle pour une meilleure résilience du site et de son environnement.

Les usages possibles après le départ de la SGP

- D'après l'article en ligne, *« la parcelle équipée pourra trouver d'autres utilisations dans les filières suivantes :*
  - *la construction, avec la production et la vente de matériaux prêts à l'emploi (béton, agrégats) ou préfabriqués,*
  - *les éco-activités, par le traitement, le tri et l'export des terres de déblais ou des matériaux issus des grands chantiers ou d'entreprises locales liées au recyclage,*
  - *la logistique urbaine, en lien avec la voie ferrée et la voie d'eau,*
  - *une installation industrielle nécessitant d'être raccordée à au moins deux modes de transport. »*
- Le Port anticipe la reconversion du site en favorisant sa desserte multimodale. La future exploitation du site fera l'objet d'une analyse attentive de la part de la Ville (en particulier s'il s'agit d'une usine de production) afin de veiller à ne pas accroître les impacts cumulés des activités portuaires.

Le calendrier prévisionnel

- Les informations mises en ligne pour la concertation sont les suivantes :
  - Travaux préparatoires [Source : article en ligne]
    2016 : Etudes préliminaires,
    2017-2018 : Terrassements généraux (durée prévisionnelle 4 mois) / Démolitions (durée prévisionnelle 4 mois) / Ouvrages fluviaux (durée prévisionnelle 7 mois),
    2020 : Voie ferrée (durée prévisionnelle 2 mois).
  - Travaux d'aménagement [Source : présentation IPC 09-06-2016 p.16]
    Fin 2017 : Autorisation ICPE
    Courant 2018 : Aménagement de la plateforme par l'entreprise titulaire du marché de génie civil
  - Exploitation [Source : présentation IPC 09-06-2016 p.16]
    Fin 2018 : Démarrage du tunnelier et début de fonctionnement de la plateforme
    Durée d'exploitation de la plateforme : environ 3 ans
- Des informations plus récentes (dernière réunion de l'Instance Permanente de Concertation) que celles mises en ligne, indiquent ceci : *« Début des démolitions d'entrepôts du STAC prévu pour mi-octobre [2017], Début de construction des deux estacades avant fin 2017, Mesures compensatoires écologiques réalisées à l'automne 2017 et protection tout le long du chantier, Aménagement de la plateforme au plus tard avril 2019, Traitement des déblais du tunnelier entre mai 2019 et décembre 2020 »* La durée des chantiers (travaux préparatoires et travaux d'aménagement) comme la durée d'exploitation justifieraient la mise en place d'un suivi environnemental régulier.

Sur la forme de cette concertation

- L'information a été diffusée par courriel à plusieurs agents de mes services. Les premières habitations saint-mauriennes étant situées à 800 m du site projeté, je regrette de n'avoir pas été informé directement et officiellement, ès qualités.

- La délibération du conseil d'administration d'HAROPA-PORTS DE PARIS (en date du 24 février 2016) approuvant les modalités de cette concertation réglementaire, n'a pas été mise en ligne avec les pièces consultables dans l'article dédié à cette concertation sur leur site internet. Il n'est donc pas possible d'en prendre connaissance.
- Les documents produits (article sur internet et courriel d'information) font état d'une période règlementaire (28-08-2017 au 18-09-2017) tout en faisant référence aux réunions de l'instance permanente de concertation du port (dont celle du 19-06-2016). Le courrier du Maire de Bonneuil (en date du 11-02-2016) avait en effet validé que les réunions publiques (d'ouverture et de clôture) organisées par le Port aient lieu « dans le cadre des ateliers de concertation existants en élargissant les participants actuels ».
- Je souhaiterais donc savoir quelle est la composition (institutionnelle ou catégorielle et non pas nominative) de l'Instance Permanente de Concertation, ses modalités de convocation ou d'information sur ses réunions, sa représentativité en termes de participation effective des membres au regard de sa composition, les moyens mis en œuvre pour « élargir » les participants aux ateliers afin de répondre aux modalités de concertation prévues.
- Initialement, la concertation devait durer 3 semaines (au printemps 2016) avec une réunion d'ouverture et une réunion de clôture. En fait, la présentation du projet a été disséminée dans les réunions de l'IPC (celle du 19-06-2016 étant considérée, semble-t-il, comme la réunion d'ouverture). En revanche, la réunion de clôture (le 18-09-2017) ne sera pas une réunion de l'IPC mais une réunion dédiée.
- Dans l'ensemble, il me paraît, d'une part, que cela crée de la confusion (quant à la durée et à la portée règlementaire de la concertation sur le projet lui-même) et, d'autre part, que l'impact réel de cette concertation auprès du grand public est sujet à caution.
- S'agissant de la période en cours (du 28-08-2017 au 18-09-2017), elle semble vouloir « borner » une période plus « formelle », avec recueil des contributions sur registre papier et par voie électronique. Dans la mesure où cette période ressemble davantage aux consultations publiques habituelles, je considère qu'une durée de trois semaines avec un démarrage estival et une réunion de clôture ne favorisent pas la participation. Une durée d'un mois avec une réunion à une date intermédiaire aurait été préférable afin de pouvoir encore s'exprimer *par écrit après* la nouvelle présentation publique du projet. Les modalités prévues étant très anciennes (février 2016), elles auraient pu être révisées et adaptées.
- Les documents consultables émanent à la fois de PORTS DE PARIS et de la SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS. Ils exposent tantôt les travaux préparatoires par le propriétaire du site (le Port), tantôt l'aménagement et le fonctionnement de la plateforme par son futur exploitant (la SGP et le titulaire du marché de génie civil), tantôt l'utilisation ultérieure du site (par le Port après le départ de la SGP).
- L'objet même de la concertation prête donc à confusion. Porte-t-elle uniquement sur les travaux « préparatoires » à réaliser par l'autorité portuaire ? Porte-t-elle déjà sur le projet de plateforme de transit et de tri des déblais ? Porte-t-elle sur l'ensemble ?
- L'article en ligne fait référence au code de l'Urbanisme (articles L.103-2 et R.103-1) et au montant des travaux (supérieur à 1,9 M€) et précise qu'en l'espèce, les travaux préparatoires sont estimés à 9,2 M€ HT.
- A priori, la concertation porterait donc uniquement sur les travaux préparatoires relatifs à des infrastructures portuaires.
- D'après l'article en ligne, *« Afin de répondre aux besoins de la SGP et de pouvoir valoriser la parcelle à horizon 6 ans après le départ de celle-ci, HAROPA – Ports de Paris va effectuer des travaux préparatoires, dont les impacts ont été analysés conjointement à ceux de la SGP dans le DDAE* précité. Ces travaux, décrits ci-dessous, sont soumis à concertation préalable. »* [*dossier de demande d'autorisation d'exploiter]
- Ceci semblerait confirmer que la concertation porte uniquement sur les travaux préparatoires. Or, le public n'a pas accès à l'analyse de leurs « impacts » puisqu'elle ne sera consultable que dans le DDAE, a priori lors de l'enquête publique à son sujet. Ce défaut d'éléments techniques accessibles prive la concertation de toute base pertinente.
- La contribution est possible sur un registre en mairie de Bonneuil et par voie électronique sur une adresse de l'autorité portuaire.
- Est-ce que les contributions électroniques sont annexées au registre de concertation au fur et à mesure et sont consultables au cours de la concertation, dans ce registre ou ailleurs ?
- En conclusion, on observe que les modalités de restitution du bilan de la concertation ne sont pas indiquées.