

DEPARTEMENT DU VAL D'OISE

AUTORISATION D'EXTENSION EN SOUTERRAIN

***AVEC EXPLOITATION D'INSTALLATIONS DE TRAITEMENT, DE
TRANSIT ET DE STOCKAGE***

***ET RENOUVELLEMENT PARTIEL DE L'AUTORISATION
D'EXPLOITATION A CIEL OUVERT***

DE LA CARRIERE DE CORMEILLES EN PARISIS

PAR LA SOCIETE PLACOPLATRE

RAPPORT CONCERNANT L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Achévé le 30 juin 2016

Par la commission d'enquête

Gérard BONNEVIE, Président

Maurice FLOQUET et Jean-Jacques BALAND, Commissaires-enquêteurs titulaires

Table des matières

I - GENERALITES	5
I.1 - Objet de l'enquête	5
I.2 - Nature et caractéristiques du projet.....	5
I.3 - Cadre juridique.....	6
I.3.1 - Historique.....	6
I.3.2 - Projet.....	7
I.3.3 - Enquête Publique.....	8
I.4 - Dossier présenté au public	9
II - ANALYSE DU DOSSIER.....	9
II.1 - Contenu de la première boîte.....	9
II.1.1 - Tome 0 : Résumé non technique.....	9
II.1.2 - Tome 1 : Document administratif	11
II.1.3 - Tome 2 : Mémoire technique.....	11
II.2 - Contenu de la deuxième boîte	13
II.2.1 - Tome 3 : Etude d'impact	13
II.2.2 - Tome 3 bis : Annexes 1 à 22 de l'étude d'impact.....	20
II.3 - Contenu de la troisième boîte	23
II.3.1 - Tome 3 Ter : Annexes 23 à 33 de l'étude d'impact.....	23
II.3.2 - Tome 4 : Etude de dangers	26
II.3.3 - Tome 5 : Notice hygiène et sécurité.....	28
II.4 - Avis de l'Autorité Environnementale (AE).....	29
II.4.1 - Synthèse de l'avis.....	29
II.4.2 - Résumé de l'étude détaillée	30
III - PREPARATION DE L'ENQUETE.....	31
III.1 - Désignation de la commission d'enquête	31
III.2 - Préparation des modalités de l'enquête	31
III.2.1 - Prise de contact avec la préfecture et organisation de l'enquête	31
III.2.2 - Visite des lieux et réunion avec le pétitionnaire	32
III.2.3 - Réunion avec les services étatiques	32
III.3 - Information du public	32

IV - DEROULEMENT DE L'ENQUETE, DECOMPTE ET NATURE DES OBSERVATIONS.....	33
IV.1 - Déroulement de l'enquête.....	33
IV.2 - Décompte des observations.....	34
IV.3 - Résumé détaillé des observations.....	35
IV.3.1 - Registre d'enquête de CORMEILLES-en-PARISIS (COR).....	35
IV.3.2 - Registre d'enquête de MONTIGNY-les-CORMEILLES (MON)	45
IV.3.3 - Registre d'enquête de FRANCONVILLE (FRA)	51
IV.3.4 - Registre d'enquête d'ARGENTEUIL (ARG).....	60
IV.3.5 - Registres d'enquête de BEAUCHAMP, de BEZONS et d'EAUBONNE	61
IV.3.6 - Registre d'enquête de ERMONT (ERM).....	61
IV.3.7 - Registre d'enquête de LA FRETTE (LFR).....	61
IV.3.8 - Registres d'enquête d'HERBLAY, de PIERRELAYE, du PLESSIS-BOUCHARD, de SANNOIS, de TAVERNY et d'ACHERES	62
IV.3.9 - Registre d'enquête de MAISON-LAFITTE (MLF)	62
IV.3.10 - Registres d'enquête de SAINT-GERMAIN-EN-LAYE et de SARTROUVILLE	62
IV.4 - Avis des communes exprimés durant l'enquête.....	63
IV.4.1 - CORMEILLES-EN-PARISIS.....	63
IV.4.2 - MONTIGNY LES CORMEILLES	63
IV.4.3 - FRANCONVILLE.....	63
IV.4.4 - ARGENTEUIL.....	64
IV.4.5 - EAUBONNE.....	64
IV.4.6 - LA FRETTE SUR SEINE.....	64
IV.4.7 - SANNOIS	65
IV.5 - Autres événements survenus pendant l'enquête	65
IV.5.1 - Article du Parisien, édition du Val d'Oise du 6 mai 2016	65
IV.5.2 - Pétition des amis du Fort de Cormeilles :	65
IV.5.3 - Article de « Les Echos.fr » en date du 18 mai 2016.....	67
V - Formalités de fin d'enquête	67
V.1 - Clôture des registres.....	67
V.2 - Synthèse des observations et questions posées au maître d'ouvrage	68
V.3 - Mémoire en réponse.....	68

V.4 - Rédaction et transmission du rapport.....	68
VI - ANALYSE DES OBSERVATIONS, REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE ET COMMENTAIRES DE LA COMMISSION	68
VI.1 - Thématique des observations formulées par le public	68
VI.2 - Synthèse par thèmes, questions et réponses du pétitionnaire	70
VI.2.1 - Le trafic routier et les voies d'accès au site	70
VI.2.2 - Les risques liés à l'exploitation de la carrière	80
VI.2.3 - La nature et le contrôle des matériaux de remblais	87
VI.2.4 - Autres impacts environnementaux	91
VI.2.5 - Le Fort de Cormeilles	98
VI.2.5bis - Eléments de réponse à l'observation MON5 formulée par l'association des Amis du Fort de Cormeilles	100
VI.2.6 - Le périmètre géographique de l'activité projetée	113
VI.2.7 - Impact économique, avis favorables ou défavorables	119
VI.2.8 - Les autres observations dans le champ de l'enquête	123
VII - AVIS DES COLLECTIVITES TERRITORIALES	129
VII.1 - Avis exprimés	129
VII.2 - Analyse des avis et commentaire de la commission	130
VIII - PIECES JOINTES	131

I - GENERALITES

I.1 - Objet de l'enquête

L'enquête porte sur le dossier soumis par la société PLACOPLATRE en vue d'obtenir à la fois l'autorisation d'extension en souterrain de l'exploitation de la carrière de gypse de Cormeilles-en-Parisis, le renouvellement partiel à ciel ouvert ainsi que l'autorisation d'exploiter des installations de traitement, de transit de produits minéraux et de stockage de stériles d'extraction non inertes et non dangereux sur le même site.

I.2 - Nature et caractéristiques du projet

La société PLACOPLATRE exploite une carrière de gypse à ciel ouvert sise sur la « Butte de Cormeilles ». Cette carrière ancienne, dont l'exploitation a débuté en 1822, est doublée d'une usine plâtrière sur le même site. Elle est la source de 10% du gypse produit en France et 60% des exportations de gypse français dans le monde. Toutefois, les réserves de gypse restantes ne permettent pas une exploitation au-delà de 2016 sans remettre en cause les modalités prévues aujourd'hui.

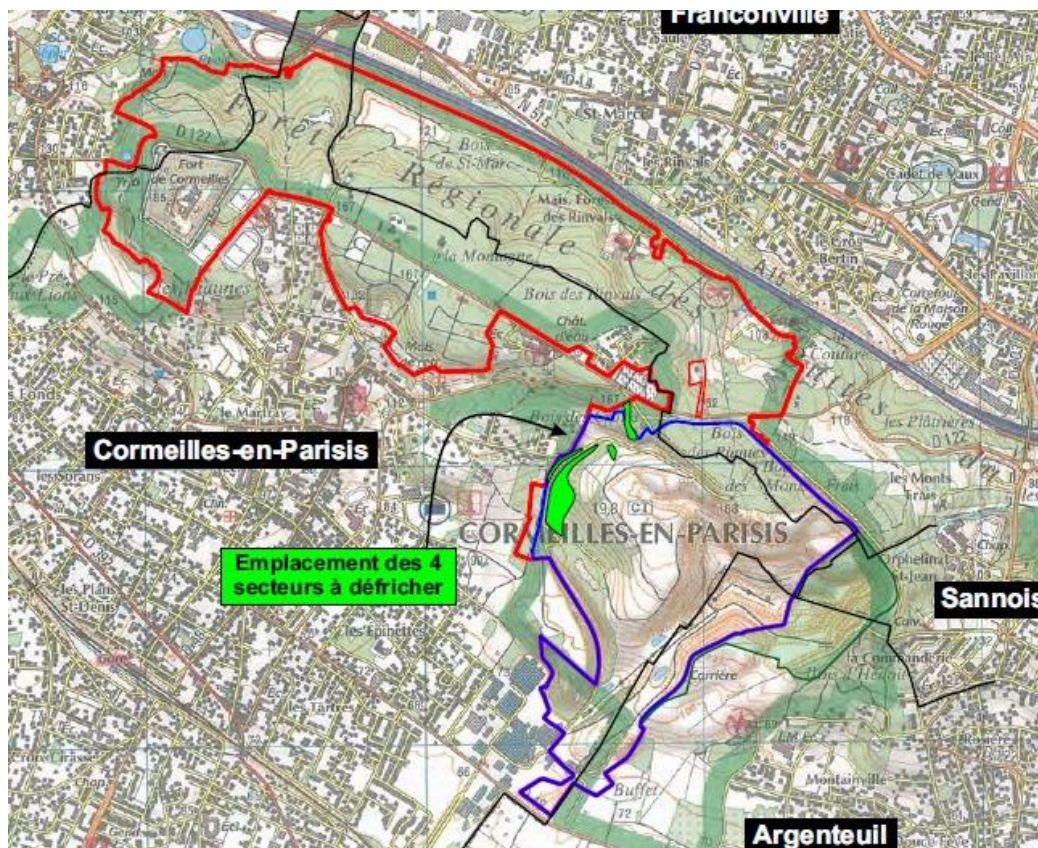
La carrière actuelle s'étend sur les communes de Cormeilles-en-Parisis, Argenteuil, Sannois et Franconville et couvre 101 ha. L'arrêté préfectoral de 1999 portait sur 113 ha dont une partie déjà remblayée et réhabilitée (12 ha) a été cédée à l'Agence des Espaces Verts.



Le dossier soumis à enquête se fixe pour objectifs d'achever de façon optimisée l'exploitation du gisement local de gypse et de pérenniser l'activité de l'usine plâtrière et les emplois associés pour les trente ans à venir. A cet effet, il demande à la fois un renouvellement de l'autorisation d'exploiter à ciel ouvert et une extension du périmètre d'exploitation en souterrain, ainsi que les autorisations qui en

découlent pour les installations de traitement, de stockage de stériles d'extraction, de transit de produits minéraux et d'accueil de matériaux de remblais afin d'achever le remblaiement de la carrière à ciel ouvert et d'effectuer celui de la future carrière souterraine.

Le renouvellement d'exploitation à ciel ouvert s'étendrait sur les communes d'Argenteuil, Cormeilles-en-Parisis, Montigny les Cormeilles et Franconville pour une superficie totale de 86 ha 30 a 22 ca et l'extension en souterrain porterait quant à elle sur 160 ha 39 a 79 ca supplémentaires sis uniquement au nord, sur les trois dernières communes précitées (périmètre tracé en rouge ci-dessous) :



Le site est encadré par l'autoroute A15 au nord, la RD48 reliant Argenteuil à Cormeilles-en-Parisis au sud, l'usine plâtrière PLACOPLATRE limitrophe au sud-ouest et les agglomérations de Cormeilles-en-Parisis et Montigny-les-Cormeilles au sud et à l'ouest. Il est traversé par la RD122 reliant Ermont à Montigny-les-Cormeilles. L'accès se fait actuellement exclusivement par le sud mais PLACOPLATRE prévoit la création d'un nouvel accès nord, faisant état d'un accord avec le conseil général du Val d'Oise. Cet accès vise à répartir entre nord et sud les nuisances liées principalement aux nombreux camions de remblais requis par le site, dont 40% devraient y accéder par le nord aux termes du dossier.

Au plan environnemental, la butte est recouverte d'un ensemble boisé prévu pour constituer un parc régional après remblaiement de la carrière. Elle abrite un ancien fort (Fort de Cormeilles) qui a joué un rôle éminent dans la défense de la ville de Paris fin XIX^{ème}-début XX^{ème} siècle.

I.3 - Cadre juridique

I.3.1 - Historique

Au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement, GYPSE LAMBERT a obtenu par Arrêté préfectoral du 21 octobre 1999, le droit d'exploiter la carrière à ciel

ouvert de Cormeilles-en-Parisis pour une durée de 30 ans, soit jusqu'en octobre 2029 sur une superficie de 113 ha.

L'arrêté Préfectoral du 26 avril 2002 a autorisé la société PLACOPLATRE à se substituer à la société GYPSE LAMBERT.

10 arrêtés préfectoraux autorisent l'occupation temporaire de terrain.

L'arrêté Préfectoral du 26 juin 2001 autorise le stockage d'explosifs de 1^{ère} catégorie (autorisation spéciale, sans limitation de durée).

Le défrichement nécessaire pour l'exploitation de la carrière à ciel ouvert s'est terminé en Mars 2012.

Le permis exclusif de Carrière de PLACOPLATRE sur la carrière est actuellement défini par l'Arrêté Ministériel du 23 octobre 2012 prolongeant la validité du Permis Exclusif de Carrières de gypse et de marnes, dit « Permis de Cormeilles-en-Parisis pour une durée de 10 ans, et sur une surface de 125ha 97a 04 ca.

L'Arrêté Ministériel du 23 août 2013 modifie le périmètre en rectifiant les coordonnées de deux points de référence.

I.3.2 - Projet

Le dossier de demande d'autorisation d'exploiter pour 30 ans a été déposé à la Préfecture du Val d'Oise, le 19 juillet 2015, et complété le 16 mars 2016, par le demandeur - la société PLACOPLATRE.

Il regroupe les demandes d'autorisation suivantes, au titre des rubriques 2510, 2515 et 2517 des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) :

- Le renouvellement partiel d'autorisation d'exploitation de la carrière à ciel ouvert de gypse de Cormeilles-en-Parisis, au titre de la rubrique 2510, sur une superficie de 86 ha 30 a 22 ca dont environ 5 ha encore exploitables en décembre 2014,
- L'autorisation d'extension en souterrain de cette carrière, toujours au titre de la rubrique 2510, sur une superficie de 160 ha 39 a 79 ca dont environ 86 ha sont prévus en exploitation, sous un recouvrement de 40 à 80 m,
- La poursuite de l'autorisation de l'installation de traitement actuelle, au titre de la rubrique 2515, pour une puissance installée de 800 kW,
- L'autorisation d'une nouvelle installation de traitement en souterrain (rubrique 2515) pour une puissance installée de 560 kW,
- L'autorisation d'une station de transit des produits minéraux (rubrique 2517) pour le stockage de gypse de 2^{ème} et 3^{ème} masse qui pourra atteindre 330 000 m³,
- Une autorisation de stockage de stériles d'extraction non inertes et non dangereux (marnes intercalaires plus ou moins gypsifères) au titre de la rubrique 2720,
- L'accueil de terres de remblai issues de chantiers de terrassement de la région parisienne, à hauteur de 620 000 m³/an en moyenne et de 760 000 m³/an au maximum sur la période de 30 ans sollicitée.

Au total, la demande porte sur une surface de 246 ha 70 a 01 ca dont environ 5 ha exploitables à ciel ouvert et 81, 5 ha exploitables en souterrain.

Les rubriques de nomenclature ICPE visées sont les suivantes :

- Exploitation de carrière (rubrique n° 2510-1) avec une capacité de nominale supérieure à 500 000 t/an

- Installations de Broyage, concassage, criblage, ensachage, pulvérisation, nettoyage, tamisage, mélange de pierres, cailloux, minerais et autres produits minéraux naturels (rubrique n° 2515-1) avec une puissance installée supérieure à 550 kW
- Station de transit de produits minéraux ou de déchets non dangereux inertes (rubrique n°2517-1) avec une superficie de aire de transit supérieure à 30 000 m²
- Installations de stockage de déchets résultant de la prospection de l'extraction, du traitement, du stockage de ressources minérales ainsi que de l'exploitation de carrière (rubrique n°2720-2)

Le dossier ICPE vaut également pour application de l'ex Loi sur l'Eau (articles L214.1 et suivants du code de l'environnement et Décret du 22 mars 2007) sous la rubrique suivante :

- Rejets d'eaux pluviales ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant supérieure ou égale à 20 ha.

L'accueil de terres de remblais issus de divers chantiers de terrassement de la région parisienne est déclaré afin de finaliser le réaménagement de la carrière à ciel ouvert en application du projet établi en concertation avec l'Agence des espaces Verts de Ile de France, et remblayer la future carrière souterraine.

Par ailleurs, des défrichements sur la commune de Cormeilles-en Parisis seront nécessaires dans le cadre des travaux d'accès au site. Une demande de défrichement a été accordée par arrêté n°2016 013 005 du préfet du Val d'Oise, en date du 7 mars 2016, pour une superficie de 2, 0056 hectares sous réserve du reboisement des mêmes parcelles cadastrales pour une surface équivalente à titre de compensation.

Enfin, le dossier indique qu'une demande de permis de construire a été déposée à la mairie de Cormeilles-en-Parisis pour la base vie, le 5 juin 2015, et qu'une demande de dérogation à la protection des espèces et de leurs habitats, dans le cadre du projet du renouvellement partiel de la carrière de gypse à ciel ouvert et d'extension en souterrain a été reçue le 31 juillet 2015 par le Direction Départemental des Territoires du Val d'Oise.

I.3.3 - Enquête Publique

Par arrêté n° 13 165 en date du 13 avril 2016, le Préfet du Val d'Oise, a prescrit l'ouverture d'une enquête publique en vue d'obtenir l'autorisation d'extension en souterrain de l'exploitation de la carrière de Cormeilles-en-Parisis, le renouvellement partiel d'autorisation d'exploitation de la carrière à ciel ouvert de gypse de Cormeilles-en-Parisis ainsi que l'autorisation d'exploiter des installations de traitement, de transit de produits minéraux et de stockage des stériles d'extraction non inertes et non dangereux.

Cet arrêté vise :

- le dossier déposé par la Sté PLACOPLATRE le 19 juillet 2015 et complété le 16 mars 2016 ;

- le Code de l'Environnement, lequel concerne :

- Articles L123-1 à L123-19, les dispositions générales applicables aux enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
- Articles L 511-1 à L512-6-1, les dispositions générales applicables aux installations soumises à autorisation ;

- Articles R123-1 à R123-27, le déroulement des enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
- Articles R512-1 à R512-46-1 et s., les installations classées soumises à autorisation ;
- Articles L122-1 à L122-3-3 et R122 -5 et R122-8, les études d'impact de projets de travaux ;
- Article R512-9, le contenu de l'étude de dangers ;
- Articles R515-1 à R515-8, les dispositions particulières applicables aux carrières ;
- Article R516-1 et suivants, les garanties financières et la remise en état pour les carrières.

I.4 - Dossier présenté au public

Il se présente sous la forme de 8 documents reliés, regroupés dans 3 boîtes, auxquels s'ajoutent la synthèse de l'avis de l'Autorité environnementale (AE) et l'Arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête.

Boîte 1/3

- Tome 0 : Résumé non technique de l'étude d'impact et de l'étude des dangers (74 p, 10 figures)
- Tome 1 : Document administratif (45p, 11 figures, 10 annexes)
- Tome 2 : Mémoire technique 2 (138p, 41 figures, 12 annexes)

Boîte 2/3

- Tome 3 : Etude d'impact (524p, 90 figures , 15 tableaux, 33 annexes reportées dans tomes suivants)
- Tome 3 bis : Annexes 1 à 22 de l'étude d'impact (dont diagnostic hydrogéologique et documents associés, incidence exploitation souterraine sur fort Cormeilles, étude de trafic, mesure de bruit)

Boîte 3/3

- Tome 3 ter : Annexes 23 à 33 de l'étude d'impact (dont extraits documents d'urbanisme, suivis environnementaux, actualisation du projet de remblaiement)
- Tome 4 : Etude de dangers (152 p, 19 figures , 15 annexes)
- Tome 5 : Notice hygiène et sécurité (45 p, 8 figures , 18 annexes, procédures et rapports de suivi)

Les paragraphes suivants présentent succinctement le contenu de chaque boîte ainsi que l'avis de l'AE, en soulignant les principaux points d'intérêt relevés sans vocation à l'exhaustivité.

II - ANALYSE DU DOSSIER

II.1 - Contenu de la première boîte

II.1.1 - Tome 0 : Résumé non technique

- Le Tome 0 (74 p, 10 figures) constitue le résumé non technique de l'étude d'impact et de l'étude des dangers. On y trouve les principaux éléments nécessaires à la compréhension d'ensemble du projet.

Après un préambule qui résume l'ensemble des demandes regroupées au sein du même projet et présentées dans le dossier, ce tome commence par une présentation générale du projet :

- Accès (création d'une descenderie à l'ouest du site, création d'un accès nord à la carrière),

- Chronologie (achèvement de l'exploitation à ciel ouvert et creusement de galeries de liaison en 2016-2017, puis début d'exploitation en souterrain à partir du front de tailles à ciel ouvert en parallèle avec les travaux de création de l'accès souterrain définitif en 2016-2017, et démarrage de l'exploitation souterraine en 2019 avec remblayage des galeries de liaison et galeries sous talus du ciel ouvert ; le remblayage ciel ouvert devrait se poursuivre jusqu'en 2036, l'exploitation en souterrain jusqu'en 2042 avec son remblayage commençant en 2023 et se terminant en 2043)
- Modalités d'extraction : exploitation par chambres et piliers comme dans la carrière de Montmorency du même exploitant,
- Remblaiement utilisant des terres extérieures issues des chantiers de terrassement de la région parisienne et faisant l'objet d'un contrôle qualité,
- Remise en état de la carrière à ciel ouvert selon un plan d'aménagement établi avec l'Agence des Espaces Verts (AEV),
- Remise en état de la carrière souterraine au fur et à mesure de l'exploitation (remblayage partiel jusqu'à 3, 5m de haut 6 mois à un an après extraction, ultérieurement suivi d'un remblayage complet jusqu'au toit, en terminant par la descenderie et le puits d'aération).

Il aborde ensuite l'analyse des solutions alternatives et les raisons du choix de la solution :

- Approvisionnement de l'usine plâtrière à partir d'une autre source, écarté pour éviter une surcharge supplémentaire du transport routier, parce que le gypse est une ressource rare et que la production française de gypse de synthèse, liée aux centrales électriques au charbon, est faible et saisonnière ; la poursuite de l'activité de l'usine est donc liée à celle de la carrière,
- Autres moyens de transport des remblais : solutions ferroviaire et fluviale apparues inadéquates après concertation avec le MEDD,
- Autres moyens de remise en état de la carrière : pour le ciel ouvert, le projet retenu en concertation avec l'AEV réduit le volume de remblais par rapport au projet initial, on ne peut aller au-delà sans compromettre la valeur paysagère et patrimoniale du site ; pour la carrière souterraine, le remblaiement est préféré à l'affaissement dirigé pour restituer les terrains au plus proche de leur état initial,
- Les objectifs de construction de logements en Ile-de-France vont entraîner une consommation accrue de plâtre et donc de gypse ; le savoir-faire de l'usine de Cormeilles est reconnu au plan national et international,
- Au plan économique, cette usine plâtrière de Cormeilles fait travailler en direct une centaine de collaborateurs et la carrière une dizaine, et engendre 700 à 800 emplois indirects,
- Optimisation de l'emploi de la ressource en gypse et évitement de l'impact d'une nouvelle exploitation à ciel ouvert,
- Réduction du principal impact environnemental (transports routiers et impact sur la circulation routière déjà surchargée) par création d'un accès nord à la carrière et gestion du flux de camions pour en assurer la répartition géographique nord-sud et temporelle (horaires d'accès),
- Projet environnemental de remise en état de la carrière, défini avec l'AEV, intégré dans le projet soumis à autorisation,
- Définition du périmètre exploitable adaptée pour limiter les risques liés à l'exploitation souterraine sur les principales infrastructures de surface.

L'étude d'impact résumée ensuite aborde successivement :

- L'état des lieux initial, qui met en relief à l'intérieur du périmètre du projet en souterrain la présence d'habitations et d'établissements recevant du public (les habitations situées au-dessus du périmètre selon libérées), un patrimoine historique avec le Fort de Cormeilles , des milieux

naturels, avec quelques espèces d'amphibiens protégés dans la carrière à ciel ouvert et deux risques majeurs, présence d'un pipeline (TRAPIL) dans le même périmètre, et des stockages d'eau à proximité (réservoirs semi-enterrés et château d'eau),

- La compatibilité avec les documents d'urbanisme ; les projets de renouvellement à ciel ouvert et d'extension en souterrain sont compatibles avec les PLU des quatre communes concernées,
- Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts, en particulier exploitation en souterrain, remblayage total à l'issue, distances de protection par rapport aux habitations et infrastructures et abattage mécanique à proximité de celles-ci, création d'un accès nord et répartition du trafic routier entre les deux accès, restrictions sur les itinéraires et horaires d'accès des camions de remblais, précautions et protocole de suivi en matière environnementale, gestion des eaux de ruissellement, enfin finalisation d'un projet de réaménagement avec l'AEV avec progressivement reconstitution d'habitats naturels diversifiés et réouverture au public d'un lieu de promenade attractif ; ces mesures et leurs effets seront contrôlés (sous-traitants ou laboratoires indépendants pour les paramètres environnementaux et le Fort de Cormeilles),
- Les impacts positifs immédiats (économie locale et emplois, gestion des déchets du BTP) et à terme (infrastructure routière améliorée, espace de loisir dans un cadre privilégié),
- L'absence de risque sanitaire notable.

Enfin, le tome se termine par un résumé de l'étude des dangers.

- Le seul risque naturel probable concerne les cavités souterraines et la dissolution de gypse, avec des conséquences modérées car locales et maîtrisables,
- Le risque anthropique externe principal concerne les canalisations de gaz ou TRAPIL, géré par la mise en place de mesures préventives importantes,
- Les risques d'exploitation sont habituels pour une carrière et ne nécessitent pas de mesures complémentaires, le principal cité étant l'incendie ou l'explosion d'un véhicule transportant des explosifs ; dans la carrière souterraine, des mesures préventives importantes sont déployées pour éviter un effondrement ou en limiter les conséquences.

II.1.2 - Tome 1 : Document administratif

Un préambule rappelle la motivation, l'historique et l'objet de la demande,

Le corps du texte (46 pages et 11 figures, dont de nombreux plans détaillés) fournit les précisions requises par la réglementation sur cette demande : lettre de demande, présentation du demandeur, emplacement de l'exploitation, réglementation applicable, description de l'activité, capacités techniques et financières de l'entreprise, servitudes et contraintes affectant le site, compatibilité et articulation avec les documents de planification, réaménagement du site, garanties financières.

Dix annexes regroupent les documents complémentaires requis. On y trouve notamment la liste des parcelles cadastrales, l'avis favorable du président du conseil général du Val d'Oise sur le projet de création d'accès nord au site, ainsi que les avis des maires, du département et des propriétaires sur le projet de remise en état.

On peut souligner que les maires se préoccupent beaucoup (voire surtout) des impacts sur la circulation routière ; par ailleurs, celui de Franconville met en doute l'utilité du projet et conteste la répartition des dédommagements financiers dont ne bénéficie pas sa commune.

II.1.3 - Tome 2 : Mémoire technique

Le Tome 2 (138p, 41 figures, 12 annexes) constitue le Mémoire technique.

Le préambule (commun avec le tome 1) rappelle la motivation, l'histoire et l'objet de la demande,

On trouve ensuite les données de base de la carrière : production (décroissance lente de 471000 t/an à 287000 t/an entre 2007 et 2014), contexte géologique (couche de gypse séparée des couches adjacentes par des marnes imperméables) et hydrogéologique (cf. étude détaillée au tome 3),

Puis vient la présentation du projet de carrière. On note en particulier que le projet prévoit de passer la production maximale de 650 000 t/an (soit 290 000 m³/an) à 1 000 000 t/an (soit 455 000 m³/an), en mentionnant toutefois une production moyenne de 350 000 t/an (soit 160 000 m³/an). La quantité totale demandée est de 8 440 000 t (soit 3 835 000 m³) pour le gypse de première masse (le plus pur). Un tableau détaille les quantités annuelles prévues avec un total un peu inférieur pour la première masse (7750 kt).

Le document décrit alors dans le détail l'activité correspondant au renouvellement partiel de la carrière à ciel ouvert.

- Les réserves de gypse de première masse (couche supérieure, présentant la meilleure pureté) accessibles selon la méthode actuelle seront épuisées fin 2016, date à laquelle resteront encore les réserves de 2^{ème} et 3^{ème} masse actuellement stockées temporairement sur le site
- Il est prévu de passer ensuite à l'extraction du gypse résiduel de 1^{ère} masse sous les talus de découverte de la carrière à ciel ouvert, en parallèle avec le percement des galeries de liaison destinées à la future carrière souterraine. Le creusement se fera par fraisage à l'aide de pelles hydrauliques, selon une méthode dont les études géotechniques assurent la stabilité (étude qualitative complétée par une analyse numérique, cf. annexe 8 à ce tome).
- On procèdera enfin au remblayage de l'actuelle carrière et du creusement souterrain, ceci en réutilisant les stériles d'extraction issus de la carrière elle-même, complétés par des apports de terres extérieures issus de chantiers de terrassement de la région parisienne (volume total estimé 14, 48Mm³).

Le chapitre suivant décrit l'activité liée à la carrière souterraine.

- Le principe général d'exploitation (technique par chambres et piliers sera similaire à celui utilisé par la même société dans ses carrières souterraines de Montmorency et Bernouille en région parisienne.
- Il s'agit de tout d'abord créer un accès (descenderie) indépendant de l'actuel front de taille, puis à partir de cet accès de creuser un réseau de galeries perpendiculaires laissant entre elles des piliers carrés.
- Le gypse sera extrait par tirs de mines ou abattage selon les secteurs considérés et le niveau de vibrations induit pour les habitations et infrastructures les plus proches.
- Les galeries seront réalisées en deux temps ; une première phase (traçage) permet de développer le réseau d'exploitation, une seconde phase (levage) vient approfondir celles-ci.
- La remise en état se fera en deux temps, d'abord remblayage partiel sur 3, 5 m de haut pour conforter la base des piliers et permettre le passage des camions lourds, puis ultérieurement remblayage total jusqu'en couronne.
- Le document détaille les mesures complémentaires à mettre en œuvre pour assurer la stabilité à court terme, ainsi que les distances de protection (37 à 50 m en fonction de la hauteur de recouvrement (séparant le niveau de base de l'exploitation du niveau naturel du sol).
- Les tirs de mines auront lieu à une cadence de 3 à 5/j, en fin de journée après sortie de tout le personnel par sécurité et pour permettre aux gaz de se diluer jusqu'au lendemain.
- Le toit des galeries sera purgé, puis sous 40 mois au maximum boulonné et couvert d'un filet pour les galeries qui ne seraient pas remblayées dans les 3 ans.

- Le gypse sera transporté par chargeuse jusqu'au concasseur mobile installé en souterrain, puis par camion jusqu'à l'installation de traitement située au jour.
- Le circuit d'aération et sa perturbation en cas d'incendie sont détaillés.

Le document présente enfin l'activité qui résultera du cumul des deux volets précités (renouvellement partiel + extension). On y retrouve notamment le phasage d'ensemble et on y détaille le mode de remblayage prévu pour les galeries.

Parmi les nombreuses annexes, on trouve notamment le dimensionnement de la garantie financière, ainsi que les conclusions des études géotechniques de dimensionnement des ouvrages de la carrière souterraine.

II.2 - Contenu de la deuxième boîte

II.2.1 - Tome 3 : Etude d'impact

Le Tome 3, consacré à l'étude d'impact résumée dans le Tome 0 (cf. ci-dessus § II.1.1), comporte 527 pages.

. **Préambule** : Le préambule retrace brièvement l'historique du projet, résume les différentes demandes formulées par la Sté PLACOPLATRE afin de pérenniser l'approvisionnement en gypse de l'usine plâtrière de CORMEILLES EN PARISIS et, ainsi, de pérenniser l'usine elle-même, puis, soulignant d'une activité soumise à étude d'impact, rappelle les différents articles du Code de l'Environnement applicables.

. **Chapitre 1** : la présentation succincte du projet d'exploitation et de remise en état ;

Ce thème est de fait déjà présenté par le résumé non technique (Tome 0 première boîte)

. **Chapitre 2** : l'Analyse de l'état initial du site et de son environnement ; elle concerne

* l'environnement naturel :

* l'environnement humain

* l'interrelation entre les différentes composantes de l'environnement

* la synthèse des sensibilités et contraintes du site ;

L'ensemble de ces thèmes est repris par le chapitre 3 ci-après en évaluant l'impact brut du projet avant mesures de compensations proposées par le pétitionnaire.

. **Chapitre 3** : Analyse des effets prévisibles, directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement ;

* Environnement naturel :

Impact sur la stabilité des terrains : au final, la carrière à ciel ouvert a et aura un impact brut sur la stabilité des terrains, faible à moyen, direct et temporaire au cours du remblayage, faible direct et permanent au-delà (possibles tassements). L'exploitation souterraine garantit une parfaite stabilité des piliers et l'évaluation des tassements de surface serait au maximum de 2cm. Le remblaiement des galeries permet d'écartier le risque d'effondrement à long terme. L'accès à l'exploitation souterraine nécessite le creusement d'une tranchée (descenderie) qui pourra induire une instabilité temporaire des terrains à proximité.

Impact sur les formations superficielles, la topographie et la géomorphologie : le remblaiement de la carrière à ciel ouvert aura un impact fort et positif du fait de la reconstitution des milieux naturels de la butte et de sa ligne de crête.

Impact hydrogéologique brut : la carrière aura un impact modéré temporaire sur l'écoulement de la nappe des sables de Fontainebleau et aucun impact sur les écoulements des nappes phréatiques exploitées (sables de Beauchamp). L'exploitation souterraine aura un impact nul sur les écoulements souterrains. Il existe cependant un risque de pollution accidentelle de surface, moyen à fort (fuite sur stockage de 40 000l de fioul et d'hydrocarbures, pannes d'engins, etc.) qui pourrait se transmettre par infiltration lors du remblaiement (pollution des sables de Fontainebleau) ou par les réseaux de collecte des eaux de ruissellement (sables de Beauchamp) en l'absence de mesures préventives.

Impact sur la faune et la flore : il sera rendu positif de par la remise en état du site, et transitoirement modéré à mineur de par les infrastructures de l'exploitation souterraine (descenderie, puits d'aération) et les travaux de défrichage correspondants. Les impacts bruts indirects liés aux activités seront essentiellement liés à la circulation des camions de remblais et de gypse (bruit, poussière : impacts faibles à moyens, temporaires).

* Environnement humain

Le trafic poids lourds fait l'objet d'une étude d'impact qui conclut à une augmentation du trafic global de 1 à 1,6% , dont la part poids lourds augmente de 11% sur la RD392, 13% sur la RD48 côté Argenteuil, 43% sur la RD122 côté sortie A15. L'impact brut à venir sur le trafic poids lourds sera moyen à fort, direct et temporaire ; l'impact sur les conditions de circulation sera fort à l'heure de pointe du matin, faible en période creuse et période de pointe du soir (horaires d'activité carrière).

Le patrimoine architectural et historique inclut l'église Saint Martin à 320m du projet (en dehors de la zone de tassement éventuels, tirs de mines en souterrain sans effet), le fort de Cormeilles dans le périmètre du projet (risque faibles de désordres engendrés par les mouvements des sols et tirs de mines en souterrain).

Les impacts sur les activités et l'économie sont positifs et permanents de par les emplois maintenus (140 directs, 800 indirects) et la contribution économique territoriale, l'activité touristique

L'impact brut sur la qualité de l'air (poussières) est temporaire et faible malgré le nombre de personnes impactées car les valeurs mesurées sont faibles. Il pourrait devenir moyen à fort en relation avec la circulation des camions sur les pistes de remblais. L'impact brut lié aux rejets atmosphériques de combustion (particules et gaz) est actuellement temporaire et faible. Il ira cependant en augmentant selon l'avancée des exploitations (doublement des consommations en fioul des engins et camions de la carrière), pour atteindre un niveau moyen, temporaire.

La modélisation de l'impact sonore des sources ponctuelles (engins, concasseurs, puits d'aération) et linéiques (camions de remblais et de gypse sur les pistes de la carrière) conduit à des valeurs d'émergences pour les riverains du site conformes à la législation très faibles à nulles pour les périodes diurne et nocturne.

La consommation d'énergie se répartit actuellement entre gazole non routier (643m³/an) et électricité (659Mwh/an). Elle sera portée à 1220 m³/an et 1865 Mwh/an pour l'ensemble des activités de surface (dont remblaiement) et souterraines des engins et installations de la carrière (camions routiers de convoyage remblais exclus) et aura un impact moyen et temporaire.

Le projet aura un impact quasi nul sur l'environnement lumineux du site.

L'impact brut au titre des risques majeurs (inondations, mouvements de terrains, transport de matières dangereuses) sera faible et maîtrisé (limitation du périmètre d'exploitation en souterrain, respect des prescriptions TRAPIL, etc.) ; au titre de servitudes d'utilité publiques et des réseaux les risques seront nuls pour la servitude d'alignement (qui ne concerne pas le tréfonds), moyens à faible pour les anciennes carrières, faible pour les réseaux de distribution d'électricité, les canalisations de transport de gaz et de transports de produits pétroliers (en relation aux mesures prises pour la stabilité des terrains et les vibrations) nuls pour les servitudes relatives aux transmissions radio électriques.

L'impact du projet sur les documents de planification (SDRIF, SDAGE, SAGE, SRCE, Schéma départemental des carrières, etc.) est positif ou sans objet

Des tableaux récapitulatifs synthétisent les impacts théoriques bruts (avant mesures réductrices) présentés par ce chapitre.

. **Chapitre 4** : Analyse des effets cumulés ;

8 projets ICPE, à une distance de moins de 10 km du site, non caducs, objet d'une enquête publique et d'une étude d'impact au titre de l'article R214-6 du code de l'environnement, sont identifiés et évalués en termes d'effet cumulés. Seul le projet d'extension de chaufferie urbaine à Argenteuil présente une éventuelle interaction quant à la qualité de l'air impliquant un impact brut cumulé sur les émissions de rejets atmosphériques, de niveau moyen.

Les activités connexes de PLACOPLATRE concernent le chantier d'aménagement de la RD 122, dont la mise à 2 voies de la bretelle de sortie A15, pour lequel il s'agira de limiter les impacts sur la circulation, en assurant les dessertes locales et de transit, les accès riverains, limiter les impacts environnementaux (eaux souterraines et superficielles, milieux naturels). Les principales mesures et les impacts résiduels pendant et après les travaux sont présentés par des tableaux détaillés y compris pour les impacts relatifs au trafic routier, la qualité de l'air, les nuisances sonores, etc.

L'usine plâtrière du site a une connexité évidente avec la carrière évaluée, pour laquelle le trafic routier poids lourd cumulé présente un impact moyen à fort, les conditions de circulation cumulées un impact fort à l'heure de pointe du matin.

. **Chapitre 5** : Analyse de la compatibilité et de l'articulation du projet avec les documents de planification ;

Les Plans locaux d'urbanisme des communes concernées (Argenteuil, Cormeilles, Franconville, Montigny-les-Cormeilles) présentent des règlements pour les zones recoupées par les exploitations en surface et en souterrain explicitant les autorisations d'exploitation. Le projet de création d'accès nord de la carrière est compatible avec le PLU de Cormeilles.

Le Schéma directeur de la région Ile de France (accès stratégique au gisement de Cormeilles, création de paysages pour la qualité de vie), le SDAGE Seine-Normandie (réaménagement des carrières), le SRCE (remise en état des continuités écologiques, les composantes de la trame verte et bleue), le schéma départemental des carrières (orientations prioritaires pour la valorisation du gypse) confortent les orientations et la compatibilité du projet, de même l'article 109 du code minier (permis exclusif jusqu'en 2019), le plan de gestion des déchets du bâtiment et des TP dans le val d'Oise et le PREDEC qui identifie la carrière comme lieu de stockage de déchets inertes et vise à favoriser le réaménagement de carrières en utilisant le remblayage. La compatibilité avec les schémas d'ensemble régionaux (schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris, le Plan régional de la qualité de l'air en Ile de France, le plan de déplacements urbains, etc.) est présentée.

. Chapitre 6 : Esquisse des solutions alternatives et raisons du choix du projet ;

Les solutions alternatives évoquées incluent la délocalisation de l'usine (incompatible de l'exceptionnelle qualité du gypse local et de la production de notoriété des dérivés correspondants), l'approvisionnement de l'usine à partir d'une carrière voisine (la plus proche carrière, à Baillet en France, implique une distance et une noria de camions d'un coût environnemental prohibitif, un impact non compatible du trafic), l'approvisionnement à partir de plâtre recyclé (l'usine de Vaujours assure déjà cette mission) ou de gypse de synthèse (qualité non compatible).

Une solution alternative d'exploitation en surface est rejetée de par la géométrie du gisement (à plat, faible épaisseur). La méthode d'extraction par tirs de mine offre une grande souplesse et consomme peu d'énergie. L'inconvénient de cette méthode est la génération de vibrations sans incidences pour les constructions mais pouvant être ressenties par les riverains. D'autres moyens d'acheminement des remblais, par le rail, par le fleuve, ont fait l'objet d'études ou de concertations en 2008 puis 2010 avec le concours des pouvoirs publics et ont conclu à la non-pertinence des solutions correspondantes (non-rentabilité sur des distances de transport aussi courtes).

Les raisons pour lesquelles le projet a été retenu sont d'ordre économique et environnemental (l'usine est sur son gisement, l'exploitation souterraine impacte beaucoup moins l'environnement qu'une exploitation à ciel ouvert).

. Chapitre 7 : Mesures visant à éviter, réduire et/ou compenser les impacts prévisibles ;

Concernant l'environnement naturel, la stabilité des sols pour la carrière à ciel ouvert fait l'objet de mesures telles que la pente maximale des fronts de taille, des remblais, leur surveillance, la mesure des vibrations pour les maisons les plus proches, de même pour la carrière souterraine une définition du périmètre d'exploitation intégrant une distance de protection des habitations de 37m à 50m fonction de la profondeur d'exploitation. Celle-ci sera faite selon la méthode des champs et piliers dimensionnés pour un tassement imperceptible (pire cas : 2cm) des sols de surfaces. Des mesures de réduction supplémentaire intégreront le remblayage partiel puis total des galeries, le boulonnage avec encrage réparti des carrefours de galeries, des tunnels d'accès, le contrôle périodique des galeries. L'ensemble de ces mesures contribuera à un impact très faible maîtrisé sur la stabilité des sols.

Les mesures relatives aux sols, eaux souterraines et superficielles concernent la gestion des eaux de ruissellement de la carrière à ciel ouvert (réseau de collecte et bassins, pompage des eaux de fonds de fouille vers bassins de décantation, surveillance de la qualité des eaux), la mise en place d'un circuit étanche de gestion des eaux de lavage et des hydrocarbures, la gestion des déchets générés par l'entretien des engins et l'installation de traitement (collecte, évacuation, selon des filières adaptées). Les mesures prévues conduiront à un impact très faible et maîtrisé sur les eaux souterraines, les sols, les eaux de ruissellement.

Pour le milieu naturel les mesures d'évitement et de réduction concernent la limitation des emprises d'infrastructures sur les espaces naturels (puits d'aération, nouvelle base vie dans l'enceinte de la carrière, etc.), l'optimisation des surfaces et de la période de défrichage. Les mesures de compensation concernent principalement la remise en état de la carrière, son reboisement, la reconstitution progressive d'habitats naturels. Des tableaux détaillés présentent ensuite les impacts résultants de ces mesures sur le milieu naturel et le réseau Natura 2000 vus comme globalement positifs. Un suivi écologique des travaux correspondants sera réalisé. Leur budget prévisionnel est estimé.

Concernant le paysage et l'impact visuel, la cession à l'Agence des Espaces Verts de France des terrains au fur et à mesure de leur remise en état permet une reconstitution progressive du paysage. L'ouverture de perspectives offre des vues panoramiques sur Paris.

L'impact visuel et paysager résultant sera très faible à nul.

L'environnement humain : les travaux prévus pour la sécurité du public sont la télésurveillance et la fermeture en dehors des heures de travail de la descenderie, l'inaccessibilité par l'extérieur du puits d'aération. Afin de réduire l'impact du trafic poids lourds, le profil de remblaiement est modifié pour réduire de 10% l'apport des matériaux, le projet est étalé jusqu'en 2036, un nouvel accès nord est créé. Un projet de réalisation d'une bretelle d'entrée sur l'A15 est à l'étude. Des mesures de contrôle de trajet en relation aux nouveaux accès nord seront prises. L'impact résultant sur le trafic et la sécurité du public sera moyen maîtrisé et temporaire. Il sera également positif du fait de la nouvelle infrastructure routière.

Concernant le patrimoine, la mémoire géologique de la carrière fera l'objet de travaux de mise en valeur (conservation de 3 fronts de taille, aménagement de 2 belvédères). L'exploitation souterraine intégrera des mesures d'évitement et de réduction : Pas d'exploitation au droit des principaux bâtiments du fort de Cormeilles, définition d'un protocole d'expertise du fort, suivi du fort pendant l'exploitation, adaptation des méthodes d'abattage selon niveau de vibrations et de déformation (niveaux de vibration limités à 5mm/s en surface pour les tirs de mine alors que la législation autorise 10mm/s) L'impact résultant de ces mesures sur le patrimoine et notamment l'église Saint Martin, le fort de Cormeilles sera très faible maîtrisé et sans incidence sur l'intégrité des bâtiments.

Concernant les activités et l'économie, le tourisme et les loisirs, l'impact est positif, fort.

Les rejets atmosphériques (poussières minérales, rejets de combustion) feront l'objet de mesures préventives (arrosage des pistes, goudronnage partiel, des voies d'accès, entretien des engins et contrôles) et d'analyses de l'air périodiques (niveaux de poussières, teneur en gaz en sortie de puits d'aération). Ces mesures, la réalisation de l'aération de l'exploitation souterraine conduiront à un impact résultant des poussières et des rejets atmosphériques sur la qualité de l'air faible, maîtrisé.

Concernant le bruit, le très bas niveau des émergences sonores actuel conforte les mesures déjà prises. Cependant une attention particulière pour les habitations de Cormeilles dont l'extraction à ciel ouvert s'approche implique l'adjonction d'un point de mesure au nord-ouest du site. L'impact résultant restera faible et maîtrisé, direct et temporaire.

S'agissant des vibrations les travaux à réaliser concernent notamment le suivi des vibrations engendrées par les tirs de mine (capteurs au niveau des bâtiments au plus près de l'exploitation installés de façon temporaire ou permanente, suivi confié à un laboratoire indépendant), les mesures d'évitement (périmètre exploitable intégrant une distance de protection, utilisation de l'abattage mécanique en zone sensible), les mesures de réduction (méthode et choix de plan de tir), les mesures de suivi des vibrations du fort, conduisent à un impact résultant faible, maîtrisé.

Concernant les déchets (réutilisation des terres de découverte en remblais, gestion des déchets de chantiers et des produits de l'entretien des engins et de l'installation de traitement selon des filières de recyclage, etc.), les mesures décrites conduisent à un impact faible et maîtrisé du projet

Concernant les servitudes réseau de transport de gaz et d'hydrocarbures, un protocole d'exploitation sera défini en relation avec les services concernés. Toutes les mesures prévues pour la stabilité des sols et les vibrations permettront de limiter l'impact sur ces réseaux.

Concernant les stockages d'eau, un suivi vibration sera assuré au niveau du château d'eau de Veolia à l'approche de l'exploitation. L'impact sur les stockages d'eau des mesures prévues pour la stabilité des sols et les vibrations sera faible à nul et maîtrisé.

. Chapitre 8 : Remise en état du site en fin d'exploitation ;

Il est actuellement réalisé selon le programme présenté par le dossier de demande d'autorisation de 1999 et fait l'objet de cessions progressives à l'Agence des Espaces Verts de la région Ile de France.

Le programme définit 12 zones de cession dont 7 correspondent à une surface total de 64 ha (48ha reboisés) remise en état. L'autorisation à venir couvre les 5 dernières zones d'une surface totale de 54 ha dont 15 ha à reboiser ainsi que les zones d'accès qui seront réhabilitées en fin de chantier (surface totale de 17ha dont 5,5ha à reboiser)

Une étude (annexe 28) d'actualisation du projet relative à la remise en état qualitative de la butte de Cormeilles et la réduction des nuisances liées aux poids lourds, sous maîtrise d'ouvrage de l'Agence des Espaces Verts et en relation avec les municipalités concernées a été conduite en 2014 et est très largement reprise par ce chapitre. Elle s'est conclue par l'urgence de pallier les risques d'effondrement par ruissellement et de garantir un approvisionnement de 650 à 700 000 m³/an, ce qui conduit au double du trafic actuel, à répartir sur 2 accès, un scénario de remblaiement dit CPØ (carrière ciel ouvert : remblais 11,9 Mm³, échéance, remise en état 2045, cession 2049, carrière souterraine : remblais voie de liaison 0,4Mm³, remise en état 2036, cession 2040). Elle précise les travaux de végétalisation, d'intégration paysagère. Le scénario CPØ vise à restituer en partie le profil de crête de la butte de Cormeilles tout en permettant une diminution des volumes de remblais requis et une réduction de l'impact du trafic poids lourd.

Le réaménagement de la carrière souterraine a pour objets le remblaiement progressif des galeries d'exploitation et de liaison y compris sous les talus de la carrière à ciel ouvert, la mise en sécurité de la descendierie et du puits d'aération.

Le démontage des installations est défini ainsi que son coût.

Le coût du réaménagement de la carrière à ciel ouvert, du remblayage de la carrière souterraine sont détaillés en fin de chapitre.

. Chapitre 9 : effets du projet sur la santé publique ; le principe de l'évaluation des risques sanitaires en fonctionnement normal de la carrière s'appuie sur l'identification des sources de substances à un impact potentiel, le transfert de ces substances par un vecteur vers un point d'exposition, l'exposition à ces substances des populations (cibles) au point d'exposition. Seules sont considérés les riverains du site, les personnels exploitants étant pris en compte par les études d'hygiène et sécurité.

Les sources identifiées sont les substances émises dans l'atmosphère, le bruit émis par la carrière, les vibrations, les rejets aqueux du site.

Les seuls vecteurs identifiés sont l'air et le sol. L'eau souterraine et les eaux superficielles sont non prises en compte car les voies d'exposition par une eau potable contaminée ou par la pollution d'un fleuve, d'une rivière de par l'activité de la carrière ne sont pas significatives.

Les cibles concernent les populations des communes riveraines dans un rayon de 1km autour du projet estimées à 100 000 habitants. Cependant les caractéristiques météorologiques et la topologie du relief localisent principalement les cibles à quelques centaines de personnes habitant la butte de Cormeilles et le plus au sud de la ville (nombreux ERP).

4 scénarios d'exposition sont étudiés : inhalation de gaz de combustion rejetés par le site, inhalation de poussières émise par le site, exposition au bruit émis par le site, exposition aux vibrations et surpressions aériennes.

L'étude de risque sanitaire pour les gaz de combustion identifiée pour les substances inhalées CO₂, CO, NO_x, SO₂ les coefficients de dangers en évaluant les rapports entre les doses journalières d'exposition ou la concentration moyenne inhalée et la valeur toxicologique pour la voie considérée.

Les valeurs des coefficients de dangers sont comprises entre 0,00009 (SO₂) et 0,1 (CO₂), << à 1 et donc excluent tout risque sanitaire

L'étude de risque sanitaire retient pour les poussières les substances PM₁₀, PM_{2.5}, la silice cristalline avec pour ces 3 substances un coefficient de danger compris entre 0,14 (silice cristalline) et 0,7 (PM₁₀).

L'étude de risque sanitaire d'exposition au bruit conduit à une valeur d'exposition de 53,4 dBA en période diurne et de 46,1 dBA en période nocturne, inférieure au seuil de gêne retenu (60 dBA).

Pour le scénario d'exposition aux vibrations, l'étude conclut à une absence de gêne notable pour les tirs de mine à ciel ouvert et une absence d'effet sur la surpression aérienne des tirs en souterrain

. **Chapitre 10 :** Méthodes et sources utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement ; Conformément aux dispositions du code de l'environnement (article R12-5 8°) le pétitionnaire présente les méthodes utilisées pour établir l'état initial et évaluer les effets du projet sur l'environnement. Il explique les raisons du choix opéré lorsque plusieurs méthodes sont disponibles. Les thèmes présentés incluent : le contexte géologique/stabilité des terrains, les milieux naturels, l'hydrogéologie, le patrimoine, les paysages, le contexte climatique, les populations et usages des sols, le trafic routier, le bruit, les vibrations les suivis environnementaux fournis par PLACOPLATRE (eaux, bruit, poussières, vibrations), les projets connus, la remise en état, les réglementations contraintes et servitudes, les rejets atmosphériques, le volet santé. Pour chacun de ces thèmes les références bibliographiques, les raisons ayant conduit au choix méthodologique sont présentées. Ces points sont résumés par un tableau en fin de chapitre.

. **Chapitre 11 :** Difficultés éventuelles rencontrées de nature technique ou scientifique ; Conformément à l'article R122-5 du code de l'environnement le pétitionnaire explicite les difficultés rencontrées dans sa démarche. Il est uniquement signalé par PLACOPLATRE une difficulté de recensement des projets ICPE connus et des études d'impact correspondantes pour bien caractériser les impacts cumulés

. **Chapitre 12 :** Auteurs de l'étude d'impact ; ce chapitre recense les contributeurs correspondants aux réalisations de l'étude d'impact, l'étude hydrogéologique, l'étude écologique, l'étude géotechnique, l'analyse des incidences de l'exploitation souterraine sur le fort de Cormeilles-en-Parisis, l'étude trafic de la desserte du site PLACOPLATRE, l'étude de faisabilité du remblaiement avec des marnes intercalaires de la carrière. Ces études ont été confiées à des sociétés ou experts indépendants et ont fait l'objet d'un encadrement du dossier par le personnel de PLACOPLATRE.

. **Chapitre 13 :** Conclusions de l'étude d'impact environnemental ; PLACOPLATRE résume les enjeux du projet (continuité de l'activité de l'usine, réhabilitation du site) ainsi que les principales inquiétudes qu'il pourrait susciter (impacts sur le trafic poids lourds, utilisation d'explosifs et risques d'instabilité des sols) et rappelle les mesures rigoureuses prévues (périmètre d'exploitation en souterrain intégrant des distances de protection de l'ordre de 50 mètres par rapport aux habitations et infrastructures sensibles, dimensionnement sécuritaire des chambres et piliers de l'exploitation

souterraine, passage en abattage mécanique si les vibrations générées par les tirs de mines sont trop importantes, remblayage total des galeries en fin d'exploitation.

Le site de Cormeilles devant accueillir jusqu'à 760 000m³ / an de matériaux inertes, PLACOPLATRE prévoit la création d'un nouvel accès nord du site dont les horaires d'accès seront adaptés pour minimiser l'impact sur le trafic interurbain. De plus, des trajets bien précis seront imposés aux camions de remblais.

PLACOPLATRE pourra enfin s'appuyer sur son expérience pour prévenir tout risque pour les riverains et les employés du site, pour la faune et la flore, pour remettre en état la carrière avec le savoir-faire du bureau d'étude Octobre Environnement, pour finaliser la restitution de milieux naturels diversifiés

- **Illustrations du dossier** : 90 figures réparties entre les différents chapitres.

II.2.2 - Tome 3 bis : Annexes 1 à 22 de l'étude d'impact

Elles concernent :

. **Annexe 1** : Le diagnostic Hydrogéologique ; Cette étude de HYDRATEC réalisée en 2008 dresse un état des lieux hydrogéologique de la butte témoin de Cormeilles en Parisis en conclusion de campagnes de mesures piézométriques sur forage. Celle-ci a identifié quatre niveaux aquifères :

Les calcaires de Sannois qui constituent le socle de la butte de Cormeilles elle-même composée de sables de Fontainebleau et captant les eaux de ruissellement en surface, constituant la nappe de la butte de Cormeilles aussi appelée « nappe perchée de l'oligocène (qui alimente les sources de flanc de colline) et dont la présente étude a montré la déconnexion (étanchéité) avec les niveaux sous-jacents ainsi qu'une forte minéralisation.

Sous la colline et les masses de gypse, les sables de Beauchamp, le calcaire de Saint Ouen supportent des nappes de moindre importance ; Des analyses effectuées sur forages montrent une concentration en sulfates élevée (1490mg/l) au droit des couches de gypses et laisse présumer une infiltration verticale descendante jusqu'à cette nappe.

Plus bas encore les nappes les plus exploitées du département (besoins en eau potable, industriels et agricoles) se situent dans les calcaires du lutétien, yprésiens et les craies dont des échanges importants existent avec les cours d'eau.

La nappe des calcaires de l'Albien, qui constitue un puissant aquifère d'importance régionale, n'est pas considérée de par sa profondeur (635 m environ).

L'hydrogéologie du milieu, sensible au niveau de la nappe des sables de Fontainebleau perturbée par les excavations de surface, mais dont les eaux ne sont pas exploitées, n'offre pas de sensibilité particulière à l'exploitation souterraine du gypse dont les couches sont isolées des nappes sous-jacentes.

A l'issue de cette étude les points suivants ont pu être dégagés : Au droit de la butte aucun usage de l'eau concernant la nappe des sables de Fontainebleau n'a été déclaré auprès de la DDASS ni auprès de l'Agence de l'Eau Seine Normandie. Aucune servitude réglementaire liée à l'usage de l'eau n'a été établie par l'administration et aucun périmètre de protection n'a été défini autour des sources Arline et Montigny que ce soit pour la nappe des sables de Fontainebleau ou la nappe yprésienne.

. **Annexe 2** : Les données hydrologiques ; C'est une synthèse du régime fluvial de la Seine établie pour la période 1974 2012

. **Annexe 3** : Les rapports 2014 d'analyse de la qualité des eaux superficielles et souterraines ; les eaux de surfaces ont fait l'objet de prélèvements sur 3 sites (Charrier, Dragon, Sannois) les eaux souterraines ont fait l'objet de prélèvements sur 2 sites de forage (dont le château d'eau). Les analyses des eaux de surface concernent les recherches d'hydrocarbures totaux C10-C40 ou fractionnés, et diverses analyses chimiques : azote Kjeldah, sulfate, matières en suspension et ont été effectuées en 2013 par le laboratoire néerlandais Alcontrol Laboratories. Les analyses des eaux souterraines ont été effectuée par le laboratoire CERECO en 2014 et concernent les teneurs en ammonium, chlorures, fluorures, nitrates, sulfates, orthophosphates, calcium, magnésium, potassium, sodium. Aucune appréciation des résultats n'est explicitée.

. **Annexe 4** : Le courrier relatif aux captages en eau potable ;

Emis par l'ARS en 2014 ce courrier explicite l'absence de captage public d'eau destinée à la consommation humaine dans les communes du périmètre du projet qui ne sont pas concernées par un éventuel périmètre de protection de captage d'eau, mais signale l'usine de conditionnement d'eau de Franconville située sur un forage privé.

. **Annexe 5** : La fiche descriptive de la ZPS « Sites de Seine-Saint-Denis » ;

L'étude de la sensibilité au projet des sites Natura 2000 montre que le site « Seine Saint Denis », site écologique européen remarquable de par sa biodiversité urbaine, peut être indirectement concerné par le projet. Il s'agit de conserver sur le site de Cormeilles ou reconstituer des habitats favorables aux espèces présentes sur le site de Saint Denis afin de conforter leur présence et de participer à la diffusion de la biodiversité en ville. Cette fiche présente l'inventaire floristique, faunistique, habitats et paysages des sites Seine Saint Denis.

. **Annexe 6** : L'objectif qualité du SDAGE ; carte format A4 du bassin Seine-Normandie explicitant par codes de couleur les objectifs de qualité des eaux des principaux cours d'eau du territoire et situant le site PLACOPLATRE.

. **Annexe 7** : L'évaluation écologique (Octobre Environnement, 2014) ; cette étude sert de référence à l'étude d'impact environnementale objet du Tome 3 déjà résumée ci-dessus. Elle en présente l'état initial du site et son environnement, le projet de carrière à ciel ouvert et l'extension souterraine, évalue les incidences et les mesures environnementales de compensation ainsi que les incidences Natura 2000.

. **Annexe 8** : Les unités paysagères ; Cet extrait d'un document de la DIREN établi fin 2008 caractérise les entités paysagères les plus emblématiques de l'Île de France (vallées, massifs forestiers, plaines et plateaux, sites villageois urbains).

. **Annexe 9** : Le courrier relatif aux comptages routiers ; Les lettres du département de 2008 à 2014 explicitent les conditions de trafic aux abords du site PLACOPLATRE et servent de données d'entrée à l'étude CDVIA objet de l'annexe 10.

. **Annexe 10** : La desserte du site PLACOPLATRE de CORMEILLES-EN-PARISIS.

Cette étude CEDEVIA réalisée en 2013 intègre les données de trafic départementales et des mesures sur le terrain pour préciser les flux journaliers à différentes périodes. Elle en déduit et présente des propositions relatives à l'aménagement d'un accès nord de la carrière, des propositions de répartition des flux et de décalage d'horaires d'accès des camions de remblais, ainsi que des aménagements de la voirie publique tous repris par PLACOPLATRE vis-à-vis de l'administration et intégrées notamment dans le dossier d'étude d'impact (tome 3) résumé par ailleurs.

. **Annexe 11** : Le courrier relatif au patrimoine culturel ;

La direction des affaires culturelles de l'Île de France confirme par ce courrier de novembre 2010 que le projet PLACOPLATRE ne devrait pas avoir d'incidence notable sur le patrimoine archéologique local.

. **Annexe 12** : Le Rapport d'expertise pour le Fort de CORMEILLES-EN-PARISIS ; établi le 21 septembre 2012 par Monsieur LABESSE, expert en maçonnerie du patrimoine, il conclue à la nécessité de surveiller de nombreux points sensibles en fonction des contraintes que pourrait subir le bâti pendant l'exploitation du gypse souterrain (fragilité des façades appliquées sans liaison avec la structure, pour lesquelles un suivi de l'écartement serait à mettre en place, fragilité similaire des façades des cavaliers dont certains éléments sont déjà très largement dégradés, vieillissement des enduits à la chaux en de très nombreux endroits, éléments pouvant poser un problème de sécurité tel que la clé de voute d'une alcôve donnant sur le couloir d'entrée intérieur ou le fronton du portail principal. Les points de faiblesse étant identifiés et à surveiller, la mise en place d'une carrière souterraine est possible. Une veille d'expertise pendant la durée de l'exploitation mais aussi avant ces travaux, tous les deux ans sur une dizaine d'années, serait à mettre en place pour quantifier les évolutions dans le temps

. **Annexe 13** : L'analyse des incidences de l'exploitation souterraine sur le Fort de CORMEILLES-EN-PARISIS : état des lieux ; La société TERRASOL a édité le 15 10 2012 (Monsieur Alain GUILLOUX) un diagnostic géotechnique établissant l'état et la sensibilité des constructions en intégrant l'étude des ouvrages dans leur contexte géologique et les conditions de l'exploitation souterraine projetées.

. **Annexe 14** : L'itinéraire du PDIR et de promenade ; planche 4 localisant le site dans le réseau des sentiers régionaux

. **Annexe 15** : Les fiches de mesure de bruit ; réalisée par la société ACOUPLUS en novembre 2014 cette étude s'appuie sur une campagne de mesures acoustiques effectuées les 3 et 4 novembre 2014 en 1 point (habitation) proche du site de la carrière puis du lundi 15 au vendredi 19 décembre 2014 en 4 points situés en limite du site et 5 points en limite de ZER . La campagne du 3 au 4 novembre 2014 conclut à une émergence en deçà des seuils réglementaires. Il n'y a pas de synthèse pour la campagne de décembre 2014.

. **Annexe 16** : Les cartes du DDRM du Val d'Oise ; Au format A4, cette carte identifie les risques inondations, mouvements de terrains et transports de matières dangereuses pour le département du Val d'Oise. Un tableau des communes concernées précise la nature des risques et les plans de protection correspondants ainsi que leur date d'édition.

. **Annexe 17** : Le courrier du SDAP ; Le service territorial de l'architecture et du patrimoine du Val d'Oise identifie par sa lettre de 2012 la servitude du périmètre de protection de l'église de Cormeilles classée monument historique

. **Annexe 18** : Le Décret du 14/10/1991, relatif à l'exécution de travaux à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution ; Ce décret explicite les procédures à suivre par les porteurs de projets, les déclarations d'intentions de commencement de travaux (DICT) à transmettre pour informer les responsables d'ouvrages et prendre en compte les exigences techniques relatives aux contraintes sécuritaires quant à la réalisation des travaux envisagés, selon la nature des ouvrages.

. **Annexe 19** : Les réponses des exploitants de réseaux aux déclarations de projets de travaux ; Elles comprennent les récépissés de DICT et les recommandations correspondantes de GrDF, TRAPIL, VEOLIA

. **Annexe 20** : Le courrier de la Direction Générale de l'Aviation Civile ;

Ce courrier d'août 2014 indique l'absence de servitudes aéronautiques pour la commune de Cormeilles mais signale que la ville d'Argenteuil est impactée par le plan de servitudes aéronautiques de l'aéroport de Paris-Le Bourget.

. **Annexe 21** : L'analyse des incidences de l'exploitation souterraine sur le Fort de CORMEILLES-EN-PARISIS : Evaluation des aléas et proposition de protocole d'exploitation ; Ce rapport de TERRASOL en date du 10 décembre 2012 (deuxième version intégrant les modifications demandées par PLACOPLATRE) analyse les risques hydrogéologiques, de tassement de sol, de vibrations liées à l'exploitation souterraine prévue. Il conclue à des risques liés aux tassements du sol ou aux vibrations résultant de l'exploitation souterraine faibles ou très faibles si on limite les charges unitaires des tirs de mines et suggère une sécurisation des parties les plus fragiles et présentant un risque pour les personnes (restrictions d'accès, confortements localisés). Il propose ensuite un protocole d'exploitation incluant des recommandations sur les modes d'exploitations (taux de défruitement relatifs à la taille des piliers, renforcement des terrains en galerie, remblaiements anticipés, charges adaptées des tirs de mines, puis abattage mécanique au besoin). Un programme d'auscultation hydrogéologique (pose d'un piézomètre dans l'enceinte du fort contrôlant les niveaux de la nappe phréatique sous-jacente), d'auscultation des déformations (fissuromètres, mesures de nivellement), de mesure des vibrations, est défini. Le rapport conclut après l'analyse des risques encourus et la mise en place du protocole proposé que l'exploitation souterraine projetée ne présente pas de risque pour le fort de Cormeilles-en-Parisis.

. **Annexe 22** : L'avis de l'Autorité Environnementale sur les projets retenus pour l'analyse des impacts cumulatifs. Cet avis fait partie intégrante du dossier de consultation soumis au public. Il fait l'objet d'un résumé chapitre 2.4

II.3 - Contenu de la troisième boîte

II.3.1 - Tome 3 Ter : Annexes 23 à 33 de l'étude d'impact

Ces annexes concernent :

. **Annexe 23** : Extraits des documents d'urbanisme concernés par le projet ;

Ces documents admettent l'exploitation autorisée de carrières :

* PLU ville d'Argenteuil, Zone NL, article NL2,

* PLU ville de Cormeilles, Zone N, article N2, secteur Na carrière à ciel ouvert, secteur Nb carrières souterraines

* PLU ville de Franconville, Zone N, article N2, carrières en souterrain

Règlement ville de Montigny article N12, carrières en souterrain

. **Annexe 24** : Emissions atmosphériques des gaz de combustion;

Tableau de référence explicitant les valeurs maximales admissibles par unité représentative d'une activité industrielle (énergétique: GJ, volumique: m³, massique: tonne)

. **Annexe 25** : Résultats des suivis environnementaux (poussières, bruit, vibrations, eau) ;

Rapport PLACOPLATRE commission locale de concertation et de suivi du 14/10/2014,

12 Mesure air année 2013, sommet carrière et entrée carrière : pas d'émergence liée à l'activité carrière,

Mesure acoustique près de la résidence Moulin Vert (Argenteuil) moyennée sur l'année 2013 L50 db (A), pas d'émergence significative de jour comme de nuit,

Qualité des eaux de 3 bassins de rétention, 2 prélèvements /an en 2013 : forte teneur en sulfates ,

Enregistrement de vibrations sur tirs de mines années 2010 à 2013, cimetière de Cormeilles majorant des tirs 1,91mm/s, centre équestre de Franconville 1,9mm/s

. **Annexe 26** : PLACOPLATRE, Cormeilles en Parisis, Analyse des tirs de mines, bilan annuel, année 2014 (INERIS 2015) ; Cimetière de Cormeilles valeur maximale 1,11 mm/s, Centre équestre de Franconville 1,5mm/s.

Rapport INERIS présentant les résultats de la campagne 2014 pour les mêmes points de mesures qu'en annexe 25

. **Annexe 27** : Présentation de l'usine plâtrière de Cormeilles-en-Parisis (PLACOPLATRE 2015);

113 personnes, 315 000 Tonnes/ an de gypse transformé (plâtre vrac et carreaux), 500 000m² de plaques ciment

. **Annexe 28** : Remblaiement de la carrière de Gypse de Cormeilles-en-Parisis, actualisation du projet (Outside Paysages, Octobre Environnement et Géoplus Environnement 2014) ;

La remise en état qualitative de la butte de Cormeilles et la réduction des nuisances liées aux poids lourds, font l'objet de cette étude sous maîtrise d'ouvrage de l'Agence des Espaces Verts. Un diagnostic inventoriant les intérêts faunistiques et floristiques, le contexte paysager et ses mutations est d'abord dressé. 3 variantes de remblaiement sont évaluées : Squelette INERIS 2,9Mm³ de remblais, Squelette LROP 6,5Mm³, Squelette 6/1 7,9Mm³. Des solutions alternatives visent à répondre aux contraintes de stabilité et de gestion des ruissellements (CP1 : 7,7 Mm³), reconstituer une ligne de crête (CP2 : 9,8 Mm³) , obtenir des pentes minimales pour favoriser la végétalisation et les accès du public (CP3 : 11,5 Mm³), restaurer intégralement le profil de la butte tel que acté par la région Ile de France et accepté par les communes riveraines et le public lors de la demande d'exploitation de 1999 (CP4 : 13,4 Mm³)

Quel que soit le scénario de remblais, l'urgence de palier les risques d'effondrement par ruissellement impose de garantir un approvisionnement de 650 à 700m³/an , le double du trafic actuel, à répartir sur 2 accès.

Les comparaisons entre scénarios montrent évidemment une moindre nuisance poids lourds locale pour le projet CP1, mais une capacité maximale d'accueil de remblais (limitation de la pollution régionale de par la proximité des chantiers de région parisienne) et d'aménagements d'agrément, d'accessibilité pour le public, du projet CP4.

La partie concertation de ce rapport d'étude mentionne que le syndicat des buttes du Parisis se prononce pour une variante CP3 (réunion du 7 11 2011 objet d'une annexe de présentation en fin de rapport) dont la préférence est également validée mi 2012 (physionomie, volume de remblais) par les représentants des communes d'Argenteuil, Cormeilles et Franconville. Les représentants de la commune de Sannois expriment leur opposition à l'exploitation en souterrain de la carrière.

Une dernière partie présente l'avant-projet CP3 complété en octobre 2015 (carrière ciel ouvert : remblais 11,9 Mm³, échéance remise en état 2045, cession 2049, carrière souterraine : remblais voie de liaison 0,4Mm³, remise en état 20136, cession 2040).

. **Annexe 29** : Etude d'aéragage (ALGADE 2012) ; cette pré-étude (2011) décrit un système de ventilation mettant en dépression les galeries. La prise d'air frais est au niveau de l'entrée de la

carrière souterraine et l'extraction à proximité. A l'intérieur des galeries une première série de barrages amovibles étanches permet de canaliser les flux, Elle délimite avec une deuxième série de barrages une zone de sécurité étanche où aucun engin ne circule et qui sert de refuge en cas d'urgence (incendie engin). Le dimensionnement de l'aéragage est évalué à 110m³/sec à partir d'une estimation in situ du parc des engins et camions en action.

L'absence d'un puits d'aéragage est justifiée de par les pertes de charge qui résulteraient de sa hauteur. 3 scénarios incendie sont présentés

. **Annexe 30** : procédure qualité des remblais de PLACOPLATRE : « contrôle et admission des chargements ».

Les 3 étapes de contrôle d'entrée (Réception, déchargement, régalaage) sont décrites. Les procédures font appel au contrôle visuel et olfactif. Un tri manuel de matériaux indésirables en quantité réduite est autorisé. En cas de refus du chargement un registre refus est renseigné, une fiche de liaison est adressée au responsable de la société client mise en cause. Un enregistrement des bons de dépôt, de la video plaque et chargement camion sont réalisés à chaque entrée.

Des contrôles statistiques sont réalisés mensuellement en entrée pour des remblais livrés par des chantiers > 1000m³ et font l'objet d'analyses chimiques. Des contrôles statistiques biannuels équivalents sont réalisés par un organisme extérieur.

Une visite sur chantier préliminaire aux apports est effectuée (chantiers < 10 000m³) pour contrôle amont.

. **Annexe 31** : Carrière de Cormeilles, remise en état du site, travaux de végétalisation et d'entretien, note de communication sur le bilan des travaux, saison 2013 (Octobre Environnement, 2014).

Pièce de présentation des résultats de la période à la commission locale d'information et de suivi (CLIS), ainsi que des travaux et cessions de zone à l'AVE prévus pour l'année suivante.

. **Annexe 32** : Etat de pollution des sols de la carrière à ciel ouvert (Burgéap 2015)

Une étude historique documentaire et mémorielle confirme l'utilisation du site par la société Lambert depuis 1862 pour l'exploitation d'une carrière de gypse et des activités connexes employant des hydrocarbures. L'étude sur la vulnérabilité de l'environnement montre la sensibilité des eaux souterraines (nappe des calcaires du lutétien) au droit du captage industriel du site et le peu de sensibilité à la pollution des zones naturelles et de la Seine, proche.

Les investigations sur les sols correspondent à neuf sondages sur les sites d'installations potentiellement polluantes (concassage, stockage de liquides, emplacements tractopelles) qui ont fait l'objet d'analyses chimiques. Celles-ci mettent en évidence l'absence d'anomalies en métaux, la présence, significative en surface, modérée en profondeur, d'hydrocarbures au droit de l'emplacement tractopelles et du hangar sous-traitant.

. **Annexe 33** : Protocole d'accord relatif à l'expertise du fort de Cormeilles entre Placoplatre et l'AEV, juillet 2015.

Ce protocole concerne la détermination et le déroulement de l'expertise du fort.

Une pré-étude réalisée par l'école des mines de Paris a permis de concrétiser un cahier des charges pour l'expertise du Fort approuvé par l'AEV et concernant deux missions :

- L'appréciation des principes de constitution du bâti et l'évaluation de son état actuel, confiée à Mr Olivier LABESSE, expert en maçonnerie du patrimoine,

- L'analyse des incidences géotechniques de l'exploitation souterraine, confiée à Mr Alain GUILLOUX expert géotechnique et président de TERRASOL

Les conclusions des rapports correspondants confirment la faisabilité de l'exploitation souterraine en proposant des recommandations techniques. Les risques hydrogéologiques, négligeables, de déformation de terrain, très faibles, liés aux vibrations, de très faibles à faibles, feront cependant l'objet de moyens d'auscultation (piézomètres, repères de niveaux, fissuromètres, capteurs de vibrations) associés à des protocoles de suivi, financés par PLACOPLATRE, à l'adaptation au besoin des méthodes d'exploitation, en concertation avec l'AEV et l'occupant du fort identifié selon les modalités du contrat de forage.

PLACOPLATRE s'engage à ses frais à faire établir un état contradictoire de l'état du fort 2 ans avant l'arrivée du front d'exploitation à laplomb de l'enceinte du fort puis à missionner les experts pour évaluer les causes de tout désordre qui pourrait survenir et financer les réparations dans la proportion lui incombant par l'expertise.

AEV accepte les modalités proposées et s'engage à faire accepter à son cocontractant le présent protocole effectif pour toute la durée de l'exploitation

II.3.2 - Tome 4 : Etude de dangers

Sa finalité est d'exposer les dangers présentés par la carrière en décrivant les accidents qui peuvent se produire et d'en estimer la nature et l'ampleur des conséquences, de décrire les mesures propres à réduire la probabilité et les effets de ces accidents, de préciser les moyens de secours publics ou privés disponibles en cas de sinistre.

L'accidentologie du secteur d'activité montre que pour les carrières à ciel ouvert les familles d'accidents les plus probables concernent les incendies, déversements d'hydrocarbure, effondrements et éboulements, accidents d'engins, projection de blocs sur tir de mine. A ce jour 14 incidents significatifs ont été enregistrés sur la carrière de Cormeilles depuis 2005 dont 4 pollutions accidentelles liées aux engins, un début de glissement de terrain sur le chantier de remblai, aucun accident lié à un tir de mine.

Pour les carrières souterraines les familles d'accidents les plus probables incluent les chutes de blocs en galerie et effondrements de pilier provoquant un fontis, les accidents d'engins, la projection de roches sur un tir de mine.

La carrière souterraine de Montmorency, exploitée par PLACOPLATRE, a présenté en quatre ans les incidents principaux suivants : 4 chutes de blocs à partir de parements de galeries, 3 effondrements du toit de gypse en carrefour de galerie, 1 projection de blocs lors d'un tir de mine, 1 début d'incendie sur une bande transporteuse, 5 déversements d'hydrocarbures suite à une fuite d'engin

L'analyse des accidents liés au stockage et à l'utilisation des hydrocarbures conduit à des mesures de prévention et de protection basées sur une formation et un suivi du personnel intervenant, un programme de maintenance et d'inspection périodique des équipements, le choix des meilleures technologies disponibles.

Les risques naturels externes à la carrière (sismique, kéraunique, inondation, tempête, mouvement de terrain) font chacun l'objet de l'évaluation de leur niveau de risque acceptable, critique ou inacceptable, en fonction de leur probabilité d'occurrence et de la gravité des conséquences estimées (niveau de risque = niveau de probabilité x niveau de gravité). Les occurrences d'effondrement de cavité souterraines et de dissolution du gypse sont probables par opposition aux risques sismiques et retraits gonflement des argiles extrêmement improbables. Les conséquences de tels événements resteraient

modérées du fait de l'absence d'effets létaux ou irréversibles à l'extérieur de l'établissement. L'ensemble des risques naturels est acceptable et ne nécessite pas de mesures complémentaires (voir figure 5 cartographie du PPRN au niveau de la carrière).

Les risques liés aux activités humaines à proximité (accident de la route, intrusion et malveillance, activités industrielles voisines, incendie au voisinage, réseaux énergétiques) ont des occurrences estimées probables (incendie issu du voisinage) à extrêmement improbables (canalisation de distribution de gaz). Ces risques sont acceptables et ne nécessitent pas de mesures complémentaires. Seules les conséquences d'une brèche dans les canalisations de gaz ou TRAPIL seraient catastrophiques pour les riverains. Les protections réglementaires et la surveillance de ces réseaux existent par ailleurs.

Les risques liés à l'exploitation de la carrière (engins, circulation à l'intérieur du site, sécurité routière à l'extérieur, noyade, intervenants extérieurs, incendie, explosion, tir de mine, manipulation de charges explosives, pollution accidentelle des sols et des eaux, de l'atmosphère, instabilité des terrains, maladies accidentelles) font l'objet d'une analyse qui démontre que les dangers principaux engendrés par la carrière à ciel ouvert et la carrière souterraine sont l'accident routier probable d'un camion de remblais, l'incendie (surface ou souterrain), le tir de mine raté, le risque d'instabilité de terrain (glissement de terrain lors des remblais de surface ou effondrement minier en carrière souterraine). Les conséquences des risques liés à l'exploitation restent modérées.

La détection d'une anomalie géologique souterraine est faite au moment de la foration par la présence d'eau ou de marne dans les trous. Un contrôle visuel des parois permet aussi d'identifier des fissures ou des diaclases. Les procédures à appliquer afin d'éliminer tout risque aux personnes en cas d'effondrement incluent le remblais rapide de consolidation dans la zone d'incident, l'information de la DRIEE, le suivi de l'évolution de la zone d'incident, le repérage et balisage en surface de la zone d'apparition potentielle d'un fontis (délais de répercussion en surface de quelques jours à quelques dizaines de jours) Aucune occurrence d'effondrement n'est à déplorer dans les données d'accidentologie de PLACOPLATRE, 1 cas répertorié dans la base de données ARIA. La figure 18 cartographie les zones de risques significatifs (dont zones où sont exposés les riverains).

La présentation des moyens d'intervention et de secours disponibles sur le site et à l'extérieur concerne les moyens de lutte contre l'incendie en surface et en souterrain, les moyens de lutte contre les déversements accidentels, les moyens d'alarme évacuation et sauvetage et en particulier les dispositions permettant à tout moment d'identifier la présence des personnels en carrière souterraine.

Les effets dominos, scénarios d'accident possible et conséquences prévisibles visent à identifier le scénario le plus pénalisant en carrière de surface (tir de mine raté) qui met en évidence les points suivants : nécessité de faire appliquer strictement les consignes de sécurité explosifs (dossier de prescription explosifs-minage). Dans la carrière souterraine afin de prévenir l'effondrement d'un pilier d'exploitation au droit de la canalisation TRAPIL il s'agit de tenter d'identifier à l'avance l'apparition d'une anomalie géologique (état du gypse, marnes ou eau dans les forations), d'arrêter l'exploitation immédiatement sur anomalie géologique détectée, de prévenir la société TRAPIL, de remblayer le plus rapidement jusqu'en couronne dans la zone d'effondrement

La conclusion reprend les éléments ci-dessus

annexe 1 à 3 : données d'accidentologie Cormeilles, Montmorency, Base BARPI

annexes 4 à 15 : consultations de portails de données de risques environnementaux, protocoles et consignes de dangers divers, études de dispersion des fumées d'incendie véhicule

II.3.3 - Tome 5 : Notice hygiène et sécurité

- Politique santé et sécurité de Placoplatre :

Elle identifie des axes d'amélioration intégrant la conception, l'entretien d'équipements et de processus sûrs minimisant les risques pour la santé, l'implication du personnel par des actions de support, de formation et de contrôles appropriés, l'élaboration, la mise en œuvre et le suivi d'indicateurs pertinents

- Réglementation applicable :

Les textes réglementaires pris en compte sont identifiés pour les thèmes de la sauvegarde de la sécurité, l'hygiène du personnel, la protection de la sécurité publique, en conformité à la législation propre aux ICPE

- Mesures prises en application de ces textes :

La liste des postes de travail pour l'équipe actuelle (carrière de surface) conduit à un effectif de 27 personnes dont 20 sous-traitants, un complément de 30 personnes dont 15 sous-traitants sera réalisé pour l'exploitation souterraine.

Le document de santé et sécurité (DSS) répertorie les mesures de sécurité et d'hygiène actuellement mises en œuvre et fera l'objet d'une révision pour intégrer les risques spécifiques liés à l'exploitation en souterrain.

Les équipements de protection individuelle mis à disposition (casques, chaussures de sécurité, lunettes, protections auditives) seront complétés par des masques auto sauveteurs (autonomie respiratoire 30 minutes) des lampes individuelles et des talkie-walkies adaptés pour l'exploitation en souterrain.

Les équipements spécifiques (engins exposés aux chutes de blocs ou à des retournements), véhicules conformes aux normes en vigueur font l'objet de fiches de conformité et de règles d'utilisation.

La signalisation de sécurité et santé est réalisée par panneaux de signalisation, signaux lumineux et acoustiques.

L'application des dispositions est sous la responsabilité d'un Délégué à la prévention nommé par la direction de PLACOPLATRE, en relation à la société PREVENCEM en mission d'assistance en hygiène et sécurité.

Les conditions de travail explicitent la mise à disposition des locaux, des vestiaires et installations sanitaires, réfectoire et local social ainsi que les expositions professionnelles aux agents chimiques, au bruit, aux vibrations, au radon, aux conditions d'aération et de ventilation, les mesures et campagnes menées pour vérifier la conformité aux règlements en vigueur et améliorer l'environnement de travail.

La gestion des registres et plans, les consignes de sécurité, les règles de circulation site, la lutte contre l'incendie, les plans d'alarme de secours et sauvetage (dont accès à l'infirmerie de l'usine) sont explicités.

Les procédures générales de consignation, la rédaction de plans de prévention de risques en relation à l'intervention d'entreprises extérieures, la mise en œuvre des explosifs sont décrites

- Contrôles et vérifications :

Ils sont présentés pour les installations électriques, les machines dangereuses, les moteurs thermiques (contrôles des gaz d'échappement), l'aération, les moyens incendie. La surveillance médicale annuelle des salariés est détaillée ainsi que l'organisation de leur formation.

la signalisation routière et l'information d'accès site sont présentés au titre de la sécurité publique.

- Récapitulatif :

Un ensemble de tableaux identifie par thème la nature des risques, les mesures de lutte contre les risques, la base législative correspondante.

Pour l'organisation générale de la carrière les thèmes sont le personnel, les entreprises extérieures, les engins, les pistes, les bassins d'eau pluviale, le site.

II.4 - Avis de l'Autorité Environnementale (AE)

Cet avis en date du 23 mars 2016 se compose d'une courte synthèse suivie d'un document d'étude détaillée, pour un total de trente-neuf pages.

II.4.1 - Synthèse de l'avis

La synthèse rappelle tout d'abord que l'arrêté préfectoral du 21 octobre 1999 autorise l'exploitation de la carrière à ciel ouvert pour 30 ans et que la société exploitante a constitué un dossier unique, déposé le 19 juin 2015 et complété à plusieurs reprises jusqu'au 16 mars 2016, pour prolonger l'exploitation de la carrière avec une extension en souterrain et pour modifier les conditions de réaménagement de la carrière.

Concernant la carrière à ciel ouvert, l'avis souligne que les conditions d'exploitation seront identiques aux conditions actuelles, sans nouveau danger lié à la prolongation de la durée de remblayage. Les conditions de réaménagement ont été définies en accord avec l'Agence des Espaces Verts (AEV), diminuant les volumes de remblais tout en retenant un profil topographique proche du profil initial.

S'agissant de la carrière souterraine, l'avis rappelle les conditions d'exploitation prévues et que l'étude de stabilité géotechnique du projet, menée par le centre de géosciences de Mines Paris Tech, a été validée par une tierce expertise sur demande de l'inspection de l'environnement.

Au plan de la réduction des impacts, l'avis rappelle que le projet propose de mieux étaler dans le temps le trafic routier (jusqu'en 2046 et non 2030, avec des contraintes horaires sur l'accès des poids lourds au site) et de mettre en place un accès supplémentaire poids lourds au nord du site. En termes de vibrations, il souligne également que l'entreprise s'engage à ne pas dépasser la moitié de la norme en vigueur en recourant à l'abattage mécanique (frase sur pelle mécanique) au lieu du tir de mines là où cela s'avèrera nécessaire (Fort, habitations, jardins ouvriers, stade municipal, parc Schlumberger). Une étude conclut à l'absence de conséquences sur les structures du Fort et un protocole de surveillance est prévu.

S'agissant de l'étude des dangers, les scénarios les plus pénalisants (effondrement d'un pilier suite à anomalie géologique, effondrement d'une galerie au droit de l'oléoduc) font l'objet de mesures de prévention, de détection et de protection. La modélisation montre que l'oléoduc ne sera pas affecté compte tenu de la profondeur de l'exploitation (80 m). Les risques relatifs à la manipulation d'explosifs sur le site font l'objet d'une étude confidentielle dont les résultats montrent que le risque tel qu'il est géré apparaît acceptable au regard des exigences réglementaires.

Les avis de plusieurs services de l'Etat ont été sollicités et pris en compte aucun d'entre eux n'a émis d'avis défavorable. En conclusion, l'examen des effets du projet sur l'environnement, la justification du projet quant à la prise en compte des objectifs de protection de l'environnement, la définition des mesures de suppression et de réduction des incidences du projet sur l'environnement apparaissent représentatifs du projet et en relation avec l'importance des risques qu'il engendre.

II.4.2 - Résumé de l'étude détaillée

Elle aborde successivement les aspects suivants (les conclusions principales sont résumées pour chaque rubrique) :

- Présentation du demandeur, de son projet et du contexte ; l'AE retient que le pétitionnaire a clairement présenté son projet, que ses capacités techniques sont reconnues au travers notamment des carrières souterraines exploitées actuellement et que les conditions d'exploitation en aérien sont inchangées,
- Nature et volume des activités, qui sont décrits par le tableau reproduit au 3^{ème} alinéa de l'arrêté portant ouverture de la présente enquête publique,
- Etat initial du site et de son environnement ; l'AE considère que l'état initial du projet et de son environnement est clairement détaillé, que les éléments présentés permettent une bonne vision de la situation, que l'étude écologique réalisée est exhaustive et dense et que les enjeux écologiques sont correctement cernés,
- Analyse des effets prévisibles, directs et indirects, temporaires et permanents, du projet ; s'agissant de la compatibilité du projet avec les PPRN, l'AE considère que la zone concernée est naturellement modérément à fortement exposée aux mouvements de terrain dus à la dissolution du gypse, et que le PPRNMT n'interdit pas l'exploitation de carrières et l'extraction du gypse dont le remplacement par des matériaux inertes tend à annuler ce risque ; une vigilance sera toutefois nécessaire au voisinage de l'ancienne carrière souterraine des Biaunes au cas où d'anciennes galeries n'auraient pas été répertoriées ; s'agissant des conséquences de l'exploitation en souterrain sur les édifices, en matière de vibrations à proximité des habitations le pétitionnaire s'engage à ne pas dépasser 5mm/s, soit la moitié du seuil réglementaire, et cet engagement joint au test mené actuellement, au réseau de capteur et à la procédure de suivi mis en place fournit les garanties nécessaires, de même le suivi permettra de vérifier l'absence d'impacts sur la route départementale, le cimetière et l'oléoduc ; globalement, le suivi environnemental est jugé adapté, le réaménagement combiné avec les mesures prévues pour éviter, réduire et compenser les impacts naturels et paysagers permettront de restituer des habitats naturels diversifiés propres au développement faunistique et floristique et la majorité des impacts négatifs ne se manifesteront plus au-delà de la durée sollicitée de 30 ans ; à terme, la remise en état fournira une topographie proche de l'état initial et le site cédera place à un parc régional intégré au domaine régional des Buttes du Parisis, la création de l'accès Nord et éventuellement dans le temps du remblayage devraient avoir un impact favorable sur le trafic routier, enfin le projet est compatible des documents de planification (schéma départemental des carrières, PREDEC),
- Etude sanitaire ; les risques sanitaires sont clairement déterminés, l'étude ne montre pas de risque pour la population et la protection par rapport aux vibrations a été évoquée supra,
- Etude des dangers ; l'étude relative au transport des explosifs, dissociée pour des raisons de confidentialité, est jugée suffisamment détaillée et les moyens proposés permettent d'obtenir le risque le plus bas que permettent les connaissances actuelles, jugé acceptable eu égard à sa très faible probabilité et à la distance séparant le lieu possible d'accident des premières habitations ; l'étude des dangers est jugée exhaustive et les dangers cernés ; les dangers externes sont bien étudiés et les mesures préventives adaptées ; pour la partie géotechnique, le dimensionnement en souterrain a été étudié par l'Ecole des Mines de Paris qui dispose d'une compétence reconnue, et validé par une tierce expertise qui préconise seulement pour la « petite » carrière sous talus d'augmenter le stot de 10 m ou de confirmer la qualité du gypse ; face aux risques d'incendie, les moyens de prévention sont adaptés mais le pétitionnaire devra se rapprocher du gestionnaire en cas d'intervention à proximité d'une canalisation de

transport, préciser s'il dispose de tuyaux et de pompes permettant d'utiliser l'eau des bassins de collecte des eaux pluviales et tenir compte des recommandations du service départemental d'incendie et de secours du Val d'Oise sur le projet,

- Résumé non technique : de l'avis de l'AE, il constitue une bonne synthèse du projet.

III - PREPARATION DE L'ENQUETE

III.1 - Désignation de la commission d'enquête

Par lettre du 25 mars 2016, le préfet du Val d'Oise a demandé la constitution d'une commission en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet :

« Autorisation d'extension en souterrain avec exploitation d'installation de traitement, de transit et de stockage et renouvellement partiel de l'exploitation à ciel ouvert de la carrière de Cormeilles en Parisis par la société Placoplatre ».

Par décision N° E1600021/95 du 6 avril 2016, la présidente du tribunal administratif (TA) de Cergy-Pontoise a constitué cette commission comme suit :

- Président :
Monsieur Gérard Bonnevie,
- Membres titulaires :
Monsieur Maurice Floquet, qui assurera la présidence en cas d'empêchement du président, et Monsieur Jean-Jacques Baland,
- Membre suppléant : Monsieur Jean-Luc Desjardins, qui en cas d'empêchement d'un des titulaires viendra remplacer ce dernier.

Messieurs Bonnevie, Floquet, Baland et Desjardins sont tous inscrits sur les listes d'aptitude 2016 à la fonction de commissaire-enquêteur de leurs départements respectifs.

III.2 - Préparation des modalités de l'enquête

III.2.1 - Prise de contact avec la préfecture et organisation de l'enquête

Du 8 au 12 avril, une série de contacts entre le président de la commission, les membres de celle-ci et la préfecture ont permis de préciser le calendrier de l'enquête et d'arrêter les modalités des permanences. S'agissant d'un projet dont l'emprise s'étend sur quatre communes et qui concerne quatorze autres communes voisines (dont le territoire s'étend jusqu'à moins de 3 km du projet), il a été retenu que chacune des quatre communes dont le territoire héberge l'emprise du projet accueillerait trois permanences de la commission d'enquête. Pour les quatorze autres communes, il a été décidé que le dossier serait consultable en mairie avec ouverture d'un registre permettant de consigner des observations écrites ou d'adresser un courrier à l'attention de la commission d'enquête, sachant que leurs habitants pouvaient sans difficulté rencontrer les membres de la commission sur les lieux de permanence compte tenu de leur proximité. Par ailleurs, des modalités de consultation du dossier par voie électronique ont été mises en place.

Afin de prendre contact avec le dossier d'enquête et son contexte, la commission a organisé le 18 avril une double réunion de présentation du dossier d'enquête, avec les services étatiques d'une part et avec le pétitionnaire d'autre part. Compte tenu des horaires d'activité de la carrière, la visite des lieux a été fixée au matin.

III.2.2 - Visite des lieux et réunion avec le pétitionnaire

La commission a visité la carrière de Cormeilles le 18 avril matin. A cette occasion, elle s'est fait présenter le projet par le pétitionnaire en insistant particulièrement sur des points particuliers (accès, matériaux de remblais et leur contrôle, canalisation TRAPIL, précautions relatives aux habitations et au Fort de Cormeilles, nuisances) dégagés à partir du résumé non technique des études d'impact et de danger du projet.

Pour la future exploitation souterraine de la carrière, le pétitionnaire a souligné que la référence est la carrière voisine qu'il exploite à Baillet, en forêt de Montmorency, carrière dans laquelle le personnel de Cormeilles va être formé.

Il a en outre rappelé que les maisons forestières les plus proches du périmètre concerné seraient évacuées, et que le gisement souterrain ne serait pas exploité sous les parties les plus intéressantes du Fort de Cormeilles ni à proximité (moins de 50m) de la verticale des habitations.

III.2.3 - Réunion avec les services étatiques

Le 18 avril après-midi a eu lieu une réunion de lancement d'enquête entre la commission et les services concernés de la préfecture du Val d'Oise et de la DRIEE.

Cette réunion a notamment apporté à la commission un éclairage plus complet sur la question des accès à la carrière et sur l'hydrogéologie du site de la butte de Cormeilles, et a permis d'approfondir la perception du dossier par les services étatiques. S'agissant du réaménagement de la carrière, il a été précisé que le profil topographique à obtenir est imposé et non le volume de remblais qui en découlera. S'agissant de l'ancienne carrière des Biaunes, les données sont insuffisantes pour préciser les précautions à prendre au-delà de ce qui est prévu dans le dossier.

La commission a demandé à avoir connaissance des documents faisant état de la concertation menée en amont de l'élaboration du dossier définitif.

La réunion a également servi à élaborer des modalités de remontée rapide des observations déposées dans chacune des nombreuses (dix-huit) mairies concernées. Il a été prévu à cet effet de mettre en place une diffusion par courrier électronique des copies des registres et courriers à partir de chacune des mairies au fur et à mesure de l'enquête.

III.3 - Information du public

L'annonce de l'enquête a été publiée dans les journaux aux dates suivantes :

- . l'Echo Le Régional : 13 avril et 4 mai 2016 ;
- . le Parisien 78 et 95: 14 avril et 4 mai 2016 ;
- . le journal des sociétés : 13 avril et 4 mai 2016.

Les dix-huit mairies concernées par l'enquête ont reçu de nombreuses affiches (de 5 à 20 affiches selon les villes) destinées aux panneaux d'affichage municipaux. L'affichage a été réalisé par les mairies, comme la commission a pu le constater en de nombreux points, notamment au voisinage immédiat du site et dans les communes retenues comme lieux de permanence.

Le dossier d'enquête, l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale ont également été déposés dans toutes les mairies concernées par l'enquête. En outre, les mairies ont été invitées à reprendre l'information sur leurs bulletins municipaux.

Par ailleurs, conformément à l'Arrêté préfectoral du 12 avril 2016, prescrivant l'ouverture de l'enquête publique, l'avis d'enquête, les résumés non techniques de l'étude d'impact et de l'étude de dangers, ainsi que l'avis de l'autorité environnementale ont été mis en ligne sur le site internet de la Préfecture pendant toute la durée de l'enquête.

La société pétitionnaire a également fait distribuer aux mairies, à son initiative, une plaquette de présentation résumant les principaux aspects de l'activité de la carrière et du projet envisagé.

Enfin, indépendamment des publications légales, deux journaux d'importance nationale ou régionale ont traité de la carrière, de son projet d'évolution et de l'enquête publique durant celle-ci (cf. plus loin au §IV.5).

IV - DEROULEMENT DE L'ENQUETE, DECOMPTE ET NATURE DES OBSERVATIONS

IV.1 - Déroulement de l'enquête

L'enquête publique relative à l'autorisation d'extension en souterrain avec exploitation d'installations de traitement, de transit et de stockage et au renouvellement partiel de l'autorisation d'exploitation à ciel ouvert de la carrière de Cormeilles en Parisis par la Sté PLACOPLATRE s'est déroulée du 2 mai au 2 juin 2016 inclus.

La préfecture a procédé aux publications réglementaires par voie de presse. Par ailleurs, l'enquête a fait l'objet d'une importante publicité par voie d'affiches dans les dix-huit communes dans le rayon d'affichage prévu par la nomenclature des ICPE. Enfin, outre les journaux communaux, deux articles de presse (Le Parisien, Les Echos.fr) ont signalé l'existence de l'enquête et les débats occasionnés par le projet (les références figurent au §IV.5 ci-après).

La participation du public à l'enquête proprement dite, limitée en début d'enquête, s'est intensifiée à partir du milieu de la période d'enquête. L'arrêté d'ouverture d'enquête prévoyait la possibilité de porter des observations directement au registre, ou par courrier, dans les dix-huit communes d'affichage. Certaines des mairies ont reçu des messages électroniques à propos de l'enquête, qui ont également été annexés au registre afin de faciliter la participation du public.

En fin d'enquête, deux groupes constitués principalement d'habitants de Cormeilles ont soumis une demande de réunion publique et de prolongation de la durée d'enquête. La commission a constaté que cette demande a été formulée moins de 8 jours avant fin d'enquête, soit trop tardivement pour qu'il soit possible d'y donner suite, puisque la décision de la Commission d'enquête « doit être notifiée à l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête au plus tard huit jours avant la fin de l'enquête » conformément à l'article R123-6 du Code de l'Environnement. De surcroît, les griefs évoqués étaient davantage à l'encontre de la commune que du pétitionnaire, et l'une des observations mettait bien en évidence l'existence d'une information suffisante quant à l'existence de l'enquête. La commission n'a pas donné suite à cette demande juridiquement irrecevable puisque hors délais. Une demande similaire par courrier électronique du 1^{er} juin a été analysée de la même façon.

Une association a déposé le dernier jour de l'enquête un dossier incluant une demande de réunion d'information et d'échanges avec le public. La commission a constaté que cette demande est, elle aussi, intervenue trop tardivement pour qu'il soit possible d'y donner suite dans le cadre de l'enquête.

Toujours au plan de l'organisation de l'enquête, un petit nombre d'observations reprochent un défaut d'information (affichage insuffisant), et regrettent que le dossier mêle un remblaiement dont le

principe est acquis de longue date avec un renouvellement d'exploitation assorti d'une extension. Une personne déclare ne pas avoir pu être reçue par le commissaire-enquêteur en raison de l'affluence le 28 mai ; il est à noter que cette personne s'est néanmoins exprimée et ne s'est pas présentée aux permanences suivantes du 2 juin. Une observation relève que le dossier mis en ligne, d'une part comportait deux versions différentes du résumé non technique, et d'autre part était non modifiable ni copiable par morceaux, ce qui selon l'auteur nuit à la participation efficace du public à l'enquête.

En marge de l'enquête, l'association des Amis du Fort de Cormeilles a lancé une pétition sur internet évoquée au §IV.5 ci-après, au côté des articles relevés sur la presse et consacrés à l'enquête.

Par ailleurs, une question au gouvernement a été posée le 24 mai par M. Gérard Sebaoun, député du Val d'Oise, à propos de la création d'une bretelle d'accès vers l'autoroute A15 et de son financement. La réponse est parue au JO du 25 mai 2016. En substance, M. Alain Vidalies, secrétaire d'État, chargé des transports, de la mer et de la pêche, a indiqué que dans le dossier soumis à enquête publique, la solution proposée pour le transport des remblais est de créer « un nouvel accès routier par le nord de la carrière qui permettra de délester l'accès actuel par le sud et offrira un nouvel accès aux camions de remblais directement à partir de l'autoroute A15 ». Ses services, par courrier du 12 avril 2016, se sont prononcés favorablement sur l'opportunité de réaliser cet aménagement sur l'autoroute A15 et ont donné leur accord à la poursuite des études. S'agissant d'un projet tiers sur le réseau routier national, non nécessaire à celui-ci, aucune participation financière ne sera apportée par l'État pour cette opération dont l'organisation du financement reste à la charge du demandeur, c'est-à-dire l'exploitant de la carrière.

IV.2 - Décompte des observations

On recense en tout 94 observations. La plupart sont insérées aux registres, en manuscrit, certaines avec PJ, ou par apport d'un texte collé sur les registres. La moitié des observations a été reçue durant les permanences :

Mode d'expression	Total observations	Inscription registre	Avec PJ ou par courrier	Courrier électronique	Dont durant permanences
Nombre d'observations	94	74	18	9	48

NOTA : La commission a effectué un seul résumé et comptabilisé comme une seule observation chaque cas de personnes ayant apporté en séance un texte ou courrier (feuille séparée annexée au registre) complété sur place par un ajout manuscrit au registre, de ce fait le nombre d'observations est inférieur au total (inscriptions registre + courriers + courriels).

La participation s'est concentrée dans les quatre communes dont le sol accueille le projet :

Commune	Cormeilles-en-Parisis	Montigny-les-Cormeilles	Franconville	Argenteuil	Autres	Total
Nombre d'observations	44	9	33	4	4	94

Une proportion significative des observations émane d'élus locaux ou d'associations :

Auteur	Elu	Association	Particulier	Total
Nombre d'observations	13	11	70	94

IV.3 - Résumé détaillé des observations

Les résumés ont été établis par la commission à l'issue de l'enquête et remis par elle au pétitionnaire au sein du procès-verbal de fin d'enquête. Sans prétendre à l'exhaustivité, ils reprennent les principaux points de chacune des observations formulées, classées par commune de recueil.

IV.3.1 - Registre d'enquête de CORMEILLES-en-PARISIS (COR)

- Observation COR1

Dans une observation signée mais non identifiée, un habitant de CORMEILLES-EN-PARISIS s'interroge sur les risques d'infiltration des eaux pluviales.

- Observation COR2

M. PISTOLSKI (de l'Association des Amis du Fort de Cormeilles en Parisis) s'inquiète des « risques de fissures au niveau des bâtiments du Fort » ainsi que des risques d'effondrement de terrains susceptibles d'être provoqués par les infiltrations d'eau et la dissolution du gypse qui en résulte. Il évoque également le trafic des camions, les nuisances sonores, les modifications du paysage et de la butte ainsi que l'impact sur la nappe phréatique. Enfin, les accès aux camions lui paraissent manquer.

- Observation COR3

M. PERROT signale qu'une petite zone située entre les terrains agricoles et la carrière PLACO est traversée par l'évacuation des eaux usées des maisons qui n'ont pas pu être reliées aux égouts. Il aimerait, par ailleurs, connaître la localisation exacte des 86ha visés par la demande de prolongation de l'exploitation de la carrière à ciel ouvert.

- Suivent trois insertions « pour information » (M. Bedon, M. Farion, M. FEAU), puis

- Observation COR4

Monsieur Claude COLLOT, habitant ERAGNY, juge le projet « bien ficelé » car il permet de pérenniser l'exploitation (donc des emplois) tout en respectant l'environnement (faune, flore) et en sécurisant le sous-sol (remblai contrôlé et non exploitation près des zones habitées). Il considère l'expérience de Placoplatre en souterrain dans la forêt de Montmorency comme un exemple très positif.

- Observation COR5

Monsieur Dominique FEAU et Madame Anita BERNIER, habitant CORMEILLES, formulent les questions et observations suivantes sur le dossier :

- Dans le tome 0, sur le plan figure 7, le périmètre d'exclusion « protection du Fort » est à définir avec précision ; sur la figure 8 « Fort de Cormeilles, il est difficile de savoir si le périmètre de protection englobe l'ensemble du Fort, dépendances et fossé + murs de ronde,
- Dans le tome 2, page 74 bis, ils notent que la distance de protection des habitations est fixée à 50 mètres par rapport à l'exploitation effective de la future carrière souterraine et s'interrogent car ils ne retrouvent pas cette limite pour ce qui concerne le Fort,

- Par ailleurs, ils demandent si les documents concernant l'enquête publique seront consultables en ligne.

- Observation COR6

Messieurs Jean-Claude PARISOT secrétaire général du CADEB (Yvelines) et Gilles-Charles CANARD, administrateur, indiquent avoir posé plusieurs questions au commissaire-enquêteur qui y a répondu dans l'ensemble. Les questions de détail seront posées par écrit par le collectif CADEB (Collectif d'associations agréé pour la Défense de l'Environnement dans la Boucle de Montesson), probablement avec l'appui de Oise Environnement, d'ici la fin de l'enquête.

- Observation COR7

Monsieur Roland LOBGEAIS, habitant à Cormeilles, 58 rue du Cdt Kieffer (lisière ouest de l'emprise du projet), indique qu'au vu du dossier le chemin du Clos Garnier est inclus dans ce projet. Or il s'agit d'un chemin communal, à sa connaissance non déclassé, suivi sur tout son parcours par un réseau d'assainissement à faible profondeur desservant la rue du Cdt Kieffer. Il s'interroge sur le devenir de ce chemin, demande s'il sera utilisé comme route pour camions avec tous les risques induits pour les riverains de sa rue et des environs et souligne son opposition à titre personnel à la disparition de ce chemin.

- Observation COR8

Monsieur François MAZIER (06 27 89 10 61), locataire d'un appartement situé dans le Fort de Cormeilles-en-Parisis, souhaite connaître les conditions de relogement qui lui seront proposées. Il s'inquiète en effet du bruit et des vibrations engendrées du fait du creusement du sol par Placoplatre, sans compter sur les nuisances dues au passage de très nombreux camions à proximité.

- **Suivent deux observations** adressées par mail à la mairie de Cormeilles, remises par la mairie au commissaire-enquêteur et agrafées au registre le 18 mai 2016 :

- Observation COR9

Monsieur Philippe JEANVOINE, habitant à Cormeilles, 3 rue du Fort, et propriétaire depuis 7 ans, se déclare scandalisé de découvrir ce projet non prévu initialement. Malgré l'invisibilité liée au forage souterrain, il n'est pas rassuré de voir le sous-sol Cormeillais transformé en gruyère, le risque zéro n'existant pas. Il rappelle les affaissements de terrain déjà intervenus dans la commune et dernièrement dans la rue Aristide Briand, occasionnant des travaux de plusieurs semaines. Il s'oppose au projet, considérant qu'il faut accepter la fin d'une carrière épuisée sans chercher à pérenniser ce qui ne peut l'être, au nom de la protection du patrimoine et pour l'avenir de sa chère commune.

- Observation COR10

Monsieur Christian CHARGEBOEUF, se réfère à l'article paru dans CORMEILLES MAG de mai 2016, pages 14 et 15. Il souligne que l'article ne délimite pas le périmètre et la longueur des galeries. De plus, on envisage le remblaiement complet des galeries et, selon des informations qui lui sont parvenues, le CEA participerait à l'enfouissement de ses déchets. Il demande que ces points soient précisés avant la fin de l'enquête publique.

- Observation COR11

Monsieur Clément EMO, société DPR, reprographe à Cormeilles en Parisis, souligne l'activité générée par PLACOPLATRE dans la commune, en particulier l'impression des dossiers qui a été confiée à sa société alors que d'autres imprimeurs auraient pu être sollicités, et salue l'envie de Placoplatre de faire travailler les PME locales, de faire confiance à leur savoir-faire.

- Observation COR12

Madame Elodie LIDOR, Cormeilles en Parisis, estime très important le projet de PLACOPLATRE pour la pérennisation de l'usine de Cormeilles et l'exploitation de la carrière, source d'emplois sur le département, se réjouit à l'idée d'avoir à proximité un grand parc régional pour les balades en famille le week-end, pour promener son chien dans un cadre agréable et se ressourcer en pleine nature, les espaces verts se faisant tellement rares en région parisienne ce projet est une belle opportunité pour chacun d'entre nous.

- Observation COR13

Monsieur François MARTEAU, Responsable des Ressources Humaines de l'Usine de Cormeilles en Parisis et des carrières, soutient le projet d'exploitation en souterrain du site qui est une opportunité de poursuivre et garantir la pérennité de son activité et de ses emplois.

- Observation COR14

Monsieur James ACHER, salarié PLACOPLATRE, soutient le projet de carrière du site car il garantit la poursuite de l'activité de l'usine et de ses emplois, permet un réaménagement d'espaces verts.

- Observation COR15

Motion du Comité d'Entreprise PLACOPLATRE, carrière de Cormeilles en Parisis, en date du 24 mai 2016 : Les représentants des organisations syndicales de la carrière et les personnels présents quotidiennement sur le site (salariés, sous-traitants, conducteurs de poids lourds, prestataires de services, formateurs) déclarent avoir pris connaissance du dossier de demande de renouvellement d'exploitation et :

-prennent acte de ce dossier soumis à enquête publique en vue d'assurer l'exploitation de la carrière de gypse en souterrain et l'approvisionnement de l'usine pendant 30ans

-soutiennent le projet d'exploitation en souterrain, similaire à celui de Baillet en France, de la première masse de gypse assurant la qualité et la compétitivité de la fabrication de plâtres industriels, pour un bilan environnemental favorable de par la proximité du gisement avec l'usine

-déplorent les fausses informations de la pétition mise en ligne qui met en cause les études de grands experts et dix ans de travail

-demandent à la direction de PLACOPLATRE de mettre en œuvre tous les moyens afin d'obtenir dans le meilleur délai l'arrêté préfectoral, au vu de l'urgence : fin du gisement programmée dans les prochains mois

-demandent à la commission d'enquête d'émettre un avis favorable

-demandent à la direction de PLACOPLATRE de mettre en œuvre tous les moyens afin d'éviter toute période de chômage partiel

Motion diffusée en interne et portée au registre d'enquête, signée par :

le secrétaire du CE BEN AARM .

- Observation COR16

Madame E BOSCHER, Montigny Les Cormeilles, habitante près des sources, considère que le projet de PLACOPLATRE ne dénature pas la forêt, cadre privilégié pour les ballades en famille et permettra de mieux découvrir les communes avoisinantes en prenant soin de la biodiversité. De plus l'usine amène de l'emploi sur la commune.

- Observation COR17

Monsieur A CHAWIER, habitant Franconville, soutient le projet dans son intégralité : la partie réhabilitée de la carrière est magnifique et la société PLACOPLATRE attache une réelle importance au développement de la faune et de la flore.

- Observation COR18

Monsieur Sylvain BLANCHET, salarié de la société PLACOPLATRE à Cormeilles, soutient pleinement ce projet d'extension de la carrière. Celui-ci contribue au maintien de l'emploi local et se fait en respectant l'environnement.

- Observation COR19

Signature illisible

PLACOPLATRE est une société sérieuse ayant toujours bien géré les projets environnementaux ; présents depuis plus de 2 siècles à Cormeilles, ils ont toujours respecté l'environnement et les salaires. Je leur fait confiance pour leur projet de carrière souterraine qui assurera l'emploi de plus de 500 personnes (titulaires et sous-traitants).

- Observation COR20

(Mail) Madame Catherine RAYNAUD, habitant Cormeilles, évoque la structure en gryère de la butte de Cormeilles (sources, souterrains existants), relate la connaissance qu'ont les Cormeillais d'effondrements (rue Gabriel Péri et ancienne école Thibault Chabrand), s'inquiète de l'exploitation massive du sous-sol et du caractère titanesque du projet, rejeté à l'unanimité par le conseil municipal de Franconville, rejette à son tour toute activité dangereuse pour la butte de Cormeilles et défigurant le paysage déjà largement abimé et déforesté par « l'avenue » ouverte l'an dernier et présentée comme chemin de promenade.

- Observation COR21

Monsieur Eric ROYER, habitant Cormeilles, n'a jamais subi de nuisances liées à l'exploitation de la carrière, soutient le projet PLACOPLATRE qui génère des emplois dans le secteur, dans un contexte économique difficile, a apprécié les produits à base de plâtre pour son propre usage.

- Observation COR22

(Mail) L'Association Les AMIS DE LA TERRE VAL D'OISE regrette que l'exploitation ne puisse se prolonger à ciel ouvert (risques liés aux infiltrations d'eau, à la création de fontis à terme, en relation à l'injection de boue dans le vide restant sous la voute après remblais), met en cause l'intérêt économique du fait de l'exploitation partielle du gisement. L'association considère (en référence à la page 18 du résumé non technique) que le contrôle d'entrée des remblais, déjà mis en place depuis plusieurs années, est insuffisant car reposant sur la bonne foi des entreprises et des chauffeurs de camions. Elle demande la mise en place de portiques détecteurs de radioactivité identiques au dispositif installé, selon elle, à Montmorency. Elle souligne que si 40% des entrées se feront par un nouvel accès nord, la totalité des sorties se fera par le sud jusqu'à la fin de l'exploitation en souterrain (page 10 description des accès).

- Observation COR23 (Registre N°2)

Madame V. LORANDEL, habitant Argenteuil et salariée de la société PLACOPLATRE à Cormeilles, soutient pleinement le projet d'extension de la carrière et témoigne de la maîtrise des nuisances de par

la progression des connaissances et des nouvelles techniques, ainsi que la place importante de la sécurité et de l'environnement au sein de l'entreprise.

- Observation COR24

Monsieur Michel VISCALUI, habitant Cormeilles en Parisis, non loin du périmètre d'exploitation future, soutient pleinement le projet d'extension de la carrière qui permet de créer des emplois pour les habitants de Cormeilles et des villes aux alentours. Ce projet d'exploitation en souterrain permettra aux habitants de continuer à apprécier les balades dans les bois de Cormeilles tout en continuant à créer des emplois et faire marcher l'économie de Cormeilles et de la France dans les produits de construction.

- Observation COR25

Monsieur Luc DURNERIN, habitant Cormeilles depuis 25 ans, remet un courrier, annexé au registre d'enquête, posant les questions suivantes :

- Est-il envisagé un impact sur les valeurs immobilières sur la zone de la ville au nord de la RD392 du fait de l'exploitation souterraine et du bruit, des vibrations possibles (valorisations actuelles du m2 : appartement 3569€, maison 3248€, location 12,5€) ?
- Une distance des habitations minimum est-elle envisagée pendant l'exploitation souterraine ?
- Le matériau est classé d'intérêt européen. Quelle sera la part des exportations de la butte de Cormeilles sur les prévisions moyennes de 350 000 Tonnes/an ?
- La brochure PLACOPLATRE mentionne que des « associations » sont associées au projet. La liste de ces associations est-elle connue ?

Il indique en manuscrit qu'il s'inquiète en plus du nombre de camions allant et venant sur la RD392.

- Observation COR26

Monsieur Hervé GIRARDOT, Cormeilles en Parisis, souligne qu'au terme de la future exploitation souterraine dirigée vers l'ouest, les galeries seront à la limite des anciennes carrières souterraines (lieu dit les BIAUNES). Il demande qu'au modèle actuel d'exploitation sous le massif de Montmorency (Baillet en France), le futur exploitant assure et termine le remblaiement des anciennes galeries (projet abandonné depuis 1972, voir plan IGC). IL existe toujours un puits d'aération de 42 m (+/- 120NGF) permettant la visite.

Prendre en compte le remblaiement des anciennes carrières souterraines abandonnées de Cormeilles en Parisis, que ces terrains ne soient pas minés de fontis, et que l'accès n'en soit pas interdit comme actuellement (lieudit le pré aux lions Montigny Les Cormeilles).

- Observation COR27

Mesdames et Messieurs TALMO, BREUNEVAL, BONNET, DAUIOT, LE GUILLOU (Rue des cailloux), GAGNEPAIN, PAUMIER

Résidents la plupart du quartier du Val d'or (allée de la cascade) nous nous inquiétons des risques liés aux futures galeries ; le risque mouvement de terrain est avéré. Si nos maisons bougent dans 10ans ou plus, si les canalisations se détériorent nous obligeant à des travaux importants quel recours avons-nous ?

S'ajoute le risque de dommage à l'ouvrage pipeline le Havre Paris (risque de niveau B).

Nous demandons une information de la population de Cormeilles car nous estimons que cela n'a pas été fait en toute transparence (réunion publique).

Nous estimons que l'implantation des capteurs doit être étendue sur une zone plus large.

Quid de la pollution de la forêt liée au passage des camions ? de la déforestation actuelle ?

Quel sera l'impact des tirs de mines sur le réseau hydraulique et le terrain argileux à moins de 500 mètres de la zone d'extraction (zone rouge, risques naturels argileux) ?

Quel impact sur la flore et la faune (vibrations et pollution par les camions, sans compter les poussières ?

- Observation COR28

Mesdames et Messieurs HERBET, GALEOTI, BARILLON, DELAGROUX, DELPIERRE, HENRION, RUFFE, HUE, MABILLEAU (Sannois), DENIS-LEDRU (Cormeillais pour la plupart)

Ce samedi 28 mai, compte tenu du volume (plus de 2000 pages) que représente le dossier PLACO (rien que le tome 3 étude d'impact fait plus de 500 pages, impossible à télécharger), le soussigné (Christian HUE), au nom d'une liste de Cormeillais et autres communes concernées, qui sera ensuite transmise à Mr JJ BALAND commissaire enquêteur, demande :

- Que l'enquête publique soit prolongée d'un mois minimum de manière à ce que des Cormeillais aient accès à la totalité du dossier

- Qu'un débat public soit organisé et porté à la connaissance des Cormeillais via la mairie

- Qu'à l'occasion de ce débat ou autre réunion, la protection des habitats et l'augmentation du trafic des camions soient précisées (il y a déjà 250 passages par jour aujourd'hui).

- Observation COR29 Courrier transmis en séance annexé au registre d'enquête

Madame DENIS-LEDRU (Cormeilles en Parisis), par courrier du 27 05 2016, opposée au projet, souligne le manque de communication de la ville, et quand elle existe, son parti pris, en ne favorisant pas l'expression des habitants concernés et conclut :

Les nuisances environnementales (eau, air, bruit, massif forestier), les nuisances du passage de centaines de camions, les vibrations induites par les explosifs et les travaux d'excavation, les risques de mouvements de terrains si dangereux pour les habitants, font dire que ce projet n'est pas compatible avec une zone urbanisée telle que celle des hauts de Cormeilles en Parisis

Concernant la communication menée par la ville au sujet de l'enquête publique, il est déploré une communication partisane, voir désinformatrice de la ville depuis le début de l'enquête (commentaires de la brochure municipale annexée au courrier éditée pour le besoin).

- Autres intervenants le 28 mai n'ayant pas laissé de témoignage écrit

- Monsieur Luis CIRURGIAO, au nom de la société VEOLIA, informe d'un prochain courrier de sa compagnie, adressé à la commission avant le 2 juin, compte tenu de la présence sur le site d'exploitation des châteaux d'eau réservoirs et canalisations VEOLIA.

- Monsieur MAZIER, président de l'association des amis du fort de Cormeilles, informe qu'il remettra à la commission un courrier d'observations lors de la permanence de jeudi 2 juin à Montigny Les Cormeilles.

- Observation COR30 (Courrier reçu en mairie annexé au registre d'enquête)

Bernard LOUP, président de Val d'Oise Environnement (constituée en 1992 pour fédérer les associations de protection de l'environnement dans le Val d'Oise, et Paulette MENGUY, présidente

du CADEB (collectif regroupant une vingtaine d'associations dans les boucles de St Germain en Laye et alentours), donnent un avis favorable au projet sous les réserves suivantes :

- L'exploitation à ciel ouvert n'étant plus possible compte tenu des contraintes de surface, les associations approuvent l'exploitation souterraine vu les études montrant la stabilité de l'ouvrage souterrain menées par le laboratoire de géosciences de l'École des Mines Paris Tech, référence en la matière, tout en constatant que la méthode des piliers et galeries fait perdre environ 50% du gisement.
- Sur la remise en état, en liaison avec l'AEV qui bénéficie de la cession gratuite de trois hectares, le remblaiement semble bien mené, incluant reboisements complémentaires des espaces verts, reconstitution d'habitats naturels, de zones de promenade et de la ligne de crête de la butte de Cormeilles. Si la préservation de trois portions de front de taille témoins est une bonne chose, un ou deux sites supplémentaires devraient être préservés. La durée de remblayage étalée sur 20 à 30 ans du fait de l'impact de la circulation camions est jugée trop longue.

La différence entre fin de phases 1 et 2 n'apparaît pas clairement : erreur de schéma ?

Les matériaux proviennent de terres de découverte et de terres extérieures issues de chantiers de toute l'Île-de-France (Grand Paris en partie). Comment sera gérée et contrôlée la qualité des matériaux, quelle sera la qualité des terres extérieures, quelles ont été les conditions de stockage des terres de découverte ?

Concernant la circulation des camions, 124 par jour soit 248 passages, quels sont les accès à créer, depuis A15 ou autres ? Aucune solution n'est parfaite, l'intérêt de la voie d'eau étant pénalisé par le besoin de camions pour les derniers kilomètres. Si les camions proviennent d'Argenteuil, ce sont des routes urbaines ; par l'A15 avec création d'une bretelle, il y a le risque d'ouvrir la voie à une traversée de la Butte par les véhicules dès saturation de l'A15.

- Sur les impacts, l'étude d'impact est jugée assez complète avec proposition de compensation des aspects négatifs. L'exploitation en souterrain a un impact bien moindre qu'à ciel ouvert. Le défrichage de 2ha, même si des mesures seront prises pour limiter l'impact sur les oiseaux et leur période de nidification, impactant de chênes et frênes de 60-80 ans est regrettable et une alternative aurait peut-être pu être envisagée même si ce secteur est présenté comme de faible intérêt écologique.
- Sur les édifices et la stabilité, le périmètre de protection chevauche celui du Fort de Cormeilles. Une surveillance de ce dernier est à envisager car un tassement en surface de 2 cm est jugé possible.

Concernant les habitations, il semble que l'on ne creuse pas à moins de 50m de la verticale mais la localisation précise des zones à préserver (habitations isolées) n'est pas indiquée clairement et il est fait état de 20m sur certains schémas.

- Sur les nappes souterraines, la carrière à ciel ouvert a eu un fort impact sur la nappe des sables de Fontainebleau (forte excavation, abaissement piézométrique). Il est étonnant que des piézomètres n'aient pas été posés pendant l'exploitation. Un risque de contamination locale par pollution accidentelle existe au remblaiement. Les matériaux de remblaiement auront une perméabilité différente, reconstituant le volume dans des conditions hydrogéologiques différentes. La pollution de la nappe des sables de Beauchamp aux sulfates par infiltration de ruissellement n'est pas à exclure, risque faible à moyen eu égard à son taux déjà élevé en sulfates. En souterrain, cette nappe est hydrogéologiquement isolée des principaux aquifères.

- Observation COR31

M. HORTAUX, habitant Cormeilles, soutient ce projet :

- pour le maintien de l'emploi sur site (effectif, emploi direct et indirect),

- pour les besoins de gypse en France (matériau vital pour l'industrie du bâtiment) et l'exportation,
- pour l'expérience acquise en matière de remise en état de la carrière,
- pour les dispositions techniques prises pour éviter les impacts en matière de sécurité.

- Observation COR32

M. Sébastien VIRFOLET, habitant Cormeilles, 14 rue de la Cascade, secteur du Val d'Or, ayant consulté le dossier estime bien que profane que le risque zéro n'existe pas et qu'il faut suivre l'évolution de l'extraction sur la base du principe de précaution. Un référé expertise sur la zone géographique identifiée sécuriserait les résidents et entreprises présents.

- Observation COR33

M. Vincent FARION, habitant Cormeilles, 7, rue de la Fontaine, chargé de mission au musée du Plâtre a participé et conduit de nombreuses visites des carrières de Cormeilles et de Montmorency depuis 1998 et observé le réaménagement de ces carrières qu'il souhaite voir poursuivi sur le même modèle. La méthode et les matières employées (stériles de la carrière et matières inertes de terrassement) apporte les meilleures garanties de sécurité et de qualité, la revégétalisation est remarquable (profusion d'orchidées sauvage observées le 28 mai 2016 avec un groupe de visiteurs).

Concernant l'exploitation souterraine, l'exemple de la carrière de Montmorency est concluant, le matériau est de qualité, les plâtres de Cormeilles réputés dans le monde entier, l'outil de production et les emplois doivent être protégés avec le mesures de contrôle indispensables.

La communication n'a pas fait défaut, le Musée du Plâtre y contribue (bulletin « La Lettre Blanche » 3 fois par an depuis 2009 dans toutes les boîtes aux lettres de Cormeilles et périphérie, 10 visites de site soit 500 personnes par an depuis 1998), portes ouvertes et site Internet de Placoplatre. Tout ceci témoigne de la transparence de l'exploitation.

- Observation COR34

Insertion d'une copie de lettre de Yannick BOEDEC, maire de Cormeilles et président de la communauté d'agglomérations du Val Parisis, indiquant qu'il a bien noté que la commune est appelée à s'exprimer sur le projet, que le conseil municipal s'est déjà prononcé favorablement le 7 décembre 2011, et qu'au-delà des délais prévus cet avis sera réputé favorablement renouvelé, et joignant copie de cette délibération approuvant un bail emphytéotique de 40 ans avec Placoplatre sur l'exploitation.

- Observation COR35

M. Claude VERRELLE, habitant Cormeilles 22 rue des Epinettes, estime que le Fort de Cormeilles est un patrimoine exceptionnel qu'il faut absolument préserver d'une exploitation, même partielle qui exclurait les bâtiments « commandement » et « caserne ». Cela conduirait à compromettre la cohérence et la stabilité d'un ensemble d'ouvrages dépendants (« cavalier » haut de 10m, fossés, caponnières, mur d'escarpe etc.). L'intérêt économique n'est pas évident compte tenu des risques (instabilité, affaissement, perturbation hydrographique, coulées de boues). Ne pourrait-on exclure le Fort du périmètre d'exploitation en le mettant dans le périmètre de sécurité ?

Pour le reste, le projet rigoureux et bien phasé préserve l'espace boisé classé du Parc Régional d'une urbanisation mal maîtrisée avec « mitage ». Ayant visité les carrières à ciel ouvert et souterraine (Baillet), M. Verrelle ne doute pas de la capacité de l'entreprise à maîtriser ce projet eu égard à ses capacités, son expérience, son savoir-faire et aux choix présentés (abattage mécanique, remblaiement) ainsi qu'au suivi et aux méthodes de contrôle, et donne un avis favorable avec réserve relative au Fort.

- Observation COR36

Par mail adressé à la Mairie le 1^{er} juin pour insertion au registre, Carine GOUEDIC-LAMY déclare n'avoir pu rencontrer le commissaire-enquêteur le 28 mai ni consulter le dossier du fait de l'affluence et se fonde sur l'article de Cormeilles Mag et le dépliant de communication établi par Placoplatre.

Elle s'oppose au projet, l'argument économique du maintien des emplois se heurtant à l'atteinte géologique sur 80ha qui va engendrer une instabilité des terrains pour des siècles, les exemples d'effondrement n'étant pas rares et le remblaiement de galeries souterraines avec de la terre ne garantissant pas selon elle la stabilité.

Elle ajoute que le centre de loisirs pour enfants, le parc Schlumberger et le Fort de Cormeilles, de valeur historique reconnue, sont à proximité immédiate des zones prévues pour l'extraction souterraine ainsi que de nombreuses habitations alors que le projet ne parle que de « limiter les vibrations » dues à l'utilisation d'explosif.

Elle juge floue et incertaine sur la durée la notion d'emplois induits, rappelant la décroissance du nombre d'emplois à la carrière (350 en 1960).

Elle s'interroge sur le financement jugé coûteux de la bretelle vers l'A15 qui serait évoqué par la plaquette Placoplatre.

Comme contre-proposition, elle jugerait préférable de développer le recyclage du plâtre et préconise de réorienter l'usine de Cormeilles dans ce sens pour y maintenir des emplois, sans porter atteinte à l'environnement.

Elle demande pourquoi le projet de remise en état de la carrière à ciel ouvert, qui lui semblait acté, est présenté simultanément à celui d'extension d'exploitation, jugeant que l'adhésion unanime s'impose pour le premier contrairement au second.

Elle juge enfin trop courte la durée d'enquête, regrette de ne pouvoir consulter le dossier sur le site Internet de la ville et demande si une prolongation d'enquête serait possible.

- Observation COR37

Mme GAVET, demeurant 44 rue Massenet à Cormeilles, administratrice du Musée du Plâtre, porte un avis favorable. Les aspects environnementaux et économiques sont particulièrement bien traités et la réalité de l'exploitation bien décrite. A terme, et très prochainement pour partie, les habitants bénéficieront d'un espace naturel exceptionnel dans un environnement urbanisé. Le maintien de l'activité économique est important. L'information a été bien menée et il est dommage que des informations erronées circulent.

- Observation COR38

Mme Maria CAILLAVET, s'exprime en tant qu'habitant demeurant à Cormeilles 35 rue du Val d'Or, et agent de réception sur le site actuel de Placoplatre. Dans le contexte économique actuel, le maintien de plusieurs centaines d'emplois est très important pour nos communes. Par ailleurs, le projet prévoit la création d'un parc avec des chemins piétons et des pistes cyclables, espace de promenade supplémentaire pour les Cormeillais. Dans un contexte d'urbanisation croissante, il favorise la biodiversité. Enfin, il pourrait être une bonne opportunité pédagogique pour les enfants du secteur, en lien avec le Musée du Plâtre et avec la découverte de la faune et de la flore sur site.

- Observation COR39

Insertion d'une copie de lettre de Yannick BOEDEC, maire de Cormeilles et président de la communauté d'agglomérations du Val Parisien, complétant son courrier précédent (COR33) et indiquant que la position favorable de la commune ne saurait occulter la problématique du

remblaiement de l'actuelle carrière aérienne et, en conséquence, la construction de la bretelle d'autoroute A15 demandée unanimement par les villes (sans participation financière des collectivités).

La ville insiste également sur le protocole strict de surveillance et de suivi technique du fort qui devra être mis en place comme prévu avant démarrage de l'exploitation.

- Observation COR40

M. José PINTO, demeurant 26 Sente des Biaunes à Cormeilles, se déclare favorable à l'extension en souterrain de la carrière. Prestataire de la carrière pendant 12 ans, il connaît bien la procédure d'extraction qui ne présente aucun risque pour les habitants et l'environnement.

- Observation COR41

Par mail adressé à la Mairie le 2 juin pour insertion au registre, Benjamin CHAPEAU, en tant qu'habitant Montigny-les-Cormeilles, s'estime directement concerné par le projet. Il trouve le projet de remise en état de la carrière tout-à-fait satisfaisant, car il crée des lieux de promenade à pied et en vélo et conserve de lieux naturels pour le maintien de la faune et de la flore existante.

- Observation COR42

Par mail adressé à la Mairie le 2 juin pour insertion au registre, Mohamed BOUNAGA, habitant Argenteuil, souhaite donner son avis favorable au projet qui permettra de sauver beaucoup d'emplois grâce à la carrière et à la usine. Les nuisances liées à l'exploitation de la carrière à ciel ouvert seront fortement diminuées par l'exploitation en souterrain. Enfin, M. BOUNAGA estime que le projet de remise en état présenté est un véritable atout pour les communes voisines.

- Observation COR43

Par mail adressé à la Mairie le 2 juin pour insertion au registre, Mathieu NOEL, habitant Taverny et directeur d'exploitation d'ECT (Enviro Conseil et Travaux) en charge du remblayage actuel de Cormeilles et de deux autres carrières souterraines de Placoplatre, insiste sur les points suivants :

- Importance du projet pour le secteur local et francilien : avec l'arrivée des travaux du Grand Paris Express et notamment de réalisation de tunnels et de gares souterraines accroissant considérablement le volume de matériaux inertes à déblayer sur les 15 prochaines années, la proximité de la carrière de Cormeilles en font un exutoire précieux.

- Valorisation des matériaux inertes : le remblaiement se conforme aux directives européennes, met en sécurité le site et reconstitue une topographie proche de l'état initial garantissant l'insertion paysagère,

- Techniques d'extraction et de remblayage : éprouvées dans les carrières de Baillet-en-France et Vaujours, elles alternent tirs de mines et abatage mécanique en fonction de la proximité des constructions. Le remblayage en souterrain réduit le plus possible les vides résiduels. Les produits utilisés sont essentiellement des matériaux inertes issus de terrassement, sans risque de pollution ou de tassement différentiel.

- Remise en état du site : c'est un vrai plus pour les habitants du secteur, créant un domaine de promenades et de parcours sportifs pour les communes voisines, prenant en compte l'environnement en préservant et développant les espaces naturels dédiés au maintien de la biodiversité (faune et flore).

- Observation COR44

Par mail adressé à la Mairie le 2 juin pour insertion au registre, le cabinet d'avocats HUGLO LEPAGE & associés a envoyé pour le compte de l'Association « Des Amis du Fort de CORMEILLES » et de M. MAZIER, Président, un mémoire de 25 pages assorti de deux annexes, dans lequel il est demandé

au Président de la Commission d'enquête de se prononcer défavorablement sur la demande d'autorisation sollicitée par la Sté PLACOPLATRE.

Le résumé détaillé de ce document, identique à celui remis en mains propres au commissaire-enquêteur en permanence le 2 juin à Montigny-les-Cormeilles (observation MON5), est présenté ci-après sous cette rubrique observation MON5.

IV.3.2 - Registre d'enquête de MONTIGNY-les-CORMEILLES (MON)

- Observation MON 1

M. Albert BEASSE, 2 ter, rue Anatole France :

- estime avoir été très bien informé par le commissaire enquêteur sur les questions posées, à savoir : dégradation de l'environnement, pollution ; conséquences sur la forêt, poumon vert de quatre communes ; impact sur la circulation ; remblaiement et arborisation,

indique que côté Montigny on prépare un PPRN sur carrière tandis que sur l'autre versant on recrée une nouvelle carrière.

- Observation MON 2

Des habitants (3) du « Clos de la Vierge Marie » à CORMEILLES EN PARISIS, situé à environ 2-300 mètres équidistants de la limite du projet, demandent quel sera l'impact, pour les constructions existantes, des multiples explosions, de leur répétition et des travaux permanents des engins.

Ils considèrent, graphique à l'appui montrant la déclivité du terrain entre la route stratégique et le « clos de la vierge Marie », que l'impact des tirs et vibrations aura un écart inférieur à celui indiqué par l'étude (80m).

- Observation MON 3

Dans un courrier (12 pages avec l'annexe) signé de son Président, remis en main propre au Commissaire-enquêteur par M. GAUCHER, Administrateur, et agrafé au registre d'enquête, l'association Handicap, Autisme, Association réunie du Parisis (HAARP), appelle l'attention de la Commission sur le fait que, dans les dossiers produits par la Sté PLACOPLATRE à l'appui de sa demande d'extension de carrière, la spécificité de ses deux établissements situés dans le périmètre d'influence de proximité des zones à risques potentiels, à savoir :

- La Montagne à CORMEILLES EN PARISIS,
- Le Grand Cèdre à MONTIGNY LES CORMEILLES,

ne fait l'objet d'aucune étude, contrairement aux études d'impact sur la faune, la flore, l'environnement qui sont très largement développées.

L'Association précise, notamment, que les personnes handicapées accueillies et/ou résidentes sur ces deux sites sont très sensibles à leur environnement, aux bruits, aux vibrations et tout ce qui pourrait provoquer du stress. Leurs réactions sont soudaines, déstabilisantes et parfois imprévisibles. Elles peuvent se traduire, pour certains, par des crises d'épilepsies.

Elle souhaite en conséquence savoir, si un risque d'effondrements est détecté à proximité de ses sites, quelles seront les mesures mises en œuvre pour assurer la sécurité des personnes et des biens et quelles seront les conséquences si ces risques de danger sont avérés, comme par exemple : éboulement de terrain, feu ou explosion du pipeline.

Elle rappelle la réhabilitation totale dont le site La Montagne a fait l'objet il y a quelques années et signale que son site Le Grand Cèdre fait actuellement l'objet d'un projet complet de réhabilitation.

Par ailleurs, dans une annexe à son courrier, elle présente, pour chacun des deux sites, un état des lieux et des réserves qu'elle formule en insistant sur les points importants pouvant les impacter :

. risques résultants d'éventuels éboulements, augmentation du trafic sur l'accès nord de la carrière et risques liés à l'augmentation de trafic et aux restrictions de circulation pendant la durée des travaux pour Cormeilles-en-Parisis.

. risques résultants des vibrations et des bruits et risques résultant d'éventuels éboulements pour Montignyôles-Cormeilles.

En conclusion de son courrier l'Association émet des réserves significatives quant à la mise en œuvre du projet auquel elle se déclare opposée et précise que les réserves et avis émis dans ce courrier et son annexe ont été approuvés à l'unanimité par son Conseil d'administration.

- Observation MON 4

M. HERBET Jean-Baptiste, dans un courrier de 4 pages, remis au Commissaire-enquêteur et agrafé au registre d'enquête, s'oppose au projet et expose plusieurs remarques à propos de l'enquête publique dont il apparaît que le dossier disponible en Préfecture n'est pas à jour. Elles concernent :

1) le déroulement de l'enquête pour laquelle il lui semble qu'il y ait un défaut de publicité ;

2) l'environnement :

- il demande la mise en place d'une commission citoyenne des riverains pour contrôler le suivi des recommandations portant sur la vérification de la qualité des déchets.

Par ailleurs, il considère que la qualification de « statistique » des deux prélèvements mensuels est usurpée car elle correspond à un taux de sondage de 1/1000, si tant est que tout camion est vérifié. De plus, si tous les prélèvements sont bons il sera impossible de rejeter l'hypothèse de non pollution des déchets, en revanche, si un prélèvement est mauvais, le risque qu'une grande majorité des déchets soit polluée sera énorme. Il conclut sur ce point en déclarant « oui il faut faire des contrôles renforcés. non, il ne faut pas habiller cela d'un vocabulaire inapproprié (statistique) ».

- concernant la gestion de la pollution des rejets par puits d'aération, M. HERBET estime qu'un seul puits ne sera pas suffisant pour aérer/évacuer les dégagements de l'exploitation de l'ensemble des 80 hectares et qu'il convient de prévoir la création d'autres puits.

Il remarque également qu'il n'est nulle part indiqué comment seront traités les rejets de gaz à effet de serre provenant du puits d'aération. Il juge « notoirement inacceptable » la réponse par l'achat de droits à polluer et préfère voir traiter directement les rejets des puits d'aération en les équipant d'un système de dépollution.

- Enfin, eu égard au risque, dont les conséquences seraient désastreuses, il pense qu'il ne faudrait pas du tout exploiter la carrière au droit de l'ensemble du pipeline TRAPIL. Par ailleurs, les mesures à prendre en cas d'effondrement pouvant toucher le pipeline lui paraissent particulièrement insuffisantes et il demande si ces mesures ont été validées par TRAPIL.

3) les compensations :

Constatant l'absence d'éléments de compensations financières suite à la perte de souveraineté des riverains sur le patrimoine géologique de leur sous-sol, il désire connaître le montant versé au titre du droit d'exploitation et le bénéficiaire de ce versement.

Se référant au contrat de portage signé par l'AEV le 28/11/2011, il relève que seule la Sté PLACOPLATRE peut mettre un terme à la durée de la convention.

Enfin, dans la mesure où la remise en état de la carrière à ciel ouvert préexistait à la demande de renouvellement partiel de cette carrière, lier la demande de renouvellement partiel de l'exploitation à ciel ouvert et l'extension en souterrain de l'autorisation d'exploiter confine, selon lui à « l'imposture intellectuelle ».

4) la gestion de la circulation :

Ayant relevé, à la lecture du dossier, une diminution prévisible du nombre de camions par rapport à une situation future, M. HERBET désire savoir ce qu'il en est par rapport à la situation actuelle.

5) les risques d'effondrement :

Pour M. HERBET, il est indiqué à plusieurs reprises dans le dossier, qu'il ne sera pas procédé à des excavations sous le Fort, mais le périmètre décrit sur les cartes laisse supposer le contraire (en tous cas pour les remparts).

Il estime, par ailleurs, que l'opposition de l'Association des Amis du Fort au projet devrait être mentionnée dans le dossier et l'avis de l'AEV explicité.

Le risque d'effondrement étant plus important pour le Fort, probablement assuré par l'Etat, il propose qu'une assurance contre les risques d'effondrement de ce bâtiment soit souscrite par la Sté PLACOPLATRE.

Par ailleurs, même moindre, le risque d'effondrement est probablement présent pour les maisons environnantes et, à cet égard, il préconise la création d'un fonds de garantie spécifique permettant d'indemniser les futures victimes au plus vite.

Pour lui, le remblai, présenté comme une solution au risque d'effondrement, n'est en fait qu'une solution pour « amortir » les effets d'un effondrement car le remblai sera évidemment moins dur que le gypse extrait.

Enfin, de son point de vue, la possibilité de subventions de la part de l'ADEME heurte le citoyen et il paraîtrait délétaire que l'agence de l'environnement dépense des fonds pour subventionner la remise en état d'une carrière souterraine dont l'exploitation a profité à un opérateur privé.

En conclusion, du fait des risques d'effondrement, il lui semble que l'Etat devrait décider « d'une mise en interdiction de construire au-dessus de l'exploitation souterraine ».

6) une idée jugée « saugrenue » par son auteur :

Plutôt que de reboucher les souterrains, M. HERBET propose de les exploiter comme ceux des baux de Provence avec leurs carrières de lumières.

7) pour conclure :

La confiance n'excluant pas le contrôle, il semble nécessaire à M. HERBET que soit créé un observatoire de la qualité de la gestion environnementale de l'exploitation pour vérifier la bonne prise en compte des demandes qu'il formule, dont la gouvernance serait confiée aux citoyens ou aux Maires des communes concernées et à l'AEV.

- Observation MON 5

Pour l'Association « Des Amis du Fort de CORMEILLES », M. MAZIER, Président, a remis en mains propres au Commissaire-enquêteur, un mémoire de 25 pages assorti de deux annexes, établi par le cabinet d'avocats HUGLO LEPAGE & associés dans lequel il est demandé au Président de la

Commission d'enquête de se prononcer défavorablement sur la demande d'autorisation sollicitée par la Sté PLACOPLATRE.

Après une présentation du Fort, « lieu culturel et historique », habité en permanence (3 logements occupés), il rappelle que le secteur concerné de CORMEILLES est soumis à un risque majeur de mouvement de terrain et de dissolution de gypse identifié par un plan de prévention des risques approuvé en 2015, que les anciennes carrières souterraines « Des Biaunes » se situent à proximité immédiate du Fort et que le site objet de la demande d'exploitation souterraine est traversé par un pipeline géré par la Sté TRAPIL.

Il souligne que le dossier disponible montre, à plusieurs égards, que le projet de carrière souterraine et à ciel ouvert engendre de nouveaux risques et impacts par rapport à l'exploitation à ciel ouvert en cours de réaménagement et il s'attache, ensuite, à développer plusieurs éléments.

1) sur le caractère insuffisant de l'enquête publique au regard de l'ampleur du projet :

Le représentant de l'Association constate que deux versions différentes des résumés non techniques sont disponibles sur le site internet de la Préfecture :

Sous le lien « résumé non technique » le document disponible est nommé Tome 0v2 et daté de « mai 2015 complété en octobre 2015 »

L'ensemble des cinq tomes du dossier peut être téléchargé sous un autre lien internet où le Tome 0, « résumés non techniques » est daté de mai 2015 complété en octobre 2015 et mars 2016.

Il relève, ensuite, que les documents disponibles sur le site sont protégés et qu'il est impossible d'en copier-coller des extraits, ce qui constitue un obstacle technique de nature à limiter une participation efficace du public à l'enquête publique.

Enfin, eu égard à la complexité et à la nature du projet soumis au public (dossier composé de plusieurs centaines de pages d'études techniques) il estime que les modalités de consultation du public ne sont pas suffisantes et qu'une enquête plus longue s'imposait en l'espèce.

De surcroît, aucune réunion d'information de nature à permettre au public de prendre connaissance de façon utile et effective de la totalité du dossier n'étant prévue, il estime qu'il s'agit d'une enquête publique de pure forme sans aucune effectivité.

Considérant que les enjeux d'un tel projet, situé au milieu d'une urbanisation dense, sont très importants pour la population, le représentant de l'Association demande qu'il soit fait application de l'article R123-17 du Code de l'Environnement et sollicite l'organisation d'une réunion d'information et d'échange avec le public.

2) sur la composition complexe et le caractère incompréhensible du dossier soumis au public :

. Le dossier soumis à l'enquête publique concerne plusieurs projets de la Sté PLACOPLATRE : poursuite de l'exploitation de la carrière à ciel ouvert, remise en état de cette carrière et création d'une carrière souterraine. Ces différentes activités ont des conséquences spécifiques et différentes sur l'environnement, en particulier pour le trafic routier induit par l'activité au niveau de la commune de CORMEILLES EN PARISIS.

L'exploitation souterraine génère des envols de poussières ; l'exploitation souterraine et l'abattage à l'explosif génère des risques de vibrations et de mouvements de terrains.

La multiplicité des projets, leurs impacts respectifs et les risques qu'ils génèrent sont soumis au public dans un dossier unique qui rend l'ensemble du projet incompréhensible.

. A l'examen des rubriques au titre desquelles la demande d'autorisation est formulée, il en résulte que la Sté PLACOPLATRE sollicite l'autorisation d'exploiter pendant 30 ans à la fois la carrière à ciel ouvert et la carrière souterraine pour un tonnage chacune de 350.000 tonnes par an.

C'est donc un tonnage moyen de 700.000 tonnes par an qui est sollicité pour une durée de 30 ans.

Pour l'Association il en résulte que les informations relatives aux quantités de matériaux devant être extraits sont contradictoires et de nature à induire en erreur sur la teneur du projet.

3) sur les nuisances générées par le projet d'exploitation souterraine et de remblaiement de la carrière.

. Concernant les nuisances relatives au trafic induit par l'augmentation du transport routier, le dossier présenté au public est lacunaire, s'agissant des impacts des remblayages des deux carrières et les modalités d'accès et de sortie des poids lourds.

Le projet prévoit un doublement du trafic poids lourds à destination du site PLACOPLATRE, mais ce doublement n'est pas expressément identifié dans le dossier soumis au public.

. Concernant la connexion du site à l'autoroute A15, il n'est pas établi et aucunement garanti, dans le dossier soumis au public, que ce projet sera effectivement réalisé.

. Les conséquences de l'accroissement de la circulation des poids lourds depuis l'accès sud ne sont pas correctement étudiées, d'autant que le futur accès par le Nord est présenté par la Sté pétitionnaire comme une mesure compensatoire.

4) sur les risques générés par le projet sur la préservation du FORT de CORMEILLES :

. Le dossier soumis à enquête publique minimise grandement les conséquences du projet de carrière souterraine sur le Fort de CORMEILLES et ses habitants en affirmant que l'exploitation souterraine de gypse n'aurait aucune conséquence sur le Fort et qu'une simple surveillance du site serait suffisante. En réalité cette mesure ne permettrait que de constater les dégâts causés par l'exploitation souterraine mais ne permettrait pas d'éviter les dégâts qui seront causés par les mouvements de terrains d'ores et déjà certains et encore moins de réparer les dégradations et les effondrements.

Pour l'Association, le diagnostic de l'étude d'impact est erroné en ce qu'il postule qu'aucun habitant ne sera impacté par l'exploitation souterraine. Or le Fort de CORMEILLES comprend trois logements occupés en permanence depuis de nombreuses années, que les locataires n'ont pas prévu de quitter.

. L'Association rappelle n'avoir, en aucun cas, signé un quelconque protocole relatif à l'exploitation d'une carrière en dessous du Fort, contrairement à ce qu'indique l'étude d'impact (page 411). Elle considère au contraire que « ce projet extractif souterrain est de nature à porter gravement atteinte à la préservation de cet ouvrage militaire remarquable et fragile ».

. L'Association observe, par ailleurs, que les études produites par la Sté pétitionnaire attestent des risques engendrés par l'exploitation souterraine sans en tirer les conclusions nécessaires, à savoir ne pas exploiter sous le Fort de CORMEILLES.

. Elle rappelle que l'étude réalisée par TERRASOL en octobre 2012 démontre que le terrain va descendre de 18 mm environ au droit du Fort, soit presque 2 cm puis précise qu'« il est notable que l'étude initiale a été modifiée à la demande de PLACOPLATRE ».

L'étude de TERRASOL prévoit également que des tassements en surface vont avoir lieu au droit du Fort et indique, concernant la rupture des piliers, qu'il s'agit de déformations à 80m de profondeur qui peuvent se répercuter en surface de façon localisée ou uniforme.

L'Association fait ensuite état de l'avis de M. CRESPIN, ancien responsable de la section bâtiments des usines Chausson pour qui un affaissement de 2cm au droit de la façade du pavillon des officiers engendrerait des ruptures certaines sur la façade.

Enfin, après avoir fait état d'un rapport d'expertise réalisé par M. LABESSE en septembre 2012 pour le compte de la Sté PLACOPLATRE, qui conclut à la nécessité de surveiller le Fort durant l'exploitation, sans proposer aucune mesure de surveillance du bâti, l'Association propose à la Commission de prendre utilement connaissance de la version initiale de ce rapport -dont elle communique plusieurs extraits- où d'importants travaux étaient préconisés sur le Fort avant toute exploitation.

En conséquence, les Amis du Fort de CORMEILLES contestent les conclusions du rapport LABESSE.

. Concernant les risques identifiés par le plan de prévention des risques de mouvements de terrains, l'Association fait observer que la zone OG identifiée par la Sté pétitionnaire dans son étude d'impact ne figure pas dans le Plan de mouvements de terrains approuvé par le Préfet en 2015. Elle en déduit que l'étude d'impact n'a pas correctement identifié le zonage réglementaire du PPMT.

Rappelant qu'en zone R1 et O l'exposition aux risques de mouvements de terrains liés à la présence d'anciennes carrières souterraines (carrières dites Des Biaunes) est « forte à très forte », elle considère que la proximité immédiate de ces anciennes carrières, dont l'emprise spatiale n'est pas parfaitement connue, aggrave les risques directs et indirects liés au projet soumis au public.

En conclusion, l'Association estime que le projet de la Sté PLACOPLATRE engendre des risques importants de mouvements de terrains liés aux effets conjugués du contexte local (anciennes carrières instables) et des conséquences d'une nouvelle exploitation (vibrations, foisonnement des terrains).

Elle considère également que le dossier soumis au public ne démontre pas l'absence d'impacts graves sur le Fort de CORMEILLES et ne permet pas de garantir sa préservation.

En conséquence, elle demande au Président de la Commission d'émettre un avis défavorable ou, à tout le moins, les plus expresses réserves sur ce projet.

- Observation MON 6 :

Mme CORDIER demande quelle incidence ces creusements souterrains vont avoir sur le « réseau hydrolique » et les sous-sols (affaissement des maisons, dépérissement de ce poumon vert). Elle rappelle que l'exploitation souterraine n'était pas rentable il y a 30 ans et s'étonne qu'elle le soit aujourd'hui avec tous les risques pour les habitants et les répercussions sonores.

- Observation MON 7 :

M. HERBET Nicolas, s'oppose absolument à cette demande d'autorisation d'exploitation souterraine en raison :

- des nuisances sur l'eau, l'air et le bruit sur le massif forestier futur ;
- des nuisances provoquées par le passage de 250 camions ;
- des vibrations et des risques de mouvements de terrains ;
- l'altération du cadre de vie de la ville et les effondrements à craindre dans le parc Schlumberger et le Fort de CORMEILLES.

- Observation MON 8

Mme HERBET estime les arguments nombreux exprimés largement suffisants pour démontrer que cette extension serait une erreur technique, environnementale et humaine dramatique.

- Observation MON 9

M. LACROUTE, qui travaille depuis 5 ans en carrière souterraine (BAILLET EN FRANCE) est favorable au projet qui amènera des emplois et profitera aux commerces alentours.

Il déclare que les conditions de travail avec PLACO sont très réglementées, surtout la sécurité et l'environnement et pense que les riverains n'ont aucune crainte à avoir concernant la stabilité des terrains car tout est contrôlé pour éviter au maximum les accidents.

Au cours de son expérience il n'a eu aucun incident ou accident à déplorer et cite les mesures prises pour pouvoir travailler dans de bonnes conditions (mesure quotidienne de la qualité de l'air, ventilation en continu de la carrière, audits mensuels de sécurité et d'environnement).

IV.3.3 - Registre d'enquête de FRANCONVILLE (FRA)

- Observation FRA1 :

M. DUFOSSE souligne que le remblai des galeries réalisé seulement en quasi-totalité (p. 22 du tome 0) crée des risques d'infiltration et de création de poche souterraine. Il aimerait connaître le sort des deux maisons habitées. Il demande comment vont s'écouler les poches créées volontairement en surface. Il croit comprendre qu'il y aura un accès depuis l'A15 vers le site via RD 122, sans inquiète des nuisances sonores dans une zone calme. Il s'étonne de trouver au tome 2 une étude plan de gestion des déchets datant de 2004 soit 12 ans alors que les chantiers et la démographie ont changé depuis. Il estime que sur les plans d'extraction il manque la position du Fort, du stade et des habitations au-dessus des zones souterraines.

- Observation FRA2 :

M. Henri FERNANDEZ, Conseiller municipal délégué service entretien, émet un avis défavorable à la demande formulée par Placoplatre.

- Observation FRA3 :

M. DUFOSSE aimerait connaître le sort des deux maisons habitées. Par ailleurs, il signale la présence - à confirmer- de constructions entre le château d'eau et le cimetière datant de la construction du Fort de CORMEILLES. Enfin il regrette l'absence d'étude sur l'identification de la faune quadrupède.

- Observation FRA4 :

M. Fabrice DAVID, pour les Nouveaux Ecologistes du TREFLE, dont il est le Délégué départemental, estime que le projet de PLACOPLATRE générera de nombreuses nuisances « notamment au moment où l'on abattra à la dynamite les piliers de 15m de haut qui supportent les galeries ».

Il signale, en particulier, « un risque d'inondation des caves et le glissement catastrophique de l'autoroute A15 », dont le remblai sablonneux est juste posé sur une couche d'argile, et rappelle, à titre d'exemple, le double effondrement, à 20 ans d'intervalle, d'une petite carrière souterraine médiévale, ayant entraîné la fermeture de la sortie FRANCONVILLE-L'ÉPINE GUYON de l'autoroute A15.

Par ailleurs, il qualifie le stockage de déchets inertes sur le site de CORMEILLES de « voie ouverte à la transformation de la carrière en décharge qui pourrait notamment accueillir les sables contaminés à l'uranium enrichi provenant de l'autre carrière que PLACOPLATRE va ouvrir, à l'emplacement de l'ancien Centre d'Études Nucléaires de VAUJOURS dans le 93 ».

Il indique en conclusion que les Nouveaux Ecologistes réaffirment leur opposition résolue au projet de la Sté PLACOPLATRE et appellent les habitants du Parisis à venir témoigner en masse leur opposition à ce projet lors de l'enquête publique.

- Observation FRA5 :

M. Jean-Hubert MONTOUT, Conseiller Municipal délégué, souhaite ne pas voir une multitude de voitures envahir sa ville qu'il veut préserver de toute pollution.

- Observation FRA6 :

M. Claude BODIN, Maire-adjoint, Conseiller Régional de France, regrette l'absence, dans le projet, de création d'une rocade d'accès à l'autoroute A15, qui rend « impossible d'approuver le dossier soumis à enquête publique ».

Il joint à son observation une copie du courrier qu'il a adressé le 16 mai 2016 au Préfet du Val d'Oise et dans lequel il regrette également que le dossier présenté ne comporte pas les modalités d'évitement indispensables des riverains - dont une maison de retraite et des routes desservant les accès à la carrière.

Il y souligne que le site pourrait recevoir 760 000 m³/an de remblais acheminés à l'aide de 248 camions/jour (chiffres Placoplatre). La seule disposition écrite est la création d'un accès nord par RD 122 pour 40% des camions entrants. Or l'essentiel des apports se fera par A 15 et il est quasi certain que les camions redescendront par les routes départementales en zone fortement urbanisée pour rejoindre les entrées « Ermont-Franconville » ou « Argenteuil » de l'A 15.

Il estime donc indispensable de « conditionner l'autorisation d'exploitation à la création d'une bretelle d'accès à l'autoroute A15 en direction de PARIS, depuis la RD 403 » et s'étonne qu'il ne soit, à aucun moment, fait état de la création d'une telle infrastructure dans le dossier d'enquête publique, alors qu'un dossier de projet en ce sens a été déposé conjointement par Placoplatre et le conseil départemental du Val d'Oise en octobre 2015 et que la DIRIF en a confirmé l'instruction en mai 2015.

- Observation FRA7 :

Eu égard à l'impact du projet sur la pollution, la circulation et la faune, Mme CRISTALLIN considère que le dossier technique n'est pas complet et nécessite d'être revu, notamment en ce qui concerne la rocade d'accès à l'A15. Il lui est, en conséquence, impossible d'approuver ce projet en l'état.

- Observation FRA8 :

Pour Mme RAWICKI, le projet d'exploitation des carrières provoquera un va et vient de camions qui transiteront par la ville de FRANCONVILLE, endommageant les voiries existantes et créant des difficultés de circulation aux abords de la zone concernée.

- Observation FRA9 :

M. Charles DONIED, maire-adjoint aux finances, juge le projet inacceptable (pollution, encombrement des voies, nuisances sonores, vibrations des sols). La fréquentation des commerces serait aussi affectée et la valeur des habitations diminuerait. Seule une rocade pourrait rendre le projet acceptable.

- Observation FRA10 :

M. Alain VERBRUGGHE, maire-adjoint en charge de l'urbanisme, s'interroge sur la justification du projet puisque la carrière de Baillet est toute proche et a des réserves de plus d'un siècle.

Il regrette qu'un organisme indépendant de contrôle ne soit pas chargé de la surveillance des mesures de soutènement des voûtes pour éviter « les phénomènes de foudroiement bien connus en forêt de Montmorency ».

Il se préoccupe enfin et surtout des problèmes entraînés par le flux de camions (250/jour). Selon sa lecture du dossier, 40% des camions entrants soit 100 camions/j ou 1 toutes les 3 minutes emprunteraient l'accès nord. Le dossier n'indique pas comment cette noria va circuler entre le rond-point des Montfrais et la route stratégique sur un tronçon à 2 voies déjà très chargé ni comment la maison de retraite des Montfrais sera protégée des nuisances.

S'agissant des camions venant de Paris, il serait prévu qu'ils prennent la sortie 4b de l'A15 pour reprendre l'A15 en sens inverse, passant devant les magasins IKEA et Quai de Marques et augmentant encore le trafic déjà dense des ronds-points.

Ces inconvénients sont jugés aggravés pour le retour des camions à vide du fait de la suppression de la bretelle d'accès vers l'A15 qui figurait dans tous les projets antérieurs. Il lui paraît probable que les chauffeurs choisissent d'inverser le trajet aller plutôt que d'effectuer le retour par l'accès sud vers des zones denses à trafic important, tel que décrit par le dossier. Rien n'est précisé dans le dossier quant à l'obligation des parcours prévus ni aux moyens de surveillance correspondants.

- Observation FRA11 :

G. LARUELLE estime qu'il faut garder cette commune pour les franconillois et arrêter ce projet risqué d'extension de la carrière Lambert.

- Observation FRA12 :

Richard MAINGUY pense que le remblayage va générer plusieurs risques ou problèmes : accidents de la route, pollution air ou sonore. Qui de la bretelle d'autoroute ? Combien de camions en pleine charge (le chiffre augmente toujours par rapport à l'étude initiale) ? L'extension de l'exploitation peut générer des impacts sur l'environnement, la faune, l'eau. Le projet mérite une nouvelle approche tenant compte des gênes et risques pour les habitants.

- Observation FRA13 :

Pascal ROZES :

- demande comment supporter le surplus de nuisances sonores engendré par la densification du trafic résultant du projet, notamment sur la RD 122 où la situation est déjà insoutenable,

- désapprouve en conséquence le projet pour cette raison et bien d'autres [NdCE : non mentionnées].

- Observation FRA14 :

Roland CHANUDET réserve son avis sur la poursuite de l'exploitation tant que ne sera pas notifié au dossier la création d'une nouvelle bretelle d'autoroute.

- Observation FRA15 :

Monique MERCHIE juge le projet inacceptable en l'état. Les va-et-vient des camions s'intensifieront au fil des ans avec les nuisances correspondantes.

- Observation FRA16 :

B. DELPECHE se soucie de l'avenir du Fort. Il a constaté lors d'une journée portes ouvertes de Placoplatre que le remblaiement est parfait : enherbé, arbres, mares et que la faune revient.

- Observation FRA17 :

Franck GAILLARD donne un avis défavorable, juge le projet destructeur pour l'environnement, indique qu'aucun investissement n'est fait par la société pour installer la bretelle d'autoroute pour éviter le passage des camions sur Franconville, ni pour moderniser l'usine de traitement.

- Observation FRA18 :

Philippe SENSE est contre le renouvellement générateur de nuisances supplémentaires sur Franconville qui en a suffisamment (avions, autoroutes, voies de circulation saturées). Il est inacceptable de permettre le passage de 250 camions /jour sur un axe routier inadapté.

- Observation FRA19 :

Nadine SENSE, conseiller municipal délégué, observe que la carrière est ouverte depuis plus d'un siècle et que le remblaiement par apport de matériaux inertes est prévu jusqu'en 2029.

Elle s'insurge contre la poursuite et l'extension en souterrain sur 40 à 80m de profondeur, en majeure partie sous Franconville, pendant 30 ans avec un remblaiement par matériaux inertes (lesquels, pendant combien de temps ?).

Elle juge inadmissible les rotations de camions, 250 par jour, sans doute plus, dans la ville au gré des GPS et toutes les 5 minutes devant la maison de retraite des Montfrais.

Dans le nord de la France, les galeries des mines de charbon ont été bouchées mais le sol continue de s'affaisser. Elle s'inquiète donc de l'impact sur l'environnement même avec des techniques plus adaptées et plus sûres, refuse d'impacter les générations futures d'autant qu'il y a d'autres carrières à exploiter, avec un gypse abondant et de très bonne qualité, sur des sites moins sensibles et moins urbanisés. En plus, le gypse peut être fabriqué, cela se fait dans d'autres pays.

Elle exprime son hostilité au projet pour toutes ces raisons.

- Observation FRA20 :

Sandrine LE MAYO, maire adjointe et conseillère communautaire du Val Parisis, donne un avis défavorable à ce projet qui lui paraît non environnemental et non responsable pour les générations futures.

- Observation FRA21 :

M. RUFFE, 11 Clos de la Vierge Marie à Cormeilles, remet un document de quatre pages annexé au registre où il aborde les points suivants :

- Défaut de publicité ? Combien d'affiches dans le secteur concerné ? (dans la rue du Cdt Kieffer, une seule affiche tout au bout vers le chemin piéton),

- Gestion des déchets : nature des contrôles (départ, arrivée, entreposage), intérêt des vérificateurs à faire le travail. L'apporteur Grand Paris et le receveur « Lafarge » [NdCE : erreur de dénomination d'entreprise ?] ont intérêt à s'entendre sur le dos du riverain. Il faudrait une commission citoyenne de contrôle.

- Contrôle « statistique » : avec 2 prélèvements pour 2000 camions mensuels soit moins de 1/1000, si tant est que tout le camion soit vérifié, l'hypothèse de non pollution ne peut être rejetée. La puissance statistique (sensibilité et spécificité) du test n'est pas explicitée dans le document. Il faut des contrôles renforcés avec envoi au laboratoire et sanction majeure en cas de défaillance. Le caractère emblématique est réel et dissuasif ; il vaudrait mieux arrêter un camion par semaine sur une journée prise au hasard en un lieu visible de tous les chauffeurs.

- Gestion de la pollution des rejets par puits d'aération : un seul puits ne suffira pas (110m³/s générerait au travers d'une bouche de 2m de rayon une vitesse de 31 km/h, trop rapide). C'est inacceptable que rien ne soit indiqué sur le traitement des gaz à effet de serre. Une réponse par achat de droits à polluer est inadmissible, cf. émission récente d'Elise Lucet. Il faudrait des systèmes de dépollution.

- Compensations du fait que le « ciments Lafarge » restent sur le territoire : maintien de 80 emplois, de la fiscalité locale et de l'impôt sur les bénéfices, pas de compensation financière pour la perte de souveraineté des riverains sur le patrimoine géologique de leur sous-sol. A qui va le droit d'exploitation, quel est son montant ?

- La remise en état de la carrière à ciel ouvert était prévue antérieurement et le rythme va être diminué. Le lien au renouvellement est inadmissible, on peut envisager que dans 30 ans Saint-Gobain demande une nouvelle extension pour finir le comblement.

- Gestion de la circulation : on gère le trafic de camions en ralentissant le remblaiement, reportant la réalisation d'un projet écologique important. L'accès nord doit désengorger l'accès sud, mais tous les camions proviendront de la même autoroute et y reviendront. Le dossier prévoit que le nombre de camions diminue par rapport à une situation future non encore atteinte, quid par rapport à la situation actuelle ?

- Risques d'effondrement : le Fort de Cormeilles est nettement moins protégé que la route stratégique, en tous cas pour les remparts (risques d'effondrement ?). Le dossier devrait mentionner l'opposition au projet de l'Association des Amis du Fort et préciser la position de l'AEV. Une assurance devrait être prise par « Lafarge » [NdCE : lire Placoplatre] concernant le fort.

Pour les maisons environnantes, il faudrait prévoir un fonds de garantie spécifique permettant d'indemniser les victimes sans attendre d'accord entre les assureurs des victimes et de « Lafarge ». Ce fonds devrait également prendre en charge les éventuelles surprimes en cas d'effondrement engageant la responsabilité de « Lafarge » et suppléer les assurances au cas où celles-ci décideraient que le risque n'est plus assurable. Il devrait être abondé au fur et à mesure de l'avancement de l'exploitation et de l'apparition de sinistre.

- Remblaiement : le remblai, moins dense que le gypse, n'empêche pas un effondrement mais l'amortit seulement. L'effondrement de sables de Fontainebleau d'une hauteur de 80 m écrasera de beaucoup 8 mètres de remblais même tassés par beaucoup de passages de camions. Le coût n'est pas chiffré, la possibilité de subventions de l'ADEME heurte le citoyen d'autant que l'exploitant est rémunéré contre l'accueil des déchets du Grand Paris. Les profits réalisés par l'exploitant sur le remblaiement de la carrière dépossèderaient une seconde fois les riverains de leur sous-sol.

- Il faudrait que l'Etat prenne une interdiction de construire au-dessus de l'exploitation souterraine car les communes (Franconville) semblent incapables de tenir leurs engagements écologiques autour du parc régional. Si le bois de Cormeilles est protégé, plusieurs constructions se sont faites très rapidement sur la commune de Franconville : maison de retraite, centrale thermique biomasse sans compter les surfaces à la vente pour construire des locaux d'activité.

- Plutôt que de reboucher les souterrains de la carrière, ne peut-on les exploiter comme les « carrières de lumière » des Baux de Provence ? Ce doit être possible de ne pas remblayer en souterrain, sinon les mesures conservatoires sont insuffisantes et le risque d'effondrement est majeur et donc inacceptable notamment pour le Fort de Cormeilles. M. Ruffe estime inadmissible que le remblaiement profite à l'exploitant et, dans le cas contraire, ne pas remblayer serait à son sens dans l'intérêt général.

- Jugeant que le sens de l'histoire impose de donner un prix à ce que nous extrayons de la terre, qui est la remise en état du milieu naturel et qui ne doit pas générer de profit pour l'exploitant, M. Ruffe

propose enfin de créer un observatoire de la qualité de la gestion environnementale de l'exploitation dont la gouvernance serait confiée aux citoyens ou aux maires des communes concernées.

M. Ruffe signale par ailleurs l'intérêt de deux articles :

- Colloque Vibration dans les bâtiments ; Alexis Bigot, Sol Data Acoustic et Mansour Data, Européenne de Géophysique, 22-23 mars 2011,
- Modélisation numérique de la propagation des vibrations dans les sols ; Jean-François SEMBLAT et Lucas LENTI, Semblat @Lcpc.fr

- Observation FRA22

Par courrier remis au commissaire-enquêteur en permanence le 2 juin et joint au registre, l'association intercommunale de défense de la butte du Parisis, en cours de création (trois noms Myriam DENIS-LEDRU, Martine MABILLEAU, Bernard VAUVELLE et 5 signatures en bas de document), demande à dissocier le dossier de rebouchage de la carrière à ciel ouvert, en cours de longue date, de ceux d'extension de l'exploitation en souterrain et de transit de produits et de stockage, nouvelles demandes.

Sur le premier point, elle s'interroge sur la provenance (CEA ?) et l'innocuité des matériaux, les modalités de contrôle. Elle demande si la bretelle nord est nécessaire et de combien de camions on a besoin sans faire l'amalgame avec la carrière souterraine.

Sur le second point, l'association conteste l'avis de l'AE et juge insuffisantes les mesures de réduction de l'impact et des dangers, inacceptable l'impact de la pollution environnementale, sanitaire et sonore du projet, ne croit pas à l'efficacité du remblaiement qui peut se tasser et ne garantit pas la stabilité pour les générations futures, refuse enfin que les vibrations de l'exploitation souterraine mettent en danger les maisons et l'ensemble des structures présentes sur la butte : centre de loisirs, fort historique de Cormeilles, ESAT La Montagne, etc. ainsi que le bâti du Vieux Cormeilles dont l'Eglise Saint-Martin, classée.

- Observation FRA23

Par courrier (2 pages) remis au commissaire-enquêteur en permanence le 2 juin et joint au registre, Monsieur Bernard VAUVELLE, habitant 3, rue abbé Cotret à Sannois, s'étonne de l'extension à ciel ouvert et en galeries de la carrière et pose de nombreuses questions :

- La réglementation sur les risques majeurs impose l'évaluation des risques par les services préfectoraux au fur et à mesure de l'avancée du front de taille. Que va-t-il se passer lorsque des risques d'effondrement se présenteront ?
- L'accès à la forêt sera-t-il réglementé totalement ou partiellement ? Le parc Schlumberger sera-t-il interdit aux centaines de familles qui le fréquentent ? Le parc du centre aéré sera-t-il menacé, les familles ne seront-elles pas inquiètes de lui confier leurs enfants en raison des tirs d'explosifs ? Le CAT où travaillent 150 salariés sera-t-il menacé notamment en cas de risques d'effondrement menaçant l'oléoduc, les tunnels d'accès ne risquent-ils pas de mettre en péril cette activité de l'enfance handicapée ?
- Les ERP, les parcs, le bâti, le fort de Cormeilles, les terrains de sport, le CAT, le centre aéré ainsi que tous les promeneurs devront-ils voir cet espace environnemental de grande qualité interdit par les services préfectoraux ?
- La zone d'exploitation de la carrière ne sera-t-elle pas étendue par le plan des risques majeurs du département ? La zone cartographiée par Placoplatre est-elle validée par les organismes qui ont validé

ce plan ? Selon Placoplatre il n'y a pas de risques, pourtant on évacue le fort de Cormeilles qui fait partie du patrimoine.

- Les habitations étant construites au-dessus d'anciennes carrières remblayées, des fontis sont régulièrement constatés. Procéder à des tirs de mines ou autre mode d'exploitation à moins de 20m de ces habitations amènera des dommages inévitables.

- Concernant le passage des camions, l'aménagement de la bretelle nord qui ne fait pas partie de l'enquête publique mais qui « est mentionnée dans le rapport d'enquête publique » [NdCE : s'agit-il du dossier soumis à enquête ?] interroge : comment peut-on dissocier l'extension de l'exploitation de la création de cette bretelle nord ?

L'augmentation du trafic de camions s'explique du fait de l'activité liée à l'extension de la carrière Placoplatre et au remblaiement de la carrière Placoplatre, qui jusqu'à présent se faisait par accès sud aménagé par Placoplatre. Si l'activité de la carrière en zone urbanisée s'arrêtait, il n'y aurait pas de problème de trafic important et le remblaiement pourrait s'effectuer par le D48.

- Le « rapport d'enquête » [NdCE : dossier soumis à enquête ?] ne fait pas mention des dégradations du réseau lié à la « lobotisation » des camions ni aux particules fines et très fines qui seront multipliées en raison du dénivelé important prévu de l'accès nord vers la descenderie de la carrière.

La dissolution du CO produit par les camions par temps de pluies peu importantes produira une matière visqueuse rendant la chaussée très glissante. Pour cette raison l'accès nord ne paraît pas judicieux. S'il ne se réalisait pas l'accès des camions se ferait par la D48 et non par « Franconville comme semble le prétendre le député de la circonscription ». C'est probablement dans ce contexte que le projet d'accès nord est dissocié de l'enquête.

- Concernant Franconville, la maison de retraite des Montfrais ainsi que l'aire des gens du voyage seraient exposées aux bruits et à la pollution des camions ; ceux-ci étant à charge dans le sens de la montée, les gaz lourds mettraient en danger les gens du voyage situés en contrebas.

- M. Vauvelle voit mal comment le déboisement de plusieurs hectares serait compensé par le remblaiement de la carrière, le remblai de zones boisées avant exploitation de la carrière ne compensant pas les nouvelles zones défrichées.

Il déplore que l'AEV approuve un projet dommageable pour l'environnement, la disparition de la nappe phréatique étant un élément essentiel qui ne semble préoccuper ni l'AEV ni la région.

Plusieurs municipalités ayant donné un avis défavorable, il serait intéressant de connaître l'avis des députés et sénateurs et qu'une délibération du conseil communautaire soit exigée.

- Observation FRA24

Par courrier (2 pages) remis au commissaire-enquêteur en permanence le 2 juin et joint au registre, Quentin BRUNESSAUX pour la société ECT Conseil soutient le projet et souligne que :

- Le rejet du projet ferait perdre au Grand Paris un exutoire pour les terres excavées de 13 millions de m³ pour la partie aérienne et 3, 6 millions de m³ pour la partie souterraine, soit une part significative des capacités franciliennes, près de Paris ce qui minimise la consommation d'énergie fossile,

- Le projet est essentiel pour l'économie locale (usine Placoplatre, entreprises de travaux publics, commerces et sociétés de transport bénéficiant indirectement de l'activité). Pour ECT, le projet représente le maintien à l'emploi d'environ 10 salariés à plein temps,

- Le projet de remise en état validé par l'AEV démontre une véritable mise en valeur des matériaux de remblaiement avec création d'espace de promenade, de corridors écologiques favorisant le

déplacement de la faune, d'espaces naturels typiques (mares, zones humides, corniches, clairières) favorisant le développement de la biodiversité, conformément aux priorités environnementales nationales et européennes,

- Le remblayage sera réalisé uniquement au moyen d'apport de matériaux inertes. La procédure qualité d'ECT sera maintenue qui prévoit notamment une déclaration préalable identifiant producteur des matériaux, type de matériaux et chantier d'origine, un triple contrôle (entrée, déchargement, clavage) et la remise d'un bordereau de suivi par le transporteur à la livraison. Elle garantit le respect de la réglementation (traçabilité, prise en compte des enjeux environnementaux).

- La logistique du flux de camions entrants sera optimisée en fonction de la localisation des chantiers pour privilégier l'utilisation des voies de circulation les moins impactantes pour les habitants.

- Observation FRA25

Armand LECOMTE, directeur du Centre Equestre de Franconville, (SCEA POCLAS), indique que le centre équestre situé au chemin d'Argenteuil souhaite avoir plus de précisions et garanties sur le réaménagement prévu en fin d'exploitation.

La plupart des cavaliers et propriétaires souhaitent bénéficier de chemins praticables et sécurisés pour les équidés. Or l'accès à la forêt depuis la butte des Montfrais est très limité, voire impossible du fait de multiples rigoles d'acier traversant les chemins, qui provoquent des situations dangereuses pour le cavalier et son cheval (entorses, tendinites, sabots coincés voire même chute du cavalier).

Ceci concerne la partie à ciel ouvert, M. LECOMTE est par ailleurs opposé à la demande d'extension souterraine sous le centre équestre.

- Observation FRA 26

Mme Asnighane FERHAT, résidant 5, Bd Maurice Bertaux à Franconville, exprime son désaccord avec le projet de remblaiement de la butte de Cormeilles compte tenu des nuisances sonores, de la pollution élevée et des désagréments que vont engendrer les centaines de passages de poids lourds pendant 30 ans, sans parler de la possibilité de déstabilisation des terrains lors de l'extension de l'opération de terrassement.

- Observation FRA 27

Mme Eva HINAUX, demeurant 3, rue des Morillons à Franconville, estime le projet non satisfaisant du fait du passage de 400 camions/jour en ville (nuisances sonores, pollution, augmentation de circulation déjà très dense). L'exploitation en souterrain sans vérification des étais par un tiers extérieur ne garantit pas la sécurité et l'évitement des risques d'éboulement et effondrement de terrain.

La déforestation prévue pour faciliter l'exploitation et alléger les « puits » [NdCE : illisible] d'exploitation souterraine aura un impact sur l'environnement et les écoulements d'eau.

Malgré ce qui est signalé les déchets qui vont constituer les remblais ne sont pas garantis non toxiques. Mme Hinaux est complètement contre le projet et son extension en l'état.

- Observation FRA 28

M. Philippe FORTUNATO, demeurant 34, rue Gabriel BERTIN à Franconville, estime le projet inquiétant sur l'exploitation souterraine car aucun contrôle n'est effectué par l'Etat ou une société extérieure. Cela va défigurer complètement tout le paysage. Les nuisances sonores vont provoquer des dégâts sur les constructions (car aucun contrôle). Concernant le remblaiement, les déchets ne seront pas contrôlés. Le nombre de camions qui va traverser les villes va rendre la vie impossible. En l'état M. Fortunato est complètement contre ce projet et son extension.

- Observation FRA 29

Mme Michèle GRIVOLET, demeurant 11, chemin des Cotillons à Franconville, considère que le projet ne remplit aucune mesure de respect environnemental, que les conditions techniques et humaines ne sont pas remplies, qu'il n'y a eu aucune mesure d'étude préalable géologiquement respectueuse de l'environnement. Les nuisances de circulation de camions, les nuisances des tirs souterrains sont à considérer, le comblement des souterrains d'exploitation laisse à désirer, ainsi que la nature des déchets utilisés pour ledit comblement (amiante, déchets du CEA, etc.) émanant entre autres des travaux du Grand Paris. Les arguments d'emploi, de rentabilité de l'exploitation sont une maigre compensation de l'impact nuisible envers l'environnement écologique, naturel, humain.

- Observation FRA 30

M. Yann LE DU, représentant le groupe « Vivre à Franconville » (7 conseillers municipaux à Franconville), remet le texte d'une pétition intitulée « 400 camions par jour à Franconville, pour nous c'est non ! » au verso de laquelle figurent 168 noms dont un groupe. Le texte précise le contexte d'enquête publique incluant le remblaiement de la carrière à partir de déchets inertes non polluants et non dangereux issus des travaux du Grand Paris. Il estime que ceci nécessitera 400 camions/jour traversant les communes de Franconville et Sannois pendant 20 ans, aggravant les nuisances sonores, la pollution, les risques d'accident, rendant la circulation plus difficile, dégradant les voiries. Il appelle à la mobilisation contre un projet ignorant le projet de bretelle autoroutière, de coût estimé 10M€, au financement duquel Placoplatre s'était engagé à participer en 2012. Il appelle Placoplatre et les élus locaux à renouer le dialogue afin d'assurer ce financement.

- Observation FRA 31

Texte remis en permanence par Mme Claire LE BERRE, conseiller municipal délégué.

Observation identique à FRA19 hormis l'analogie sur les mines de charbon.

- Observation FRA 32

Courrier remis en permanence le 2 juin par Jean-Michel GUILHAUME, directeur général du groupe « Les Industries du Plâtre » représentant les exploitants de carrière de gypse et les industriels produisant et commercialisant en France les produits plâtre fabriqués à l'aide de gypse.

Ayant pris connaissance du dossier, il soutient le projet et souligne sa qualité technique fruit de la concertation avec tous les acteurs du territoire depuis dix ans.

Il rappelle que les usines plâtrières sont situées à proximité des carrières de gypse particulièrement en Ile-de-France, pour améliorer le bilan environnemental (circulation de camions) et que le gisement de Cormeilles comme tous ceux d'Ile-de-France a une qualité et une pureté exceptionnelles qui lui valent d'être répertorié au Schéma Directeur d'Ile-de-France comme gisement d'intérêt national dont l'exploitation doit être préservée.

Il indique que l'usine de Cormeilles, berceau de l'histoire industrielle du plâtre en France, fabrique des produits très spéciaux destinés à la France et à l'export. La carrière représente 10% de l'extraction nationale. La combinaison remise en état/poursuite de l'exploitation permet d'effectuer le remblaiement du vide historique de la carrière Lambert préexistant à la reprise par Placoplatre dans les années 1990, de façon proportionnée et acceptable pour le territoire.

La carrière constitue avec les autres carrières de gypse l'exploitatoire le plus proche de Paris pour les remblais issus des chantiers de construction de Paris et de la petite couronne. Elle permettra d'accueillir à l'avenir des terres sulfatées issus des travaux du Grand Paris.

De nombreuses études ont démontré la capacité d'absorber le trafic lié au remblaiement qui est étalé sur 30 ans. Le projet de bretelle qui est hors dossier serait un plus en cas de réalisation future.

- Observation FRA 33

Madame LAURIE-DODIN, conseiller municipal, indique qu'afin d'éviter le trafic incessant des camions sur la commune de Franconville il faut impérativement créer une sortie d'autoroute pour l'accès à la carrière, la prolongation de l'exploitation ne peut être envisagée sinon.

IV.3.4 - Registre d'enquête d'ARGENTEUIL (ARG)

- Observation ARG 1 :

Mme Odette THILLOU, habitant 35, rue de Rosière, à Argenteuil, a acheté son terrain en 1962-63. Elle indique qu'en 1965 une pétition l'a informée que la carrière Lambert allait continuer l'exploitation souterraine et qu'en 1966-67 les explosions ont commencé à fissurer 3 pavillons.

Après lecture du dossier, elle note que le bruit et les vibrations sont soumis à des circulaires de janvier et mars 1997 et pense donc que les études sont très sérieuses.

- Observation ARG 2 :

M. WAÏBO, s'exprimant au nom du Groupement de défense des droits et intérêts des habitants des coteaux d'Argenteuil (siège social 16D rue d'Argenteuil, 95100 ARGENTEUIL ; adresse mail groupe-ment-coteaux-argenteuil@live.fr), traite de deux soucis majeurs pour ses ayant-droit :

- Sur l'exploitation de la carrière, bien que l'exploitation souterraine soit hors du territoire communal d'Argenteuil, les riverains s'inquiètent malgré l'étude d'impact peu alarmiste et émettent une réserve, craignant que la propagation des vibrations dues aux tirs de mines fragilisent le sous-sol et occasionnent des fissures dans leurs habitations sises sur un terrain déjà instable,
- Ils jugent la circulation des poids lourds de remblaiement trop importante pour la ville d'Argenteuil, pas assez encadrée (non-respect des itinéraires), et estiment impensable une augmentation. Ils demandent que la circulation soit réduite et qu'en retour de carrière elle ne soit pas dirigée à 100% vers Argenteuil faute de bretelle carrière => A15 (alors qu'on crée une bretelle A15 => carrière), mais reparte vers l'A15. Ils estiment nécessaire une étude sérieuse sur ce point.

Il craint également un désordre naturel du fait des modifications hydrologiques liées à l'exploitation ancienne et nouvelle (suppression des sources, modification du cheminement des eaux, risque de dissolution du gypse sur d'autres territoires des coteaux).

- Observation ARG 3 :

M. et Mme DUMONT, 18, rue des Pêcheurs, s'opposent à l'octroi de l'autorisation du fait, d'une part, de l'instabilité patente des terrains, d'autre part, de l'augmentation du trafic routier, enfin, pour préserver la butte et le bois d'Hédoit.

- Observation ARG 4 :

M. LEFEBVRE-NORE, 64, rue de Morifosse, Conseiller Municipal d'ARGENTEUIL, Président d'Engagés pour ARGENTEUIL, formule trois inquiétudes et une interrogation :

1) concernant la circulation des camions, le schéma proposé, tout en prévoyant des investissements substantiels, lui paraît peu convaincant :

. Tous les camions de remblais devant repartir vers le sud, la création d'une entrée sur l'OA 15 vers PARIS semble donc indispensable ;

. L'accès nord en venant de PARIS suppose un demi-tour au carrefour IKEA « déjà très sportif » et la création d'un demi-tour sans faire le tour du carrefour IKEA paraît un minimum.

2) Les dispositions mentionnées pour prévenir des dégâts sur la canalisation TRAPIL relèvent selon lui « du droit gazeux » : pas d'explosifs à moins de 40 m sauf autorisation de la Sté TRAPIL, visite de chantier avant le forage avec un représentant TRAPIL -que verra-t-il-, mise en place accélérée de remblais de consolidation dans la zone de l'incident, éventuellement, si nécessaire, reprise des remblais d'un autre secteur en cours de remblayage, information de la DRIEE et de TRAPIL.

M. LEFEBVRE-NORE a du mal à imaginer que le déplacement express de remblais (sans portance) puisse faire mieux que dissimuler la portée des effondrements. De plus, cette procédure lui paraît inapplicable à une galerie principale utile à l'accès à la partie ouest du site souterrain.

3) Remblayer la totalité de la carrière à ciel ouvert lui semble une médiocre valorisation de la topographie créée par la carrière et il lui paraît plus intéressant d'utiliser le dénivelé pour des activités de glisse (piste de ski), surtout si un accès à l'OA 15 est réalisé.

4) Enfin, il fait part de son inquiétude concernant le contrôle des remblais à l'arrivée qui, selon lui, devrait faire l'objet d'un marché spécifique concédé par les collectivités ou être exercé en double en régie par celles-ci ou par l'AEV. La procédure actuellement prévue semblant permettre une gestion opaque par le concessionnaire.

IV.3.5 - Registres d'enquête de BEAUCHAMP, de BEZONS et de EAUBONNE

Aucune observation

IV.3.6 - Registre d'enquête de ERMONT (ERM)

- Observation ERM1 :

Monsieur JL DESTOMBES, habitant Enghien les bains, est favorable au projet d'extension de la carrière pour préserver les emplois et l'activité économique autour de l'usine de Cormeilles-en-Parisis, favorable au projet de remise en état de la carrière qui permettra de préserver plus de 100 ha d'espace naturel et d'espace de promenades pour les habitants du secteur.

IV.3.7 - Registre d'enquête de LA FRETTE (LFR)

- Observation LFR 1 :

M. Albert ARMANGUE, habitant LA FRETTE, 35 bis, quai de seine, signale que les cinq espèces d'oiseaux prises en compte dans le cadre du site Natura 2000 (cf. étude d'impact) « ne sont pas considérées comme menacées ou devant faire l'objet d'une attention particulière ».

Il estime, en conséquence, inutile de créer des conditions spécifiques de nature à favoriser leur implantation et précise, qu'à ce jour, aucune de ces espèces n'a été observée sur le site.

Par ailleurs, il juge inutile de laisser un ancien front de gypse sur le site et suppose que la Sté PLACOPLATRE a été incitée à prendre des mesures coûteuses et inutiles.

Il conclut en émettant un avis favorable à la remise en état de la carrière à ciel ouvert telle qu'elle est envisagée dans le dossier et au projet d'extension de la carrière en souterrain.

IV.3.8 - Registres d'enquête de HERBLAY, de PIERRELAYE, du PLESSIS-BOUCHARD, de SANNOIS, de TAVERNY et de ACHERES

Aucune observation

IV.3.9 - Registre d'enquête de MAISON-LAFITTE (MLF)

- Observation MLF1 :

Monsieur Jean-Noël PAILLOT, habitant Maisons-Lafitte, conclut que c'est un beau projet industriel présenté par un dossier complet et exhaustif après avoir noté les considérants suivants :

*pérennité de l'outil industriel et de l'usine plâtrière voisine de Cormeilles

*maintien de l'activité économique et des emplois directs et induits (25 ans de réserves pour l'usine)

*inconcevable d'abandonner ce gypse sous la butte, un matériau classé d'intérêt national et européen devenu tellement rare en France et difficilement exploitable en région parisienne qui contient les 2/3 des réserves nationales

*Grande pureté du gypse francilien et qualité exceptionnelle du plâtre de Paris indispensable pour la construction et l'habitat

-aucun impact visuel sur l'environnement et la forêt puisque exploitation souterraine

*précautions, mise en place de suivis sur les points sensibles, suivi environnemental,

*d'après les études denses et exhaustives réalisées, l'exploitation du gypse à 80 mètres de profondeur n'aurait aucune conséquence sur les structures environnantes (Fort de Cormeilles entre autres)

*cession gratuite (pour l'Euro symbolique) à la collectivité (Agence des espaces verts de la région Ile de France) de plus de 100 hectares d'espaces verts naturels dont 40 hectares à partir de 2017

*le site réaménagé cédera la place à un grand parc ouvert au public

*la poursuite de l'extraction du gypse assurera également le maintien de l'activité de l'usine plâtrière voisine et des emplois associés

- Observation MLF2:

Monsieur Jean-Pierre KOSINSKI, habitant Sartrouville, commente le Tome 0 du dossier d'enquête et ses résumés non techniques de l'étude d'impact et de l'étude de dangers :

Première approche ce jour de cette étude particulièrement sérieuse et documentée des projets concernant la carrière d'extraction du gypse de Cormeilles en Parisis. Connaissant et ayant visité la carrière souterraine du massif de Montmorency en tant que randonneur et animateur, le projet de l'étude à Cormeilles en Parisis d'extraction souterraine et du comblement de la carrière à ciel ouvert me semble logique si les conditions de travail des ouvriers sont garanties ainsi que leur sécurité. En tant qu'artiste j'apprécie la qualité du plâtre artistique provenant des carrières de la région parisienne. En tant qu'ancien ingénieur chimiste spécialiste en analyse, je connais les qualités de ce matériau qu'est le gypse et ses possibilités de recyclage au cours du temps.

Mes visites des carrières de Cormeilles en Parisis, Villeparisis, Montmorency grâce au personnel de ces sites, mes questions posées et leurs réponses m'ont permis d'avoir un écho favorable .

IV.3.10 - Registres d'enquête de SAINT-GERMAIN-EN-LAYE et de SARTROUVILLE

Aucune observation

IV.4 - Avis des communes exprimés durant l'enquête

Indépendamment des observations du public, les 18 communes concernées par le projet étaient également invitées à produire un avis au plus tard quinze jours après clôture de l'enquête, leur avis étant réputé favorable à défaut. Les communes qui ont souhaité s'exprimer ont délibéré ou produit leur avis avant cette clôture. Ces avis, déjà évoqués dans le procès-verbal de fin d'enquête au §4, sont repris ci-après. Ils sont reproduits in extenso en pièce jointe n°6 au présent rapport.

IV.4.1 - CORMEILLES-EN-PARISIS

Le maire de Cormeilles-en-Parisis s'est exprimé à travers deux courriers à la commission insérés au registre de sa commune. Ces courriers ont déjà été résumés ci-avant au §IV.3.1 sous les références COR34 et COR39.

IV.4.2 - MONTIGNY LES CORMEILLES

Le Conseil Municipal de la ville de MONTIGNY LES CORMEILLES, s'est réuni le 23 mai 2016 afin d'émettre un avis sur le projet déposé par la Sté PLACOPLATRE.

Informé du contenu du projet le Conseil Municipal a noté, d'une part, qu'il est compatible avec le règlement du PLU approuvé le 3/02/2011, le plan de prévention des risques naturels et n'aura pas d'impact majeur sur l'environnement immédiat, d'autre part, qu'il a fait l'objet d'un avis favorable de l'autorité environnementale et de l'Agence des Espaces verts.

Il a ensuite relevé que, compte tenu de la hausse importante du trafic routier prévue, un nouvel accès sera réaménagé au nord de la carrière et un projet de création de bretelle d'entrée sur l'A15 dans le sens province PARIS est à l'étude. En conséquence il a émis un avis favorable au projet sous réserve que :

- toutes les mesures de protection de l'environnement et de protection des sites directement impactés par le projet, tel que le Fort de CORMEILLES EN PARISIS, soient renforcées ;
- les conditions de réalisation de la création de la bretelle d'entrée sur l'autoroute A15 soient prises en considération et communiquées avant la décision d'autorisation d'exploitation de la carrière ;
- toutes les garanties et précisions soient apportées afin de limiter les nuisances pour les riverains et notamment les modalités (type, horaires et usages) d'utilisation des voiries communales.

IV.4.3 - FRANCONVILLE

Dans une délibération du 19 mai 2016, le Conseil Municipal de la ville de FRANCONVILLE estime que la demande d'extension de l'exploitation en souterrain déposée par la Sté PLACOPLATRE n'est pas justifiée car :

- d'une part, un siècle de réserve de gypse sont recensés sous le seul massif de Montmorency ;
- d'autre part, les plâtres artificiels synthétisés représentent une alternative de plus en plus majoritairement adoptée dans le monde.

Il considère, par ailleurs, que les garanties données, notamment en termes de sécurité ne sont pas pleinement satisfaisantes, le dossier présenté ne détaillant pas suffisamment les mesures concrètes pour assurer un parfait respect des processus envisagés, notamment la consistance et le mode de fonctionnement des organismes de contrôle indépendant.

Enfin, concernant le remblaiement, il estime que les mesures d'évitement et de compensation exposées au projet sont insuffisantes ou insuffisamment précisées pour pallier les nuisances importantes engendrées pour les riverains des voies routières desservant le futur accès Nord.

Compte-tenu de ces éléments il estime également absolument indispensable la création de la bretelle d'accès à l'autoroute A15 en direction de PARIS, dont le financement doit être assuré par la Sté PLACOPLATRE.

En conclusion, il déclare le projet de remise en état « totalement insatisfaisant quant à ses modalités de réalisation » et décide d'émettre un avis défavorable à la demande présentée par la Sté PLACOPLATRE.

IV.4.4 - ARGENTEUIL

Dans un courrier en date du 11 juin 2016, le Maire d'ARGENTEUIL observe :

- que la localisation des cheminements piétons, désormais indiquée dans le projet de remise en état de la carrière à ciel ouvert, permet les liaisons douces au sein des Buttes du Parisis, vers la Butte des châtaigniers et avec la plaine d'Argenteuil, et assure la cohérence avec le projet de trame verte ;

- que les éléments présentés dans le dossier ne permettent pas de disposer d'informations suffisantes concernant le trafic de poids lourds engendré et souhaite, en conséquence que soit précisé :

. la répartition du flux des camions au sud de la voie privée Lambert, en particulier sur la RD392 vers le sud et sur la rue Jean Poulmarch ;

. les raisons du choix d'une répartition du flux des camions entrants (40% par le nouvel accès Nord et 60% par le Sud) ;

. l'échéancier prévisionnel de la création de la bretelle de sortie depuis l'A15 qui constituera le nouvel accès prévu au Nord du site ;

. l'avancement de l'étude concernant la création d'une nouvelle bretelle d'accès sur l'A15 qui permettra de répartir le trafic de sortie des camions.

Après avoir noté que le trafic de poids lourds ne concerne que les apports de terres issues des chantiers de terrassement de la région parisienne et que la mise en œuvre du projet permettra de maintenir l'activité de l'usine PLACOPLATRE de CORMEILLES EN PARISIS, il souhaite que soit porté à la connaissance de sa ville une actualisation des flux de camions engendré par le fonctionnement de cette usine.

En conclusion, il émet un avis favorable au projet, sous réserve de la production des éléments permettant de garantir un réel délestage des accès Sud, en particulier via la commune d'ARGENTEUIL pour les camions entrants sur le site, du fait de la création d'un nouvel accès au nord du site.

IV.4.5 - EAUBONNE

Au cours de sa réunion du 25/05/2016, le Conseil Municipal a « émis un avis favorable dans le cadre de l'enquête publique relative aux demandes de la Sté PLACOPLATRE portant sur l'exploitation de la carrière de CORMEILLES EN PARISIS ».

IV.4.6 - LA FRETTE SUR SEINE

Par délibération du 25/05/2016, le Conseil Municipal de LA FRETTE SUR SEINE, considérant les nombreuses incertitudes ressortant du dossier d'enquête et la nécessité que soient apportées les

précisions nécessaires à sa compréhension, a décidé de ne pas émettre d'avis sur la demande d'autorisation déposée par la Sté PLACOPLATRE et appelle l'attention de la Commission d'enquête sur 3 points :

- le financement de la bretelle d'autoroute qui devrait être supporté par PLACOPLATRE en sa qualité de « seul exploitant », ce qui n'est pas indiqué dans le dossier ;
- la distinction des demandes : d'une part le remblaiement de la carrière existante, d'autre part, la mise en œuvre de l'extraction souterraine ;
- la réalisation d'études complémentaires sur les conséquences des travaux sous l'ensemble des structures du Fort de CORMEILLES, puisque des tassements de 3 à 5cm sont clairement indiqués dans le dossier.

IV.4.7 - SANNOIS

Lors de sa réunion du 26 mai 2016, le conseil Municipal de la ville de SANNOIS a décidé « d'émettre un avis défavorable à la demande de renouvellement et d'extension de l'autorisation d'exploiter la carrière de CORMEILLES EN PARISIS, telle que formulée par la Société PLACOPLATRE ».

IV.5 - Autres événements survenus pendant l'enquête

IV.5.1 - Article du Parisien, édition du Val d'Oise du 6 mai 2016

Cet article décrit le projet de façon factuelle et souligne l'opposition de l'association des amis du Fort en raison des dégâts craints du fait de la carrière, ainsi que celle du maire de Franconville qui craint le flux de camions engendré et demande la création d'un accès de la carrière vers l'autoroute A15.

IV.5.2 - Pétition des amis du Fort de Cormeilles :

- Sur le site <http://www.fortdecormeilles.com/>, se trouvent l'image et le texte suivants :



Signez la pétition pour empêcher PLACOPLATRE d'exploiter le gypse sous le Fort de Cormeilles !

L'extraction du gypse sera dans une carrière souterraine qui passera juste en dessous de la ville de Cormeilles en Parisis. La ville et la société Placoplâtre estime qu'aucune nuisance sera observer par la population or le dynamitage provoque généralement des nuisances sonores et des affaissements du terrain ce qui va entraîner l'effondrement de certaine partie de notre Fort, monument d'histoire construit à la suite de la guerre de 1870, ayant participer à la première et à la seconde guerre mondiale. Si le Château de Versailles ou de la Roche Guyon sont préservés de l'urbanisme, pourquoi pas le Fort de Cormeilles ? En outre il est prévu que deux hectares de notre forêt soit abattu au profil de la carrière, et sans compter les nuisances sonores provoqués par les convois de camions transportant le gypse qui sera transformé en plâtre.

Si vous aimez votre ville et son environnement qui lui donne un aspect rupestre à quelques kilomètres de Paris, je vous demande de [signez cette pétition](#) pour laisser à vos enfants une ville authentique et chargé d'histoire au lieu de vivre dans une ville usine. Merci de votre soutiens et on compte sur vous Pour plus d'information visiter la page Facebook dédiée à la protection de la Butte de Cormeilles : « [Scandale PLACOPLATRE dans le Parisis](#) »

(Cette pétition est adressé à Monsieur le Préfet du Val d'Oise Yannick Blanc) »

Ces éléments sont suivis de l'image et du texte suivants :



PREMIERES INFOS SUR L'AVENIR IMPROBABLE DU FORT DE CORMEILLES ET LA DEGRADATION DE LA REGION:

Vous allez bientôt en entendre parler plus précisément sur les médias ...mais ce ne sont pas des ragots ni des histoires d'alcoves!!! LES ADMINISTRÉS DE CORMEILLES EN PARISIS risquent de payer cher (dans tous les sens du terme)les projets bien avancés de l'extension prévue de carrières de Gypse

dans la région proche, et bien évidemment sous le FORT DE CORMEILLES. Déforestation, abatage d'arbres massif, zones phréatiques en danger. Construction d'une autoroute complémentaire nécessaire à l'évacuation des « déchets dus aux fouilles » dont une large partie sera à la charge DU CONTRIBUABLE!!!!!! Pétage de mines destructrices nuisances sonores Et passage de camions dans la ville de Cormeilles!!!!!!!!!!!!!! POUR EN SAVOIR PLUS. ON ATTEND LES INFOS DE JEAN-PIERRE MAZIER qui détient un dossier en « béton » (et pas en « plâtre) sur les méfaits indéniables de ce projet. Si vous aimez votre région, ses paysages, si vous aimez le Fort de Cormeilles. SIGNEZ LA FUTURE PETITION ET LISEZ LA PRESSE A VENIR!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!! »

Ils sont repris presque à l'identique Sur le site « change.org » :

« Signez la pétition pour empêcher Saint-Gobain PLACOPLATRE d'exploiter le gypse sous le Fort de Cormeilles !

L'extraction du gypse sera dans une carrière souterraine qui passera juste en dessous de la ville de Cormeilles en Parisis. La mairie et la société Saint-Gobain Placoplatre estiment qu'aucune nuisance sera observée par la population. Or le dynamitage provoque généralement des nuisances sonores et des affaissements de terrain ce qui va entraîner l'effondrement de certaines parties de notre Fort, monument d'Histoire construit à la suite de la guerre de 1870, et ayant participé à la Première et à la Seconde Guerre Mondiale. Si le Château de Versailles ou de la Roche-Guyon sont préservés de l'urbanisme, pourquoi pas le Fort de Cormeilles ? En outre il est prévu que deux hectares de notre forêt soit abattu au profit de la carrière, et sans compter les nuisances sonores provoquées par les convois de camions transportant le gypse qui sera transformé en plâtre.

Si vous aimez votre ville et son environnement qui lui donne un aspect rupestre à quelques kilomètres de Paris, je vous demande de signer cette pétition afin de laisser à vos enfants une ville authentique et chargée d'histoire au lieu de vivre dans une ville usine. Merci de vos soutiens et on compte sur vous !

(Cette pétition est adressée à Monsieur le Préfet du Val d'Oise Jean-Yves Latournerie) ».

IV.5.3 - Article de « Les Echos.fr » en date du 18 mai 2016

Le lien avec Facebook renvoie également à une copie d'un article de « Les Echos.fr », sous le titre « tollé sur la carrière »

<http://www.lesechos.fr/pme-regions/021930475542-cormeilles-en-parisis-tolle-sur-la-carriere-1222680.php#xtor=CS1-1>

Cet article décrit succinctement le projet et indique qu'il est controversé du fait de l'opposition de l'association des amis du Fort et surtout de celle du sénateur-maire de Franconville, qui craint que le flux de camions lié aux remblais gêne l'accès au centre commercial de Franconville (1400 emplois).

V - Formalités de fin d'enquête

V.1 - Clôture des registres

L'enquête s'achevant le 2 juin, les registres de 17 communes sur 18 ont été rassemblés par la préfecture du Val d'Oise le 3 juin, puis une copie numérique de ces registres a été effectuée par la préfecture et adressée le même jour à la commission d'enquête, enfin les registres originaux de ces 17 communes ont été remis à un membre de la commission d'enquête le 6 juin et transmis au président de la commission le 7 juin.

En raison des inondations, un dispositif particulier a été retenu pour le registre de la dix-huitième commune, Bezons, sur lequel la commune avait signalé qu'aucune observation n'avait été recueillie durant l'enquête. Ce registre vierge a été transmis directement par courrier au président de la commission d'enquête, qui l'a reçu le 13 juin.

Le président a procédé à la clôture de tous ces registres qui ont été retournés à la Préfecture du Val d'Oise, annexés au présent rapport.

V.2 - Synthèse des observations et questions posées au maître d'ouvrage

La commission d'enquête a transmis le 9 juin par voie électronique son procès-verbal d'enquête au pétitionnaire et lui en a présenté en réunion le 10 juin le contenu et les modalités de réponse attendues.

V.3 - Mémoire en réponse

Après plusieurs envois de réponses partielles effectués à partir du 13 juin 2016, le 23 juin 2016, la Sté Placoplatre a envoyé par voie électronique son mémoire en réponse à la synthèse des observations du public. Ce mémoire a été adressé le lendemain par courrier recommandé au président de la commission d'enquête. Les éléments de ce mémoire sont présentés et commentés au paragraphe VI ci-après, en réponse à la synthèse des observations du public.

V.4 - Rédaction et transmission du rapport

La commission d'enquête a achevé le présent rapport le 30 juin 2016, dans le délai d'un mois après clôture de l'enquête.

Ce rapport, assorti des conclusions motivées de la commission d'enquête et complété de ses pièces jointes, a été transmis au préfet du Val d'Oise, accompagné des originaux des registres d'enquête, ainsi qu'à la présidente du tribunal administratif de Cergy-Pontoise.

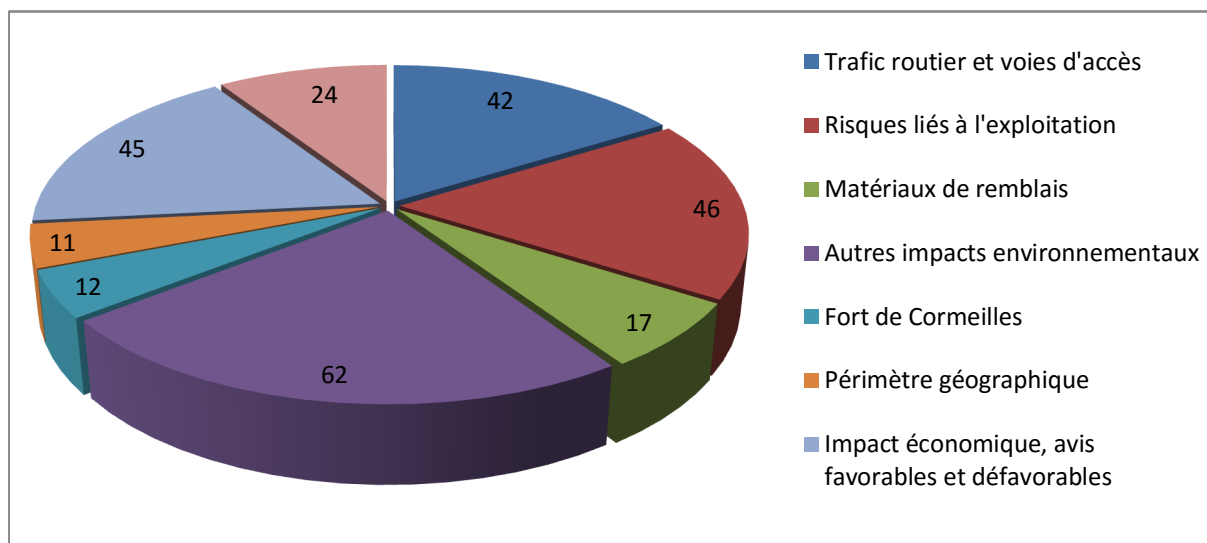
VI - ANALYSE DES OBSERVATIONS, REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE ET COMMENTAIRES DE LA COMMISSION

VI.1 - Thématique des observations formulées par le public

Au vu des observations, la commission a déterminé que se dégagent les thèmes principaux suivants :

- Trafic routier et voies d'accès,
- Risques liés à l'exploitation,
- Matériaux de remblai,
- Autres impacts environnementaux,
- Fort de Cormeilles,
- Périmètre géographique,
- Impact économique, avis favorables et défavorables

Parmi ces thèmes, les observations se répartissent comme suit :



Les principaux thèmes abordés sont les impacts environnementaux, puis presque à égalité les risques liés à l'exploitation, l'impact économique et le trafic routier. Un nombre important d'observations ayant pour objet principal le trafic routier aborde brièvement plusieurs autres thèmes, ce qui explique la structure du dénombrement ci-dessus ; s'agissant de l'exploitation, il s'agit principalement d'inquiétudes liées à l'exploitation souterraine qui est envisagée dans le futur. Les matériaux de remblais, leur nature et leur contrôle, ainsi que le Fort de Cormeilles constituent également des thèmes importants en nombre et surtout en volume d'observations.

On a pu relever une proportion importante d'observations émanant de quelques groupes particulièrement motivés :

- Les élus de Franconville au nord de la carrière, et à un moindre degré ceux d'Argenteuil au sud ; leurs principaux griefs portent sur le trafic engendré par la carrière et surtout par son remblaiement, trafic qu'ils souhaitent voir réduit au minimum dans leurs localités respectives ; ils demandent l'amélioration des accès, en particulier la création d'une bretelle d'accès vers l'A15 (les élus dénombrés sont ceux qui se sont manifestés comme tels dans leur observation, ce qui exclut plusieurs personnes qui n'ont pas mentionné cette qualité)
- Les membres de l'association des Amis du Fort de Cormeilles et les résidents de ce Fort, qui s'interrogent sur son devenir et ont constitué un volumineux dossier pour soutenir leur action à l'encontre du projet,
- Des opposants au projet qui ont entrepris de se constituer en association à l'occasion de l'enquête publique,
- Les riverains de la butte de Cormeilles, à l'ouest de la carrière ; ils s'inquiètent des nuisances de la carrière, des risques induits pour leurs habitations et de l'impact de l'activité sur les lisières de la carrière, les chemins qui s'y trouvent et les réseaux d'assainissement sous-jacents,
- Les habitants des coteaux d'Argenteuil ; ils craignent que leurs maisons, qui ont déjà subi des désordres dans le passé du fait de leur localisation géographique, pâtissent de l'activité de la carrière,
- Les personnes ou entreprises directement impactées par le projet, en particulier celles travaillant au profit du pétitionnaire.

Une association pour les handicapés a signalé deux centres situés à proximité de l'exploitation en projet, non évoqués semble-t-il dans le dossier. Ce point a justifié une attention particulière de la commission.

Plusieurs associations écologiques se sont également manifestées, avec des avis contrastés.

VI.2 - Synthèse par thèmes, questions et réponses du pétitionnaire

La commission a décrit chaque thème de façon synthétique, puis résumé les principales questions résultant des observations du public, en gras et en italiques, telles qu'elle les a adressées au pétitionnaire dans le procès-verbal de l'enquête (pièce jointe n°7 au présent rapport).

Durant l'enquête, la commission a transmis des questions au pétitionnaire sur les principaux thèmes ; les éléments de réponse ont permis de mieux cerner le dossier et les observations reçues. La rédaction du présent paragraphe VI.2 fait abstraction de ces réponses intermédiaires car elles n'ont pas été portées à la connaissance du public jusqu'ici.

Les réponses du pétitionnaire, telles que formulées dans son mémoire en réponse (pièce jointe n°8 au présent rapport), figurent en caractères droits de couleur bleue à la suite de chaque question, précédées de la mention « réponse du pétitionnaire ». Des précisions d'édition sont apportées çà et là par la commission en italiques noirs entre crochets, précédées de la mention « NdCE » pour distinguer les références au dossier soumis à enquête de celles relatives au mémoire en réponse.

La commission a choisi de porter sur chaque thème un commentaire global tenant compte des réponses obtenues, qui figure en fin de thème, en caractères droits.

Une association a signalé la présence de deux centres d'accueil de personnes handicapées qui ne semblent pas pris en compte dans le dossier de projet.

Y-a-t-il une justification à cet oubli ? Le pétitionnaire peut-il préciser son analyse point par point à la suite de l'observation MON 3 formulée par cette association ?

Réponse du pétitionnaire : Le CAT la Montagne est pris en compte dans le DDAE, il est représenté sur la carte des établissements recevant du public, figure 36 du tome 3. Il correspond à la référence n°2 «centre équestre», que le CAT possède. L'analyse de l'observation MON3 formulée par l'association HAARP est présentée au paragraphe où cette observation est écrite, soit au paragraphe VI-2-2 concernant les risques liés à l'exploitation de la carrière, mais également au paragraphe VI-2-1 concernant le trafic routier.

Le centre pour handicapés Le grand Cèdre, sis 16 rue de Verdun à Montigny-lès-Cormeilles est situé à environ 200 m du périmètre d'extraction, à l'ouest de la zone du Fort, dans un secteur pris en compte dans le dossier. Les camions de remblais ne circuleront pas sur le tronçon de RD122 passant à proximité. Cf. argumentaire et carte du paragraphe 211 de la présente [NdCE : du mémoire en réponse, P.J. n°8 au présent rapport] concernant le trafic routier.

VI.2.1 - Le trafic routier et les voies d'accès au site

La commission note que ce thème de l'impact routier du projet constituait déjà une préoccupation majeure des Maires d'ARGENTEUIL, CORMEILLES EN PARISIS et FRANCONVILLE, consultés sur le projet au titre de l'article R512-6 du code de l'environnement (avis en annexe au tome 1 du dossier). Ces mêmes maires sont à nouveau appelés à s'exprimer sur le projet soumis à enquête, cette fois au titre de l'article R512-20, au plus tard quinze jours après clôture de l'enquête.

De manière synthétique, la plupart des observations soulignent les perturbations du trafic, pollutions et bruit que vont occasionner les passages de nombreux camions sur une infrastructure routière déjà très chargée, la nécessité de protéger les riverains, l'insuffisance des accès existants ou projetés au site, la difficulté d'imposer un itinéraire aux camions et de le contrôler, la crainte en particulier d'un fort accroissement du trafic de camions dans les villes d'Argenteuil et de Franconville (cf. par exemple FRA10 et ARG4 très complètes et argumentées) et jugent nécessaire, pour rendre le projet acceptable, de créer une rocade d'accès vers l'A15. Des chiffres très divers sont cités, s'agissant des tonnages et du trafic de camions.

Les observations écrites et orales appelaient des réponses aux questions principales suivantes :

- *Quel est le scénario final de remblaiement retenu ?*

Réponse du pétitionnaire : Le scénario de remblaiement retenu pour la carrière à ciel ouvert est la solution « CP3Ø », à la demande de l'AEV. C'est une modulation de la solution CP3 de manière à avoir, au Sud du chemin de crête, une plaine sommitale plane légèrement orientée vers le sud présentant de larges espaces ouverts aisément praticables pour un meilleur accueil du public.

La topographie des Buttes sera reconstituée au plus proche de l'état initial. Une ligne de crête sera recréée dans la continuité de la route stratégique.

Le principe général de cette solution CP3Ø est présenté en annexe 28 du tome 3, annexe D3, Compte-rendu du comité de suivi du 13 juin 2012 page 4 [NdCE : du dossier soumis à enquête].

A quels volumes et tonnages de remblais, à quel nombre total de camions entrants, puis à quel nombre de camions entrants/jour conduira-t-il au fil des années pour le seul besoin de remblayage ?

Réponse du pétitionnaire : Le volume de remblai est indiqué pour chaque année dans les tableaux p24 du tome 2 et p26 du tome 3 [NdCE : du dossier soumis à enquête].

L'équivalent en nombre journalier de camions est détaillé p255 du tome 3 [NdCE : du dossier soumis à enquête]. Ce tableau distingue les entrées et les sorties, et présente la répartition sur les voies de circulation. Il permet aussi de voir l'évolution par rapport au nombre actuel de camions, mais également par rapport au nombre prévu dans l'arrêté préfectoral de la carrière actuellement en vigueur.

Les plans de l'annexe 211a [NdCE : du mémoire en réponse, P.J. n°8 au présent rapport] permettent de visualiser le nombre de camions par accès, dans la situation actuelle moyenne (124 camions par jour), dans la situation actuelle maximale (220 camions par jour), et enfin dans celle sollicitée dans le dossier de l'enquête publique (248 camions par jour), très proche du plafond actuel de la permission de voirie en vigueur.

Les apports extérieurs ne sont pas comptabilisés en tonnes mais en mètres cube, car les remblais sont de nature et de densité variées. Ce qui importe dans l'étude c'est le volume remblayé permettant d'atteindre la topographie souhaitée. Le poids des remblais n'a pas d'influence sur la remise en état.

- *Pourquoi choisir de répartir le trafic routier 40/60 entre les entrées nord et sud de la carrière ?*

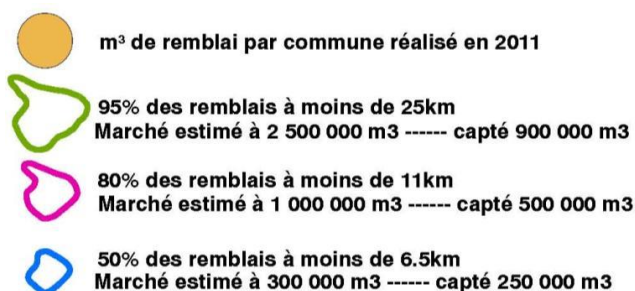
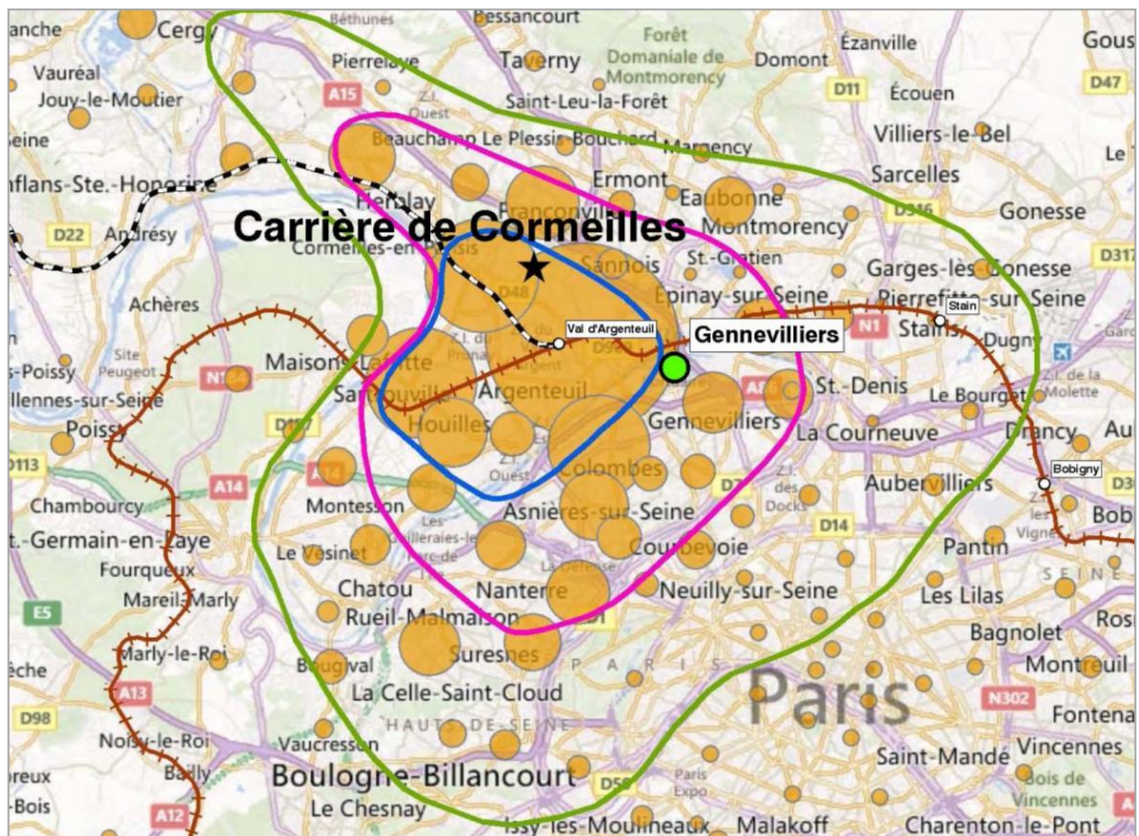
Réponse du pétitionnaire : Pour estimer cette répartition qui est indiquée entre autres p253 du tome 3 [NdCE : du dossier soumis à enquête], nous sommes partis de l'étude réalisée par

CDVia en mars 2013, qui a analysé notamment les origines actuelles des poids-lourds pour les mois de septembre et octobre 2012. Cette étude conclut que, si l'entrée depuis le Nord existait, la distribution sur les différents accès serait la suivante : 32% des entrées par le Nord et 68% des entrées par le Sud. Ces éléments ont été présentés lors de la CLIS de 2014 (Commission Locale de Concertation et de Suivi).

La création d'une entrée Nord captera des chantiers de terres extérieures dans un périmètre plus large. En revanche, la quantité de terres de chantiers de terrassement, provenant de chantiers très proches, ne devrait pas évoluer. Ainsi, la proportion de camions en provenance du marché local va diminuer et donc la proportion arrivant par le nord va augmenter. Il a été estimé qu'on obtiendrait ainsi plus de 50% d'accès par le Nord. Nous avons retenu la répartition de 40% par le Nord qui nous paraît une hypothèse réaliste et plutôt basse.

La canalisation de ces flux par l'autoroute A15 est logique car plus pratique et direct pour les entreprises de terrassement dont les chantiers sont les plus distants de la carrière, et qui privilégient toujours les grands axes.

Carte de provenance des camions pour l'année 2011, qui s'est vérifiée sur plusieurs années :



Cette carte a été élaborée à partir des listings quotidiens indiquant la provenance des remblais. Elle a été présentée à la Commission Locale de suivi et de Concertation de 2014. Un exemple de listing des camions de remblais, sur lequel on peut voir la provenance des chantiers est présenté en annexe 211b de la présente [NdCE : du mémoire en réponse, P.J. n°8 au présent rapport].

- **Quel dispositif permettra d'empêcher les camions de ressortir par le nord ?**

Réponse du pétitionnaire : En plus du poste de contrôle au Sud, il est prévu un deuxième poste d'accueil et de contrôle au Nord (cf. p123 du tome 2 [NdCE : du dossier soumis à enquête]), qui imposera le sens de circulation des camions et empêchera toute sortie au Nord.

Quelles sont les modalités de contrôle de l'itinéraire des camions ?

Réponse du pétitionnaire : Les mesures permettant de contraindre les poids lourds se dirigeant vers le nouvel accès Nord à utiliser la bretelle de sortie déjà existante depuis l'A15 seront les suivantes :

Cf. bas de page 407 et haut de page 408 du tome 3 [NdCE : du dossier soumis à enquête].

« Il s'agira de contraindre les camions venant de l'A15 depuis Paris et de l'A115 Nord à effectuer un demi-tour depuis l'A15 par la sortie 4 sans emprunter le giratoire « Ikea », plutôt que des trajets via les routes RD140, RD403, RD401 et RD14 des communes de Franconville, Ermont et Sannois (Cf. Figure 58).



A noter que la traversée de Franconville est interdite aux véhicules de plus de 19 t. Les mesures suivantes seront mises en place :

- Il sera stipulé dans les contrats avec les partenaires de PLACOPLATRE, le cheminement que doivent emprunter les camions (Cf. Figure 58) ;
- Contrôle des itinéraires des camions pour que ceux-ci n'empruntent pas les voiries communales de Sannois et Franconville.
 - o Les camions seront équipés de GPS et il sera possible de demander les justificatifs de trajet
 - o Eventuellement, les plaques d'immatriculation des camions empruntant la bretelle de sortie A15 pourraient être enregistrées, et seuls les camions arrivant par le Nord dont la plaque aura été enregistrée pourront entrer sur la carrière ».
 - o Un plan d'itinéraire sera remis aux transporteurs.

Placoplatre pratique les exclusions temporaires ou définitives des entreprises qui ne respectent pas les consignes en matière de sécurité ou de qualité des terres.

Les circuits de circulation des camions font partie des conditions à respecter pour toute entreprise souhaitant déverser ses terres sur la carrière.

La carrière de Cormeilles-en-Parisis étant l'extérieure la plus proche de Paris, son attractivité déjà très forte sera ainsi renforcée par l'ouverture de l'accès Nord permettant la circulation des camions par l'A15, sachant que les entreprises de terrassement privilégient en priorité les autoroutes. L'extérieure la plus proche appelle à doubler le nombre de kilomètres venant de Paris, et diviser par conséquent par deux le nombre de rotations par jour, ce qui induirait un surcoût important pour les entreprises de terrassement qui seraient exclues pour non-respect des consignes ou du circuit. »

- **Quel est l'itinéraire prévu pour le trajet retour des camions ?**

Réponse du pétitionnaire : Les camions repartiront par l'actuelle sortie Sud, sur la RD48. Ils emprunteront donc les itinéraires actuels (soit vers la voie Lambert au Sud puis vers les RD 121 & 392, soit vers la RD 48 à l'Est). Aucun camion ne repartira sur la RD48 en direction de Cormeilles, puisque ce tronçon est interdit aux poids-lourds.

La distribution est présentée p253 et figure 58 du tome 3 [NdCE : du dossier soumis à enquête], et de manière plus détaillée sur la figure de la page 3 de l'annexe 10 du tome 3 (étude CDVia). A noter que le trafic routier envisagé de 396 mouvements par le sud est sensiblement plus faible que celui autorisé dans la permission de voirie actuellement en vigueur qui autorise en pointe 220 camions donc 440 mouvements.

Voir la dernière page de l'annexe 211a de la présente. [NdCE : en P.J. n°8 au rapport]

- **Peut-on préciser les flux routiers attendus en entrée au nord, aux ronds-points de Franconville et, plus loin, sur la route stratégique, en camions/j et leur répartition horaire ?**

Réponse du pétitionnaire : Les itinéraires au Nord sont présentés p32 et 33 de l'annexe 10 du tome 3 (étude CDVia) [NdCE : du dossier soumis à enquête], et sur le plan ci-dessus.

Le nombre journalier de camions de remblai est indiqué dans le tableau p255 et permet de voir l'évolution par rapport à aujourd'hui et par rapport à l'arrêté préfectoral actuel pour les années à venir. On y voit qu'ouvrir un accès au Nord permet de réduire considérablement le nombre de camions sur les voiries du Sud. Par exemple entre 2021 et 2035 où le trafic de camions sera le plus important (248 camions par jour), on aura jusque 160 passages en moins sur la RD48 en direction d'Argenteuil, et 106 passages quotidiens en moins de camions sur la voie privée Lambert, par rapport à ce qui est actuellement autorisé dans l'arrêté en vigueur.

Les tableaux p256 de ce même tome présentent la proportion de camions de remblai sur le trafic routier local, d'une part pour l'ensemble des camions, d'autre part pour l'ensemble de tous les types de véhicule.

Le nombre de camions journaliers passant par le futur accès Nord de la carrière est indiqué p255 du tome 3. Le trafic sera d'environ 100 passages journaliers de camions sur la RD122.

Le rapport de données de circulation du Conseil Départemental (cf annexe 211c de la présente [NdCE : en P.J. n°8 au rapport]) indique que sur ce tronçon 7250 véhicules circulent chaque jour en moyenne sur l'année. Les 100 camions supplémentaires induits par l'activité de Placoplatre ne généreront une augmentation que de 1,3% du trafic total.

Il n'y aura pas de circulation sur la route stratégique sur le tronçon partant vers l'ouest à partir du futur accès Nord, donc pas de circulation devant le CAT La Montagne.

En ce qui concerne la répartition horaire : il est prévu d'interdire l'accès à l'heure de pointe du matin (cf. p408 du tome 3 [NdCE : du dossier soumis à enquête]), - les camions circuleront avant et après l'heure de pointe du matin - et ensuite la répartition sera plus régulière. On peut s'attendre à un pic avant et après la restriction d'horaire du matin. Le projet n'aura pas

d'impact sur le trafic à l'heure de pointe du soir car les chantiers d'où proviennent les camions ferment généralement assez tôt.

Idem au sud en provenance de Argenteuil ? Idem pour les flux sortants pour les différents itinéraires possibles ? Quelles proportions représentent-ils du trafic total camions ?

Réponse du pétitionnaire : L'itinéraire des camions arrivant à l'entrée Sud est représenté sur la figure de la page 3 de l'annexe 10 du tome 3 (étude CDVia) [NdCE : du dossier soumis à enquête].

La distribution est présentée p253 et figure 58 du tome 3.

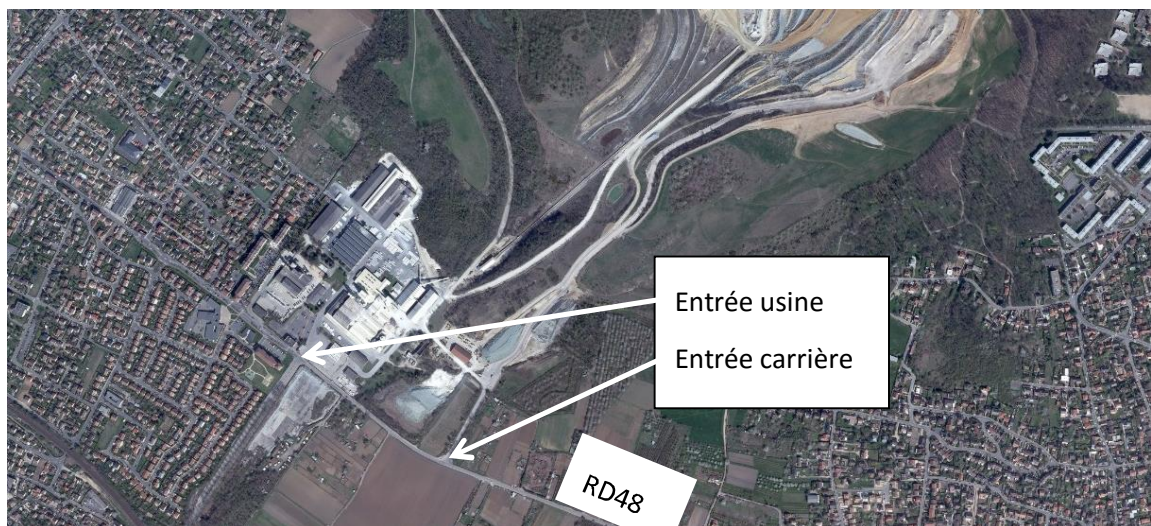
Le nombre journalier de camions de remblai est indiqué dans le tableau p255 et permet de voir l'évolution par rapport à ce qui existe aujourd'hui et par rapport à l'arrêté préfectoral actuel pour les années à venir. Comme expliqué précédemment on y voit que l'ouverture de l'accès au Nord réduit considérablement le nombre de camions circulant au Sud.

Les tableaux p256 de ce même tome présente la proportion de camions de remblai sur le trafic local, d'une part pour l'ensemble des camions, d'autre part pour l'ensemble de tous les types de véhicule.

- **Peut-on connaître le flux de camions correspondant à l'activité de l'usine jouxtant la carrière en fonctionnement nominal, comment est-il réparti tant à l'arrivée vers la carrière qu'au départ de celle-ci ?**

Réponse du pétitionnaire : Le nombre de camions correspondant à l'activité de l'usine est de 60 par jour. (cf. page 326 du tome 3 [NdCE : du dossier soumis à enquête] qui présente les impacts cumulés de l'usine et de la carrière). L'impact cumulé de ce trafic avec celui de la carrière aurait été fort à l'heure de pointe du matin si des mesures de restriction horaires et de répartition des flux n'étaient pas prévu pour la carrière. (cf. p 407 et 406 du tome 3).

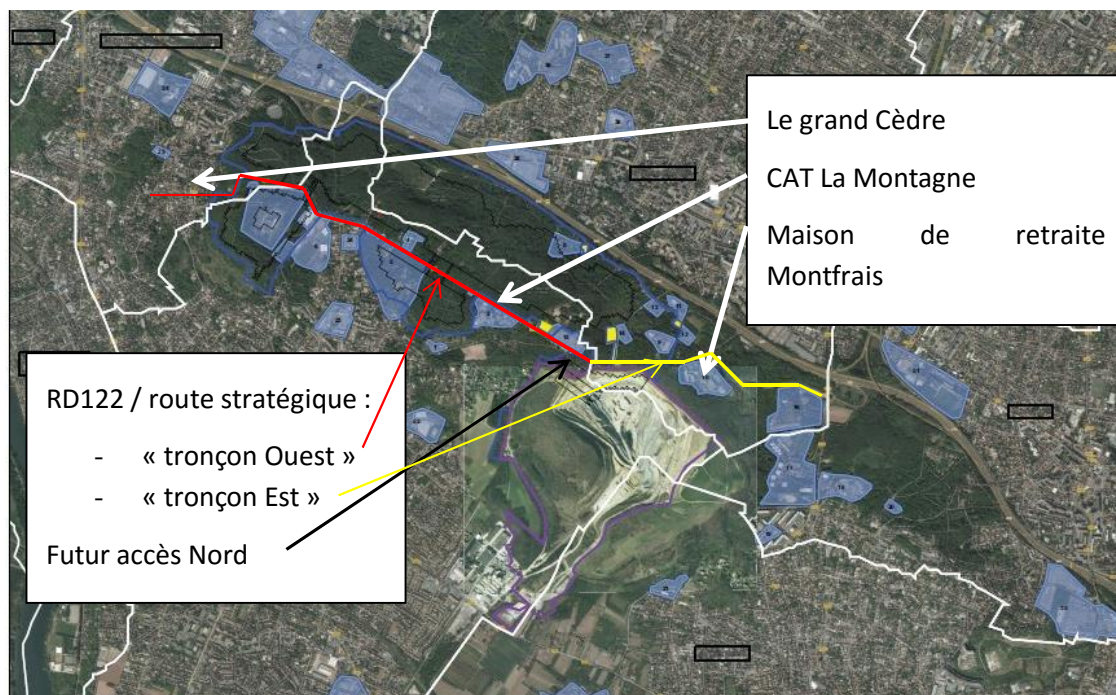
A noter que l'usine et la carrière bénéficient de permissions de voirie distinctes, les points d'entrée sur la RD48 sont espacés de 360 mètres et distincts. La permission de voirie de la carrière est délivrée annuellement par le Conseil Départemental.



- **En particulier, quelle sera l'incidence sur le trafic routier sur la « route stratégique » (trafic actuel, variation attendue) ? Quelles seront les nuisances en termes de bruit et de pollution, prévoit-on un dispositif pour protéger les riverains, la maison de retraite et les établissements accueillant des personnes handicapées de l'accroissement du trafic routier ?**

Réponse du pétitionnaire : Il n'y aura pas de camions induits par la carrière sur la majeure partie de la route stratégique à savoir tout le tronçon ouest de la future entrée de carrière,

illustré en rouge sur le plan ci-dessous. Les camions rejoindront la carrière en empruntant le tronçon du CD122 (en jaune) qui fera l'objet d'un renforcement depuis la bretelle de sortie de l'A15.



Carte extraite de la figure 36 du tome 3 : habitations et principaux établissements recevant du public

Les camions ne passeront donc pas au niveau des établissements Le grand Cèdre et le CAT la Montagne qui hébergent des handicapés.

Ils passeront effectivement devant l'entrée de la maison de retraite des Montfrais.

Le nombre de camions journaliers y passant est indiqué p255 du tome 3. Le maximum sera de 100 passages journaliers de camions.

Le rapport de données de circulation du Conseil Départemental (cf annexe 211c de la présente [NdCE : en P.J. n°8 au rapport]) indique que sur ce tronçon 7250 véhicules circulent chaque jour en moyenne sur l'année. Les 100 camions supplémentaires induits par l'activité de Placoplastre ne généreront une augmentation que de 1,3% du trafic total.

La principale mesure vis-à-vis des riverains est la diminution du trafic routier au Sud de la carrière, là où la densité de population est la plus forte.

Sur le tronçon de route au Nord, qui passe à proximité de la maison de retraite, il est prévu un doublement de voie et un renforcement pour faciliter la circulation et la sécurité. Cf. étude CDVia en annexe 10 du tome 3, page 30 [NdCE : du dossier soumis à enquête].



Le bruit généré par l'automobile présente à environ 300m seulement est un trait caractéristique de l'environnement phonique de la maison de retraite.

Comment sont appréhendés les risques d'accident liés au trafic de camions sur cette route, en particulier dans la partie pentue et par temps de pluie (route rendue glissante) ?

Réponse du pétitionnaire : Les camions qui emprunteront la RD122 seront ceux qui quitteront l'A15 par la sortie existante, pour rejoindre le futur accès Nord de la carrière. Ils circuleront dans le sens de la montée d'une part et une deuxième voie de circulation va être réalisée pour les véhicules lents d'autre part. Cf p251 et figure 58 du tome 3 [NdCE : du dossier soumis à enquête]. Ces travaux seront réalisés en début d'année 2017 et financés majoritairement par Placoplatre et par le Conseil Départemental (ils sont inscrits au budget du CD95). Il n'y aura pas de circulation retour sur cette même route, la totalité des camions sortant de la carrière emprunteront l'actuelle sortie Sud sur la RD48.

- **A quel besoin correspond la demande d'une extraction maximale de 1Mt/an ? Comment se traduirait-elle en termes de flux routiers de toute nature ? Ce scénario est-il pris en compte dans les évaluations de trafic routier ?**

Réponse du pétitionnaire : La production maximale sollicitée dans le dossier, de 1Mt/an de gypse, est destinée d'une part à prévoir une éventuelle augmentation de capacité de l'usine de Cormeilles et d'autre part à fournir un autre site industriel comme par exemple l'usine de Vaujours si des problèmes survenaient sur les autres carrières de la région parisienne mais de façon ponctuelle et limitée dans le temps pendant quelques semaines.

La carrière fonctionnerait alors selon ce rythme pour une période de quelques mois tout au plus. Il s'agirait d'un cas de force majeure, d'une activité ponctuelle de dépannage d'une usine, en dehors du fonctionnement standard.

Cette demande avec une production moyenne et maximum est prévue dans la plupart de nos arrêtés préfectoraux de carrière.

Ainsi, dans l'arrêté préfectoral de la carrière de Le Pin / Villeparisis en Seine-et-Marne (qui alimente l'usine de Vaujours) il y a également un tonnage maximal sollicité, de 1,5 millions de tonnes par an, pour une production moyenne de 800 000 tonnes par an, afin de pouvoir dépanner l'usine de Cormeilles, sans que les impacts environnementaux de ce fonctionnement exceptionnel soient traités dans le dossier. Il en est de même pour l'arrêté de la carrière de Pouillon dans les Landes, dont le tonnage autorisé est de 70 000 T/an en moyenne et de 200 000 T/an au maximum.

- **Peut-on connaître les engagements exacts du pétitionnaire concernant l'aménagement de l'accès vers la carrière, ainsi que le calendrier attendu pour ce projet ?**

Réponse du pétitionnaire : Une convention entre le Conseil départemental et Placoplatre a été signée le 7 décembre 2015. Elle fixe les modalités de mise en œuvre et de financement du projet de renforcement de la RD 122 et de création d'un accès nord et d'un giratoire d'accès à la carrière.

Le département s'est engagé à assurer la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre. Le coût des travaux est estimé à 2,2 millions d'euros HT. Placoplatre s'est engagé financièrement à hauteur de 1,8 millions d'euros, le Département finance le reste, c'est inscrit à son budget.

Les travaux dureront environ 6 mois et seront réalisés au premier semestre 2017.

- **Peut-on prévoir un aménagement du demi-tour à Franconville avant le rond-point IKEA ?**

Réponse du pétitionnaire : L'itinéraire retenu ne nécessite pas d'aménagement particulier. Il permet de revenir vers Paris sans quitter l'autoroute en utilisant la voie dédiée à ce retournement. Le tracé est complètement déconnecté du rond-point d'Ikea et de la route menant à Quai des Marques, comme on peut le voir sur la figure 58 du tome 3 [NdCE : du dossier soumis à enquête], et de manière plus affinée sur la figure ci-dessous :



De surcroît, le trafic principal engendré par les centres commerciaux (soir et WE) n'a pas lieu en même temps que celui des remblais (fin vers 17h et pas de trafic le WE).

- **Peut-on préciser la position du pétitionnaire au sujet de la création d'une bretelle d'accès vers l'A15 en direction de Paris ?**

Réponse du pétitionnaire : Placoplatre est moteur dans ce projet depuis plusieurs années et a financé l'intégralité des études techniques et environnementales.

Un dossier d'Avant-Projet Sommaire a été déposé en 2014 en préfecture.

Depuis, l'Ingénieur Général des Routes a émis le 5 avril 2016 « un avis de principe favorable », puis le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer, et de la pêche a ensuite écrit le 12 avril 2016 « se prononcer favorablement sur l'opportunité de réaliser cet aménagement et donner son accord pour la poursuite des études ».

Aussi Placoplatre finance la poursuite des études techniques, auprès d'Egis.

De plus, Placoplatre s'est engagé lors d'une réunion en sous-préfecture en juin 2015 à participer au financement de la bretelle d'accès vers l'A15 en direction de Paris.

Commentaire de la commission

Dans sa réponse au PV de synthèse, la Sté PLACOPLATRE apporte des précisions utiles concernant : le scénario final de remblaiement, le volume des remblais, le nombre total de camions entrants/jour, le choix de la répartition 40/60, le dispositif adopté pour empêcher les sorties des camions par le Nord, l'itinéraire des camions, les flux routiers attendus, le flux des camions correspondant à l'activité de l'usine, les conditions de circulation sur la CD122.

Elle insiste sur l'absence de circulation sur le tronçon partant de l'ouest de la route stratégique et souligne que les camions ne passeront pas au niveau des établissements Le grand Cèdre et le CAT La Montagne qui hébergent des handicapés. Elle précise, en revanche, que les camions passeront bien devant la maison de retraite des Montfrais, pour un maximum de 100 passages journaliers, ce qui correspond à une augmentation de 1,3% du trafic total.

Enfin, elle fournit diverses informations complémentaires concernant les modalités de contrôle de l'itinéraire des camions (plan d'itinéraire remis aux transporteurs), le niveau de la production maximale sollicitée, les engagements qu'elle a pris en vue de l'aménagement de la carrière, l'aménagement d'un demi-tour à FRANCONVILLE et la création d'une bretelle d'accès vers l'A15, direction PARIS.

La commission considère que ces réponses sont de nature à faciliter l'appropriation par le public des nombreuses explications et justifications contenues dans les différents documents composant le dossier d'enquête. Elles devraient également permettre de répondre aux interrogations recueillies et d'apaiser un certain nombre de craintes émises au cours de l'enquête.

La création de l'accès nord à la carrière est destinée à réduire l'utilisation des accès sud, urbains, par Cormeilles et Argenteuil. Le succès de ce dispositif repose sur les préférences des transporteurs à utiliser l'A15 et la sortie de Sannois. Ce parcours peut s'avérer dissuasif (temps, consommation de carburant) selon les conditions de circulation. Une incitation des transporteurs à respecter la répartition optimale entre les différents itinéraires autorisés, ou un contrôle d'itinéraire effectif, pourraient s'avérer nécessaires.

S'agissant de contrôle d'itinéraire, la commission note avec intérêt les idées évoquées (justificatif GPS du trajet, enregistrement des plaques d'immatriculation des camions empruntant la bretelle de sortie A15), citées par la Sté PLACOPLATRE, qui permettraient de renforcer l'efficacité du dispositif de contrôle d'itinéraire à mettre en place et de rassurer les communes et riverains.

Par ailleurs, l'Etat a clairement fait savoir en cours d'enquête qu'il ne participera pas au financement de la création de la bretelle de sortie A15 direction PARIS, (réponse du 24/05/2016 du Secrétaire d'Etat Alain VIDALIES à Gérard SEBAOUN, député du Val d'Oise), ce qui obère la position de la Sté PLACOPLATRE par rapport à l'utilité comme au financement de cette bretelle.

VI.2.2 - Les risques liés à l'exploitation de la carrière

De manière synthétique, si quelques observations mettent en avant l'expérience de Placoplatre notamment en souterrain à Montmorency, les observations craignent principalement les risques de déstabilisation du terrain occasionnant modifications hydrologiques, infiltrations et effondrements du fait du gypse, notamment pour les maisons habitées, voire pour l'autoroute A15 à flanc de coteau, du fait de l'exploitation de la carrière. Des habitants des coteaux d'Argenteuil craignent également une dégradation de leurs habitats du fait de la propagation des ondes dues aux tirs de mines. Enfin, un conseiller municipal d'Argenteuil souligne la difficulté particulière posée par la présence d'une canalisation TRAPIL et s'interroge sur la pertinence des moyens prévus pour y faire face.

Réponse du pétitionnaire : Afin de garantir la stabilité des galeries et ainsi des terrains sus-jacents à long terme, des études géotechniques ont été réalisées pour déterminer les dimensions des galeries d'exploitation, des tunnels d'accès, et des galeries de la carrière transitoire sous les talus de la carrière à ciel ouvert.

Elles ont été faites par le centre de géosciences l'École des Mines de Paris, et ont fait l'objet d'une tierce-expertise par le bureau d'étude BG Ingénierie.

Les conclusions de toutes ces études sont jointes en annexe 8 du tome 2 [NdCE : du dossier soumis à enquête].

Les observations écrites et orales appellent des réponses aux questions principales suivantes :

- *Quels sont les risques d'infiltration des eaux pluviales ? Peuvent-ils concerner des nappes propres à la consommation ?*

Réponse du pétitionnaire : Comme expliqué en page 52 de l'étude d'impact, les aquifères successifs suivants sont distingués au droit de la carrière, de la surface vers la profondeur :

1 - Nappe des sables de Fontainebleau :

Il s'agit d'une nappe intermittente dont les écoulements se tarissent par temps sec. Elle n'est **pas exploitée pour l'alimentation en eau potable** (cf. fin de l'encadré grisé page 56 du tome 3).

Cette nappe se situe au-dessus des marnes imperméables qui recouvrent le gypse et qui ont permis sa préservation. Le gypse étant extrêmement soluble, il ne peut pas y avoir d'interaction entre les nappes et le gypse qui serait alors dissous.

2- Aquifères de l'éocène supérieur et moyen (Nappes des sables de Montceau, des calcaires de St-Ouen et nappe de Beauchamp qui communiquent)

La nappe du calcaire de St-Ouen n'est pas exploitée car très riche en sulfates en raison localement de la présence de gypse dans certains niveaux de ces calcaires. De toute manière cette nappe n'est pas atteinte par notre activité car protégée du fond de fouille par plusieurs couches étanches dont les marnes à phaladomies (cf. figure 8), qui se situent sous les masses de gypse.

3- Nappe du Lutécien - Yprésien

La 1ère nappe pouvant être exploitée pour l'eau potable est celle de l'Yprésien (cf. page 61) située entre 50 et 100 m plus profondément et donc **encore plus isolée de notre activité par rapport la nappe de l'éocène située au-dessus**. Les captages les plus proches qui puisaient dans cette nappe de l'Yprésien (source ARLINE à Franconville fermée depuis 2012 et source de Montigny-Lès-Cormeilles fermée également) n'interfèrent en aucun cas avec la carrière.

De surcroît, ces sources ne bénéficient pas de périmètre de protection réglementaire ni de zones de servitudes, et **ne sont plus utilisées aujourd'hui.**

Comme exposé plus haut et de façon générale l'exploitation en souterrain se situe au cœur du gypse de 1^{ère} masse. Ce niveau de gypse se situe sous 30m de marnes et argiles imperméables qui recouvrent le gypse et qui ont permis sa préservation. Le gypse étant extrêmement soluble, il ne peut y avoir d'interactions entre les nappes et le gypse qui serait alors dissous

Il n'y a donc pas de eau, et pas de risque d'infiltration dans la carrière.

L'infiltration des précipitations se fait naturellement dans les sols, et participe à limiter les effets du ruissellement et du ravinement des sols.

Il n'y a aucun impact possible sur la ressource en eau et de surcroît sur celle destinée à l'eau potable.

- *Les perturbations hydrologiques ne risquent-elles pas d'entraîner des désordres naturels (déstabilisation des terrains) ?*

Réponse du pétitionnaire : La carrière souterraine n'a aucune interaction avec les nappes. Les galeries sont exemptes de eau.

Dans la carrière à ciel ouvert, le projet est de combler le vide et remblayer avec des matériaux, inertes. Le risque de perturbations hydrologiques est peu probable.

- *Quels sont les risques induits d'effondrement dus à la dissolution du gypse ? Comment sont-ils maîtrisés ? L'injection de boues dans les voûtes ne va-t-elle pas y contribuer ?*

Réponse du pétitionnaire : Le remblayage de la carrière se fait avec des matériaux non solubles. Il n'y a donc aucun risque de dissolution naturelle après la remise en état.

Rappelons en outre qu'il n'y a pas de eau dans les galeries souterraines.

Concernant l'injection de boues, non seulement il n'y aura pas d'injection, mais de plus les boues sont interdites en remblai.

- *En cas d'incident générant ou révélant une fragilité lors de l'exploitation souterraine (fontis, effondrement de pilier, etc.), comment sont informés et associés les services de l'État (traçabilité, moyens de contrôle), y-a-t-il un contrôle indépendant de l'exploitant et si oui comment s'exerce-t-il ?*

Réponse du pétitionnaire : La priorité de l'exploitant est la mise en sécurité des employés au fond. Ainsi, un contrôle périodique des galeries exploitées et non encore remblayées sera effectué par les opérateurs et chefs d'équipes, afin de surveiller l'évolution des terrains.

Les résultats des visites seront consignés dans un registre (nom des visiteurs, date et heure de la visite). La périodicité et les modalités des visites seront fixées dans une consigne. Si des indices de mouvement étaient détectés, des travaux de confortement seront immédiatement mis en œuvre. Cf. p374 du tome 3 [NdCE : du dossier soumis à enquête].

Les registres de contrôle des galeries sont à la disposition de la DRIEE, qui par le biais de l'inspecteur des Installations Classées est à même d'effectuer des contrôles.

La DRIEE est tenue informée des incidents.

- *Le déplacement express de remblais, sans portance, peut-il faire mieux que dissimuler un effondrement ? Comment est-il applicable en cas d'incident dans une galerie principale d'accès ?*

Réponse du pétitionnaire : Ce ne sont pas des remblais sans portance, ils sont tassés par des allers/retours d'engins à chenilles, clavés au plafond avec la force hydraulique de l'engin. Le détail de la technique de remblayage est présentée p96 du tome 2 [NdCE : du dossier soumis à enquête]. Cette technique nécessite des terres de bonne tenue pour être mise en œuvre, ce qui n'autorise pas des terres humides ou des boues.

Si nécessaire, une galerie peut être ponctuellement confortée par du béton projeté ou par des cadres en acier.

- ***Quel sera l'impact des tirs de mines sur le réseau hydraulique et le terrain argileux à moins de 500 mètres de la zone d'extraction (zone rouge, risques naturels argileux) ?***

Réponse du pétitionnaire : Les tirs de mine n'ont pas d'impact sur le réseau hydraulique, déconnecté de l'exploitation de gypse en souterrain, comme expliqué au début de ce paragraphe VI-2-2.

La zone rouge concerne le risque retrait-gonflement des argiles, dépendant des conditions climatiques, mais sans relation avec l'exploitation.

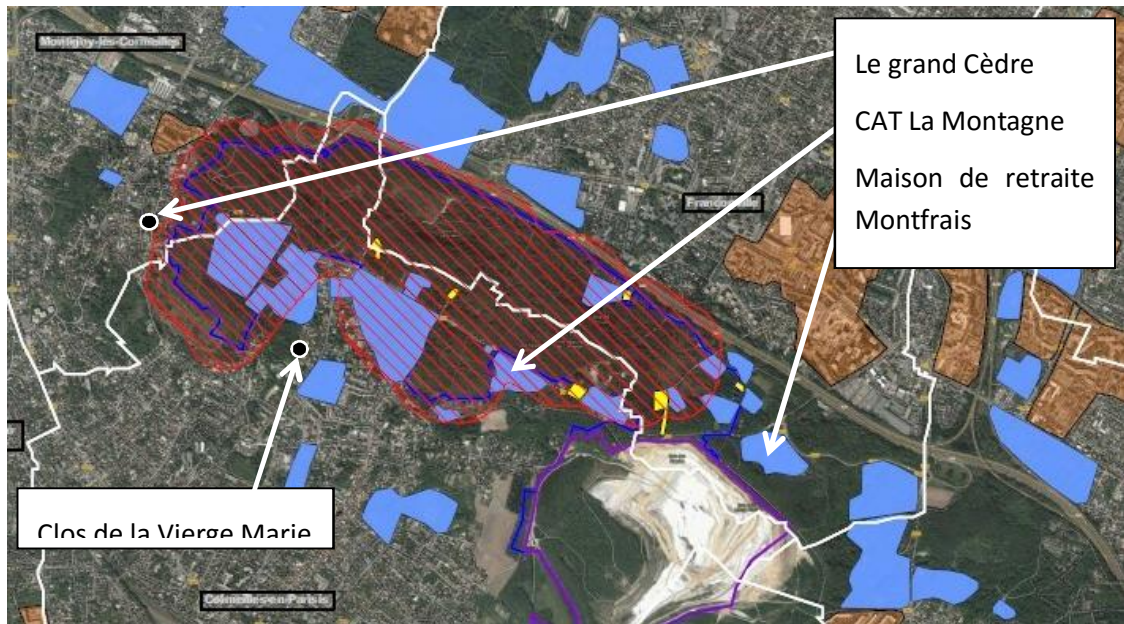
- ***Quelles sont les mesures de protection prévues pour les maisons habitées, le Fort de Cormeilles, la maison de retraite, le centre d'accueil de handicapés, les autres bâtiments ? La protection est-elle correctement définie et les distances bien déterminées en tenant compte de la déclivité (cas du Clos de la Vierge Marie en particulier, cf. MON2) ?***

Réponse du pétitionnaire : La principale mesure de protection concerne l'engagement de Placoplâtre à **ne pas dépasser une valeur de vibrations de 5mm/s** alors que la réglementation, pourtant très restrictive, fixe le seuil à 10 mm/s. Cf. p288 du tome 3 [NdCE : du dossier soumis à enquête].

Pour s'en assurer, **des capteurs de vibration, à enregistrement automatique des données, pourront être installés, au cas par cas**, dans les bâtiments sensibles et les Etablissements Recevant du Public (ERP) les plus proches de l'exploitation (Maison de retraite des Montfrais, cimetière de Cormeilles, CAT la Montagne, Château d'eau, Fortí) Ils pourront être déplacés au fur et à mesure de l'avancée de l'exploitation. Ces capteurs permettront de vérifier que l'on respecte nos engagements. Cf. p421 du tome 3.

L'emplacement de ces capteurs est défini en fonction de la sensibilité et de la distance. On ne tient pas compte de la déclivité, car la propagation des vibrations est indépendante de cela.

La maison de retraite, la résidence du grand Cèdre, le clos de la Vierge Marie se situent à plus de 152m de la zone d'extraction, donc dans la zone où les vitesses de vibrations seront en-dessous de 5mm/s, si on se réfère à la loi Chapot de propagation des vitesses de vibrations des tirs de mines, et à la figure 68 du tome 3.



Mesures particulières :

En ce qui concerne **le CAT La Montagne**, nous nous engageons à adapter la méthode d'exploitation pour respecter la valeur des 5mm/s (moitié de valeur réglementaire), en adaptant nos méthodes d'exploitation comme cela est prévu pour le fort : réduction de la charge unitaire des explosifs lors des tirs de mines, ou abattage mécanique le cas échéant.

En ce qui concerne le **Fort de Cormeilles**, une instrumentalisation des façades et de certains cavaliers pourra être mise en place à partir des conclusions de l'état initial. La méthode d'exploitation sera également adaptée pour ne pas dépasser le seuil des 5mm/s.

- **Est-il prévu des référés expertise et sur quelles zones ?**

Réponse du pétitionnaire : Une expertise pourra être proposée avant l'exploitation pour les personnes dont les maisons sont les plus proches de l'extraction et qui en formuleront la demande.

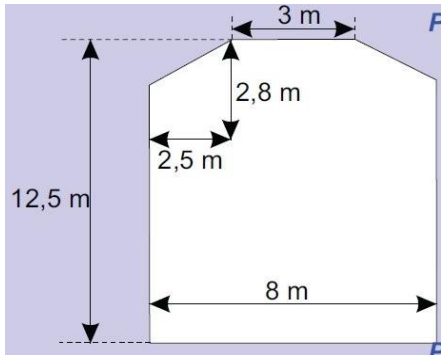
Cette expertise est déjà mise en œuvre pour la carrière Placoplâtre de Bois le Comte, de Bernouillet : Une procédure de référé préventif a été engagée par la société Placoplâtre en 1995 en concertation avec les habitants de l'allée des Clochettes. Les personnes qui l'ont souhaité ont ainsi pu bénéficier d'une expertise de leur bâti, réalisée aux frais de Placoplâtre, avant le début des travaux d'exploitation à proximité de cette rue. Les travaux d'exploitation se situaient à l'époque à moins de 100 m des riverains les plus proches, ce qui justifiait cette précaution.

- **Y-a-t-il des risques induits pour les infrastructures routières, voire l'autoroute A15 à flanc de coteau ?**

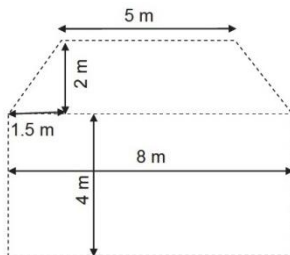
Réponse du pétitionnaire : Une distance de recul de 50 m sera conservée en limite des routes (cf. p74bis du tome 2 [NdCE : du dossier soumis à enquête]). Cette valeur est déterminée selon la circulaire n-96-52 du 2 juillet 1996, à savoir « La zone de protection doit avoir une largeur de 10m, augmentée de la moitié de la différence entre le niveau de base de l'exploitation et le niveau du sol au droit de cette distance de 10m, sans qu'il soit nécessaire de dépasser 50m au total. »

En ce qui concerne le sujet particulier des neuf tunnels de liaison qui passeront sous la RD122 (cf. p86 du tome 2), ceux-ci seront creusés dans le banc de gypse de 1ere masse le plus dur, qui présente la meilleure résistance. Le dimensionnement des tunnels sera différent de celui des galeries d'exploitation : hauteur de galerie plus petite (6m au lieu de 12,5) avec plus grande planche de gypse au toit (5m au lieu de 2), largeur au toit agrandie (5m au lieu de 3) pour une même largeur de galerie (8m), épaulement réduit :

Dimensionnement des galeries d'exploitation, page 71 du tome 2 :



Dimensionnement des tunnels de liaison sous la RD122, page 89 du tome 2 :



Les dimensionnements ont été définis par le centre de géosciences de l'École Nationale Supérieure des Mines de Paris, et validé par une tierce-expertise de BG ingénierie.

Pour assurer la stabilité à long terme, un boulonnage sera fait, selon les caractéristiques détaillées p90 du tome 2.

Ainsi, l'exploitation de la carrière n'induit pas de risque pour les infrastructures routières.

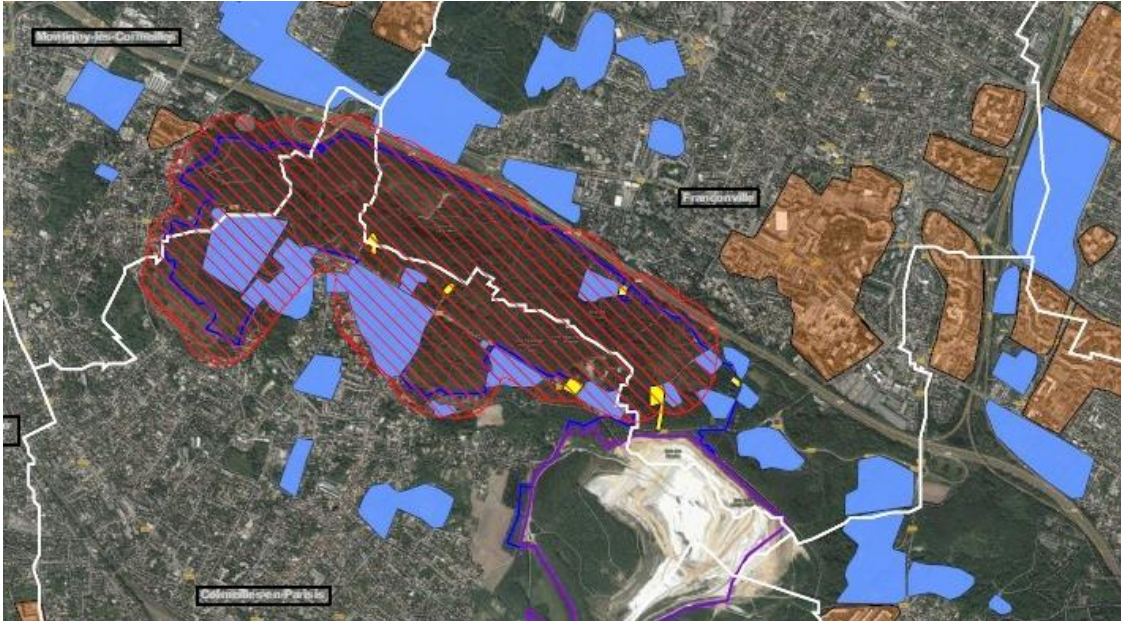
- **Les vibrations causées par les tirs de mines peuvent-elles se propager à l'intérieur des couches géologiques jusqu'à des maisons habitées, comme celles déjà fragilisées des coteaux d'Argenteuil, et les mettre en péril ?**

Les vibrations s'atténuent très rapidement pour atteindre des niveaux très faibles. Placoplatre s'est en outre engagé à ne pas dépasser la moitié du seuil réglementaire, pourtant déjà assez restrictif.

En outre, l'exploitation se trouve à des distances très importantes des habitations d'Argenteuil et s'en éloigne. Aucun dommage n'a jamais été constaté sur Argenteuil du fait de l'exploitation.

- **Quels sont les risques induits pour le vieux Cormeilles, dont l'Église St-Martin, classée ?**

Réponse du pétitionnaire : En se référant à la carte 68 du tome 3 qui représente en hachuré rouge la zone où 95% des vibrations seraient supérieures à 5 mm/s, on constate que l'Église Saint Martin se situe en dehors de cette zone.



Il n'y a pas de risque induit pour l'Église Saint-Martin et le vieux-Cormeilles.

- **Que prévoit-on pour contrôler le niveau des vibrations atteignant les constructions et leur effet (moyens de mesure, référent préventif pour les constructions les plus directement concernées) ? Peut-on élargir la zone contrôlée ?**

Réponse du pétitionnaire : Les moyens de mesure pour contrôler les niveaux de vibrations sont expliqués dans les paragraphes précédents. Placoplatre se basera sur l'expertise préalablement réalisée et la réalisation d'un état des lieux.

Quel sera le moyen de recours des riverains si leurs maisons sont dégradées ?

Le riverain fera une déclaration de sinistre auprès de son assurance qui mandatera un expert.

- **Comment les risques TRAPIL sont-ils pris en compte et maîtrisés ?**

Réponse du pétitionnaire : Placoplatre appliquera les recommandations techniques de Trapil à mettre en œuvre, reprises p424 et 425 du tome 3, comme par exemple le fait que la vitesse particulière des vibrations ne doit pas excéder 40mm/s.

Seule la partie Nord-Ouest du tronçon se situe dans l'emprise de la zone d'extraction et Trapil ne préconise pas de distance de recul, les vibrations n'ayant vraisemblablement pas d'incidence sur la conduite.

La canalisation sanscrit également pour une large partie de son tracé le long de la RD122 dans l'emprise des stots conservés le long de la route départementale (50m de part et d'autre), c'est-à-dire dans un secteur non exploité, et où l'épaisseur de recouvrement du gisement est la plus importante. En d'autres termes, l'exploitation souterraine se situera à plus de 50m à l'horizontal et 60m à la verticale de la canalisation Trapil. Cf. p74 du tome 2.

Placoplatre a déjà rencontré les agents de Trapil. Une réunion de chantier sera organisée avant que l'exploitation atteigne ce secteur.

- **Quelles seront les mesures de précautions prises envers les personnes fréquentant le massif forestier, le centre aéré, les centres d'accueil pour personnes handicapées, la maison de retraite ? L'accès sera-t-il réglementé et comment ?**

Réponse du pétitionnaire : Il n'y aura aucune restriction d'accès comme c'est actuellement le cas pour l'exploitation souterraine du massif de Montmorency, puisqu'il n'y aura aucune

interaction entre l'exploitation souterraine et les usages et infrastructures des bois de Cormeilles.

- **Comment seront gérées les anciennes carrières dites des Blaunes et les risques de fontis correspondants ? Ne faut-il pas procéder à leur comblement préventif par précaution ?**

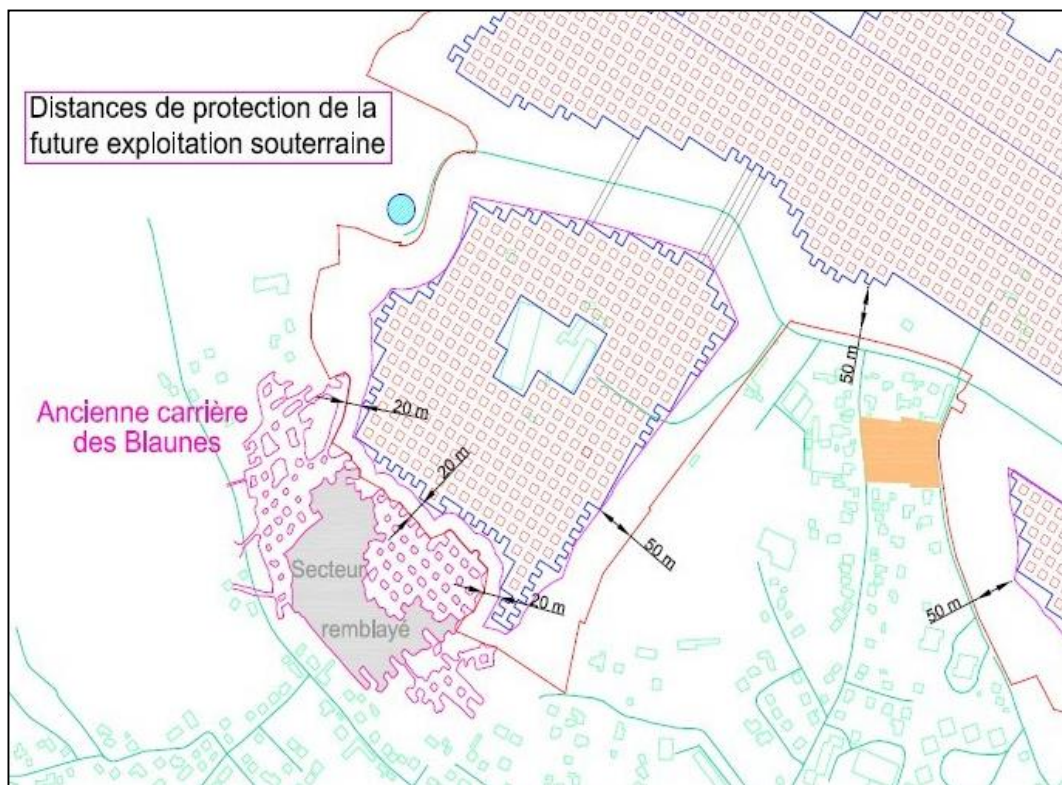
Réponse du pétitionnaire : Placoplatre conservera une distance de protection de 20m entre sa zone d'extraction (autour du Fort) et l'ancienne carrière des Blaunes.

Cf. p74bis [NdCE : du dossier soumis à enquête]. Cette distance garantit l'absence d'interférence avec le projet.

En outre, cette ancienne carrière se situant à proximité de la zone du Fort, Placoplatre adaptera sa méthode d'exploitation à l'approche de ce secteur.

Si des vides historiques étaient rencontrés, Placoplatre pourrait faire profiter de son savoir-faire pour le remblayage de ces vides.

Pour des raisons de sécurité, les vides de la carrière des Blaunes ne sont pas visitables et sont déjà partiellement remblayés, cf. p74bis du tome 2.



Commentaire de la commission

Les réponses au PV de synthèse démontrent que les risques susceptibles d'être liés à l'exploitation de la carrière sont bien identifiés par la Sté PLACOPLATRE et font l'objet de mesures appropriées.

Les études géotechniques faites par le centre de géosciences de l'École des Mines à Paris et la tierce expertise réalisée par le bureau d'études BG ingénierie, qui apporte quelques nuances et recommandations, confirment le bien fondé des dispositions prévues pour l'exploitation souterraine de la carrière.

Démonstration est par ailleurs apportée que le projet n'aura aucun impact sur la ressource en eau, notamment potable.

Enfin, les risques d'effondrement, l'impact des tirs de mines, les risques induits pour les infrastructures routières, les habitations, la canalisation TRAPIL apparaissent peu probables ou très limités.

La commission prend acte de l'engagement de la Sté PLACOPLATRE à ne pas dépasser une valeur de vibrations de 5mm, sensiblement inférieure au seuil réglementaire et, pour s'en assurer, d'installer, au cas par cas, des capteurs de vibrations.

Elle note, également l'engagement de la Sté PLACOPLATRE d'adapter sa méthode d'exploitation pour le CAT La Montagne et le Fort de Cormeilles et relève que l'exploitation de la carrière va se trouver à une distance importante des habitations d'ARGENTEUIL et de l'Eglise Saint-Martin dans le vieux CORMEILLES.

La commission juge néanmoins que la proposition de la Sté PLACOPLATRE de réaliser une expertise avant l'exploitation, pour les personnes dont les maisons sont les plus proches de l'extraction, gagnerait à s'appliquer même en l'absence de demande expresse des personnes concernées.

Par ailleurs, en vue de dissiper les inquiétudes relatives à l'exploitation souterraine future, il pourrait s'avérer utile que la Sté PLACOPLATRE prévoie une communication particulière sur les mesures de précautions et de limitations des nuisances retenues avec, en particulier, le maintien des niveaux vibratoires en deçà des seuils légaux.

VI.2.3 - La nature et le contrôle des matériaux de remblais

De manière synthétique, les observations craignent principalement que l'apport de remblais permette l'enfouissement de matériaux douteux voire de déchets dangereux, en particulier contaminés provenant de Vaujours. Une observation s'étonne de l'ancienneté d'un document figurant au dossier. Un contrôle des remblais totalement indépendant du pétitionnaire est préconisé.

Les observations écrites et orales appellent des réponses aux questions principales suivantes :

- *Comment est effectué le contrôle des matériaux de remblais ? Quelle partie aléatoire comporte-t-il ? Sa représentativité statistique est-elle suffisante ?*

Réponse du pétitionnaire : Un camion de remblais qui se présenterait au bureau d'accueil de la carrière de Cormeilles sans avoir effectué une procédure d'acceptation préalable s'en verrait automatiquement refuser l'accès.

Ainsi, chaque camion qui se présente est identifié en fonction du chantier de terrassement dont proviennent les remblais. Pour chaque chantier, un contrôle préliminaire permet d'apprécier la qualité des matériaux à excaver, d'une part sur la base d'une analyse cartographique et historique de la Région donnant un état géochimique du secteur et indiquant la présence ou pas d'une pollution potentielle, et d'autre part en s'appuyant sur les études de sols et sous-sols qui, le cas échéant, ont été réalisées. En cas de renseignements insuffisants, les terrains font l'objet d'un diagnostic de pollution des sols qui conditionne l'acceptation ou pas des déblais sur le site de Cormeilles. **Ainsi 100 % des remblais qui seront accueillis auront passé un contrôle préliminaire.**

Si les matériaux sont conformes à l'arrêté ministériel du 12 décembre 2014, et respectent les critères d'acceptation fixés par l'annexe 2 de l'arrêté du 6 juillet 2011, ils sont acceptés.

Au moment de l'arrivée du camion, la personne présente au point d'accueil vérifie la présence du numéro de la Demande d'Acceptation Préalable (DAP), traçant l'origine du chantier sur le bon de chargement. Si le numéro de DAP n'est pas renseigné, le camion n'est pas autorisé à rentrer.

Un contrôle visuel du contenu de la benne est réalisé par cette même personne. La benne est systématiquement filmée en même temps que la plaque minéralogique du camion.

Après ces vérifications et après transmission des consignes sécurité et qualité au chauffeur du camion, ce dernier est autorisé à entrer sur le site.

Arrivé sur la plateforme de déchargement, le camion est accueilli par le placier, le déchargement se fait sur une aire plane, et non directement dans la fosse, afin de permettre l'inspection visuelle et olfactive et éventuellement le rechargement en cas de suspicion de pollution. La mise en place se fait par bulldozer qui stabilise les remblais grâce à plusieurs passages répétés.



Si des chargements non conformes sont identifiés lors du déchargement, le poids lourds sera immobilisé, identifié et immédiatement rechargé. Il sera dirigé vers des entreprises spécialisées et agréées.

Les éventuels morceaux de bois ou ferrailles présentes dans le chargement sont triées manuellement par le placier et mis dans une benne dédiée qui sera évacuée vers les filières de recyclage. Pour cela, une benne pour chaque type de déchet sera installée au niveau de la plateforme de déchargement (ferrailles, bois, plastiques, DIB (Déchets Industriels Banals), etc.).

Des contrôles statistiques inopinés ont ensuite lieu :

- Un contrôle mensuel inopiné aléatoire sur des camions entrant sur le site est réalisé conjointement par les responsables de Placoplatre et le sous-traitant chargé des remblais

(analyse des hydrocarbures totaux, des HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques), des métaux lourds, de l'indice phénol, du COT (Carbone organique total), des sulfates et de la fraction soluble sur les lixiviats).

- Un contrôle semestriel inopiné aléatoire sur des camions entrant sur le site est réalisé pour analyse afin de répondre aux seuils référencés par l'arrêté du 15 mars 2006.

- Un contrôle sera réalisé en cas de suspicion de pollution avec blocage du chantier si nécessaire. En cas de contrôle positif, les terres suspectes et identifiées seront redirigées vers un centre approprié autre que Placoplatre. »

Sur le bon respect de ces procédures, et en plus de toute la série de mesures et de contrôles mis en place, Placoplatre s'appuie, dans le cas particulier du présent projet, sur la forte attractivité de ce site d'accueil de remblais inertes, situé à côté de Paris ce qui le positionne au plus près de la plupart des chantiers de terrassement. En effet, tout contrevenant (entreprise ou chauffeur) se verrait aussitôt interdire définitivement l'accès au site, et cette mesure clairement affichée est donc très dissuasive.

Existe-t-il une possibilité de contrôle aléatoire indépendante du soumissionnaire et de ses sous-traitants ? Dans la négative, peut-on mettre en place un tel dispositif ?

Réponse du pétitionnaire : Notre inspecteur des Installations Classées peut à tout moment demander un contrôle aléatoire.

- ***Y-a-t-il une traçabilité du remblayage permettant d'associer à chaque chargement la localisation du remblaiement effectué, utilisable en cas de suspicion a posteriori sur l'origine et la nature d'un chargement ?***

Réponse du pétitionnaire : Chaque chargement est tracé de manière informatique : la date et l'heure d'arrivée sur la carrière, et le numéro du bon d'acceptation préalable, lequel contient entre autres les informations sur la localisation du chantier d'origine, les résultats des analyses sont enregistrés. Ainsi, couplé avec le plan topographique, on peut retrouver la localisation du remblaiement effectué. Cf p 135 du tome 2 [NdCE : du dossier soumis à enquête].

Les contrôles précédemment cités permettent de supprimer le risque de mise en remblais de terres pollués et donc l'éventualité à posteriori de devoir retirer les matériaux.

- ***Quelles garanties le soumissionnaire peut-il fournir, en particulier, sur la non-réutilisation de matériaux issus de Vaujours ? Peut-on prévoir la mise en place de portiques détecteurs de radioactivité identiques au dispositif installé à Montmorency selon l'observation COR23?***

Réponse du pétitionnaire : Il est interdit de sortir les terres du site du Fort de Vaujours, selon les termes de l'arrêté de servitudes d'utilité publique du 22 septembre 2005 signé par les préfets de Seine-et-Marne et de Seine-Saint-Denis. Il y est indiqué à l'article 2.4 que « les terres issues de travaux de terrassement, construction, ou modification du terrain, doivent être stockées sur le site même ».

Ainsi, les terres issues du Fort de Vaujours ne pourront pas être acheminées dans la carrière de Cormeilles.

Rappelons également que l'essentiel des matériaux acheminés sur la carrière de Cormeilles sont issus de chantiers locaux ou de la petite couronne proches. Les remblais n'ont pas vocation à être transportés sur de longues distances

La mise en place de portiques détecteurs de radioactivité identique au dispositif installé à Montmorency n'est pas indiquée dans le dossier présenté à l'enquête publique, mais il est bien prévu d'en installer pour la carrière de Cormeilles.

- ***Est-il prévu d'accueillir des matériaux sulfatés d'origine externe ? Si oui, de quelle origine et selon quelles modalités particulières de contrôle ?***

Réponse du pétitionnaire : Le dossier présenté à l'enquête publique ne prévoit pas d'accueillir des matériaux sulfatés d'origine externe.

L'arrêté ministériel du 22/09/94 relatif aux exploitations de carrières est actuellement en cours de modification, notamment sur ce sujet des terres sulfatées ; il devrait être modifié d'ici la fin de cette année. Dans ce cas, Placoplatre réaliserait un dossier complémentaire présentant une étude d'impact de l'accueil des terres sulfatées, sur l'environnement et sur la santé humaine, qui pourrait donner lieu à un arrêté préfectoral complémentaire autorisant la carrière à accueillir ces terres et en en définissant les modalités.

Si les terres sulfatées venaient à être acceptées en remblaiement de la carrière, il s'agirait de terres naturellement sulfatées provenant des chantiers de terrassement de la région parisienne, où elles sont naturellement très présentes.

Notons que les terres naturellement sulfatées issues des chantiers de la région parisienne contiennent de 35 à 140 fois moins de sulfates que celui du fond géochimique des carrières de gypse.

Les modalités de contrôle seraient d'une part bien évidemment celles applicables actuellement pour l'accueil des terres inertes, mais auraient en plus une procédure spécifique.

En effet, les contrôles suivants seraient réalisés :

- Sur le chantier d'origine :
 - Réalisation de diagnostics de l'état du milieu sol par un bureau d'étude spécialisé, possédant une certification de type COFRAC ou équivalent, avec notamment les résultats des investigations réalisées au droit du site concerné
 - Réalisation d'analyses selon les critères d'acceptation définis dans l'arrêté du 28 octobre 2010 relatif aux matériaux inertes
- Chez le sous-traitant en charge des remblais, examen des résultats avec les critères suivants :
 - respect des seuils d'acceptation des paramètres définis dans l'arrêté du 28 octobre 2010 pour les matériaux inertes ;
 - compatibilité des sulfates lors d'un dépassement avéré sur la fraction soluble avec le critère de tolérance suivant : $[SO_4] > 1/2[FS]$;
 - analyse de la lithologie des terrains d'après les coupes de sondages réalisées par le bureau d'étude : terrain d'origine naturelle et terrain remanié sont acceptés. Les remblais d'origine anthropique ne sont pas acceptés. Les sulfates doivent être d'origine naturelle ;
 - acceptation possible sur présentation d'au moins une batterie d'analyses complètes par lot de terres représentatif de 5 000 m³ ;
 - les terres présentant des critères organoleptiques défavorables (couleur, odeur) et les mâchefers ne sont pas acceptés.
 - des compléments d'analyses peuvent être réalisés.
- Une fois les critères précédents validés, vérification par Placoplatre des informations suivantes :
 - concernant le chantier (le client, le maître d'ouvrage, le bureau d'étude, les quantités estimées, l'adresse du chantier), les zones et les profondeurs de

- terrassément, mais également des informations sur la géologie prévisionnelle du terrain (d'après les données bibliographiques) ainsi que les observations issues des coupes lithologiques réalisées lors des reconnaissances de sols. Ces informations permettent de vérifier le caractère naturel des terres terrassées.
- la composition chimique des terres avec l'ensemble des paramètres analysés selon l'arrêté du 28 octobre 2010 et la lithologie du sol rencontré sur le chantier.
- Si acceptation par Placoplatre, les terres sulfatées sont amenés sur son site où d'autres contrôles sont effectués :
- Un deuxième contrôle visuel des matériaux, après celui du chantier, est réalisé par le pointeau. En cas de doute sur la qualité des matériaux, le pointeau peut décider de renvoyer les camions sur le chantier.
 - Ensuite, un troisième contrôle visuel est apporté par le placier au sein de la carrière. Le placier vérifie l'aspect des matériaux lors du déchargement. En cas de problème d'odeurs, de couleurs suspectes ou de siccité insuffisante des matériaux, le placier peut faire recharger le camion.
 - Enfin, des analyses périodiques sont réalisées sur les matériaux reçus. Ces analyses permettent de contrôler la qualité et la compatibilité des matériaux entrant sur le site.

Commentaire de la commission

La réponse de la Sté PLACOPLATRE livre une présentation complète des différents contrôles des remblais qui seront opérés en amont (100% des remblais accueillis auront subi un contrôle préliminaire), lors de l'arrivée des camions au point d'accueil (présence du n° d'acceptation préalable, contrôle visuel, film de la benne et de la plaque minéralogique) et au moment de leur déchargement (inspection visuelle et olfactive des remblais transportés et renvoi des chargements non conformes).

Des contrôles statistiques mensuels et semestriels inopinés seront par ailleurs effectués et un contrôle aléatoire peut toujours être demandé par l'inspecteur des Installations classées.

La Sté indique que chaque chargement est suivi de manière informatique et précise, par ailleurs, qu'il est interdit de sortir des terres du site du Fort de Vaujours.

La commission note avec satisfaction que, bien que non présentée dans le dossier d'enquête, la mise en place de portiques détecteurs de radioactivité identiques à ceux installés à Montmorency est bien prévue par la Sté PLACOPLATRE et permettra de renforcer le dispositif de contrôle prévu.

Enfin, elle prend acte que dans l'hypothèse d'un changement de réglementation concernant l'accueil de terres sulfatées, la Sté PLACOPLATRE établirait un dossier complémentaire présentant une étude d'impact de l'accueil de terres sulfatées qui comporterait un dispositif très strict de contrôle.

Globalement, les procédures très dissuasives devraient ôter aux chantiers la tentation d'envoyer de matériaux douteux. Si une modification du chargement était envisageable durant le trajet, le renforcement du contrôle itinéraire pourrait contribuer à prévenir ce risque, en vérifiant le respect d'une feuille de route expédiée avant le départ de chaque camion.

VI.2.4 - Autres impacts environnementaux

Il s'agit tout à la fois des modifications du paysage et de la butte, avec des conséquences hydrogéologiques, et de l'incidence du passage des camions ainsi que des bruits et vibrations liés à l'exploitation de la carrière. Si un nombre important d'observations se félicite de la perspective du réaménagement paysager, beaucoup d'interrogations portent sur les nuisances liées à l'exploitation.

Les observations écrites et orales appellent des réponses aux questions principales suivantes :

- **Quelles seront les nuisances sonores et vibratoires au niveau des bâtiments d'habitation, des centres d'accueil de personnes handicapées, de la maison de retraite, du centre aéré ou encore du Fort de Cormeilles (horaire, niveau sonore et vibratoire) ? Comment seront-elles contrôlées (capteurs, emplacement) ?**

Réponse du pétitionnaire : Ce qui concerne les vibrations est présenté au paragraphe VI-2-2 de la présente.

En ce qui concerne le bruit, la carrière souterraine ne génèrera aucun bruit en surface, et donc notamment au CAT La Montagne, au centre aéré et au Fort.

En ce qui concerne la carrière à ciel ouvert, des mesures de suivi de bruit sont régulièrement réalisées et présentées lors des CLCS (Commission Locale de Concertation et de Suivi) et continueront de l'être. Elles sont réalisées tous les ans à la résidence des Moulins Vert, par un bureau d'étude spécialisé indépendant, à l'aide d'un sonomètre (cf. annexe 25 du tome 3 [NdCE : du dossier soumis à enquête]). Elles sont faites pendant l'activité de la carrière, et en dehors de l'activité de la carrière, de manière à connaître l'émergence par rapport au bruit ambiant. On mesure également le niveau sonore en limite du site.

Les résultats présentés lors des CLCS montrent la conformité avec la réglementation.

Ce point de mesure pourra être déplacé au fur et à mesure de l'avancée de l'exploitation. Le nouveau point de mesure fera l'objet d'une concertation en CLCS.



Dans le cadre de la réalisation du dossier objet de l'enquête publique, des mesures ont été faites à d'autres endroits **en 2014, notamment à la maison de retraite les Montfrais**, sur une durée de mesure plus longue (24h). cf. p174 du tome 3 pour les mesures diurnes et p177 pour celles nocturnes. **Les valeurs de niveau sonore et d'émergence sont conformes à la réglementation.**

Par ailleurs, des modélisations (logiciel CadnaA) ont été réalisées afin de visualiser la situation la plus critique au cours de l'exploitation vis-à-vis des riverains. Les hypothèses et les résultats sont présentés de la page 273 à 286 du tome 3, notamment sur les figures 66 et 67. On peut noter que **tous les niveaux sonores et toutes les émergences prévues, en diurne comme en nocturne, sont conformes à la réglementation.**

- **Que prévoit le projet au niveau de la butte et du bois d'Hédoit ?**

Réponse du pétitionnaire : Les terrains du Bois d'Hédoit, qui étaient la propriété de Placoplatre, ont été cédés gratuitement à la Région (AEV) en 1993. Ils ne font plus partie du périmètre de la carrière.



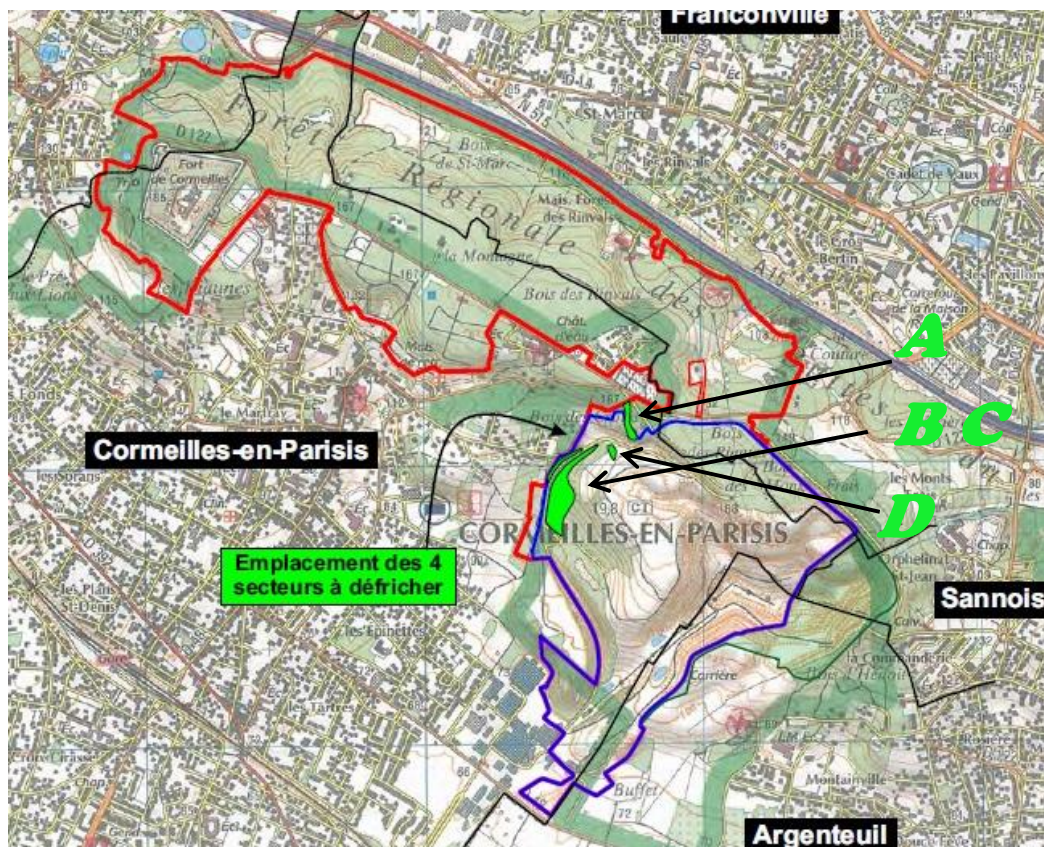
Le présent projet n'a pas d'impact sur ce bois, au contraire il permet de rendre le terrain aux habitants pour la promenade. Placoplatre a prévu de céder en 2016 une surface supplémentaire de 15 ha qui vient s'ajouter aux surfaces précédemment cédées et au Bois d'Hédoit pour constituer un ensemble homogène de 40 ha qui sera ouvert au public par l'AEV en 2017.

Le projet d'exploitation souterraine n'a aucun impact sur l'usage des bois de Cormeilles (comme expliqué au paragraphe VI-1-2 de ce présent rapport). Il n'y aura pas de restriction d'accès, comme c'est actuellement le cas pour la carrière du massif de Montmorency.

- ***Le défrichement de 2ha est-il impératif, n'y avait-il pas d'alternative ?***

Réponse du pétitionnaire : Le défrichement des 2,01 ha sera morcelé dans l'espace et dans le temps, comme on peut le voir en détail sur la figure de l'annexe 214a de ce rapport.

Il est nécessaire d'une part pour la création de la route d'accès par le Nord qui permettra l'acheminement des remblais par le Nord, d'autre part pour la création de la descenderie, qui est indispensable pour la sortie du gypse extrait en souterrain et pour l'acheminement des remblais.



C'est la création de la descenderie qui représente la plus grande part du défrichement : 1,6ha (secteurs B & C). Son positionnement a été étudié en bordure du périmètre de carrière, dans des boisements de faible intérêt, issus de plantations quasiment monospécifiques de reboisement réalisées dans les années 70 (robiniers, érables et saules).

Son positionnement en bordure a également été choisi de manière à ne pas empêcher le remblaiement et la remise en état de la carrière à ciel ouvert.

En outre, le changement d'affectation des sols sera temporaire, car le reboisement, écologique et sylvicole, sera réalisé immédiatement après les travaux.

Enfin, rappelons que le **défrichement a déjà été autorisé par arrêté préfectoral du 7 mars 2016.**

- **Le dispositif d'aération est-il adéquat vu l'étendue de la carrière ? Comment seront traités les rejets de gaz des puits d'aération (pollution, émission de gaz à effet de serre) ?**

Réponse du pétitionnaire : Le principe d'aération est présenté page 90 du tome 2 [NdCE : du dossier soumis à enquête].

Il a été conçu par un **expert du bureau d'étude spécialisé Algade**. Le principe de ventilation est basé sur la mise en dépression de la zone de travaux à l'aide d'un ventilateur correctement dimensionné et placé à la base du puits d'aération. Ce principe permet une circulation de l'air frais depuis la descenderie d'entrée de la carrière souterraine vers les chantiers d'exploitation et de remblayage. Une fois ces chantiers ventilés, l'air est dirigé vers le tunnel de retour d'air jusqu'au puits. (cf. figure 29 du tome 2).

La carrière comportera une entrée d'air (au niveau de la descenderie) et une sortie d'air (au niveau d'un puits d'aération). Les galeries d'exploitation seront aérées en continu. Le ventilateur se situera à la base du puits vertical qui débouchera dans l'emprise actuelle de la carrière à ciel ouvert. L'air frais sera dirigé vers les différents quartiers (d'extraction et de remblayage) par un réseau de barrages, puis éventuellement poussé vers les chantiers par des ventilateurs relais faisant fonction d'accélérateur.

L'emplacement du puits a été choisi dans l'emprise de la carrière à ciel ouvert pour éviter toute nouvelle infrastructure dans les bois de Cormeilles.

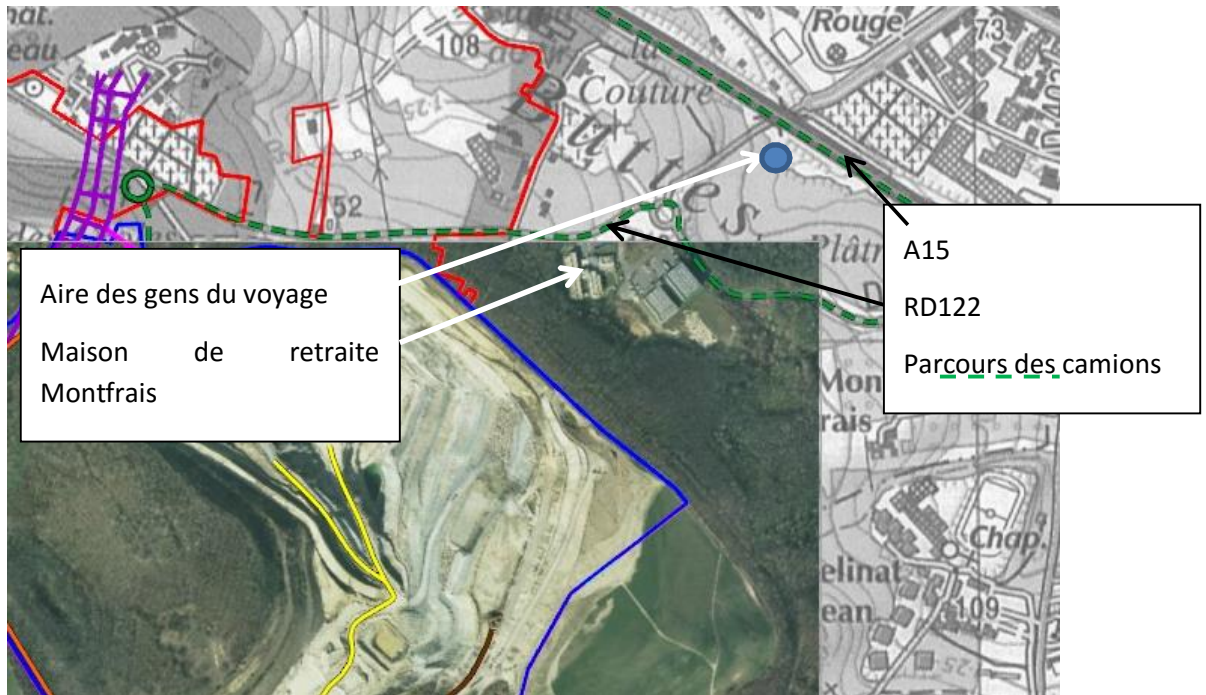
Les poussières seront entraînées par le courant d'air de l'aération. Celui-ci sera très lent (3 à 5 km/h), permettant ainsi à une grande partie des poussières de se déposer au sol avant d'atteindre le puits d'aération. (cf. p267 du tome 3).

- ***L'accès à la forêt sera-t-il réglementé en tout ou partie ? Les ERP, les parcs, le bâti, le fort de Cormeilles, les terrains de sport, le CAT, le centre aéré ainsi que tous les promeneurs devront-ils voir cet espace interdit par les services préfectoraux ?***

Réponse du pétitionnaire : Non, il n'y aura aucune restriction d'accès ni d'usage, comme c'est le cas actuellement pour la forêt de Montmorency sous laquelle Placoplatre exploite depuis des dizaines d'années (cf. paragraphe VI-2-2 du présent rapport).

- ***Quelle sera la pollution par les gaz des camions pour la maison de retraite des Montfrais ainsi que l'aire d'accueil des gens du voyage ?***

Réponse du pétitionnaire : Le rapport de données de circulation du Conseil Départemental (cf annexe 211c de la présente [NdCE : de la P.J. n°8 au rapport]) indique que sur le tronçon de RD122 de Franconville entre le cimetière de Cormeilles et la RD41, dans lequel se situe la route passant à côté de la maison de retraite les Montfrais, 7250 véhicules circulent chaque jour en moyenne sur l'année. Les 100 camions supplémentaires induits par l'activité de Placoplatre sur cette route ne généreront une augmentation que de 1,3% du trafic total. (cf paragraphe 211 de la présente, afférant au trafic routier). C'est un impact faible, surtout en comparaison avec l'autoroute A15 située à 300m de la maison de retraite (de l'ordre de 200 000 véhicules par jour).



En ce qui concerne l'aire d'accueil des gens du voyage, celle-ci se situe en bordure d'autoroute et de la rue du chemin neuf que les camions de remblais n'emprunteront pas. Aussi on peut considérer l'impact des camions de remblai négligeable vis-à-vis de cette aire d'accueil.

- ***Que dire des rigoles d'acier traversant les chemins et qui perturbent les équidés d'accès à la forêt depuis la butte des Montfrais ? Que peut-on faire pour améliorer la situation ?***

Réponse du pétitionnaire : Placoplatre n'a jamais installé de rigoles d'acier. De plus, les chemins ouverts au passage du public, notamment des cavaliers et équidés, sont situés hors carrière à ciel ouvert et hors propriété de Placoplatre.

- ***Le remblaiement ne va-t-il pas perturber gravement l'équilibre hydrogéologique de la butte ?***

Réponse du pétitionnaire : La carrière souterraine n'a aucune interaction avec les nappes. Les galeries sont exemptes d'eau. Le remblaiement se fait avec des terres inertes dans des galeries creusées dans la première masse de gypse. Le risque de perturbation hydrogéologique est nul.

Dans la carrière à ciel ouvert, le projet est de combler le vide et remblayer avec des matériaux, inertes. Ce remblayage une reconstitution partielle de la nappe perchée.

Cf. précisions dans le paragraphe VI-2-2 du présent rapport.

- ***Quel est l'objet de la demande de dérogation à la protection des espèces et de leurs habitats, dans le cadre du projet du renouvellement partiel de la carrière de gypse à ciel ouvert et d'extension en souterrain a reçue le 31 juillet 2015 par la Direction Départementale des Territoires du Val d'Oise ?***

Réponse du pétitionnaire : Une expertise écologique a été réalisée dans le cadre de l'étude d'impact environnemental du dossier soumis à enquête publique (cf. annexe 7 du tome 3 [NdCE : du dossier soumis à enquête]). Des espèces animales protégées ayant été recensées

sur le site, un dossier de demande de dérogation à la protection des espèces a donc été déposé à la DDT, selon les termes des articles R411-1 à R411-14 du Code de l'Environnement et l'arrêté ministériel du 19 février 2007.

C'est une procédure devenue très courante, voire quasi systématique désormais lors d'un dépôt de demande d'autorisation d'exploiter une carrière.

La demande de dérogation ne porte que sur des espèces animales : 7 espèces d'Amphibiens (Triton ponctué, Triton palmé, Crapaud calamite, Alyte accoucheur, Crapaud commun, Grenouille rieuse, Grenouille verte), 3 espèces de Reptiles (Lézard des murailles, Orvet fragile et Couleuvre à collier), 1 espèce de Mammifère (Hérisson d'Europe), 8 espèces d'Oiseaux (Tarier pâle, Bergeronnette printanière, Bruant jaune, Linotte mélodieuse, Pic épeichette, Bouvreuil pivoine, Buse variable, Hibou moyen duc).

Elle comporte un chapitre justifiant la demande : le classement du gypse en ressource d'intérêt général depuis le SDRIF adopté en 1994, l'absence d'autres solutions satisfaisantes pour la localisation des activités industrielles, et l'absence d'autres solutions satisfaisantes pour la préservation des habitats naturels.

Enfin, elle présente chaque espèce animale concernée, avec les mesures envisagées (d'évitement, de réduction, et de compensation). La liste des principales mesures figure en annexe 214b [NdCE : de la P.J. n°8 au rapport].

L'instruction de cette demande est en cours. Le CNPN (Conseil National de la Protection de la Nature) a émis le 26 janvier 2016 un « avis favorable à cette demande de dérogation qui concerne essentiellement les batraciens remarquables : Alyte accoucheur et Crapaud calamite ».

Notons que c'est l'activité de la carrière qui a fait venir ces espèces, en raison des habitats propices générés (bassins de décantation sablonneux en fond de carrière et talus de remblais).

Ces deux espèces se développent en effet dans des milieux en activité et elles sont et seront maintenues en permanence sur le site, car leurs habitats sont aménagés avant les impacts générés.

L'arrêté préfectoral d'autorisation de dérogation sera délivré indépendamment de celui d'autorisation de la carrière.



Commentaire de la commission

Les impacts environnementaux autres que le trafic routier, les risques liés à l'exploitation de la carrière, le contrôle des matériaux de remblais et l'intégrité du Fort de Cormeilles ont, eux aussi, été bien identifiés par la Sté pétitionnaire et les mesures qu'elle préconise ou a déjà mises en œuvre pour les prévenir semblent bien adaptées.

Il est prévu que la carrière souterraine ne génère aucun bruit gênant en surface, notamment au CAT La Montagne, au centre aéré et au Fort. Les mesures de bruit pratiquées établissent que tous les niveaux sonores et toutes les émergences prévues en diurne comme en nocturne sont actuellement conformes à la réglementation.

Le défrichement de 2,01ha est nécessaire, tant pour la création de la route d'accès par le Nord que pour la création de la descenderie et son positionnement, sérieusement étudié, a d'ores et déjà, été autorisé par arrêté préfectoral du 7/03/2016.

Le dispositif d'aération a été conçu par un bureau spécialisé et l'emplacement du puits déterminé de manière à éviter toute nouvelle infrastructure dans le bois de Cormeilles.

La Sté fournit par ailleurs les informations souhaitées par la commission à propos de la demande de dérogation à la protection des espèces et de leur habitat et précise que cette demande, dont l'instruction est en cours, a fait l'objet d'un avis favorable du conseil national de protection de la nature.

Par ailleurs elle rappelle, comme indiqué supra (§ VI-2-1), que les 100 camions supplémentaires induits par l'activité de la Sté PLACOPLATRE sur le tronçon de la RD 122 ne généreront qu'une augmentation de 1,3% du trafic routier total.

Enfin elle confirme que son projet n'a pas d'impact sur le bois de Cormeilles, qu'il n'engendrera aucune restriction d'accès ou d'usage et qu'en l'absence d'interaction avec les nappes, le risque de perturbation hydrogéologique est nul.

VI.2.5 - Le Fort de Cormeilles

Ce thème a été mis en exergue en particulier par l'association des Amis du Fort de Cormeilles, qui assure la gestion du site dans le cadre d'une convention avec l'AEV. Cette association a notamment alerté plusieurs journaux et lancé une pétition sur internet parallèlement à l'enquête. Ces aspects en marge de l'enquête sont évoqués au §IV.5 ci-avant.

Le sort du Fort de Cormeilles, patrimoine historique d'importance présent sur le site, intéresse des intervenants de plusieurs communes. Il occupe toutefois dans le cadre de l'enquête un rang plutôt éloigné en nombre d'observations apportées au registre, loin derrière les préoccupations liées aux risques, au trafic routier ou aux aspects environnementaux.

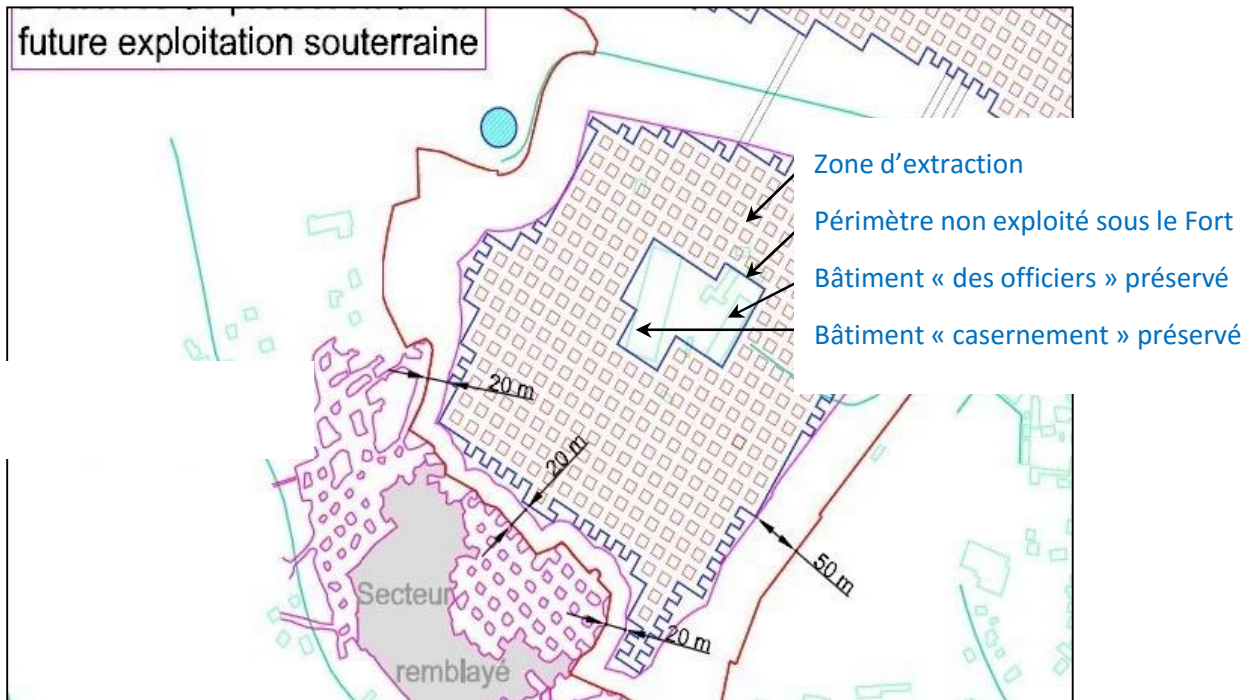
De manière synthétique, les observations soulignent des risques de dégradation du site historique et s'interrogent sur le périmètre exact de protection. Un locataire craint les nuisances et demande s'il va être relogé.

Les observations écrites et orales appellent des réponses aux questions principales suivantes :

- *Quel est le périmètre exact de protection du Fort ? Pourrait-on l'étendre à l'ensemble du site et sinon, pourquoi ?*

Réponse du pétitionnaire : Le périmètre de protection est présenté à la figure 7 et à la page 74bis du tome 2 [NdCE : du dossier soumis à enquête], ainsi que sur le grand plan de la figure 7 du tome 1.

Une extension de ce périmètre est difficilement réalisable compte tenu du faible nombre de galeries disponibles pour permettre l'exploitation autour du périmètre de protection regroupant les bâtiments des officiers et le casernement.



- **Quelle sera l'assurance protégeant le Fort en cas de dégradations ?**

Réponse du pétitionnaire : Le propriétaire du Fort (AEV) et Placoplatre ont conclu une convention le 7 juillet 2015, dont la copie est en annexe 33 du tome 3 [NdCE : du dossier soumis à enquête]. Il y est indiqué page 13 « la société Placoplatre s'engage à supporter l'intégralité du coût des opérations d'expertise ainsi que du coût des travaux de remise en état si les résultats de l'expertise démontrent que les désordres constatés trouvent leur origine certaine dans l'exploitation du gypse ».

- **Que peut dire le pétitionnaire des arguments développés par l'Association des Amis du Fort, en particulier de l'impact prévisible des tassements, des allégations concernant l'expertise LABESSE, et du zonage inscrit au PPMT ? Le pétitionnaire peut-il répondre point par point à l'observation MON5 formulée par l'association des Amis du Fort de Cormeilles ?**

Réponse du pétitionnaire : Cf. § VI.2.5bis, éléments de réponse au courrier du cabinet Huglo de la part des Amis du Fort de Cormeilles [NdCE : cette réponse est traitée à part en raison du nombre et de la portée des arguments avancés par ce courrier].

- **Est-il prévu d'évacuer le Fort pour permettre l'exploitation de la carrière souterraine ?**

Réponse du pétitionnaire : Le 28 novembre 2011, Placoplatre et le propriétaire (l'AEV) ont signé un contrat de foretage dans lequel il est prévu à l'article 9 la libération des lieux de tout usage à titre d'habitation un an avant l'arrivée de l'exploitation au droit du Fort, soit en 2031 selon les plans de phasage présentés dans le mémoire technique (tome 2 [NdCE : du dossier soumis à enquête]).

Lorsque l'exploitation atteindra le niveau du Fort, les habitations auront été libérées, mais les activités sur le Fort pourront continuer, au même titre que celles dans les bois. Il n'y aura pas de restriction d'accès.

Pourquoi si les risques sont censés être maîtrisés ?

Réponse du pétitionnaire : Il n'y a effectivement pas de contre-indication réglementaire à exploiter sous des habitations, à condition bien entendu d'en avoir la maîtrise foncière. Dans ce projet particulier, il a été décidé au cours de la concertation avec le propriétaire, les élus locaux et les administrations, de ne pas exploiter sous les habitations.

Quelle est la position de l'AEV et quels sont ses accords avec le pétitionnaire ? Que deviendront les locataires du Fort ?

Réponse du pétitionnaire : Cf. réponse précédente.

Commentaire de la commission

La Sté PLACOPLATRE rappelle avoir conclu avec l'AEV, propriétaire du Fort, une convention par laquelle elle s'engage à supporter l'intégralité du coût des opérations d'expertise et des travaux de remise en état au cas où des désordres pourraient avoir pour origine l'exploitation du gypse.

Elle précise par ailleurs que les habitations auront été libérées lorsque l'exploitation atteindra le niveau du Fort, mais que les activités sur le Fort pourront continuer.

Concernant l'impact prévisible des tassements, elle renvoie à la réponse ci-après au cabinet Huglo, qui précise qu'un protocole strict de surveillance et de suivi du Fort sera mis en place avant le démarrage de l'exploitation (pas d'extraction sous les bâtiments les plus sensibles, adaptation des méthodes d'abattage, expertise du bâti du Fort, suivi du Fort pendant l'exploitation). Le phasage du projet prévoit que l'exploitation souterraine atteindra le niveau du Fort en 2031, soit dans 15 ans

Les réponses du pétitionnaire confirment les éléments présentés dans le dossier selon lesquels, d'une part, les risques encourus par le Fort du fait de l'exploitation sont limités et, d'autre part, les expertises prévues devraient permettre de constater les éventuels désordres pour les imputer, s'il y a lieu, à la Sté PLACOPLATRE

VI.2.5bis - Eléments de réponse à l'observation MON5 formulée par l'association des Amis du Fort de Cormeilles

La commission a demandé au pétitionnaire une réponse point à point à l'observation MON5 formulée par le courrier du cabinet Hugo Lepage pour l'association des Amis du Fort de Cormeilles, en raison du nombre et de la portée des arguments mis en avant dans ce courrier.

Ce paragraphe, traité à part vu sa longueur, reproduit la réponse proposée par le pétitionnaire à la question posée au §VI.2.5 :

Le pétitionnaire peut-il répondre point par point à l'observation MON5 formulée par l'association des Amis du Fort de Cormeilles ?

Réponse du pétitionnaire :

L'association des Amis du Fort de Cormeilles a fait parvenir au commissaire enquêteur pour insertion dans le registre, via le cabinet Huglo Lepage, une lettre concernant notre demande de renouvellement partiel à ciel ouvert et d'extension en souterrain.

Les paragraphes suivants donnent des éléments de réponse ou des commentaires aux éléments de ce courrier (dont la copie est en annexe B de la présente) [NdCE : annexe B de la P.J. n°8 au présent rapport]. Les extraits du courrier sont repris ci-dessous en noir.

Page 3 : « deux versions différentes du résumé non technique sont disponibles sur le site de la préfecture, ce qui engendre une confusion »

Il y a une version datée d'octobre 2015, et une autre plus actualisée datée de mai 2016, sans aucune contradiction entre les deux.

- 1° à propos du PLU de Cormeilles :

Dans la version la plus récente (mars 2016), le texte sur la procédure de révision allégée du PLU de Cormeilles a été supprimé page 41, car entre-temps la procédure s'est terminée et a rendu le projet compatible.

- 2° à propos des effets de l'explosion du camion d'explosifs :

Dans la version plus récente, il a été ajouté, dans le tableau de synthèse des risques liés à l'exploitation, le risque d'explosion du camion d'explosifs, à la demande de la DRIEE. Dans la version précédente, ce point était mentionné de manière confidentielle sans préciser les éléments d'appréciation.

- Version d'octobre 2015, page 65 :

Risques internes liés à la carrière souterraine				
Risque	Conséquences avant mesures	Mesures préventives	Probabilité du risque	Gravité du risque
Engins Circulation interne	Collision entre deux engins ou véhicules ; Chute d'un engin ou véhicule ; Renversement d'un employé ;	Plan de circulation spécifique, Pas de circulation à double sens, Distance de sécurité de 30 m minimum entre chaque camion, Conformité des engins.	B	M
Intervenants extérieurs	Blessures corporelles ou mort	Plan de prévention. Coordination entre les entreprises.	B	M
Incendie	Brûlures sur personnel, piétons ... Détérioration de matériel, Pollution, Dégagements toxiques.	Interdiction de faire du feu. Consignes de sécurité. Extincteurs Points de rassemblement Alerte sonore et lumineuse Procédure d'évacuation Adaptation du circuit d'aérage Entretien du matériel.	D	M
Explosion	Accidents corporels, Détérioration de matériel, Incendie.	Interdiction de faire du feu. Consignes de sécurité. Matériaux de construction, Isolément des structures. Bassin de collecte des eaux pluviales Réseau incendie de l'usine plâtrière Extincteurs.	C	M
Tirs de mines ratés / détachement de blocs	Accidents corporels ou mort, Détérioration de matériel.	Respect de la législation Plan de tir Aucun stockage Vérification et purge des parements des galeries après chaque tir Pose de filets anti chute	B	M
Pollution accidentelle de l'air	Maladies	Cf. Incendie et explosion	D	M

L'explosion du véhicule transportant les explosifs est traité dans un dossier confidentiel pour des raisons de sécurité; il est adressé à la DRIEE.

- Version de mars 2016, page 65 :

Risques internes liés à la carrière souterraine				
Risque	Conséquences avant mesures	Mesures préventives	Probabilité du risque	Gravité du risque
Engins Circulation Interne	Collision entre deux engins ou véhicules ; Chute d'un engin ou véhicule ; Renversement d'un employé ;	Plan de circulation spécifique, Pas de circulation à double sens, Distance de sécurité de 30 m minimum entre chaque camion, Conformité des engins.	B	M
Intervenants extérieurs	Blessures corporelles ou mort	Plan de prévention. Coordination entre les entreprises.	B	M
Incendie	Brûlures sur personnel, piétons ... Détérioration de matériel. Pollution. Dégagements toxiques.	Interdiction de faire du feu. Consignes de sécurité. Extincteurs Points de rassemblement Alerte sonore et lumineuse Procédure d'évacuation Adaptation du circuit d'aérage Entretien du matériel.	D	M
Explosion	Accidents corporels. Détérioration de matériel. Incendie.	Interdiction de faire du feu. Consignes de sécurité. Matériaux de construction. Isolement des structures. Bassin de collecte des eaux pluviales Réseau incendie de l'usine plâtrière Extincteurs.	C	M
Tirs de mines ratés / détachement de blocs	Accidents corporels ou mort. Détérioration de matériel.	Respect de la législation Plan de tir Aucun stockage Vérification et purge des parements des galeries après chaque tir Pose de filets anti chute	B	M
Pollution accidentelle de l'air	Maladies	Cf. incendie et explosion	D	M
Explosion du camion d'explosif	Accidents corporels Détérioration de matériel Incendie	Véhicule ADR avec en particulier présence d'un coupe-circuit, d'une caisse avec bonne tenue au feu, d'un coffre de transport des détonateurs Limitation des vitesses Entretien de pistes Consigne de circulation Véhicule de transport signalé Explosifs certifiés, peu sensibles Emballage agréé au transport Pas de transport en situation d'orage détonateurs MI ou non électriques Habilitation des personnels	E	S

- 3° dans la conclusion :

Dans la version plus récente de mars 2016, page 74, les probabilités d'occurrence ont été déplacées et traitées dans un autre paragraphe.

Page 4 : « Impossibilité de copier des extraits des documents mis en ligne »

Les documents mis en ligne sont protégés afin de garantir l'intégrité des données. Nous n'avons pas trouvé de texte en contre-indication de cette façon de faire. Il reste la possibilité de faire des copies d'écran si l'on ne veut pas tout recopier.

Page 4 & Page 5 : « projet industriel soumis au public particulièrement complexe et difficile à appréhender », « projet incompréhensible »

Dans chaque dossier de demande d'autorisation, la réglementation demande qu'un résumé non technique soit réalisé afin d'apporter les éléments simples de compréhension du dossier. Parallèlement, le dossier répond aux études réglementaires complexes et nombreuses pour ce type de dossiers, ce qui contribue à rendre un document final assez volumineux mais répondant point par point aux exigences réglementaires. Un sommaire figure en introduction de chaque volume, pour en faciliter la lecture. D'ailleurs à titre d'exemple, Val d'Oise environnement et CADEB ont écrit dans le registre de Cormeilles le contraire : « le dossier présenté est assez complet et explicite ».

Page 5 : « le dossier mélange les problématiques liées à la carrière à ciel ouvert et à la carrière souterraine »

Les 2 modes d'exploitation en souterrain pour la demande d'extension, et à ciel ouvert pour la demande de renouvellement partiel - sont distingués, tant dans le descriptif que dans l'étude d'impact. Il y a pour chaque sujet des paragraphes voire des chapitres dédiés à chaque carrière, et c'est clairement indiqué dans le titre.

Par exemple dans le mémoire technique, le chapitre 3 décrit l'activité à ciel ouvert, et le chapitre 4 celle en souterrain (cf. sommaire p4 du tome 2). Dans l'étude d'impact, les effets et les mesures sont détaillés distinctement pour le ciel ouvert et pour le souterrain.

Par exemple les impacts des vibrations sont traités au paragraphe 3.2.7.1 pour le ciel ouvert et au 3.2.7.2 pour le souterrain.

Bien entendu, le dossier traite également des effets cumulés et prend en considération l'enchaînement et l'imbrication des deux volets conformément à la réglementation.

Page 7 : « c'est donc un tonnage moyen de 700 000 tonnes/an qui est sollicité »

Ce n'est pas exact, il n'y a pas lieu d'ajouter les tonnages du ciel ouvert et du souterrain **puisque ces activités auront lieu l'une après l'autre** (et non de façon concomitante) comme indiqué dans le texte et la chronologie extraits du dossier et recopiés dans la note de Huglo. L'objectif de l'extension en carrière souterraine est de prendre le relais de la carrière à ciel ouvert, pour pouvoir fournir à l'usine un tonnage annuel moyen de 350 000 tonnes/an.

Le tableau p24 du Tome 2 du dossier de l'enquête publique qui indique le cumul des tonnages extraits pour chaque année selon les deux modes d'exploitation, indique bien le tonnage total moyen annuel de 350 000 T/an.

Page 7 : « la demande de renouvellement du ciel ouvert pour 30 ans en vue d'y exploiter 350 000T/an en moyenne n'est aucunement justifiée »

Pour le ciel ouvert, on ne demande pas 350 000 T/an pendant 30 ans mais jusqu'en 2018 (cf le tableau p24 du tome 2 du dossier de l'enquête publique et la chronologie reprise dans la note). La durée de 30 ans sollicitée correspond aux travaux pour finaliser la remise en état.

Page 8 : « le dossier présenté au public est lacunaire concernant les impacts des projets de remblayage des 2 carrières concernant les modalités d'accès et de sortie des poids-lourds »

Pour expliquer cet argument, Huglo fait référence au tome 2 « mémoire technique ». Or les impacts sont étudiés dans le tome 3 « étude d'impact » qui consacre 9 pages au sujet (cf. pp 247 à 256 du tome 3).

Page 9 : « le doublement du trafic de camions liés aux autorisations sollicitées n'est pas expressément identifiée dans le dossier soumis au public. »

Le dossier propose une diminution significative du nombre de camions par rapport aux conditions de l'actuel arrêté préfectoral, qui passent ainsi de 325 camions en moyenne par an à 248 dans le présent projet (cf. tableau p155 du tome 3). Pour rappel nous avons pu faire baisser ce nombre dans le projet d'une part en revoyant le profil de la butte à réaménager de manière à diminuer la quantité de remblais nécessaire de 10% (1,5 millions de mètres cube) et donc le nombre de camion, et d'autre part en allongeant légèrement la durée du remblaiement de sorte que la quantité annuelle de remblai soit diminuée de près de 20%.

Le nombre de camions arrivant sur la carrière sera doublé en moyenne par rapport à ce qu'il est aujourd'hui, mais pas le trafic puisque celui-ci sera réparti sur des routes différentes selon que l'accès à la carrière s'effectuera par l'entrée actuelle (au sud) ou bien par le nouvel accès à créer au nord de la carrière.

La distribution est présentée à l'annexe 211a de la présente (et p253 et figure 58 du tome 3, et de manière plus détaillée sur la figure de la page 3 de l'annexe 10 du tome 3 (étude CDVia)). A noter que le trafic journalier envisagé de 396 mouvements par le sud est **plus faible de 20%** par rapport à celui qui est autorisé en pointe dans la permission de voirie actuellement en vigueur (440 passages / jour).

Page 9 : « Pour tenter de pallier cette augmentation importante et réduire les nuisances liées au trafic des poids lourds, Placoplatre ne prévoit qu'une seule mesure : la création d'un nouvel accès au nord »

Ce n'est pas exact, d'autres mesures sont prévues ; elles sont indiquées dans le dossier, justement à la suite de l'extrait repris dans cette note (p56 du tome 0), mais aussi p407-408 du tome 3 :

- Réduction du nombre de camions suite à la baisse du volume de remblais de 10%
- Lissage dans le temps du remblaiement jusqu'en 2036 au lieu de 2029 pour limiter le trafic journalier de camions de remblais, soit au global 20% de baisse
- Aménagement des horaires d'ouverture de la carrière aux camions de remblais pour ne pas perturber la circulation générale :
 - o Ajustement des horaires d'ouverture des accès afin d'éviter l'heure de pointe du matin de 7h30 à 9h et interdiction de circulation en centre urbain
 - o Renfort de l'activité pendant les périodes creuses de circulation, avec extension de la période d'activité jusque 17h.
- Contraindre les camions venant de l'A15 depuis Paris et de l'A115 Nord à effectuer un demi-tour depuis l'A15 par la sortie 4 sans emprunter le giratoire « Ikea », plutôt que des trajets via les routes RD140, RD403, RD401 et RD14 des communes de Franconville, Ermont et Sannois (Cf. Figure 58 du tome 3).



A noter que la traversée de Franconville est interdite aux véhicules de plus de 19 t. Les mesures suivantes seront mises en place :

- Il sera stipulé dans les contrats avec les partenaires de PLACOPLATRE, le cheminement que doivent emprunter les camions (Cf. Figure 58 du tome 3) ;
- Contrôle des itinéraires des camions pour que ceux-ci n'empruntent pas les voiries communales de Sannois et Franconville.
 - o Les camions seront équipés de GPS et il sera possible de demander les justificatifs de trajet
 - o Eventuellement, les plaques d'immatriculation des camions empruntant la bretelle de sortie A15 pourraient être enregistrées, et seuls les camions arrivant par le Nord dont la plaque aura été enregistrée pourront entrer sur la carrière.
 - o Un plan d'itinéraire sera remis aux transporteurs.

Placoplastre pratique les exclusions temporaires ou définitives des entreprises qui ne respectent pas les consignes en matière de sécurité ou de qualité des terres. Les circuits des camions font partie des conditions à respecter pour toute entreprise souhaitant déverser les terres sur la carrière. La carrière de Cormeilles-en-Parisis étant l'exutoire le plus proche de Paris, son attractivité déjà très forte sera ainsi renforcée par l'ouverture de l'accès Nord permettant l'arrivée des camions par l'A15, sachant que les entreprises de terrassement privilégient en priorité les autoroutes. L'exutoire suivant le plus proche appelle à doubler le nombre de kilomètres venant de Paris, et diviser par conséquent par 2 le nombre de rotations par jour, ce qui induirait un surcoût important pour les entreprises de terrassement qui seraient exclues pour non-respect des consignes ou du circuit.

Page 9 : « Cet accès par le Nord n'est qu'une possibilité, une hypothèse, un simple vœu »

NB : Huglo fait référence à l'entrée car cette phrase fait immédiatement suite au descriptif de l'aménagement du rond-point au niveau du cimetière sur la RD122.

Ce n'est pas exact, la réalisation de cet accès Nord est programmée par le Conseil départemental pour début 2017. La bretelle de sortie d'autoroute A15 permettant l'arrivée des camions par le Nord existe déjà. (Cf trajectoire figure 58 du tome 3)

Il y a confusion entre la bretelle de sortie A15 déjà existante et le projet de bretelle d'accès à l'autoroute. Ce projet permettrait aux camions arrivés par le Nord de repartir par le même chemin. Cependant, il n'est pour le moment pas encore programmé, c'est un dossier porté par l'État.

Page 10 : « il n'est pas établi dans ce dossier soumis au public que ce projet sera effectivement réalisé, pas plus que les échéances prévisibles, l'identité des autorités chargées des travaux ou la prise de l'ensemble des coûts par Placoplatre »

Ce n'est pas exact. Page 20 du tome 3, il est écrit « un nouvel accès au nord de la carrière sera créé. Cet accès nécessitera l'aménagement d'un giratoire au niveau du cimetière ». Le courrier d'avis favorable du conseil départemental est annexé au dossier. Son aménagement est financé et programmé début 2017. Il n'y a pas d'obligation à présenter le financement dans ce dossier.

Page 10 : « à ce titre, l'estimation de l'aménagement de l'accès nord est fixée à 1,79 millions d'euros, cela ne paraît pas correspondre aux coûts relatifs à la création d'une bretelle d'autoroute, d'un rond-point et l'élargissement d'une route ».

Ce montant correspond à la part financée par Placoplatre de l'aménagement qui est prévu dans le dossier : aménagement du giratoire et élargissement d'une route (cf. p20 du tome 3), et non pas à la création de la bretelle d'accès à l'autoroute A15 qui lui est estimé à 2,4 millions d'euros HT.

Page 10 : « en tout état de cause la faisabilité de ce projet de bretelle sur l'A15 n'est pas établie et aucunement garantie »

Placoplatre est moteur dans ce projet depuis plusieurs années et a financé l'intégralité des études techniques et environnementales.

Un dossier d'Avant-Projet Sommaire a été déposé en 2014 en préfecture.

Depuis l'Ingénieur Général des Routes a émis le 5 avril 2016 « un avis de principe favorable », puis le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer, et de la pêche a ensuite écrit le 12 avril 2016 « se prononcer favorablement sur l'opportunité de réaliser cet aménagement et donner son accord pour la poursuite des études ».

Aussi Placoplatre finance la poursuite des études techniques, auprès d'Egis.

De plus, Placoplatre s'est engagé lors d'une réunion en sous-préfecture en juin 2015 à participer au financement de la bretelle d'accès vers l'A15 en direction de Paris.

Page 10 : « d'ailleurs et surtout aucune étude d'impact de ce projet de bretelle n'est produite par le pétitionnaire »

L'étude d'impact du projet de bretelle est intégrée au dossier spécifique sur ce sujet, joint aux services de l'Etat. Ce projet de bretelle ne figure pas dans le dossier objet de la présente enquête publique.

Page 10 : « ainsi les projections relatives au report d'une partie du trafic provenant du nord (40%) sont pour l'heure purement théoriques »

Il y a une confusion, la bretelle de sortie d'autoroute permettant les entrées de camions par le nord existe déjà (Cf. trajectoire figure 58 du tome 3).

Page 11 : « cet accès nord ó à supposer qu'il existe un jour ó est uniquement prévu pour l'accès des camions et n'a pas vocation à accueillir les sorties de camion » « à ce jour hypothétique »

Cf. plus haut, l'entrée nord va exister avec certitude.

Page 11 : « ce sont donc 248 camions en moyenne qui sortiront chaque jour par l'accès sud du site » « cela paraît erroné » « le trafic prévu par l'accès sud est contradictoire.. »

Au sud il y aura 248 sorties + 148 entrées (60% de 248), soit 396 passages de camions, qui équivalent à 198 camions (396/2).

Ce trafic envisagé de 396 mouvements par le sud est sensiblement plus faible que celui qui est autorisé dans la permission de voirie actuellement en vigueur qui autorise en pointe 220 camions donc 440 mouvements.

Page 12 : « le dossier soumis à l'enquête publique minimise grandement les conséquences du projet de carrière sur le fort »

Les études ont été faites par des experts, dont les compétences sont reconnues par toutes les personnes du milieu, et même à l'international :

- M. Alain GUILLOUX (expert Terrains) :
 - o Président Directeur Général de TERRASOL ;
 - o Président du CFMS (Comité Français de Mécanique des Sols et de la Géotechnique) de 2006 à 2010 ;
 - o Représentant de la France au Comité Technique TC28 de la ISSMGE sur les tunnels en terrains meubles ;
 - o Membre de l'Association Française des Travaux en Souterrain ;
 - o Membre du Comité Français de Mécanique des Roches ;
 - o Membre du Comité Français de Géologie de l'Ingénieur ;
 - o Membre de l'Association Française des Travaux sous Tranchée.
- Olivier LABESSE (expert Monuments historiques)
 - o Expert au sein du conseil scientifique international de la pierre, pour l'ICOMOS ;
 - o Enseignant en SEGPA de Garges-Lès-Gonesse ;
 - o Référent français pour la fédération mondiale de la chaux dans la construction ;
 - o Formateur en maçonnerie, notamment chez les compagnons du devoir ;
 - o Auteur d'un ouvrage sur la mise en œuvre de la chaux naturelle hydraulique : méthode aujourd'hui référencée par l'ICOMOS pour la restauration du patrimoine.

De nombreuses réunions sur le sujet du Fort ont également été tenues sur site, en présence de Placoplatre, des experts précités, et des membres de l'association des Amis du Fort, dont le président et l'expert, comme l'atteste la photo mise en page suivante.

Page 12 : « l'affirmation que l'exploitation souterraine n'aurait aucune conséquence sur le Fort et qu'une simple surveillance serait suffisante »

Non, cf. p 411 et 413 du tome 3

- Une surveillance sera mise en place avant d'arriver au Fort
- Il n'y aura pas d'extraction du gypse sous les bâtiments casernements et officiers
- L'extraction du gypse se fera en abattage mécanique qui ne génère pas de vibration

Page 13 : « l'affirmation « le fort de Cormeilles ne sera pas occupé lorsque l'exploitation arrivera à son niveau » n'est corroboré par aucun document alors que le fort comprend 3 logements occupés depuis de nombreuses années. Il n'est pas prévu que les locataires quittent leur logement durant l'exploitation souterraine »

Le 28 novembre 2011, Placoplatre et le propriétaire (l'AEV) ont signé un contrat de forage dans lequel il est prévu à l'article 9 la libération des lieux de tout usage à titre d'habitation un an avant l'arrivée de l'exploitation au droit du Fort, soit en 2031 selon les plans de phasage présentés dans le mémoire technique du dossier de l'enquête publique (tome 2).

Lorsque l'exploitation atteindra le niveau du Fort, les habitations auront été libérées, mais les activités sur le Fort pourront continuer, au même titre que celles dans les bois. Il n'y aura pas de restriction d'accès.

Page 13 : « le dossier laisse entendre que l'association aurait conclu un protocole avec Placoplatre »

Il est écrit dans le dossier de l'enquête publique que Placoplatre a défini un protocole d'expertise **en concertation** avec l'AEV et l'association. (cf. p411). Il n'est pas écrit que c'est signé avec eux. Il y a bien eu une concertation, cf. la photo prise le 11 juin 2012, où on voit dans l'emprise du Fort des personnes de Placoplatre, ainsi que M. Crespin (l'expert de l'association), M. Mazier le président de l'association, et les experts indépendants M. Guilloux (Terrasol) et M. Labesse (expert bâtiments anciens). Les études ont été présentées le 26 avril 2012 en Mairie de Cormeilles en présence de Monsieur le Maire, du Directeur Général de l'AEV et du Président de l'Association des Amis du Fort



Page 14 : « les études produites par Placoplatre attestent des risques engendrés par l'exploitation souterraine, sans en tirer les conclusions nécessaires, à savoir ne pas exploiter sous le fort. [í] Elles ne démontrent pas que les affaissements causés par l'exploitation souterraine ne porteront pas une atteinte grave et irréversible au fort »

L'objet de la mission confiée à Terrasol est de contribuer à mettre en place une méthodologie permettant de s'assurer que l'exploitation souterraine n'aura pas d'incidences dommageables pour le Fort.

L'analyse des incidences de l'exploitation et l'évaluation des aléas au droit du Fort est traitée au § 4.3 de **l'étude Terrasol jointe en annexe 21 de l'étude d'impact** (Analyse des incidences de l'exploitation souterraine sur le fort de Cormeilles en Parisis : Evaluation des aléas et proposition de

protocole d'exploitation). Cette étude conclut que « le risque de désordres sur le Fort engendrés par les mouvements du sol **peut être qualifié de très faible** (cf. p25 de l'étude). Notons en outre qu'il y a un moyen de le vérifier, par un suivi des mouvements en surface mis en œuvre avant que l'exploitation n'atteigne la zone du Fort, et qu'il est possible d'adapter l'exploitation, si nécessaire, pour diminuer ces risques, notamment par une réduction du défrètement, qui joue à la fois sur les tassements à court-moyen terme, et sur les risques de rupture des piliers et donc de tassements à long terme ».

Le taux de défrètement représente le rapport entre le gypse extrait et celui en place. Le défrètement est fonction des paramètres suivants : dimension des piliers et hauteur des galeries. Plus précisément dans le cas présent, on pourrait réduire le défrètement en augmentant la section des piliers ou en réduisant la hauteur des galeries du secteur des bâtiments Officiers et Casernement.

Le protocole d'exploitation proposé à la fin de l'étude de Terrasol (au paragraphe 5) sera mis en œuvre afin d'assurer l'absence de tout désordre sur le bâti du Fort.

En résumé, ce protocole inclut :

- Des recommandations sur les modes d'exploitation permettant de limiter les conséquences de l'exploitation sur le fort. Les mesures pour prévenir le moindre risque pour l'intégrité des bâtiments consistent à :
 - o renforcer le boulonnage en galerie,
 - o réduire le taux de défrètement,
 - o et accélérer les remblaiements.
- Un programme d'auscultation permettant de vérifier l'absence d'effets dommageables ou, le cas échéant, de préciser le type de dommages et leur intensité :
 - o Même si le risque hydrogéologique est négligeable, un piézomètre sera mis en place dans le fort. Les mesures commenceront au moins une année avant l'arrivée de l'exploitation dans la zone du fort,
 - o Le suivi des éventuelles déformations du terrain et des constructions induites par l'excavation dans la zone du fort se fera à partir de mesures de nivellement, et de fissuromètres placés sur les constructions.
 - o Les suivis des vibrations seront effectués au moyen de capteurs de vitesse mis en place sur les zones sensibles des constructions.
- Une procédure associant, pour la phase exploitation, les résultats des auscultations et les modifications des modes d'exploitation et permettant de s'assurer de l'absence d'incidences sur le fort :
 - o Incidence hydrogéologique estimée extrêmement peu vraisemblable
 - o Incidence de l'exploitation en termes de déformations : en cas de dépassement des seuils, la fréquence des mesures sera renforcée, sinon la méthode d'exploitation sera adaptée de la manière évoquée précédemment
 - o Incidence de l'exploitation en termes de vibrations induites sur le fort : les méthodes d'exploitation seront adaptées soit par une réduction des charges unitaires, soit par abandon de l'abattage à l'explosif et passage à l'abattage mécanique pour s'adapter aux seuils qui pourront être revus à la hausse ou à la baisse.

Page 14 : « il est notable que l'étude initiale de Terrasol a été modifiée à la demande de Placoplatre

Ce n'est pas exact, c'est une procédure habituelle de relecture.

Les pages modifiées de l'étude de Terrasol sont identifiées page 2 du rapport (cf annexe 21 du tome 3), et comme montré dans le sommaire cela ne concerne pas le protocole d'exploitation.

Les pages modifiées sont au nombre de 7 et concernent uniquement des ajustements de vocabulaire. Il n'y a aucune suppression d'information par rapport à la version initiale :

Page 5 : incidences POTENTIELLES

Page 6 : Placoplatre PREVOIT (et non ENVISAGE)

Page 7 : NIVEAU AQUIFERE au lieu de NAPPE

Page 10 : secteurs CONTRAINTS (au lieu de proches des habitations)

Page 11 : accident « tout court »

Page 16 : conséquences IMPORTANTES

Page 21 : va descendre AU PLUS de 12 à 20 mm.

Page 15 : « des affaissements de terrain vont être engendrés par l'exploitation d'une carrière souterraine au droit du fort »

Une surveillance sera mise en place avant d'arriver au niveau du Fort.

Il n'y aura pas d'extraction du gypse sous les bâtiments casernements et officiers.

L'extraction du gypse se fera en abattage mécanique qui ne génère pas de vibration.

Page 14 : « l'étude d'impact ne tire aucune conséquence des affaissements identifiés et affirme de façon péremptoire qu'aucune mesure de compensation ne sera nécessaire »

Des mesures d'évitement et de réduction ont été privilégiées, cf. pp. 372 à 374 du tome 3 : définition du périmètre d'exploitation, dimensionnement de l'exploitation, remblayage total des galeries, renforcement des galeries et carrefours, contrôle des galeries pour détecter toute amorce de mouvements. Il faut rappeler que les études ont été menées par l'Ecole des Mines de Paris et ont fait l'objet d'une tierce expertise réalisée par un grand bureau d'études international suisse spécialisé en ouvrages souterrains (BG Ingénierie). De plus, Placoplatre exploite deux carrières souterraines l'une dans le Val d'Oise et l'autre en secteur urbain en Seine-Saint-Denis.

Page 14 : « d'après le spécialiste Crespin, un affaissement de 2cm au droit de façade du pavillon des officiers engendrera des ruptures certaines sur la façade »

L'étude de Terrasol, jointe en annexe 21 du tome 3, indique en page 25 « Ainsi le risque de désordres sur le Fort, engendrés par les mouvements de sol, **peut donc être qualifié de très faible**. Notons en outre qu'il y a moyen de vérifier, par un suivi des mouvements en surface mise en œuvre avant que l'exploitation n'atteigne la zone du Fort, et qu'il est possible d'adapter l'exploitation, si nécessaire, pour diminuer ces risques, notamment par une réduction du défrètement, qui joue à la fois sur les tassements à court-moyen terme, et sur les risques de rupture des piliers et donc des tassements à long terme. »

Page 15 : « aucun examen sérieux des conséquences concrètes de l'exploitation prévue n'a été effectuée par le pétitionnaire ».

Ce n'est pas exact, les risques hydrogéologiques, les risques liés au tassement, et les risques liés aux vibrations ont été traités dans l'étude de Terrasol, au chapitre 4. Cette étude est jointe intégralement en annexe 21 du tome 3.

Page 16 : « la conclusion du rapport de M Labesse varie très sensiblement entre la version initiale et celle soumise à l'enquête ».

Notons d'abord que l'extrait repris dans la note de Huglo de la version finale concernant le casernement est partiel, il y manque une partie qui a pourtant été conservée. L'argumentaire de Huglo est donc incomplet.

Les différences concernant les versions initiales et finales concernent les propositions de travaux à réaliser à long terme. En effet, la première version de l'étude proposait des mesures préventives, dans le cas où l'activité de carrière aurait un effet. Or le sujet de l'étude était de mettre en place un protocole de mesures pour au contraire s'assurer que l'activité de la carrière n'aurait pas d'effet. C'est dans ce contexte que certaines mesures n'ont pas été reprises, car considérées non adaptées.

Page 18 : « les amis du fort contestent les conclusions du rapport Labesse »

C'est un rapport d'expert. Les compétences internationalement reconnues de cet expert en monuments historiques ont été détaillées plus haut.

Page 19 : « il convient de noter que la zone OG identifiée par la pétitionnaire ne figure pas dans le plan mouvement de terrain approuvé par le préfet en 2015 »

La version de la carte des zonages PPRMT présentée dans le dossier est celle présentée avant approbation. Cf p185 du tome 3.

Cela n'a pas de conséquence sur nos conclusions puisque le périmètre de la carrière borde désormais la zone O et non plus celle auparavant dénommée OG et qui n'était autre qu'un sous-groupe du O. Les limites de zonage n'ont pas changé.

Page 21 : « la proximité immédiate des carrières souterraines (de Placoplatre et des Biaunes) aggrave bien entendu les risques directs et indirects lié au projet soumis au public » & p22 « il n'est aucunement établi que le risque d'effondrement de ces anciennes cavités (Biaunes) soit suffisamment connu et maîtrisé dans ce secteur à risque ».

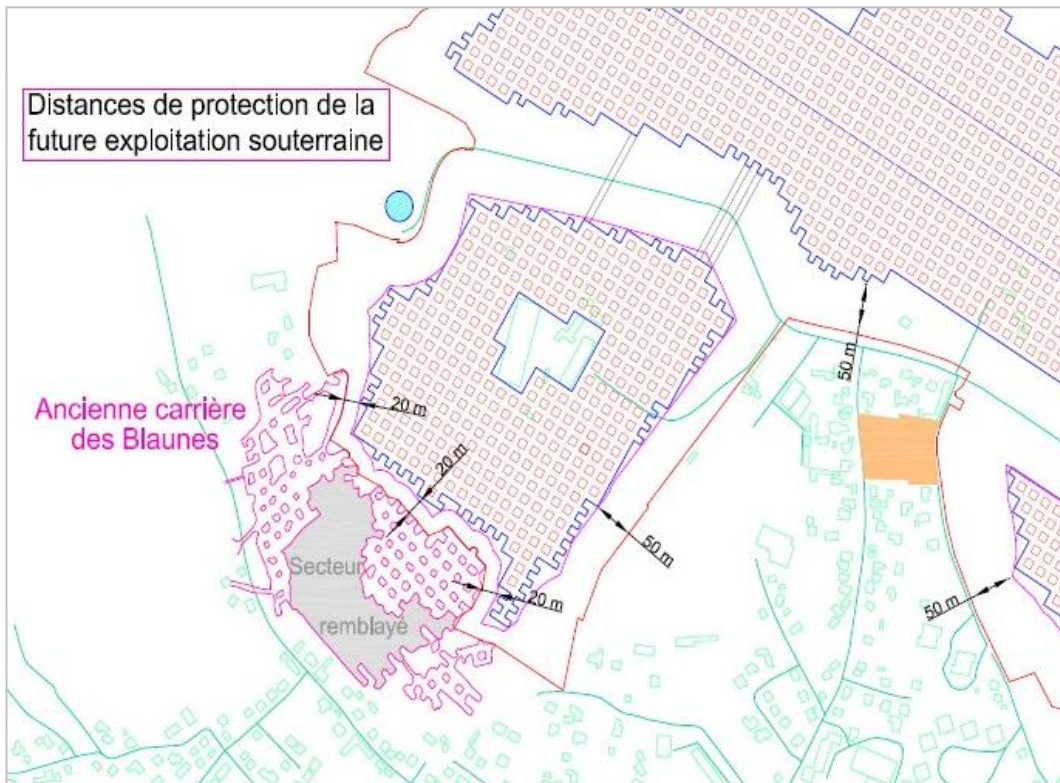
Placoplatre conservera une distance de protection de 20m entre sa zone d'extraction (autour du Fort) et l'ancienne carrière des Biaunes (jamais exploitée par Placoplatre).

Cf p74bis du tome 2. Cette distance garantit l'absence d'interférence avec le projet.

En outre, cette ancienne carrière se situant à proximité de la zone du Fort, Placoplatre adaptera sa méthode d'exploitation à l'approche de ce secteur.

Si des vides historiques étaient rencontrés, Placoplatre pourrait faire usage de son savoir-faire pour le remblayage de ces vides. Pour des raisons de sécurité, les vides des Biaunes ne sont pas visitables.

Elles sont déjà partiellement remblayées, cf. p 74bis du tome 2.



Page 23 : « c'est pourtant dans ce contexte à risque fort que Placo prévoit d'exploiter sa carrière souterraine sous le fort »

Faux, notre carrière bordera l'emprise à risque identifiée dans le PPRMT et sera distante de 20 m de l'ancienne carrière des Blaunes. Notre activité est à proximité d'une zone à risque, mais pas dans cette zone.

VI.2.6 - Le périmètre géographique de l'activité projetée

Les observations demandent principalement à préciser les limites au voisinage des habitations et s'inquiètent notamment du devenir de ces maisons habitées, ainsi que du Fort et d'un chemin en lisière d'exploitation avec assainissement sous-jacent. Une observation demande à préciser périmètre et longueur des galeries. Une observation signale la présence, à confirmer, de constructions datant du Fort de Cormeilles. Une observation demande que l'exploitant prenne en charge le remblaiement des anciennes carrières des Blaunes, en limite d'exploitation et susceptibles d'être davantage fragilisées par l'activité de l'exploitant.

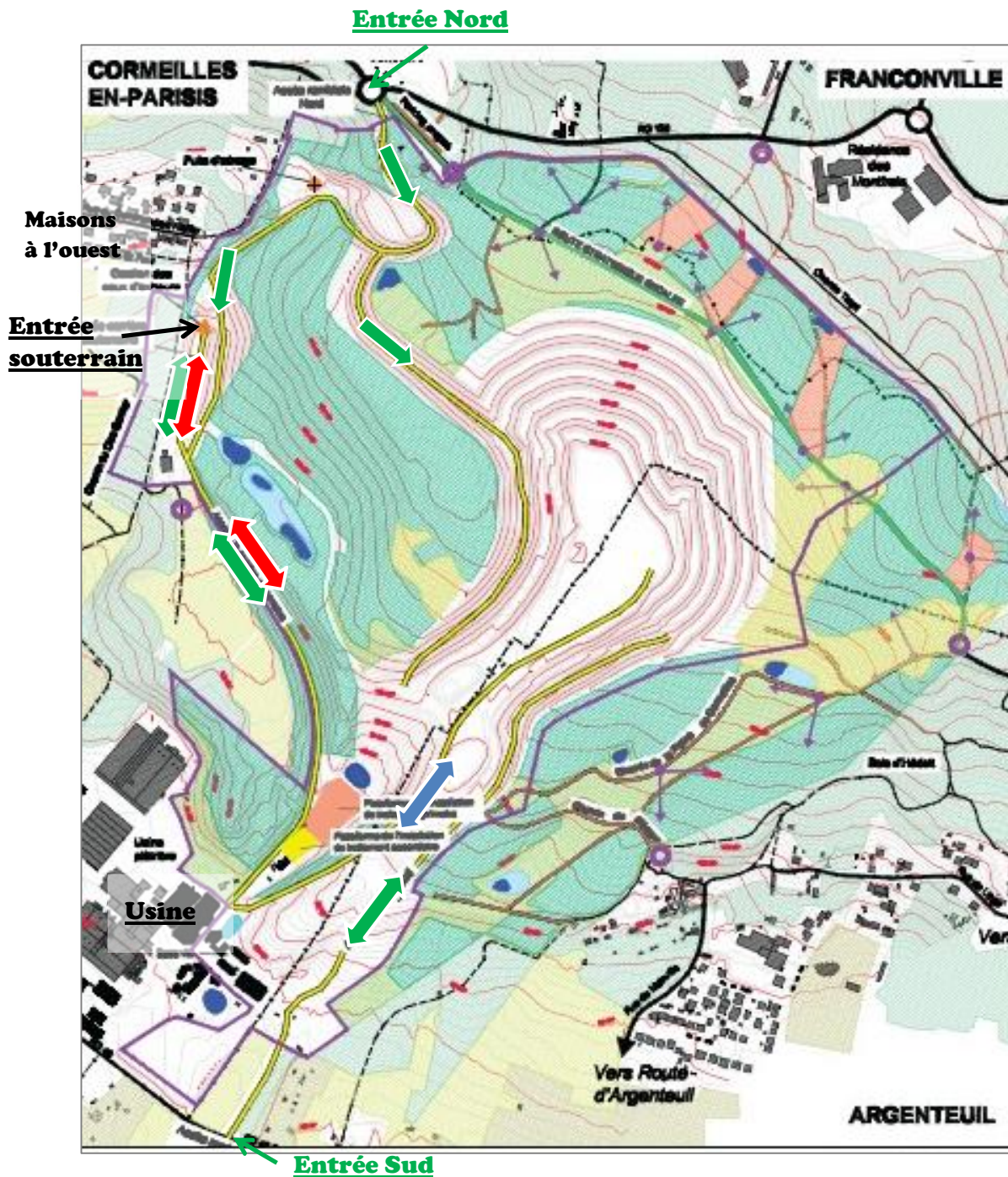
Les observations écrites et orales appellent des réponses aux questions principales suivantes :

- *Peut-on mieux préciser le périmètre et l'exploitation projetée, tenant compte de la localisation des galeries, ainsi que des voiries internes avec les plans de circulation à l'intérieur de la carrière au voisinage de toutes les constructions et infrastructures ? En particulier, qu'en est-il à proximité des habitations situées à l'ouest de la carrière ?*

Réponse du pétitionnaire : Le périmètre d'extraction projeté de la carrière souterraine est représenté précisément sur le plan d'ensemble au 1/2500 (cf. légende violette de la Figure 7

tome 1 [NdCE : du dossier soumis à enquête]), sur fond de photo aérienne pour bien se repérer par rapport aux constructions et infrastructures. L'emplacement des tunnels de liaison sous la RD122 est également représenté.

Le plan de circulation interne de la carrière à ciel ouvert est représenté en jaune sur les plans de phasage (cf. annexe 3 du tome 2). On peut se référer par exemple à la phase 3. On y voit la circulation des camions de remblais (flèches vertes), la circulation des camions de gypse entre la carrière souterraine et l'usine (flèches rouges) et la circulation des véhicules de la carrière (flèches bleues, vertes et rouges).



Les voies de circulation les plus proches des habitations sont déjà existantes, et ont notamment déjà été utilisées pour le transport des sables par camion.

Les voies de circulation, internes, sont séparées des habitations par des boisements denses.

Ainsi la circulation des camions n'aura pas d'effet notable sur les habitations, notamment celles situées à l'Ouest.

- ***Qu'en est-il à proximité du fort de Cormeilles ? Ne pourrait-on pas exclure le Fort du périmètre dans son intégralité ?***

Réponse du pétitionnaire : La réponse est traitée au paragraphe VI-2-5 du présent rapport concernant le Fort, et dans le paragraphe VI-2-6 en réponse au courrier des Amis du Fort.

- ***Les distances de sécurité conduisant à la délimitation du périmètre retenu tiennent-elles compte de la déclivité du terrain (Clos de la Vierge Marie en particulier) ?***

Réponse du pétitionnaire : La réglementation impose une distance de protection ou distance de recul, en limite de périmètre de la carrière. Cette bande a pour objet de garantir la sécurité des biens et des personnes se trouvant au-delà de la limite considérée. La distance séparant le gisement exploité de la limite considérée est appelée « stot », qui sera strictement respecté, voire plus compte-tenu de la spécificité du projet.

Les distances de protection tiennent compte de la topographie en surface. En effet, la circulaire n°96-52 du 2 juillet 1996 indique « La zone de protection doit avoir une largeur de 10 m, augmentée de la moitié de la différence de côte entre le niveau de base de l'exploitation et le niveau du sol au droit de cette distance de 10m, sans qu'il soit nécessaire dépasser de au total 50m. »

Au niveau du périmètre de demande, la hauteur de recouvrement varie de 40 à 80m. Par exemple, là où le recouvrement est de 40m, la distance de recul sera de 37m, distance résultant de l'équation $10 + (40+2+12,5)/2 = 37$.

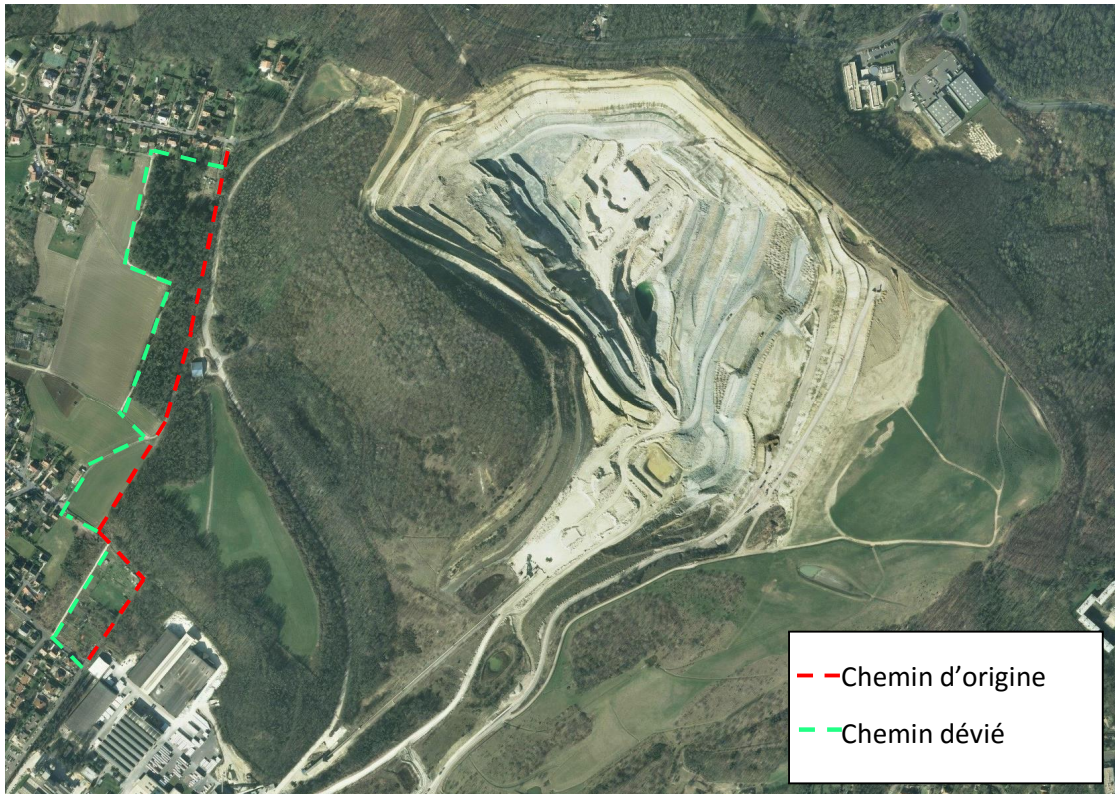
Là où le recouvrement est maximal (80m), la distance de recul sera de 50m, car le résultat de l'équation $10 + (80+2+12,5)/2 = 57$, ce qui est supérieur à 50.

Cf. page 74 du tome 2 [NdCE : du dossier soumis à enquête].

Le cas particulier du Clos de la Vierge Marie est traité au paragraphe VI-2-2 du présent rapport, concernant l'exploitation.

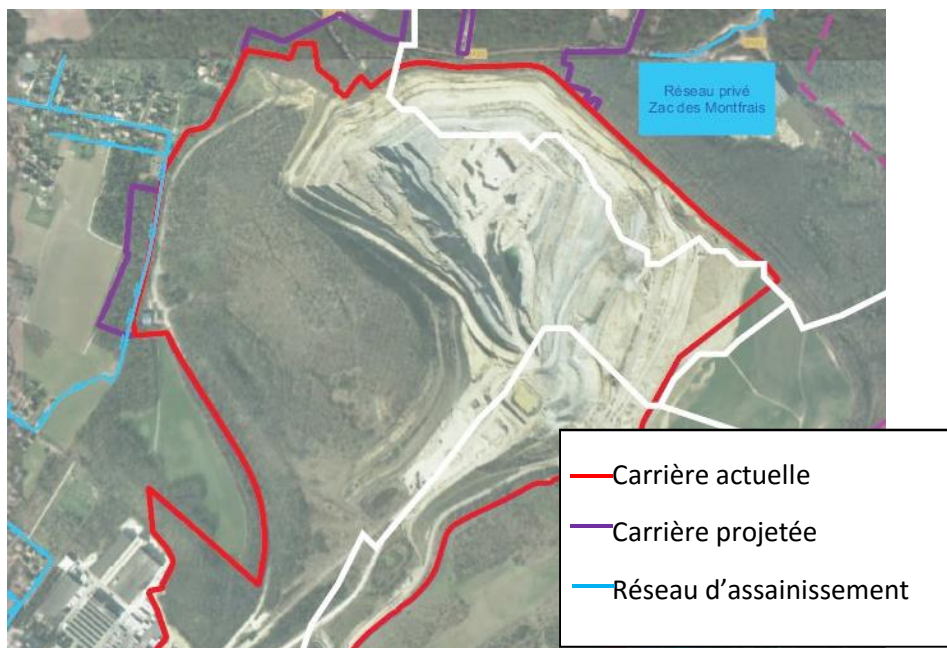
- ***Quelle sera l'incidence de l'exploitation et des cheminements internes à la carrière sur les chemins publics situés à l'ouest de la carrière et de l'assainissement sous-jacent ?***

Réponse du pétitionnaire : De manière à assurer la continuité des promenades pendant l'exploitation de la carrière, le Chemin du Clos Garnier situé à l'Ouest de la carrière a été dévié. Il a été créé un nouveau parcours, empierré, qui permet d'ores et déjà de contourner le futur périmètre de la carrière, en accord avec la Région (cf. annexe 216a issue de la convention avec la Région, qui présente précisément le tracé du chemin).



La carte du réseau d'assainissement est présentée à la figure 52 du tome 3, page 198 du dossier soumis à l'enquête publique.

Il existe une canalisation en terre cuite sous le chemin du Clos Garnier d'origine, donc dans le futur périmètre de la carrière, mais l'exploitation de la carrière n'aura aucune incidence sur ce réseau.



- *Au voisinage des anciennes carrières, peut-on préciser les limites respectives de celles-ci et de l'exploitation projetée ? Si ces limites sont mal connues, a-t-on retenu une marge de sécurité suffisante en distance et ne serait-il pas plus prudent de sécuriser au préalable les anciennes carrières par les voies d'accès existantes ?*

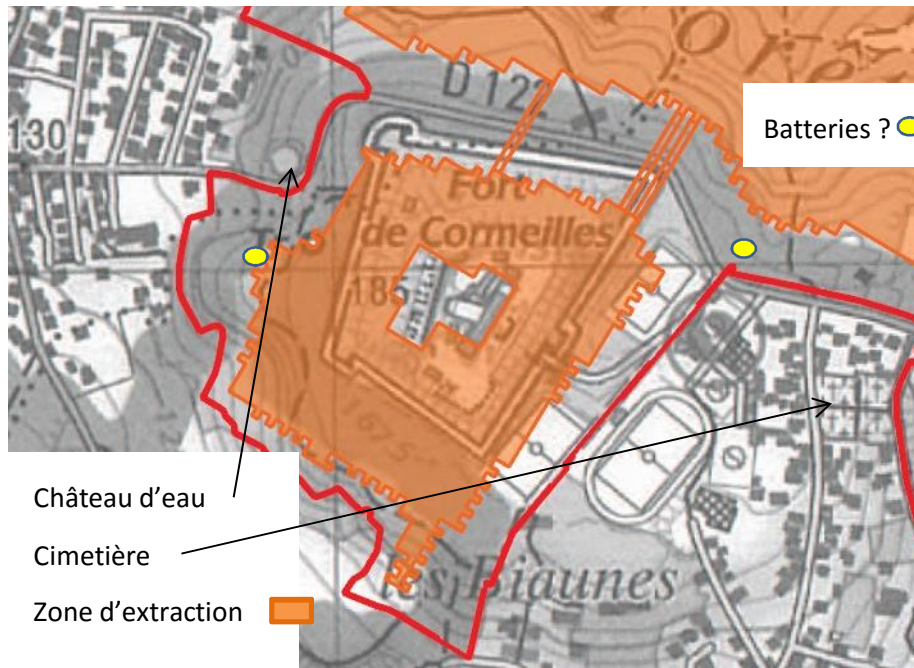
Réponse du pétitionnaire : Le cas particulier de l'ancienne carrière des Biaunes est traité à la fin du paragraphe VI-2-2 du présent rapport, concernant l'exploitation.

- *Peut-on vérifier ce qu'il en est des constructions éventuelles signalées par l'observation FRA 3 ?*

Réponse du pétitionnaire : L'observation FRA3 est « présence à confirmer de constructions entre le château d'eau et le cimetière datant de la construction du Fort ».

Si l'on se réfère à un plan de l'ensemble fortifié du plateau de Cormeilles, affiché au Fort, on constate qu'il existe (ou a existé ?) deux batteries entre le château d'eau et le cimetière.





Si ces batteries existent toujours, il n'y a pas de mesures particulières à prendre en plus que celles prises pour le Fort, elles se situent hors périmètre d'extraction, dont une le long de la route RD122 dans la bande de protection de la route.

- *La zone d'exploitation de la carrière ne sera-t-elle pas étendue par le plan des risques majeurs du département ? La zone cartographiée par Placoplatre est-elle validée par les organismes qui ont validé ce plan ?*

Réponse du pétitionnaire : On suppose plutôt la question : le plan des risques majeurs du département ne sera-t-il pas étendu par la zone d'exploitation de la carrière ? Non, il n'y a pas de raison que l'exploitation de la carrière apparaisse sur ce plan PPRMT (plan de prévention des risques de mouvement de terrain), car la carrière sera intégralement remblayée jusqu'au toit des galeries garantissant la stabilité à long terme.

Les services de l'État ont été consultés lors de l'instruction du dossier soumis à enquête publique, dans lequel figurent les zones cartographiées par Placoplatre.

Commentaire de la commission

En réponse aux questions non traitées dans les paragraphes précédents (proximité du Fort de Cormeilles, clos de la vierge Marie, carrière des Biaunes), la Sté PLACOPLATRE apporte plusieurs précisions concernant le périmètre d'exploitation, le plan de circulation interne à la carrière, les modalités de calcul des distances de protection à respecter et fait valoir que la circulation des camions n'aura aucun effet notable sur les habitations, notamment celles situées à l'Ouest.

Elle précise que suite à la déviation du chemin du Clos Garnier a été créé, en accord avec la Région, un nouveau parcours empierré qui permet de contourner le futur périmètre de la carrière et assure que le futur périmètre de la carrière n'aura aucune incidence sur le réseau d'assainissement.

Les recherches qu'elle a effectuées permettent par ailleurs de conclure que, dans l'hypothèse de la présence de constructions entre le château d'eau et le cimetière (éventuellement 2 batteries), celles-ci se situeraient en dehors du périmètre d'extraction et ne nécessiteraient pas la prise de mesures particulières.

Enfin, pour la Sté PLACOPLATRE, dès lors que la carrière sera intégralement remblayée jusqu'au toit des galeries, garantissant la stabilité à long terme, il n'y a pas de raisons qu'elle apparaisse sur le Plan de Prévention des Risques de Mouvement de Terrain (PPRMT).

Pour la commission ces éléments de réponse qui, pour certains recourent et confortent ceux précédemment fournis, contribuent utilement à la bonne compréhension de l'ensemble du dossier et n'appellent pas d'observations particulières.

VI.2.7 - Impact économique, avis favorables ou défavorables

La commission a regroupé sous ce thème les observations se prononçant soit directement sur les impacts économiques de l'activité projetée, qu'ils soient positifs ou négatifs, soit indirectement en formulant un avis favorable ou défavorable au dossier.

Plusieurs observations mettent en avant les emplois directs et indirects liés au projet, tant au niveau de la carrière que de la zone adjacente et des emplois induits dans le tissu économique alentour. Elles soulignent la qualité du matériau de base et de ses dérivés appréciés en France et à l'étranger, l'expérience de Placoplatre, ainsi que l'intérêt que présente le remblaiement de la carrière comme principal exutoire proche de Paris (donc minimisant les transports) pour les terres excavées des travaux du Grand Paris Express. Un intervenant met en avant la cession gratuite de terrains réaménagés à l'AEV.

Les autres observations écrites et orales appellent des réponses aux questions principales suivantes:

- *La dégradation du trafic au niveau de Franconville est-elle susceptible de perturber l'activité des commerces? Quelle proportion du trafic camions actuel représentera-telle en fonction de l'heure du jour ?[NdCE : à traiter en liaison avec le thème 1]*

Réponse du pétitionnaire : L'itinéraire des camions de remblai utilisera exclusivement le domaine autoroutier. Il sera complètement déconnecté du rond-point de Kéa et de la route menant à Quai des Marques, ainsi que du réseau départemental accédant à ces sites commerciaux, comme expliqué plus précisément au paragraphe 211 de la présente note, et sur la figure sur la figure ci-dessous :



De surcroît, le trafic principal engendré par ces deux zones commerciales (soir et WE) n'a pas lieu en même temps que celui des remblais (fin vers 17h et pas de trafic le WE).

Par ailleurs, les camions ont interdiction de circuler dans le centre-ville de Franconville, comme expliqué au paragraphe 211 de la présente note.

Ainsi, l'activité des camions de remblai ne perturbera pas celle des commerces de Franconville.

- **Compte tenu de l'exploitation en souterrain, quel sera le taux d'exploitation du gisement ? L'intérêt économique est-il suffisant dans ces conditions ?**

Réponse du pétitionnaire : Dans le cas du gisement de la Région Parisienne, le ratio d'exploitation en souterrain par rapport à celui en ciel ouvert est de 1/3. Cela signifie que 2/3 du gypse reste en place. Mais la configuration du site et les infrastructures présentes ne permettraient pas une exploitation rationnelle à ciel ouvert qui permet d'exploiter 100% de la ressource. En outre, Placoplatre n'est pas propriétaire du sol comme c'est le cas pour la carrière actuelle.

Toutefois, l'intérêt économique d'exploitation souterraine reste suffisant compte-tenu de l'étendue du gisement en place générant au moins 30 ans d'activité supplémentaire pour l'usine.

Quelle sera la part d'exportation dans les prévisions ?

Réponse du pétitionnaire : La destination du plâtre produit à l'usine de Cormeilles se répartit ainsi :

- Environ 85% des expéditions en France (60 % en Ile-de-France et départements limitrophes)
- Environ 10% pour l'Europe (Allemagne, Suisse, Autriche, Espagne, Italie, Roumanie, y compris Turquie)

- Environ 5% des expéditions (containers) partent vers les ports à destination de l'Afrique (Nigéria, Tunisie essentiellement)

Les exportations faites depuis Cormeilles représentent 60% des exportations de plâtre français.

- ***Quel serait l'impact d'une exclusion de l'ensemble du Fort du périmètre d'exploitation ?***

Réponse du pétitionnaire : Retirer le secteur d'exploitation du Fort revient à abandonner presque 20% de gypse. Ceci constituerait une importante perte économique pour Placoplatre, mais également une perte de revenu conséquente pour la Région, propriétaire des terrains, qui bénéficie d'un contrat de forage.

Par ailleurs, cela serait en contradiction avec le SDRIF qui a qualifié les gisements de gypse franciliens d'intérêt national et européens.

- ***Quel serait le coût estimé d'une bretelle de raccordement vers l'A15 ?***

Réponse du pétitionnaire : Le coût de la bretelle de raccordement vers l'A15 a été chiffrée à 2,5 millions d'euros HT par le bureau d'étude spécialisé Egis.

- ***Quel peut être l'impact économique sur les valeurs immobilières sur la zone de la ville au nord de la RD392 du fait de l'exploitation souterraine et du bruit, des vibrations possibles ?***

Réponse du pétitionnaire : Il n'y aura pas d'effet perceptible depuis les habitations de ce secteur du fait de l'exploitation souterraine, tant en terme de bruit que de vibration (cf paragraphes 212 et 214 de la présente).

Si l'on se réfère aux deux autres carrières souterraines de Placoplatre proches d'habitations (massif de Montmorency et Est parisien), aucun riverain n'est à ce jour venu faire part de baisse de valeur immobilière, et nous avons constaté que la cession des biens se fait au prix du marché.

- ***A qui vont les compensations financières liées à l'exploitation du patrimoine géologique ? Les riverains ne devraient-ils pas bénéficier d'une compensation pour les préjudices subis ?***

Réponse du pétitionnaire : Placoplatre paie différentes taxes telles que la Contribution Economique Territoriale (CET) qui remplace la taxe professionnelle sur les équipements et biens mobiliers depuis 2010, et la taxe foncière aux collectivités concernées par l'exploitation (villes et communauté d'agglomération du Parisis).

- ***Quelles sont les assurances souscrites par le pétitionnaire pour couvrir les éventuels dommages au bâti occasionnés par l'exploitation ?***

Réponse du pétitionnaire : Placoplatre est titulaire d'une Assurance responsabilité civile à l'égard des tiers. La copie de celle de 2015 est annexée au dossier soumis à enquête publique à titre d'exemple. Bien évidemment elle est reconduite annuellement.

- ***Quelles sont les subventions éventuellement accordées par l'ADEME et quelles en sont les contreparties ?***

Réponse du pétitionnaire : Placoplatre ne bénéficie d'aucune subvention.

- ***Quels sont les investissements sur lesquels s'est engagé le titulaire pour ce qui concerne l'amélioration des infrastructures routières d'une part, et d'autre part pour sa propre usine de traitement ?***

Réponse du pétitionnaire : En ce qui concerne les infrastructures routières, Placoplatre s'est engagé à financer l'aménagement du rond-point pour l'entrée Nord, et le renforcement de la

RD122 (sauf la partie roulement prise en charge par le Conseil départemental dans le cadre de l'entretien normal des voiries). Cet engagement fait l'objet d'une convention entre Placoplatre et le CD95.



Par ailleurs, Placoplatre va investir plus de 10 millions d'euros pour l'extension de la carrière permettant d'assurer la pérennité de l'usine. L'autorisation d'investissement a été signée par la Compagnie de Saint-Gobain en 2015. Rappelons en outre que l'usine de Cormeilles est le 1er site mondial de production de carreaux de plâtre (pour le volume et pour la robotisation). Son dernier investissement récent concerne un atelier de production de plaques pour milieux humides « Aquaroc », qui est l'unique unité de production de ce produit pour le Groupe. En effet, la volonté du Groupe est de maintenir l'usine de Cormeilles au meilleur niveau technique et économique.

- *L'exploitation souterraine ne va-t-elle pas remettre en cause les activités exercées en surface (centre aéré, maison de retraite, centres d'accueil pour handicapés, centre équestre) ?*

Réponse du pétitionnaire : Il n'y aura aucune restriction d'accès aux activités exercées en surface, comme c'est actuellement le cas dans la forêt de Montmorency et du bois de Bernouille dans l'Est parisien, sous lesquels Placoplatre exploite depuis des dizaines d'années, puisqu'il n'y aura aucune interaction entre l'exploitation souterraine et les usages et infrastructures des bois de Cormeilles.

Commentaire de la commission

En réponse aux différentes questions ayant trait à l'impact économique du projet et aux avis favorables ou défavorables émis au cours de l'enquête la Sté PLACOPLATRE rappelle que l'activité des camions ne perturbera pas celle des commerces de FRANCONVILLE (utilisation exclusive du domaine autoroutier, pointes de trafic différenciées), que l'exploitation souterraine n'entraînera aucune restriction d'accès aux activités exercées en surface et, compte-tenu de l'étendue du gisement, que l'intérêt économique de l'exploitation souterraine reste suffisant et devrait générer au moins 30 ans d'activité supplémentaire pour l'usine.

Elle précise par ailleurs que :

- . les exportations faites depuis CORMEILLES représentent 60% des exportations de plâtre français ;

. l'exclusion du Fort de Cormeilles du périmètre d'exploitation constituerait une importante perte économique pour elle comme pour la région Île de France et serait, de surcroît, en contradiction avec le SDRIF qui a qualifié les gisements de gypse francilien d'intérêt national et européen ;

. elle n'a constaté aucune baisse de la valeur des habitations proches de ses autres carrières (Montmorency et Est parisien) et qu'il n'y aura pas d'effet perceptible pour les habitations au Nord de la RD 392 du fait de l'exploitation en souterrain.

Enfin, elle fournit diverses informations concernant l'estimation du coût de la bretelle de raccordement vers l'A15, les taxes qu'elle acquitte, l'assurance dont elle est titulaire, ses engagements et projets d'investissements.

La commission prend acte de ces réponses qui n'appellent aucune observation de sa part.

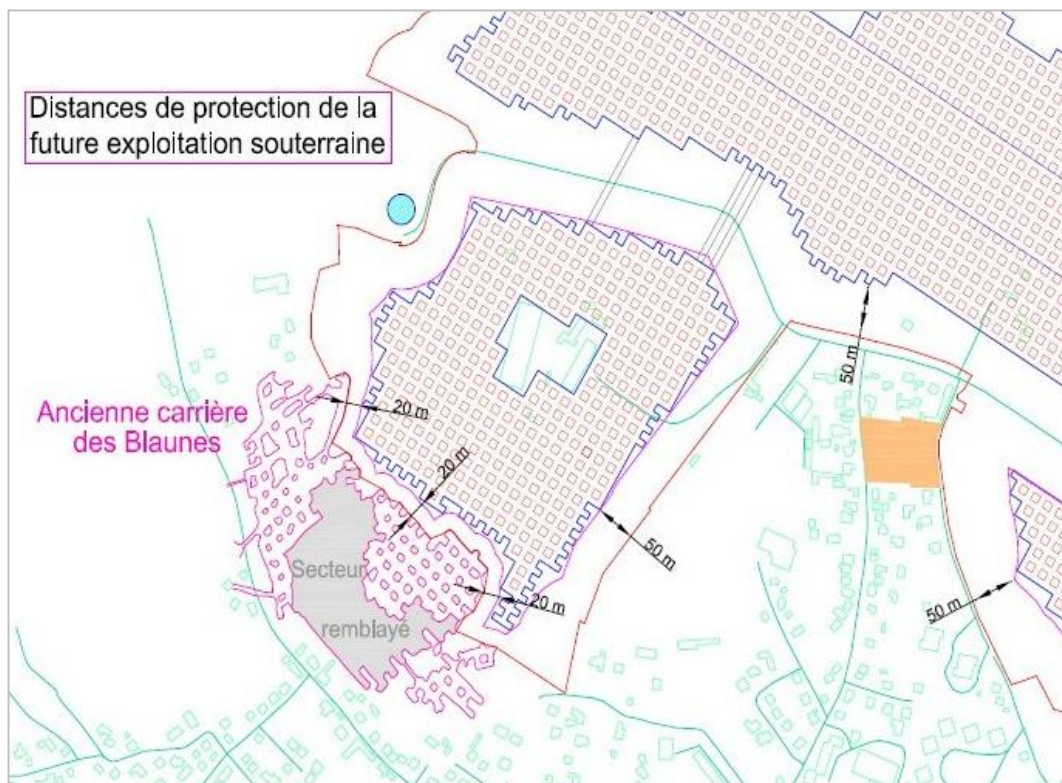
VI.2.8 - Les autres observations dans le champ de l'enquête

Elles recouvrent des variantes, des observations sur le déroulement de l'enquête (dont les demandes de prolongation d'enquête et de réunion publique) et des observations « orphelines » en ce sens qu'elles ne se rattachent à aucun des thèmes apparaissant par ailleurs et n'appellent pas de réponse du pétitionnaire.

Seuls demandent une réponse du pétitionnaire : les variantes

- *Variante 1 (remblaiement des carrières des Blaunes),*

Réponse du pétitionnaire : Pour des raisons de sécurité, les vides de l'ancienne carrière des Blaunes (jamais exploitée par Placoplatre) ne sont pas visitables et sont déjà partiellement remblayés. Cf. p74bis du tome 2 du dossier soumis à enquête publique.



En outre, pour des raisons réglementaires, Placoplatre ne pourra s'y déplacer ni y exercer une quelconque activité, notamment de remblayage. En effet, l'ancienne carrière des Biaunes se situe en dehors du périmètre de carrière sollicité par Placoplatre, et hors de sa maîtrise foncière.

Des mesures seront toutefois mises en œuvre pour assurer la sécurité :

- Comme expliqué au paragraphe 212 de la présente note, concernant l'exploitation, Placoplatre conservera une distance de protection de 20m entre sa zone d'extraction (autour du Fort) et l'ancienne carrière des Biaunes. Cette distance garantit l'absence d'interférence avec le projet.
- **Néanmoins, si des vides historiques étaient rencontrés lors de l'exploitation, Placoplatre pourrait faire profiter de son savoir-faire pour le remblayage de ces vides.**
- En outre, cette ancienne carrière se situant à proximité de la zone du Fort, Placoplatre adaptera sa méthode d'exploitation à l'approche de ce secteur.

- ***Variante 2 (ajout d'un ou deux sites supplémentaires de front de taille de gypse),***

Réponse du pétitionnaire : Trois portions de front de taille seront préservées, dont un front de gypse. Cf page 410 du tome 3 du dossier soumis à enquête publique.

Ce front préservé est un ancien front de gypse de première masse (d'une hauteur d'environ 8m et d'un linéaire d'environ une cinquantaine de mètres) qui s'intègre au plan de réaménagement du site et restera apparent à l'entrée de la carrière. Il s'agit d'une partie historique du front, vieille de plusieurs décennies.

« Ce front témoin » a été choisi en raison de sa localisation dans la carrière, qui devrait permettre à terme une accessibilité et une fréquentation par le public en toute sécurité, compatible avec le plan de réaménagement du site.

Ajouter un ou deux autres fronts de taille de gypse n'apporterait pas d'intérêt supplémentaire dans la mesure où ceux-ci ne seraient pas aussi bien localisés pour le public.

Rappelons en outre qu'en plus de ce front de gypse témoin, des fronts témoins de meulière et de découverte (représentée par les sables de Fontainebleau) seront également préservés.

Par ailleurs, en novembre 2014, des membres de la Commission Régionale du Patrimoine Géologique sont venus visiter la carrière. A cette occasion, Placoplatre a proposé de faciliter l'accès aux séries sédimentaires pour réaliser des coupes détaillées de la séquence stratigraphique et pour la réalisation d'échantillonnages scientifiques de la coupe géologique avant remblaiement de la carrière à ciel ouvert. Des membres de la CRPG et des enseignants chercheurs de l'Université de Pierre et Marie Curie de Paris ont effectué une première reconnaissance très récemment

Ainsi, la mémoire du patrimoine géologique serait préservée par le biais des prélèvements et des travaux scientifiques.

- ***Variante 3 (arrêt de l'exploitation de la carrière, réorientation de lausine de Cormeilles vers le recyclage du gypse),***

Réponse du pétitionnaire : Des solutions alternatives à l'exploitation de la carrière ont été étudiées au chapitre 6, page 358 du tome 3 du dossier soumis à enquête publique. Y sont

notamment étudiés l'approvisionnement de l'usine à partir d'une autre exploitation existante, à partir d'une nouvelle carrière, et à partir de matériaux recyclés.

En résumé :

- L'alimentation en gypse de l'usine de Cormeilles par la carrière mitoyenne est la plus adaptée et offre le meilleur bilan environnemental et compétitif.

En effet, les distances séparant les autres exploitations de gypse de Placoplatre de l'usine de Cormeilles sont dissuasives en terme d'impact généré par le trafic routier. A titre d'exemple, la carrière Placoplatre la plus proche de Cormeilles est celle de Baillet-en-France, située sous le massif forestier de Montmorency, à 23 km.

Avec un itinéraire de 23km, des camions routiers pourraient effectuer 3 rotations par jour (en comptant 1h30 de roulage A/R et 1h de chargement/déchargement par tour). Le nombre de camions permettant d'assurer le transport de 350 000 tonnes/an (soit 1500 tonnes/jour sur 230 jours) est donc de 60 passages de camions par jour (avec une charge utile de 25 tonnes).

Le choix de mettre 60 camions supplémentaires sur les routes pendant 8h par jour ne semble pas raisonnable.

En outre l'implantation de l'usine n'est pas adaptée pour un transport ferroviaire ou fluvial du gypse.

- Il est plus judicieux d'optimiser au maximum les ressources du gisement en cours d'exploitation et de bénéficier des infrastructures déjà existantes, pour préserver l'environnement et minimiser les impacts.
- La filière de recyclage ne peut constituer un approvisionnement à elle seule. En effet, pour des raisons de procédé et pour maintenir une qualité constante des produits finis, les produits recyclés ne peuvent être incorporés à plus d'une dizaine de pourcents au gypse naturel issu des carrières voisines de l'usine.

Placoplatre effectue un recyclage interne de ses déchets.

En région parisienne, comme en province, un réseau de collecte des déchets de plâtre dirige les déchets de construction vers l'usine Placoplatre de Vaujours.

Placoplatre est le leader en France du recyclage de déchet de plâtre, avec 50 000 tonnes par an.

- ***Variante 4 (exploiter les souterrains avec leurs puits de lumière, comme aux Baux de Provence, plutôt que de les reboucher),***

Réponse du pétitionnaire : Le projet de carrière souterraine est conçu de manière à ne pas avoir d'impact sur les bois de Cormeilles, (autant pour les promeneurs que pour la faune et la flore). Ainsi, il n'y aura pas d'infrastructure en surface. Ce concept ne peut donc pas s'appliquer au projet qui se situe dans un contexte très différent de celui des Baux de Provence.

- ***Variante 5 (modifier le profil de remblaiement, utiliser plutôt le dénivelé pour des activités de glisse (piste de ski),***

Réponse du pétitionnaire : Le profil de remblaiement a fait l'objet d'une longue étude (en annexe 28 du tome 3) pilotée par l'AEV et réalisée par le bureau d'études paysager Outside, en concertation avec les membres de la CLCS (Commission Locale de Concertation et de

Suivi) qui se réunissent annuellement. Cette commission est constituée de représentants de service de l'État, d'associations (Val d'Oise Environnement, Les Amis de la Terre, l'Association de défense des Coteaux), du propriétaire du terrain à terme (l'AEV) et de Placoplatre.

Modifier le profil remettrait en cause toute cette concertation, et est de surcroît contraire aux termes de la convention du 10 septembre 1990* stipulant que les terrains seront cédés à l'AEV pour la réalisation d'un grand parc public régional.

* Convention relative au redéploiement de la carrière de gypse de Cormeilles-en-Parisis et à sa rétrocession à l'AEV d'Île-de-France, signée par les représentants de l'État, de l'AEV d'Île-de-France, du département du Val d'Oise, du syndicat intercommunal pour l'Aménagement et l'Entretien de la Butte de Cormeilles, des communes concernées et Plâtre Lambert devenue Placoplatre.

- ***Variante 6 (supprimer les mesures favorables à l'implantation de 5 espèces d'avifaune, supprimer l'ancien front de taille de gypse.***

Réponse du pétitionnaire : Le plan de remise en état, dans lequel figure la conservation d'un ancien front de taille de gypse a été défini de manière concertée, comme expliqué au paragraphe précédent.

Les mesures concernant la faune ont été définies par un expert (cf. évaluation écologique, en annexe 7 du tome 3).

Leur mise en œuvre confirme la volonté de Placoplatre à exercer son activité industrielle tout en développant la biodiversité, les intérêts écologiques et en conservant les témoignages patrimoniaux.

- ***Quelles ont été les associations associées au projet ?***

Réponse du pétitionnaire : Les associations associées au projet sont les suivantes :

- Celles membres de la CLCS, Commission Locale de Concertation et de Suivi, où le projet soumis à enquête publique a notamment été présenté les 4 dernières fois (2011, 8 avril 2013, 14 octobre 2014, 3 décembre 2015) :
 - Val d'Oise Environnement
 - Les Amis de la Terre
 - Association de Défense des Coteaux
- Les Amis du Fort de Cormeilles, dont les modes et dates de concertation sont présentés dans la note spécifique en réponse à leur courrier déposé dans le registre d'enquête
- Les amis du Musée du plâtre de Cormeilles, avec qui Placoplatre a un partenariat notamment pour l'organisation d'une dizaine de visites de la carrière par an pour le public, dont une visite spéciale pour la géologie, et une autre pour la botanique. Cela représente 500 personnes par an depuis 1998. Le Musée du plâtre insert aussi régulièrement des articles sur la carrière dans la « Lettre Blanche » (bulletin distribué 3 fois par an dans toutes les boîtes aux lettres de Cormeilles et périphérie), notamment une double page dans le numéro 53 de novembre 2015 qui présente le projet.

- Le CRPG et l'Université Pierre et Marie Curie de Paris, dont des membres sont venus récemment sur la carrière de Cormeilles réaliser des prélèvements pour des études stratigraphiques et paléontologiques.
- ***Pourquoi avoir associé les dossiers de remise en état de la carrière à ciel ouvert, prévu de longue date, et de renouvellement d'exploitation avec extension en souterrain ?***

Réponse du pétitionnaire : Le projet de remise en état a abouti récemment, (cf. annexe 28 du tome 3 du dossier soumis à enquête publique, intitulé Actualisation du Projet de remise en état).

Il a fait l'objet d'une longue concertation avec les services de l'État, les associations présentes en CLCS (cf. plus haut) et la Région à qui les terrains seront cédés à terme. Cette concertation a nécessité des études sur le mode d'acheminement des remblais, et sur la révision du profil topographique à réaménager. Ce dernier influe sur la quantité de remblai et donc sur le nombre de camions de remblais à acheminer sur la carrière.

En outre, la remise en état de la carrière souterraine comprend des zones situées dans l'emprise à ciel ouvert de manière à ne créer aucune infrastructure en surface dans les Bois de Cormeilles (puits d'aération, descenderie, route interne pour le transport du gypse vers l'usine).

Pour toutes ces raisons, les carrières à ciel ouvert et souterraines sont associées.

Commentaire de la commission

La commission prend acte des réponses du pétitionnaire.

- S'agissant des anciennes carrières des Biaunes, normalement hors périmètre d'exploitation, des précautions particulières seront prises au voisinage et au cas où des vides historiques seraient rencontrés lors de l'exploitation, Placoplatre met en avant son expérience pour prendre en charge le remblayage éventuel.
- S'agissant des fronts de taille témoins, la solution retenue semble adaptée pour préserver la mémoire du patrimoine géologique.
- L'arrêt de la carrière, outre qu'il ne permettrait pas d'utiliser pleinement le gisement existant, aurait des inconvénients au moins comparables à l'exploitation au plan environnemental. Le pétitionnaire recourt déjà au recyclage du gypse, mais le gypse recyclé ne peut être intégré que dans une faible proportion à la fabrication et ne supplée donc pas le minerai.
- L'exploitation en souterrain, conçue pour avoir un faible impact sur la butte, ne créera pas de puits de lumière exploitables pour la visite.
- Créer une piste de ski modifierait le profil de remblaiement, aurait un impact lourd au plan environnemental et contreviendrait à la convention signée par le pétitionnaire avec l'AEV.
- Réduire les mesures favorables à l'avifaune et supprimer l'ancien front de taille de gypse aurait un impact environnemental défavorable et contribuerait à faire perdre la mémoire géologique du site.

Compte tenu de ces réponses, les variantes proposées ne semblent pas de nature à remettre en cause le dossier soumis à enquête.

La réponse précise également quelles associations ont été associées au projet et selon quelles modalités. Elle justifie enfin la présentation des dossiers en un ensemble groupé.

Observations concernant le déroulement de l'enquête

Il s'agit ici d'observations qui ne relèvent pas du pétitionnaire et n'appellent donc pas de réponse de sa part. En revanche, elles nécessitent à l'évidence d'être examinées par la commission qui apporte donc ses commentaires point par point.

Les observations et questions nécessitant commentaire sont les suivantes, en particulier les six premiers points mis en avant pour contester la validité de l'enquête :

- *Enquête trop courte eu égard à l'ampleur du projet et à la complexité du dossier*
- *Multipllicité des projets rendant le dossier incompréhensible, ces dossiers auraient dû être dissociés,*
- *Absence de réunion publique,*
- *Dossier électronique incohérent ou inadapté (présence de deux versions différentes du résumé non technique sur le site internet de la préfecture, impossibilité d'extraire des éléments numériques de ce dossier protégé),*
- *Publicité et affichage insuffisants,*
- *Allégations de manque de transparence, de communication partisane de la ville de Cormeilles, à mettre en regard d'une allégation à l'opposé de diffusion de fausse information via la pétition mise en ligne,*
- *Le rapport d'enquête sera-t-il mis en ligne ?*

Commentaire de la commission

La durée d'enquête de un mois est conforme au code de l'environnement. Le projet concerne une carrière bien connue de tous les environs. Les maires des communes concernées ont déjà été amenés à se prononcer en phase amont sur le projet et ont ainsi eu l'occasion d'en informer leurs administrés.

L'affluence aux permanences, limitée en début d'enquête, a été importante en fin d'enquête dans les communes principalement concernées, sans devenir excessive et empêcher ainsi l'expression du public ou l'accès au dossier. Le dossier et les registres étaient par ailleurs disponibles dans dix-huit communes très proches les unes des autres, dont la plupart n'ont accueilli aucun visiteur à propos de l'enquête alors qu'elles étaient ouvertes au public souhaitant examiner le dossier en toute tranquillité. Par ailleurs, ce dossier était mis en ligne sur internet.

Le volume du dossier résulte des exigences réglementaires. Selon le porteur du projet, le regroupement en un seul dossier de l'ensemble des activités liées à l'exploitation de la carrière résulte d'une demande des services étatiques. L'hypothèse où les diverses demandes auraient fait l'objet de dossiers séparés aurait pu conduire au reproche opposé d'« émiettage » nuisant à la transparence de l'ensemble de l'activité.

Les acteurs qui ont demandé la prolongation de durée d'enquête dans leurs observations l'ont fait dans la dernière semaine d'enquête, donc trop tard pour qu'on puisse donner suite à leur demande alors même que plusieurs d'entre eux s'étaient manifestés beaucoup plus tôt sans formuler la même demande. En particulier, l'association des Amis du Fort de Cormeilles a formulé sa demande au dernier jour d'enquête alors qu'elle avait mis en ligne sur internet une pétition opposée au projet en tout début d'enquête, le 5 mai 2016.

De même, les demandes de réunion publique sont intervenues dans les tous derniers jours d'enquête, ce qui les a rendues inopérantes. Comme les précédentes, ces demandes ont émané de groupes limités de personnes qui se sont rendues en permanence et ont eu la possibilité de s'exprimer. Quand bien même une demande de réunion publique aurait été formulée plus tôt, on peut s'interroger sur la

possibilité de trouver rapidement des modalités adaptées en termes de publicité préalable à la réunion, de lieu d'accueil et de capacité d'échanges effective s'agissant d'un projet concernant dix-huit communes.

S'agissant du dossier électronique, il existe toujours la possibilité d'en effectuer des extraits, au moins par copie d'écran. Le « résumé non technique » figurant sur la page d'accueil du site internet de la Préfecture était effectivement une version antérieure au dossier définitif, lequel était néanmoins fourni complet dans la version définitive sous la rubrique « ensemble du dossier » où l'on trouvait donc le « résumé non technique » définitif. Les différences mineures entre ces versions (cf. réponse fournie au §VI.2.5bis) ne concernent en rien les éléments dimensionnant le projet et n'en mettent donc pas en cause la bonne compréhension. Aucun écart de contenu entre ces dossiers n'a fait l'objet d'un questionnement du public parmi les observations recueillies.

L'affichage a été organisé par la préfecture conformément à ce qui est prévu réglementairement. Il a été mis en œuvre par les mairies à qui il appartenait d'en certifier la réalisation. A la date d'achèvement du présent rapport, 11 communes ont produit leur certificat d'affichage. La commission a pu constater la présence d'affiches partout où elle s'est rendue. La publication légale dans les journaux a été également effectuée par la préfecture et vérifiée par la commission. En outre, comme précédemment mentionné, de nombreux autres supports ont fait écho à l'enquête dont la commission estime donc qu'elle a fait l'objet d'une publicité suffisante.

Une observation juge partisane la communication de la ville de Cormeilles dans le bulletin municipal où elle évoque la tenue de l'enquête. S'agissant d'un document municipal, ce document qui n'entre pas dans le champ de l'enquête pourrait difficilement en mettre en cause la validité. La commission y a trouvé une description assez succincte du projet qui renvoie pour les détails au dossier soumis à enquête.

A l'inverse, des observations pointent la désinformation attribuée à la pétition mise en ligne. Cet élément n'entre pas davantage dans le champ de l'enquête. La commission a constaté que certaines observations formulent des assertions concernant le projet (enfouissement de déchets radioactifs, exploitation souterraine par foudrolement de piliers) qui contredisent formellement les éléments du dossier. Quelle que soit l'origine de ces assertions, la commission a posé sur ces écarts des questions au pétitionnaire, qui confirme en tous points les éléments figurant dans le dossier.

Face à l'accusation de manque de transparence, le pétitionnaire souligne que la carrière de Cormeilles comme celle, voisine, de Baillet qui sert de référence pour l'exploitation souterraine, font l'objet de journées portes ouvertes permettant à chacun de se faire directement une opinion. Les registres portent effectivement mention de personnes ayant participé à de telles visites et faisant état de leur opinion favorable et de leur confiance quant à la sécurité de l'exploitation.

Enfin, une observation demande si le rapport sera mis en ligne. Ce devrait être le cas (article R123-1 du Code de l'Environnement) et la commission l'a signifié aux auteurs de cette observation.

VII - AVIS DES COLLECTIVITES TERRITORIALES

VII.1 - Avis exprimés

Comme déjà mentionné supra, les communes concernées disposaient d'un délai de quinze jours après clôture d'enquête pour s'exprimer, leur avis étant réputé favorable par défaut.

Les seuls avis formulés dans le délai de quinze jours après clôture d'enquête fixé par l'article R512-20 du Code de l'Environnement proviennent des communes suivantes :

Argenteuil, Cormeilles-en-Parisis, Eaubonne, Franconville, La Frette-sur-Seine, Montigny les Cormeilles, Sannois.

La commission a eu connaissance de tous ces avis en fin d'enquête et en a tenu compte au procès-verbal. Les courriers du maire de Cormeilles-en-Parisis étaient insérés dans le registre d'enquête relatif à sa commune. Ils ont été résumés dans le présent rapport, au § IV.3. Les avis des autres communes, non insérés dans un registre, ont été résumés dans un paragraphe spécifique du rapport, au §IV.4. Tous figurent en pièce jointe n°6 au présent rapport.

Par ailleurs, un avis du département a été adressé à la commission. Cet avis est également intégré à la PJ n°6 au rapport. Parvenu trop tardivement, il n'a pas été évoqué dans le P.V.

Le département y précise qu'il a signé une convention avec le pétitionnaire relative au renforcement de la chaussée de la RD 122 et à la création d'un giratoire, mais qu'il estime que la sortie de tous les camions via la RD 48 n'est pas une solution acceptable et que la création d'une nouvelle bretelle d'accès à l'A 15 en direction de Paris depuis le giratoire est indispensable pour faciliter le retour des camions. Il donne un avis favorable sous réserve de création de cette bretelle.

VII.2 - Analyse des avis et commentaire de la commission

Sept communes sur les dix-huit concernées par l'enquête ont fait connaître leur avis sur le projet de la Société PLACOPLATRE, dans le délai fixé par l'article R512-20 du Code de l'Environnement. Ce sont les cinq communes dont le territoire a hébergé ou hébergera l'emprise de la carrière, plus La Frette et Eaubonne. L'avis des onze autres communes, qui ne se sont pas exprimées, est réputé favorable.

Parmi les avis exprimés par les communes :

- . deux ont émis un avis favorable (Cormeilles-en-Parisis, Eaubonne) ; en complément, la première insiste sur la construction d'une bretelle d'autoroute sur l'A15 en direction de Paris et sur le respect du protocole de sécurité relatif au Fort de Cormeilles,

- . deux donnent un avis favorable avec réserves (Argenteuil, Montigny-les-Cormeilles) ; Argenteuil demande des garanties sur le réel délestage des accès Sud ; Montigny demande de renforcer la protection des sites impactés et notamment du Fort de Cormeilles, de préciser les conditions de réalisation de la bretelle sur l'A15 avant décision sur la carrière, et d'apporter des garanties et précisions pour limiter les nuisances aux riverains et notamment les modalités d'utilisation des voiries communales,

- . deux un avis défavorable (Franconville, Sannois) ; Franconville considère que l'extension en souterrain n'est pas suffisamment motivée au plan industriel, que les garanties de sécurité sont insuffisantes et que le projet de remise en état n'est pas satisfaisant, ne prenant pas suffisamment en compte le trafic routier induit ; Sannois met en avant les nuisances liées au trafic routier,

- . une (La Frette) décide de ne pas émettre d'avis, jugeant que l'état du dossier ne permet pas de se prononcer.

En outre, le département a confirmé les aménagements routiers indiqués au rapport et donné un avis favorable avec réserve (création de la bretelle d'accès vers l'A15).

Sur l'ensemble de ces points, la société Placoplatre a apporté des réponses analysées au § VI ci-avant.

Il convient de noter la quasi-unanimité des élus à la fois pour réclamer la création d'une bretelle autoroutière vers l'A15 et pour récuser tout financement de la part de leur collectivité.

VIII - PIÈCES JOINTES

Le présent rapport est associé aux pièces jointes suivantes :

- P.J. n°1 : Textes d'organisation de l'enquête
Désignation de la commission et ouverture d'enquête
- P.J. n°2 : Avis d'ouverture d'enquête publique
- P.J. n°3 : Insertions d'annonces légales dans la presse
- P.J. n°4 : Site internet préfectoral consacré à l'enquête
- P.J. n°5 : Certificats d'affichage fournis par les communes
- P.J. n°6 : Avis exprimés par les collectivités territoriales
- P.J. n°7 : Procès-verbal de synthèse de l'enquête publique
- P.J. n°8 : Mémoire en réponse du pétitionnaire

Pour faciliter l'édition du document, les pièces jointes font l'objet de trois tomes séparés du corps du rapport :


- Un tome contenant les P.J. n° 1 à n° 6,
- Deux tomes constitués respectivement des P.J. n° 7 et n° 8.

Achevé de rédiger le 30 juin 2016

Gérard BONNEVIE,
Président de la Commission d'enquête publique



Maurice FLOQUET
Commissaire enquêteur-titulaire



Jean-Jacques BALAND
Commissaire enquêteur-titulaire

