



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

Avis délibéré de l’Autorité environnementale sur la plateforme de transit de déblais d’Aulnay- sous-Bois (93)

n°Ae : 2018-59

Avis délibéré n° 2018-59 adopté lors de la séance du 26 septembre 2018

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 26 septembre 2018 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la plateforme de transit de déblais d'Aulnay-sous-Bois (93).

Étaient présents et ont délibéré collégalement : Marie-Hélène Aubert, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Pascal Douard, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Thérèse Perrin, Eric Vindimian, Annie Viu, Michel Vuillot, Véronique Wormser

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de Seine-Saint-Denis, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 29 juin 2018.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de 3 mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 9 juillet 2018 :

- le préfet de département de Seine-Saint-Denis, qui a transmis une contribution en date du 17 août 2018,*
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) de la région Ile-de-France, qui a transmis une contribution en date du 16 août 2018.*

Sur le rapport de Pascal Douard, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1-1 du code de l'environnement). Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet. En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (R. 122-13).

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Synthèse de l'avis

La plateforme de transit de déblais d'Aulnay-sous-Bois (93) est liée au chantier de la ligne 16 du Grand Paris Express sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris (SGP). Elle permet de stocker et de traiter les matériaux extraits lors du creusement d'un tronçon de tunnel de 5,8 km.

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae sont :

- la destination finale des déblais transitant par la plateforme ;
- les impacts liés aux transports des déblais vers et à partir de la plateforme et à leur traitement en termes de bruit, qualité de l'air, consommations d'énergie et émissions de gaz à effet de serre ;
- la prévention des pollutions des nappes souterraines.

Le dossier présenté à l'Ae est globalement clair et de bonne qualité. Toutefois, l'absence d'indications précises sur la destination finale des déblais ne permet pas de décrire les impacts de manière exhaustive.

Les principales recommandations formulées par l'Ae sont :

- d'explicitier comment le traitement des déblais s'inscrit dans le schéma de gestion et de valorisation des déchets de juin 2017 élaboré par la SGP ;
- de fournir les éléments du bilan ayant conduit à ne pas retenir une utilisation de l'embranchement situé à proximité ;
- de spécifier les caractéristiques en termes d'émission (normes euro) des poids lourds qui assureront le transport des matériaux.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et contenu du projet de plateforme de transit de déblais

Le projet d'aménagement d'une plateforme de transit de déblais à Aulnay-sous-Bois (93), présenté par la Société du Grand Paris (SGP) est réalisé dans le cadre du projet de la ligne 16 du Grand Paris Express, présentant des troncs communs avec les futures lignes 17 Sud et 14 Nord.

Ce projet de ligne 16, d'une longueur d'environ 30 km, relie Saint-Denis Pleyel à Noisy-Champs en passant par le Bourget et Aulnay. Il a déjà fait l'objet de deux avis de l'Ae, relatifs respectivement à la déclaration d'utilité publique et à l'autorisation environnementale unique du projet.²

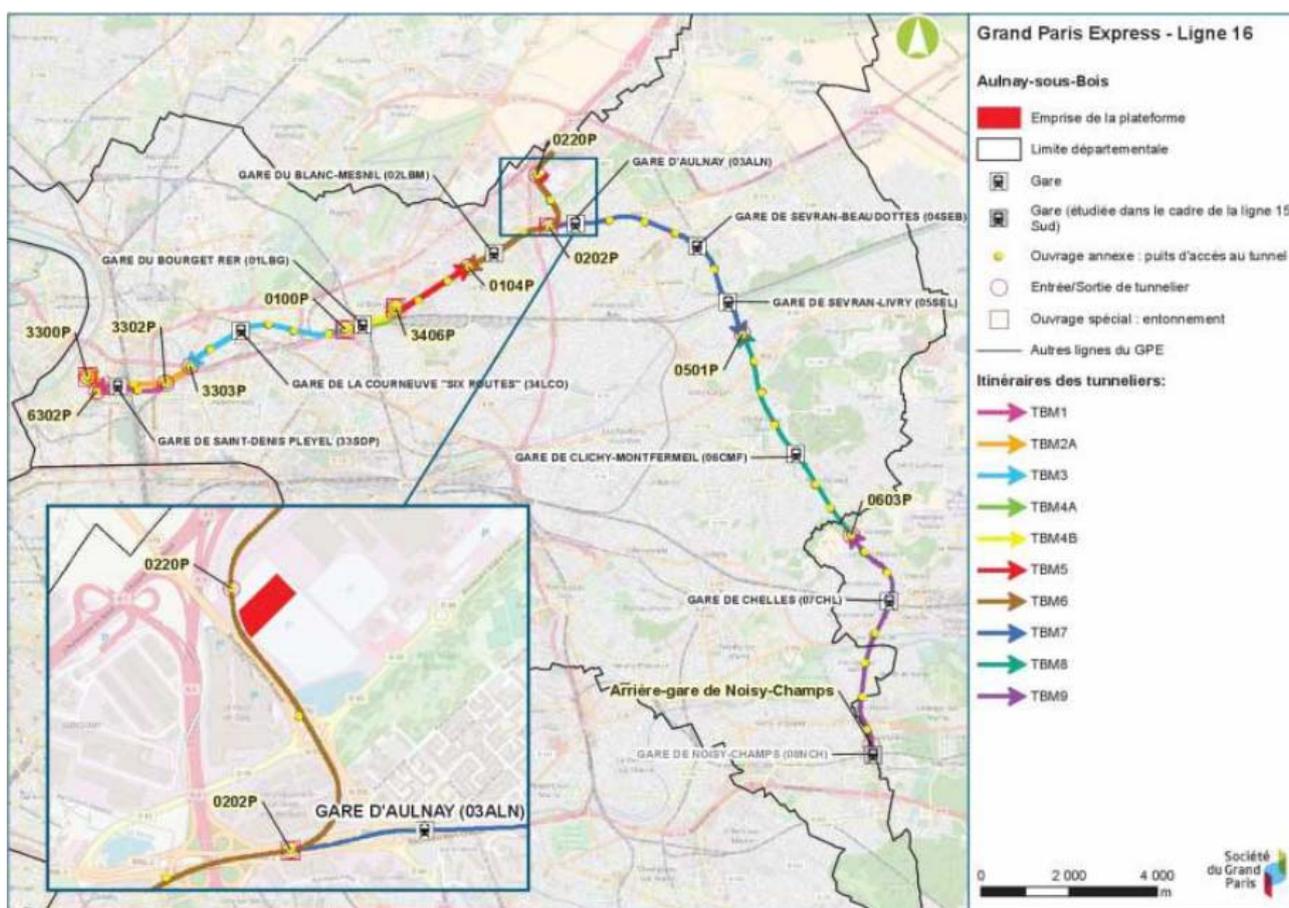


Figure 1 : Ligne 16, 17 Sud et 14 Nord, tunneliers et plateforme d'Aulnay (source : dossier)

² Avis de l'Ae n° 2014-25 et 2016-92

La plateforme comprendra une installation de tri-traitement comportant des unités de lavage-criblage d'une puissance de 500 kW. L'eau utilisée, provenant du réseau d'eau potable desservant Aulnay, sera recyclée à 87 %. Les apports d'eau nécessaires seront ainsi limités à 26 m³/h. L'installation de traitement permettra notamment d'améliorer le potentiel de valorisation de 55 % des matériaux.⁶ L'objectif de valorisation des matériaux pour ce site, compte tenu des matériaux valorisables sans traitement, est de 75 %.

La plateforme comportera deux accès, l'un à partir de la RN 370 et l'autre à partir de la RD 40 en traversant la zone industrielle correspondant à l'ancien site PSA. Il est prévu en moyenne 83 rotations par jour de poids lourds (PL) pour acheminer les matériaux vers la plateforme (soit 166 mouvements) et autant de mouvements pour évacuer les matériaux vers leur site de valorisation ou d'élimination.

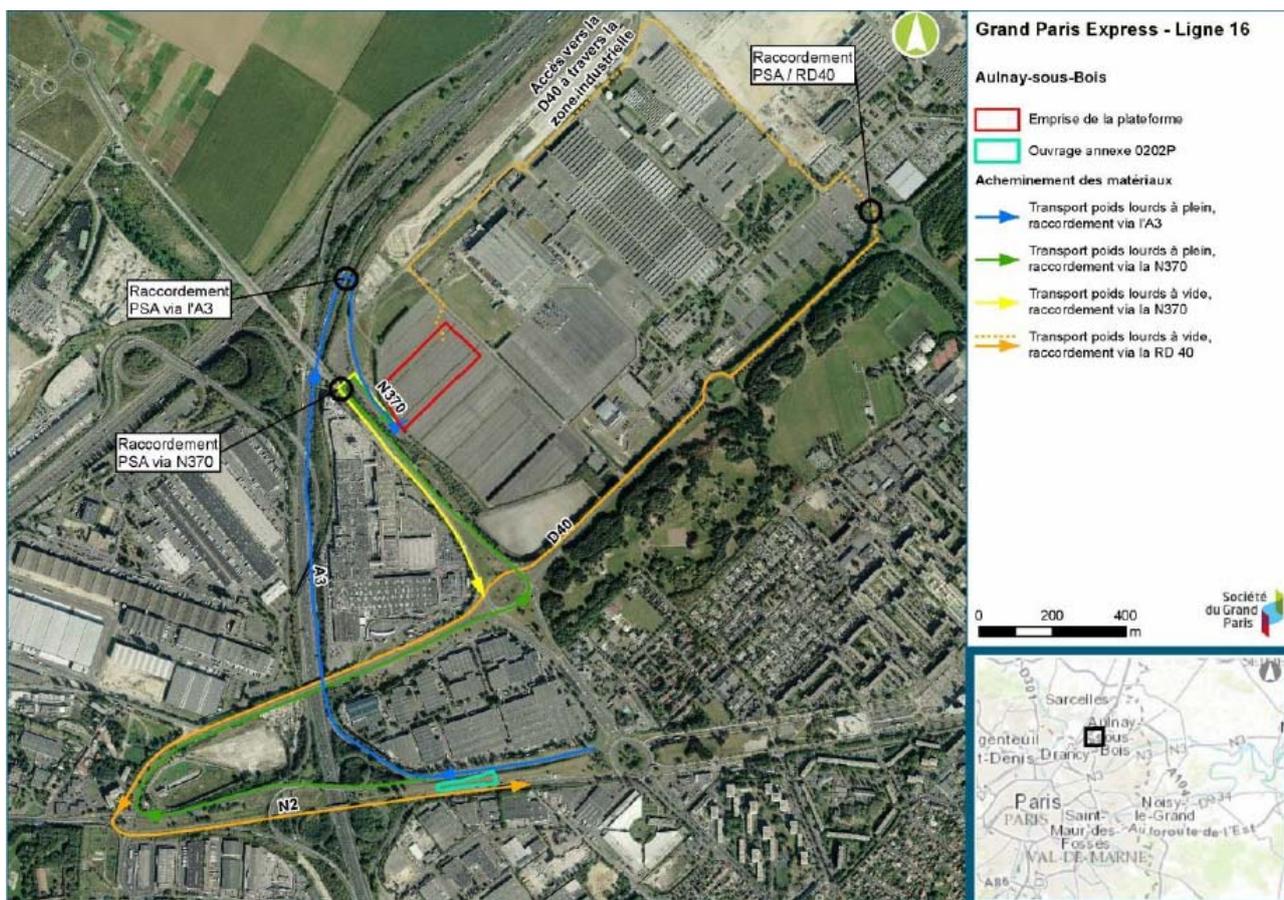


Figure 3 : Voies d'accès (source : dossier)

Selon le dossier remis à l'Ae, la mise en service de la plateforme est envisagée fin 2018 et sa cessation d'activité est prévue courant 2021. Selon les indications données au rapporteur, ce planning est aujourd'hui décalé d'un peu plus d'un an, la mise en service de la plateforme étant envisagée en 2020. Elle fonctionnera en deux postes, de 7 h à 22 h, du lundi au vendredi et si besoin en un poste à partir de 8 h le samedi. Le criblage fonctionnera en un poste à partir de 8h. Le site devra être restitué dans un état semblable à celui constaté lors de sa mise à disposition de

⁶ Et, selon les indications données au rapporteur, 11 % de matériaux gypseux, 19 % de matériaux non dangereux et 24 % de matériaux inertes présentant des dépassements de seuils pour leur admission dans des installations de déchets inertes non dangereux (dits ISDI+)

la SGP. Le coût de la plateforme n'est pas précisé dans le dossier⁷, seul y figure le coût des mesures environnementales pour un total de 1,2 million d'euros.

1.3 Procédures relatives au projet

La plateforme de transit est soumise aux rubriques 1435 (installation comprenant un stockage de carburant de moins de 20 000 m³), 2515 (installation de concassage d'une puissance comprise entre 200 et 550 kW), 2517 (station de transit de produits minéraux ou de déchets non dangereux inertes d'une surface supérieure à 30 000 m²), 2716 (installation de transit de déchets non dangereux non inertes d'un volume supérieur à 1 000 m³), 2791 (traitement de déchets non dangereux pour une quantité traitée supérieure à 10 t/j) de la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement.

La décision de l'Ae F-011-17-C-0088 en date du 13 novembre 2017⁸, rappelle que cet aménagement, étant un élément constitutif de la ligne 16 du Grand Paris Express, était en principe soumis de fait à évaluation environnementale au titre de ce projet. Cette décision avait néanmoins précisé qu'une actualisation de l'étude d'impact de la ligne 16 et, par conséquent, un nouvel avis de l'Ae, n'étaient pas nécessaires. Cette étude d'impact devra néanmoins être intégrée au dossier soumis à la consultation du public.

La délivrance de l'autorisation environnementale sollicitée vaut absence d'opposition à la déclaration faite au titre de la loi sur l'eau (requis pour l'installation de piézomètres dans le cadre de la surveillance des eaux souterraines) et autorisation au titre du régime Natura 2000.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae portent sur :

- la destination finale des déblais transitant par la plateforme ;
- les impacts liés aux transports des déblais vers et à partir de la plateforme et à leur traitement en termes de bruit, qualité de l'air, consommations d'énergie et émissions de gaz à effet de serre ;
- la prévention des pollutions des nappes souterraines.

2. Analyse de l'étude d'impact spécifique à la plateforme

L'étude d'impact est globalement de bonne qualité, didactique et détaillée. Elle comporte un volet D plus particulièrement consacré aux impacts sur l'environnement de la plateforme. Elle n'apporte toutefois pas d'indications précises sur la destination finale des matériaux transitant par la plateforme.

⁷ Il a été indiqué au rapporteur que ce coût était de l'ordre de 3 millions d'euros, hors coûts de fonctionnement. À noter que les mesures environnementales comprennent des dépenses (étanchéité de la plateforme, gestion des eaux pluviales, gardiennage) qui souvent ne sont pas incluses dans cette catégorie qui a souvent une acception plus restreinte.

⁸ Décision au cas par cas. Voir <http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/2017-cas-par-cas-decisions-rendues-r518.html>

2.1 État initial

2.1.1 Environnement général de la plateforme

Le site, qui correspond à un ancien site de production PSA est entouré au sud ouest par le centre commercial O'Parinor (Garonor) et une autre zone d'activités à dominante commerciale, au sud-est par le bassin de traitement des eaux de la plateforme PSA, à l'est par le parc Rober Ballenger (activités sportives et jeux), au nord-est par les bâtiments de l'usine Magnetto, au nord par le futur centre d'exploitation pour les lignes 16 et 17 du Grand Paris Express et par les emprises chantier de l'ouvrage 0220P de la ligne 16.

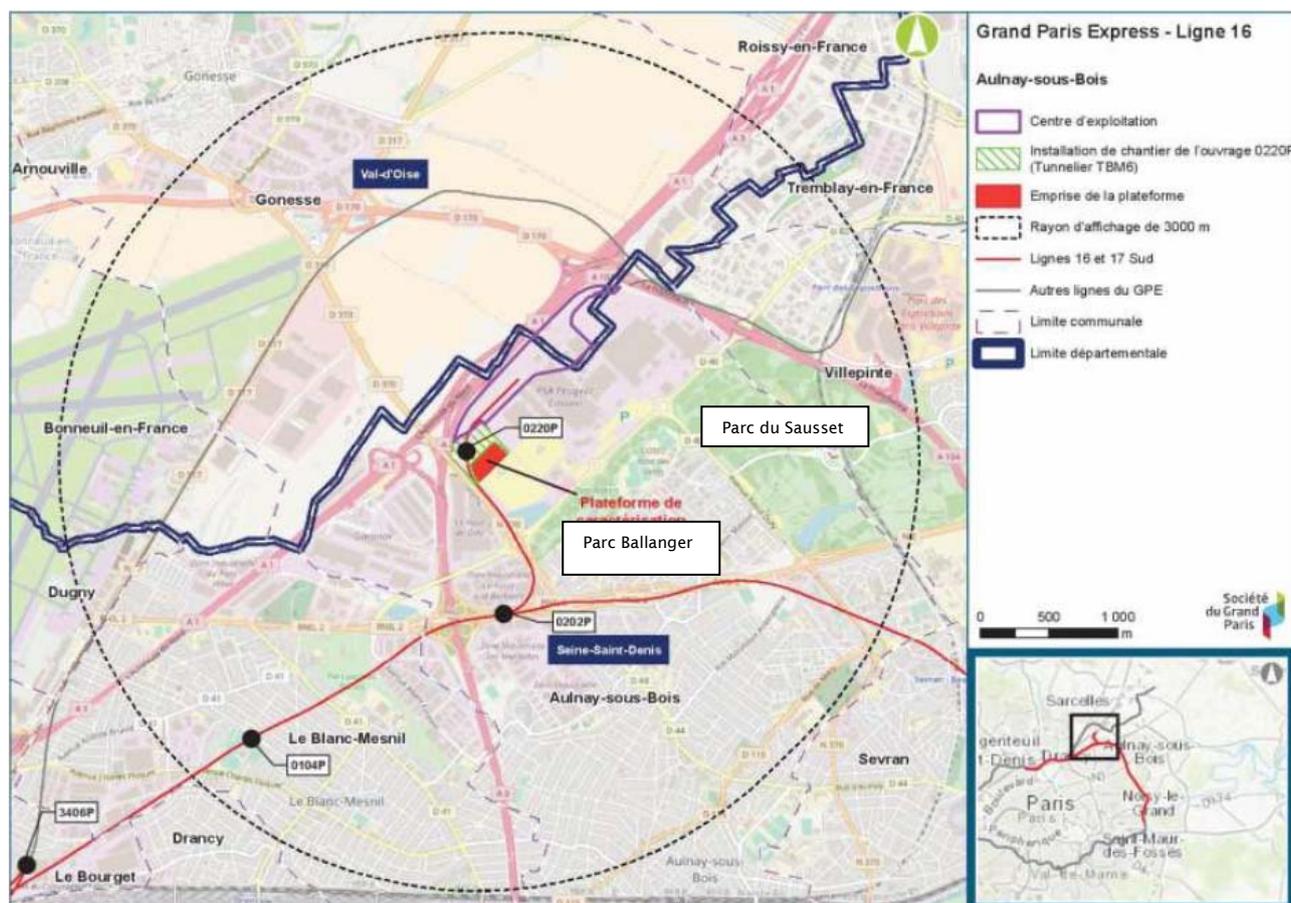


Figure 4 : Environnement général de la plateforme (source : dossier, complété par le rapporteur)

2.1.2 Sols

Le dossier, sur la base des campagnes de sondages réalisées comprenant une dizaine de points à l'intérieur de l'emprise, indique une absence de pollution des terrains de la plateforme. Les risques liés à la dissolution de gypse sont identifiés à 60 m en dehors de l'emprise du projet.

2.1.3 Eau

En ce qui concerne les eaux souterraines, les périmètres de protection des captages d'alimentation en eau potable (AEP) les plus proches sont situés à plus de 1 km. Ces captages exploitent l'aquifère de l'Éocène moyen et inférieur. Une autre nappe a été identifiée au droit du site,

exempte de pollutions, à environ 10 m de profondeur. L'aléa d'inondation par remontée de nappe est faible selon le dossier.

En ce qui concerne les eaux superficielles, la Morée coule à 1,5 km du site. Le risque d'inondation lié aux écoulements de surface est nul selon le dossier.

2.1.4 Milieu naturel

Un site à enjeu fort, le Parc départemental du Sausset, est situé à 1,2 km du projet (cf. figure 4). Il fait partie d'un site Natura 2000⁹ (zone de protection spéciale « sites de Seine-Saint-Denis » n°FR112013) et correspond à deux zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique¹⁰ (ZNIEFF) de type I pour les « Prairies du Parc départemental du Sausset » et de type II pour « Le Parc départemental du Sausset ». Une autre ZNIEFF de type I, « Coteau du Parc départemental du Sausset », comprenant notamment de nombreuses espèces d'orchidées se situe à 2,6 km. Le parc Robert Ballenger, en continuité du parc du Sausset, présente également un intérêt écologique.

Aucune espèce botanique protégée n'a été relevée à proximité du site d'après le dossier. Ce site, ancien parking où la végétation est en certains endroits réapparue, est en revanche sensible à une colonisation par des plantes invasives (Buddleia de David, Ailante glanduleux, Paulownia, Séneçon du cap, Erable negundo, Renouée du Japon).

En ce qui concerne la faune, les oiseaux protégés inventoriés présentent un enjeu fort à modéré (Bouvreuil pivoine, Verdier d'Europe – enjeu fort, Traquet motteux, Tarier pâtre, Mouette rieuse et Faucon crécerelle – enjeu modéré), de même que les chauves-souris protégées (Murin de Daubenton contactée près du bassin de traitement des eaux de PSA – enjeu fort et Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl et Pipistrelle de Nathusius – enjeu modéré). Le papillon Demi-deuil présente un enjeu modéré.

2.1.5 Qualité de l'air

La plateforme se situe en zone sensible du plan de protection de l'atmosphère de la région Île-de-France. Les stations permanentes autour du site (Tremblay, Bobigny, Gonesse) mesurent des concentrations de PM10¹¹ comprises en moyenne annuelle entre 20 et 25 µg/m³, pour des objectifs de qualité de 30 µg/m³. Les concentrations en PM2,5, comprises entre 10 et 15 µg/m³, dépassent en revanche les objectifs de qualité de 10 µg/m³. Des mesures réalisées de manière spécifique autour du site PSA ont abouti à des valeurs de concentration en PM10 proches de 35 µg/m³, notamment à cause des particules dues au trafic routier circulant sur les axes proches du site, dont l'autoroute A3.

⁹ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE "Habitats faune flore", garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive "habitats" sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive "oiseaux" sont des zones de protection spéciale (ZPS) ; (code de l'environnement, articles L. 414-4 et R. 414.19 à 26).

¹⁰ Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I, secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II, grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

¹¹ Les PM 10 sont des particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres, d'où leur nom anglais de *particulate matter 10*, ou PM 10

2.1.6 Bruit

L'emprise de la plateforme se situe dans la zone D du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome du Bourget, où l'indice Lden¹² ne doit pas dépasser 50 dB(A). Des mesures de bruit ont été réalisées sur le site et pour les établissements sensibles situés à proximité, amenant à retenir des valeurs de bruit résiduel de 61,5 dB(A) en journée et 58,5 dB(A) la nuit pour le site et inférieures à 54 dB(A) en zones à émergence réglementée. Ces dernières correspondent à des zones d'habitat situées au sud-est du parc Ballanger.

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

La nécessité d'une plateforme résulte du volume de matériaux extraits pendant le temps nécessaire aux analyses de caractérisation qui n'est pas stockable au niveau du puits d'extraction.

La plateforme est recherchée à proximité du puits d'extraction pour minimiser les transports, à proximité de voies de desserte, dans un site de faible sensibilité environnementale, avec la superficie requise pour stocker le volume de matériaux produit pendant le temps nécessaire aux analyses.

Le dossier indique que le site PSA répond à ces critères. Il indique également que l'utilisation de l'embranchement ferroviaire situé à proximité aurait présenté un bilan défavorable par rapport au transport par camion envisagé. Ce bilan n'étant ni présenté ni détaillé, l'affirmation n'est pas étayée.

L'Ae recommande d'explicitier en quoi le recours à l'embranchement ferroviaire situé à proximité du site se traduirait par un bilan environnemental défavorable par rapport au transport par camions.

2.3 Analyse des impacts de la plateforme en phase construction et exploitation et mesures d'évitement, de réduction et de compensation ainsi que mesures de suivi mises en place

2.3.1 Sols

La SGP s'est engagée à restituer le site dans un état de qualité au moins égal à celui constaté lors de sa mise à disposition par PSA, l'usage de référence retenu étant un usage industriel. Elle traitera les pollutions des sols éventuellement détectées après mise à disposition du site par PSA.

2.3.2 Eau

Les eaux usées liées à la présence humaine sur le site seront rejetées soit dans le réseau d'assainissement communal, soit dans le réseau PSA, soit stockées dans une fosse dédiée et traitées hors site.

¹² Lden : niveau moyen de bruit sur la journée. (voir <http://bruit.seine-et-marne.fr/indicateurs-Iden-et-In>)

Les eaux pluviales et les eaux utilisées pour le fonctionnement industriel de la plateforme qui ne seront pas recyclées seront collectées gravitairement vers un dispositif de traitement prévoyant une décantation et une séparation des hydrocarbures. Elles seront rejetées vers le réseau PSA. Une analyse de la qualité des eaux rejetées est prévu avant rejet. Les eaux rejetées devront respecter la réglementation liée aux installations classées et les valeurs figurant dans la convention de rejet liant la SGP et PSA : les matières en suspension seront ainsi limitées en moyenne quotidienne à 100 mg/l, la demande chimique en oxygène à 300 mg/l, les hydrocarbures totaux à 10 mg/l, les métaux lourds à 15 mg/l avec un débit qui ne devra pas excéder 7l/s.

Des dispositifs de rétention sont prévus pour prévenir les pollutions au droit des stockages de substances polluantes. Par ailleurs, un bassin de rétention d'un volume de 1 600 m³ correspondant à une pluie décennale et à 120 m³ d'eaux d'extinction d'incendie sera réalisé.

Un suivi piézométrique est prévu tant pendant la phase travaux que pendant la phase exploitation avec une fréquence au moins semestrielle.

2.3.3 Milieu naturel

Le dossier indique comme impacts de la plateforme la destruction d'habitats favorables à la chasse (chiroptères, oiseaux) et au repos (oiseaux) et le dérangement de la faune. Il conclut toutefois que, s'agissant de milieux artificiels ou très peu fonctionnels, l'impact du projet est considéré comme faible

Des mesures de réduction des impacts sont prévues en ce qui concerne l'éclairage : choix de lampadaires avec capot abat-jour, lumière émettant dans le haut du spectre (jaune), lumière orientée vers le sol. Une clôture doit également dissuader la faune de s'introduire sur la plateforme.

Un expert écologue est prévu lors de la phase chantier et lors de la phase d'exploitation pour limiter la colonisation et la diffusion d'espèces exotiques envahissantes. Cet objectif mériterait de figurer dans la synthèse des impacts, mesures et coûts associés.

L'Ae recommande de rappeler dans la synthèse des impacts, mesures et coûts associés les dispositions prises pour maîtriser la diffusion des plantes exotiques envahissantes.

Le dossier indique par ailleurs « dans la mesure du possible » l'adaptation de la période de chantier au cycle biologique des espèces et « de préférence » l'absence de recours aux produits phytosanitaires.

L'Ae recommande des engagements plus explicites de la part du maître d'ouvrage concernant l'adaptation du chantier au cycle biologique des espèces et l'absence de recours aux produits phytosanitaires.

2.3.4 Qualité de l'air

La plateforme génère un trafic supplémentaire de deux fois 83 rotations/jour (soit 332 PL/j). Le dossier indique que ces mouvements sont plus faibles en nombre que ceux que générerait le site PSA avant sa fermeture en 2014. L'augmentation des trafics prévue est selon le dossier de moins

de 5 % sur la RN2, RD 40 et RN 370. Ces pourcentages d'augmentation par rapport au trafic actuel ne distinguent toutefois pas le trafic des véhicules légers (VL) du trafic PL.

L'Ae recommande de distinguer lorsque c'est possible les augmentations de trafic véhicules légers et les augmentations de trafics poids lourds.

Le dossier, se fondant sur une circulaire DGS/SD du 25 février 2005, considère qu'une augmentation de trafic de moins de 10 % ne modifie pas significativement la qualité de l'air. Cette affirmation est sans doute à nuancer compte-tenu que l'augmentation de trafic est exclusivement due à des circulations de PL. Une attention portée aux motorisations des PL assurant le transport des matériaux permettrait de minimiser les impacts correspondants.

L'Ae recommande de veiller au choix des caractéristiques (norme euro) des poids-lourds assurant le transport des matériaux afin de limiter les impacts sur la qualité de l'air.

Le dossier considère par ailleurs que l'impact de l'exploitation de la plateforme sur la qualité de l'air sera modéré. Les habitations se trouvent à au moins 880 mètres du site. Les pistes seront arrosées, les camions transportant des matériaux pulvérulents seront bâchés, le stockage de matériaux fins ou pulvérulents sera également conçu pour éviter leur dispersion, la vitesse sera limitée à 30 km/h.

2.3.5 Bruit

Le bruit de la plateforme est généré pendant la période diurne (7h–22h).

Quant à l'augmentation du bruit due au trafic PL généré par la plateforme, évoquée dans les annexes de la partie D, le dossier conclut à un impact négligeable.

La modélisation acoustique des impacts de l'exploitation fait apparaître que l'impact acoustique reste inférieur à 45 dB(A) dans les zones à émergence réglementées et n'a donc qu'une influence marginale, au plus de 0,5 dB (A) sur le niveau acoustique global de ces zones.

La modélisation acoustique prévoit des dépassements du seuil réglementaire de 70 dB(A) en limite de propriété. Des mesures acoustiques sont prévues pour s'assurer du respect des seuils réglementaires. Ainsi, la mise en place de bâches acoustiques pourrait être réalisée.

2.3.6 Émissions de gaz à effet de serre et consommation d'énergie

Le dossier soumis à l'Ae estime les émissions de GES à 103 tonnes CO₂/j pour l'acheminement des matériaux jusqu'à la plateforme sur une distance de 3,5 km.

Sur la base des hypothèses indiquées (facteur d'émission de 178 g CO₂/t.km, distance de 3,5 km, quantité journalière de 1 991 t) la valeur de ces émissions est plutôt de l'ordre de 1 t/j.

L'estimation des émissions dues aux transports des matériaux vers les lieux de valorisation finale, non connus à ce stade, n'est en revanche pas indiquée. Un ordre de grandeur pourrait être donné en faisant une hypothèse raisonnable sur une distance moyenne entre la plateforme et les lieux de valorisation. De même, une estimation des consommations énergétiques devrait figurer dans le dossier.

L'Ae recommande de reprendre le calcul des émissions de GES, d'y inclure une estimation de celle liées au transport des matériaux vers leurs sites de destination finale et d'indiquer les consommations d'énergie nécessaires au transport des matériaux et au fonctionnement du site.

2.3.7 Déchets et valorisation des matériaux extraits

Le dossier indique un objectif de valorisation de 75 % des matériaux extraits à l'échelle du lot 2, dont fait partie le tunnelier n°7.

Il a été expliqué au rapporteur que les entreprises soumissionnaires devraient respecter cet objectif, qui donne lieu à l'attribution de bonus et de malus suivant le résultat constaté. Les entreprises sont libres de la destination finale des matériaux, sous réserve du respect de la réglementation et des dispositions mises en œuvre par la SGP (traçabilité des matériaux, destinations finales agréées, ...). Le schéma de gestion et de valorisation des déblais figurant en annexe D rappelle la politique de la SGP en la matière. Compte tenu de l'enjeu correspondant, les dispositions contractuelles liant la SGP et les entreprises sur ce sujet mériteraient d'être rappelées dans le dossier.

L'Ae recommande d'explicitier comment le traitement des déblais s'inscrit dans le schéma de gestion et de valorisation des déchets de juin 2017 élaboré par la SGP.

2.3.8 Évaluation des incidences Natura 2000

L'évaluation des incidences de la plateforme sur le site Natura 2000 situé à proximité, concluant à un faible impact sur les espèces animales inféodées au milieu aquatique et aux milieux semi ouverts peu susceptibles de se trouver sur la plateforme, n'appelle pas de remarques de la part de l'Ae.

2.3.9 Compatibilité avec le PLU

Selon le dossier, la plateforme est compatible avec le PLU d'Aulnay-sous-Bois.

2.4 Effets cumulés avec d'autres projets

Le dossier mentionne comme autres projets connus le Centre d'exploitation et autres travaux des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express, le contrat de développement territorial de la ZAC du Triangle de Gonesse, les projets logistiques de *Carrefour Supply Chain* et *Segro entrepôts logistiques* à Aunay-sous-Bois.

Les impacts cumulés se traduisent notamment par des trafics poids lourds additionnels estimés à environ 1 400 PL/j. Le dossier indique que lors du fonctionnement de l'usine PSA, le trafic était d'environ 1 200 PL/j.

Les impacts liés à cette augmentation de trafic portent notamment sur la qualité de l'air et le bruit. Selon le dossier, et en faisant l'hypothèse que 50% du trafic emprunte la RD40, l'augmentation correspondante de bruit reste inférieure à 2dB. Le calcul ne distingue cependant pas les trafics VL et PL. La topographie du parc Bellanger protège a priori les habitations du bruit.

2.5 *Résumé non technique*

Le dossier comporte un résumé non technique clair et dont le volume est adapté.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.

3. Etude de dangers

L'étude de dangers rappelle les accidents pouvant se produire sur le site :

- accidents liés à la circulation des camions et des engins ;
- pollutions liées aux produits manipulés, gazole, huiles, déchets traités ;
- incendies liés à la présence d'hydrocarbures.

Les effets d'un incendie pourront être contenus à l'intérieur du site en plaçant judicieusement la cuve de fuel à plus de 30 m des limites du site ou en la plaçant dans un conteneur coupe-feu.

L'étude de dangers prend également en compte l'hypothèse d'un incendie dans une ICPE située à l'extérieur du site (Magnetto Automotive, centre d'exploitation d'Aulnay, chantier de l'ouvrage 0220P).

L'étude de dangers comprend un certain nombre de préconisations et conclut que les risques résiduels sont considérés comme acceptables au regard de la réglementation relative aux ICPE, car limités à l'enceinte de l'établissement.

Cette étude de dangers n'appelle pas de remarques de la part de l'Ae.