



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Décision de l'Autorité environnementale, après examen au cas par cas, sur l'aménagement d'une plateforme de transit de déblais de la ligne 16 du Grand Paris Express à Bruyères-sur-Oise (95)

n° : F-011-18-C-0021

Décision du 2 mai 2018
après examen au cas par cas
en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement

Le président de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable,

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2 et R. 122-3 ;

Vu le décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer du 12 mai 2016 portant approbation du règlement intérieur du Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer du 12 janvier 2017 fixant le modèle de formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement ;

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable dans sa réunion du 31 mai 2017 portant exercice des délégations prévues à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu le formulaire d'examen au cas par cas n° F-011-18-C-0021 (y compris ses annexes) relatif au dossier « Aménagement d'une plateforme de transit de déblais à Bruyères-sur-Oise (95) en lien avec le chantier de la ligne 16 du Grand Paris Express », reçu complet de la Société du Grand Paris le 6 avril 2018 ;

Vu la consultation du directeur général de l'agence régionale de santé et sa réponse en date du 27 avril 2018 ;

Considérant la nature de l'aménagement prévu,

- qui consiste en l'aménagement d'une plateforme d'une surface de 9 hectares environ, permettant le transit des déblais non dangereux et inertes issus de la ligne 16 du Grand Paris Express, étant précisé que la plateforme aura vocation à accueillir 75% des matériaux extraits par les tunneliers 3, 4A, 4B et 5, et des déblais issus des terrassements du chantier de la gare du Bourget RER, soit un total d'environ 515 000 m³

- étant précisé que les matériaux seront acheminés vers la plateforme par trains, par le biais d'une plateforme de transbordement à réaliser à proximité de l'entonnement ouest de la Courneuve, à raison d'un flux d'environ 5 100 tonnes par jour, soit 1 à 4 rotation de trains par jour,

- étant précisé que l'évacuation des déblais triés sera réalisée par voie routière (71,5%), fluviale (27%), et ferroviaire (1,5%), vers des filières adaptées avec un objectif de valorisation,

- qui comprend notamment :

- la réalisation des terrassements et le nivellement de la plateforme,
- la mise en place d'un complexe d'étanchéité spécifique sur la zone de stockage et d'une structure de forte portance,
- la réalisation d'un système d'assainissement, de drainage, de collecte et de traitement des eaux de ruissellement dans un ouvrage de décantation et de séparation des hydrocarbures, avant leur rejet dans l'Oise,
- la création de huit ducs d'Albe permettant l'arrimage des barges au droit des zones de chargement, et le dragage de l'Oise au droit d'un quai de chargement existant,
- la remise en état du réseau ferroviaire desservant la plateforme,

- étant entendu que cette plateforme est une des deux plateformes, avec celle de Champagne-sur-Oise, aujourd'hui à l'étude pour le lot 1 de la ligne 16, qu'une seule sera aménagée et exploitée,

selon le choix définitif qui sera pris ultérieurement en fonction des discussions engagées avec les propriétaires des terrains, des potentiels d'accès ferroviaire des sites, des travaux d'accès ferroviaires et routiers et de « *la sécurisation des solutions de compensations écologiques identifiées pour l'un ou l'autre des sites* »,

- étant précisé que ces opérations sont des éléments constitutifs du projet de la ligne 16 du Grand Paris Express ayant fait l'objet d'un avis de l'Ae n°2014-25 et déclarée d'utilité publique le 28 décembre 2015, et qui par la suite, a fait l'objet d'une procédure d'autorisation unique pour laquelle l'étude d'impact a été actualisée et a fait l'objet de l'avis de l'Ae n°2016-92,

- étant précisé que la plateforme de Bruyères-sur-Oise était partiellement décrite dans l'étude d'impact couvrant la ligne 16 (étude d'impact des tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel du réseau de transport public du Grand Paris) mais que ses impacts n'étaient cependant pas spécifiquement analysés, cette étude d'impact précisant que : « *les plateformes de tri et de caractérisation des déblais « déportées », c'est-à-dire disjointes des emprises travaux du projet de ligne 16, ne font pas partie de la présente demande d'autorisation unique, la réflexion sur ces plateformes n'étant pas aboutie* », étant noté que la plateforme était alors prévue pour accueillir également les déblais des tunneliers 2A et 1,

- étant précisé par ailleurs que l'aménagement fera l'objet d'une autorisation environnementale au titre des installations classées pour la protection de l'environnement et au titre de la « loi sur l'eau », une demande de dérogation au régime de protection stricte de certaines espèces étant notamment prévue dans ce cadre,

Considérant la localisation de l'aménagement prévu,

- sur le territoire de la commune de Bruyères-sur-Oise,

- en bordure de l'Oise, au sein d'une zone industrielle, la plateforme devant cependant être implantée en partie sur des milieux naturels, le dossier précisant que les prospections écologiques menées ont permis de mettre en évidence l'intérêt écologique du site notamment vis-à-vis des cortèges d'oiseaux des milieux ouverts et semi-ouverts, des chiroptères et des amphibiens,

- au sein de la zone d'alerte des zones humides de classe 3 définie par la DRIEE comme « *une zone pour laquelle les informations existantes laissent présager une forte probabilité de présence d'une zone humide* », des reconnaissances de terrain ayant permis de délimiter de façon plus précise les zones humides en présence,

- en partie au sein de l'espace naturel sensible (ENS) « *Bords d'Oise et bras mort de Noisy* », et à proximité de plusieurs espaces naturels protégés ou inventoriés, notamment du site Natura 2000 ZPS « *Forêts picardes : massif des Trois Forêts et Bois du Roi* » (700 mètres) et de plusieurs ZNIEFF de type I ou II,

- au sein de zones réglementaires bleues (zone urbanisée où la hauteur d'eau en cas de crue de référence est inférieure à 1 m) et jaunes (secteurs inondables identifiés pour accueillir des équipements ou activités d'intérêt général) du plan de prévention des risques d'inondations (PPRI) de la Vallée de l'Oise, dans lesquelles, selon le formulaire, les installations classées pour la protection de l'environnement ne sont pas interdites,

- au sein du périmètre de protection éloignée des captages d'Asnières-sur-Oise,

Considérant les impacts de l'aménagement prévu sur le milieu et les mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire ses effets négatifs notables sur l'environnement et la santé humaine auxquelles le pétitionnaire s'engage dans le formulaire susvisé et ses annexes,

- les mesures d'évitement et de réduction prévues par le maître d'ouvrage, et notamment :

- la mise en place d'un suivi environnemental en phase chantier et en phase d'exploitation,

- la définition d'itinéraires de circulation le long desquels le surcroît de trafic sera faible,

- la réalisation d'un aménagement qui présentera un bilan déblais-remblais nul afin qu'il ne fasse pas obstacle à l'écoulement d'une crue, et l'évacuation totale des matériaux d'excavation en cas de crue,

- la mise en place d'un dispositif d'étanchéité persistant évitant toute contamination du sous-sol,

- la réduction de l'émission de poussières dans l'air par le nettoyage des roues, l'arrosage du site par temps sec et la couverture des matériaux,

- l'aménagement de bassins de collecte et de traitement permettant le confinement de l'ensemble des eaux internes au site (eaux pluviales et eaux de ressuyage),

- la réduction des impacts sonores, indispensable pour respecter les seuils réglementaires : pose d'une bâche acoustique sur le périmètre d'enceinte du site, ou limitation du temps et des horaires de fonctionnement des engins mobiles,
- le repli des aménagements et des matériaux en fin d'exploitation, et la remise en état du site,
- différentes mesures d'évitement ou de réduction des impacts sur les milieux naturels, notamment l'adaptation de la période des travaux par rapport au cycle biologique des espèces, la pose de clôtures anti-intrusion pour la faune et la réalisation « d'opérations de sauvetage », ainsi que des mesures de réduction de l'impact des déboisements,

Considérant que le dossier présenté comporte des annexes analysant au niveau de détail approprié les impacts spécifiques de l'opération : étude acoustique, étude écologique, étude hydraulique, étude de trafic, étude de dangers, et qu'il a été tiré parti de ces études pour définir les mesures d'évitement et de réduction des impacts ;

Décide :

Article 1^{er}

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par le maître d'ouvrage, l'aménagement d'une plateforme de transit de déblais de la ligne 16 du Grand Paris Express à Bruyères-sur-Oise (95), présenté par la Société du Grand Paris, n° F-011-18-C-0021 est de fait soumis à évaluation environnementale en tant qu'élément constitutif du projet de ligne 16 du Grand Paris Express.

L'étude d'impact associée est celle relative aux tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel (Lignes 14/16/17) du réseau de transport public du Grand Paris.

L'Ae considère qu'une nouvelle actualisation de cette étude d'impact n'est pas nécessaire.

Article 2

La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

Article 3

La présente décision sera publiée sur le site Internet de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable.

Fait à la Défense, le 2 mai 2018,

Le président de l'autorité environnementale
du Conseil général de l'environnement
et du développement durable.



Philippe LEDENVIC

Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

Lorsqu'elle soumet un projet à étude d'impact, la présente décision peut également faire l'objet d'un recours contentieux formé dans les mêmes conditions. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du V de l'article R. 122-3 du code de l'environnement. Ce recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux ou le RAPO doit être adressé à :

Monsieur le président de l'autorité environnementale
Ministère de la transition écologique et solidaire
Conseil général de l'Environnement et du Développement durable
Autorité environnementale
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du RAPO. Il doit être adressé à :

Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise
2-4 Boulevard de l'Hautil
BP 30 322
95 027 Cergy-Pontoise CEDEX