

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***

ENQUETE COMPLEMENTAIRE

RAPPORT CONCERNANT L'ENQUÊTE PUBLIQUE

*Achévé le 30 novembre 2020
Par la commission d'enquête*

*Gérard BONNEVIE, Président
Estelle DLOUHY-MOREL et Maurice FLOQUET, Commissaires-enquêteurs*

Table des matières

| | |
|---|----|
| I - GENERALITES | 5 |
| I.1 - Objet de l'enquête..... | 5 |
| I.2 - Nature et caractéristiques du projet | 5 |
| I.2.1 – Le projet présenté en 2016 | 5 |
| I.2.2 – Principales évolutions survenues depuis 2016..... | 6 |
| I.3 - Cadre juridique | 7 |
| I.3.1 – Historique jusqu'à l'enquête de 2016 | 7 |
| I.3.2 – Projet décrit par le dossier 2016..... | 7 |
| I.3.3 - Enquête publique de 2016 | 8 |
| I.3.4 - Enquête publique complémentaire | 9 |
| I.4 - Dossier présenté au public pour l'enquête complémentaire | 10 |
| II - ANALYSE DU DOSSIER..... | 11 |
| II.1 - Dossier Placoplatre 2016..... | 11 |
| II.2 – Avis de l'Autorité Environnementale (AE) du 23 mars 2016 | 13 |
| II.2.1 - Synthèse de l'avis..... | 13 |
| II.2.2 - Résumé de l'étude détaillée..... | 14 |
| II.3 – Avis de l'autorité environnementale du 12 décembre 2019 et comparaison avec le précédent | 15 |
| II.3.1 - Synthèse de l'avis..... | 15 |
| II.3. 2 – Avis détaillé..... | 16 |
| II.3.3 – Examen comparatif des deux avis environnementaux | 18 |
| II.4 – Eléments de réponse de Placoplatre | 18 |
| II.4.1 - Mémoire en réponse | 18 |
| II.4.2 - Informations complémentaires à l'étude d'impact..... | 24 |
| II.5 – Documents de présentation ajoutés au dossier | 31 |
| II.5.1 - Notice explicative retraçant le contexte de l'enquête..... | 31 |
| II.5.2 - Rapport d'enquête publique relatif à la précédente enquête de 2016..... | 31 |
| II.5.2.1 - Objet, organisation et déroulement de l'enquête | 31 |
| II.5.2.2 - Thématique des observations | 32 |
| II.5.2.3 – Conclusions motivées..... | 33 |
| III - PREPARATION DE L'ENQUETE COMPLEMENTAIRE..... | 33 |

| | |
|---|----|
| III.1 - Désignation de la commission d'enquête | 33 |
| III.2 - Préparation de l'enquête et modalités retenues..... | 33 |
| III.2.1 – Préparation de l'enquête..... | 33 |
| III.2.2 – Modalités principales prévues par l'arrêté d'ouverture d'enquête..... | 34 |
| III.3 - Information du public | 35 |
| III.4 – Rencontre avec le maitre d'ouvrage et réunion de la commission..... | 35 |
| IV - DEROULEMENT DE L'ENQUETE, DECOMPTE ET NATURE DES OBSERVATIONS | 36 |
| IV.1 - Période initiale et prolongation d'enquête..... | 36 |
| IV.2 – Réunions de la Commission d'Enquête pendant et après l'enquête | 37 |
| IV.3 – Formalités de fin d'enquête..... | 37 |
| IV.4 – Participation du public et décompte des observations | 38 |
| IV.5 – Synthèse des observations et questions posées au porteur de projet..... | 39 |
| IV.5.1 – Synthèse des observations..... | 39 |
| IV.5.2 – Nature des observations et répartition par thèmes | 39 |
| IV.5.3 – Procès-verbal d'enquête et questions de la commission..... | 40 |
| IV.5.4 – Présentation du procès-verbal d'enquête | 40 |
| IV.6 – Mémoire en réponse et analyse par la commission..... | 40 |
| IV.7 – Avis des communes durant la période d'enquête..... | 41 |
| V – CONSULTATION DE L'AEV PAR LA COMMISSION | 42 |
| V.1 – Questions posées par la commission | 42 |
| V.2 – Réponse de l'AEV..... | 42 |
| VI – ANALYSE DES REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE AU PROCES-VERBAL D'ENQUETE | 44 |
| VI.1 - Aménagement accès et trafic routier | 44 |
| VI.2- Stabilité carrière, exploitation souterraine, risques et maîtrise,..... | 56 |
| VI.3- Emission de poussières et risques sanitaires..... | 71 |
| VI.4- Etat paysager, défrichage, remise en état et calendrier,..... | 75 |
| VI.5- Fort de Cormeilles | 83 |
| VI.6- Aspects environnementaux divers,..... | 88 |
| VI.7- Aspects économiques, industriels et sociaux..... | 92 |
| VI.8- Pour le projet..... | 96 |

| | |
|--|----|
| VI.9- Contre le projet | 96 |
| VI.10- Autres thèmes. | 97 |
| VII – Liste des annexes et pièces jointes..... | 98 |

I - GENERALITES

I.1 - Objet de l'enquête

L'enquête publique complémentaire 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.

Complétant l'enquête publique menée du 2 mai au 2 juin 2016 sur le même objet, sur la base d'un jugement du tribunal administratif (TA) de Cergy-Pontoise du 29 août 2019 demandant qu'un nouvel avis environnemental soit établi par la mission régionale de l'autorité environnementale (MRAe), elle est destinée à prendre en compte ce nouvel avis, ainsi que les réponses qui lui ont été apportées par la société Placoplatre.

Le nouvel avis porte, comme l'ancien, sur le dossier présenté par Placoplatre en 2016 même si, depuis cette époque, la carrière et son environnement ont connu des évolutions.

I.2 - Nature et caractéristiques du projet

La société PLACOPLATRE exploite sur la « Butte de Cormeilles » une carrière de gypse à ciel ouvert doublée d'une usine plâtrière. Cette butte est couverte d'un ensemble boisé qu'il est prévu d'ériger en parc régional après remblaiement de la carrière. Elle abrite un ancien fort (Fort de Cormeilles), construit par le Général Séré de Rivières de 1874 à 1877, dans le cadre du camp retranché de Paris conçu pour défendre la capitale après la défaite de 1870.

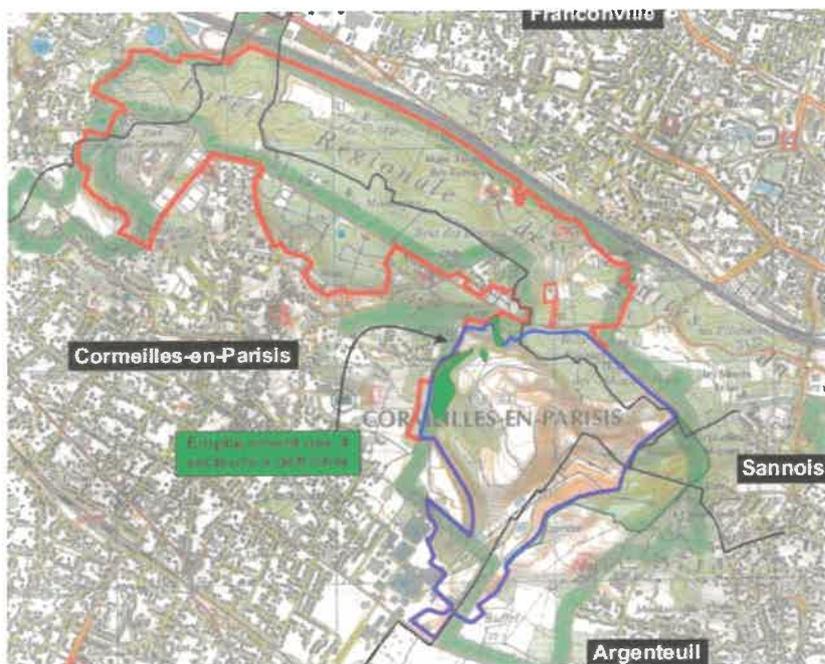
Encadré au nord par l'autoroute A15, au sud par la RD48 reliant Argenteuil à Cormeilles-en-Parisis, au sud-ouest par l'usine plâtrière PLACOPLATRE, limitrophe et au sud et à l'ouest des agglomérations de Cormeilles-en-Parisis et Montigny-lès-Cormeilles, le site est traversé par la RD122 reliant Ermont à Montigny-lès-Cormeilles.

La carrière, exploitée depuis 1822, fournit 10% du gypse français et 60% des exportations de gypse français dans le monde. Toutefois, les réserves de gypse restantes limitaient l'exploitation à 2016, sauf mise en vigueur de nouvelles modalités d'exploitation.

I.2.1 – Le projet présenté en 2016

La carrière s'étendait en 2016 sur 101 ha des communes de Cormeilles-en-Parisis, Argenteuil, Sannois et Franconville. L'arrêté préfectoral de 1999 autorisait l'exploitation sur 113 ha, dont une partie (12 ha) déjà remblayée et réhabilitée avait été cédée à l'Agence des Espaces Verts avant 2016.

Le dossier soumis à l'enquête de 2016 se fixait pour objectifs d'achever de façon optimisée l'exploitation du gisement local de gypse et pérenniser ainsi pour trente ans l'activité de l'usine plâtrière et les emplois associés. Il demandait à la fois un renouvellement de l'autorisation d'exploiter à ciel ouvert et une extension du périmètre d'exploitation en souterrain, avec les autorisations corrélatives 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'étendait au total sur 86ha, 30a et 22 ca appartenant aux communes d'Argenteuil, Cormeilles-en-Parisis, Montigny les Cormeilles et Franconville. L'extension en souterrain portait quant à elle sur 160ha, 39a et 79ca supplémentaires sis sur les communes précitées hormis Argenteuil, au nord (intérieur du périmètre rouge ci-dessus).

En 2016, l'accès se faisait exclusivement par le sud. La carrière présentait l'aspect suivant :



I.2.2 – Principales évolutions survenues depuis 2016

A l'issue de la précédente enquête, le projet a donné lieu à plusieurs autorisations retracées au paragraphe 1.3.4 suivant. Comme le prévoyait le dossier, l'exploitation à ciel ouvert s'est poursuivie, l'exploitation sous talus a été amorcée et l'exploitation en souterrain préparée. Par ailleurs, un nouvel accès par le nord a été ouvert depuis par PLACOPLATRE dans le but de répartir entre nord et sud les

nuisances liées principalement aux nombreux camions de remblais requis par le site, dont 40% devraient accéder par le nord aux termes du dossier de 2016.

I.3 - Cadre juridique

I.3.1 – Historique jusqu’à l’enquête de 2016

Par arrêté préfectoral du 21 octobre 1999 pris au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l’environnement, la société GYPSE LAMBERT a obtenu le droit d’exploiter la carrière à ciel ouvert de Cormeilles-en-Parisis sur une superficie de 113ha pour une durée de 30 ans, soit jusqu’en octobre 2029.

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

Dix 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.

L’actuel Permis Exclusif de Carrière de PLACOPLATRE relève de l’arrêté ministériel du 23 octobre 2012. Celui-ci prolonge la validité du Permis Exclusif de Carrière de gypse et de marnes, dit « Permis de Cormeilles-en-Parisis » pour une durée de 10 ans, et porte sur une surface de 125ha 97a 04ca.

L’arrêté ministériel du 23 août 2013 modifie le périmètre en rectifiant les coordonnées de deux points de référence.

I.3.2 – Projet décrit par le dossier 2016

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 30a 22ca dont environ 5ha 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 160ha39 a79 ca dont environ 86ha sont prévus en exploitation, sous un recouvrement de 40 à 80 mètres,
- La poursuite de l’autorisation de l’installation de traitement actuelle, au titre de la rubrique 2515, pour une puissance installée de 800kW,
- L’autorisation d’une nouvelle installation de traitement en souterrain (rubrique 2515) pour une puissance installée de 560kW,
- 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 000m³,
- 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 000m³/an en moyenne et de 760 000m³/an au maximum sur la durée de 30 ans sollicitée.

Au total, la demande porte sur une surface de 246 ha, 70a et 01ca dont environ 5ha exploitables à ciel ouvert et 81, 5ha 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 l'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 d'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 – 13 005 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 la Direction Départemental des Territoires du Val d'Oise.

I.3.3 - Enquête publique de 2016

Par arrêté n° 13 165 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 et 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, et plus précisément :

- 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.

Après clôture de cette enquête publique, la commission d'enquête a rendu son rapport et ses conclusions le 30 juin 2016, donnant un avis favorable au projet qui tenait compte du dossier présenté alors, de l'ensemble des observations reçues durant l'enquête et des réponses du maître d'ouvrage aux questions de la commission.

I.3.4 - Enquête publique complémentaire

Sur la base de ces éléments, trois arrêtés préfectoraux successifs ont été pris après avis favorable de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites (CDNPS) au cours de sa séance du 20 juillet 2016 :

- l'arrêté n° 13-462 du 2 août 2016 autorisant la société PLACOPLATRE à exploiter, en souterrain « sous talus », pour une durée de six années, sur le territoire des communes de Cormeilles-en-Parisis et Franconville, à l'extrémité nord-ouest de la carrière à ciel ouvert et sous ses talus, une carrière de gypse ;
- l'arrêté n° 13-648 du 14 novembre 2016 autorisant la société PLACOPLATRE à poursuivre l'exploitation de la carrière à ciel ouvert sur le territoire des communes de Cormeilles-en-Parisis, Argenteuil et Franconville,
- l'arrêté n° 13-856 du 3 février 2017 autorisant la société PLACOPLATRE à exploiter en souterrain, sous la Butte de Cormeilles-en-Parisis, sur le territoire des communes de Cormeilles-en-Parisis, Franconville et Montigny-lès-Cormeilles, une carrière de gypse et une installation de broyage, concassage, criblage.

Deux associations ont formé un recours devant le tribunal administratif de Cergy-Pontoise en déposant des requêtes les 23 mai 2017, 9 juin 2017, 22 juin 2017, 30 mai 2018, 27 juillet 2018, 14 novembre 2018, 19 décembre 2018 et 2 janvier 2019 demandant notamment l'annulation des arrêtés préfectoraux précités des 2 août 2016, 14 novembre 2016 et 3 février 2017.

Par jugement avant dire droit rendu le 29 août 2019, le tribunal administratif (TA) de Cergy-Pontoise a, sans mettre en cause le fond, soulevé une irrégularité de forme affectant la procédure précédente, l'agent ayant délivré l'avis environnemental n'étant pas indépendant de l'autorité décisionnaire. Ce point a été jugé susceptible d'être régularisé par la soumission du même dossier à l'avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAe) et la prise en compte subséquente d'autorisations modificatives après, si cela était rendu nécessaire par la tenue du nouvel avis, réalisation d'une enquête publique complémentaire.

Le TA a, en conséquence, sursis à statuer sur les conclusions aux fins d'annulation des arrêtés préfectoraux des 3 août 2016, 14 novembre 2016 et 3 février 2017 précités jusqu'à expiration d'un délai de huit mois laissé à l'autorité préfectorale pour recueillir le nouvel avis de l'autorité environnementale et de six mois supplémentaires pour organiser, le cas échéant, une enquête publique complémentaire, à compter de la notification de ce jugement, intervenue le 29 août 2019.

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) a émis le 19 décembre 2019 un avis sur le dossier déposé par la société PLACOPLATRE le 19 juillet 2015 et complété le 16 mars 2016. Considérant que cet avis comportait des différences substantielles par rapport à l'avis de l'autorité environnementale émis en 2016, le préfet a décidé d'organiser une enquête publique complémentaire, justifiant un délai de sursis à statuer de quatorze mois à compter du jugement du 29 août 2019, soit jusqu'au 29 octobre 2020.

Une commission d'enquête a été désignée par le président du tribunal administratif de CERGY-PONTOISE par décision du 17 avril 2020.

La promulgation de l'état d'urgence sanitaire au mois de mars 2020 a conduit le préfet du Val d'Oise à adresser au président du tribunal administratif de CERGY-PONTOISE le 9 avril 2020 un courrier demandant la suspension du délai imparti jusqu'à ce que la situation sanitaire soit redevenue normale.

Le président du tribunal administratif a, dans sa réponse, indiqué qu'à la lumière des événements qui étaient en cours et des mesures exceptionnelles adoptées par les pouvoirs publics, le délai était susceptible de prorogation et qu'il convenait en tout état de cause de privilégier les nécessités de la bonne organisation de l'enquête publique afin que celle-ci puisse se dérouler dans des conditions satisfaisantes et le plus proche possible de la normale, à compter du mois de septembre 2020.

Au vu de ce qui précède, le préfet a décidé de programmer l'enquête publique du mercredi 16 septembre 2020 au mercredi 30 septembre 2020 inclus. L'arrêté d'ouverture d'enquête stipule, en son article 1, que cette enquête complémentaire porte sur l'avis de la MRAe, le mémoire en réponse de la société Placoplatre ainsi que le complément apporté à l'étude d'impact par cette société pour prendre en compte l'avis de la MRAE.

I.4 - Dossier présenté au public pour l'enquête complémentaire

Il se compose du dossier soumis à enquête en 2016 par Placoplatre, de l'avis de l'autorité environnementale du 23 mars 2016, du nouvel avis d'autorité environnementale émis par la MRAE le 12 décembre 2019 à la suite du jugement du TA de Cergy-Pontoise, du mémoire en réponse à ce nouvel avis rédigé par la société Placoplatre et du complément à l'étude d'impact produit par cette société pour tenir compte des observations incluses dans le nouvel avis environnemental. A la demande de la commission d'enquête, ce dossier a été complété d'une notice explicative resituant le contexte de l'enquête, ainsi que du rapport relatif à l'enquête précédente de 2016.

Dans le détail, le dossier se compose des documents énoncés ci-après.

Boîte 1/3

- Tome 0 : Résumés non techniques 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), découpé en trois fascicules dans le dossier papier,
- 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),
- Avis de l'autorité environnementale du 23/03/2016,

Ces éléments déjà présents lors de la précédente enquête de 2016 sont complétés des nouveaux éléments suivants :

- Avis délibéré du 12/12/2019 de la MRAE et mémoire en réponse de Placoplatre,
- Informations complémentaires à l'étude d'impact,
- Notice explicative retraçant le contexte de l'enquête,
- Rapport d'enquête publique relatif à la précédente enquête de 2016.

Les paragraphes suivants résument les principaux éléments du dossier d'enquête complémentaire, sans vocation à l'exhaustivité.

II - ANALYSE DU DOSSIER

II.1 - Dossier Placoplatre 2016

Le contenu des documents Placoplatre de 2016 est décrit dans le détail dans le rapport d'enquête de 2016, qui a été intégré au dossier de l'enquête complémentaire. Ces documents 2016 étant inchangés, la commission n'a pas jugé utile d'en reproduire l'analyse dans le rapport d'enquête complémentaire.

En revanche, il paraît utile de rappeler que le tome 0 (résumé non technique), contenant le résumé non technique de l'étude d'impact et de l'étude des dangers, fournit les principaux éléments nécessaires à la compréhension d'ensemble du projet présenté en 2016, résumés ci-après.

Après un préambule rappelant l'ensemble des demandes regroupées au sein du même projet, il commence par une présentation générale de ce 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'aéragé).

Il aborde ensuite l'esquisse 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.

Le résumé de l'étude d'impact aborde ensuite 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.2 – Avis de l'Autorité Environnementale (AE) du 23 mars 2016

Ce document constituait en 2016 l'avis de l'autorité environnementale applicable au dossier. Dans son jugement avant dire droit, le TA de Cergy-Pontoise a considéré que le lien hiérarchique entre le bureau ayant émis cet avis et le Préfet du Val d'Oise, décisionnaire sur ce dossier, constituait un vice de forme et demandé un nouvel avis émanant d'une autorité indépendante.

La commission estime utile de rappeler la teneur de ce premier avis, à mettre en regard avec le nouvel avis fourni par la MRAe.

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

II.2.1 - Synthèse de l'avis

L'arrêté préfectoral du 21 octobre 1999 autorise l'exploitation de la carrière à ciel ouvert pour 30 ans. 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, 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, la synthèse 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, 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, 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 il résulte 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.2.2 - 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 l'étalement 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.

II.3 – Avis de l'autorité environnementale du 12 décembre 2019 et comparaison avec le précédent

L'avis délibéré du 12/12/2019 de la MRAe est un document de 44 pages composé d'une synthèse de 2 pages suivie d'un avis détaillé.

II.3.1 - Synthèse de l'avis

Elle rappelle que l'avis fait suite au jugement du TA de Cergy-Pontoise et porte sur le dossier déposé en 2015 par la société Placoplatre, notamment son étude d'impact, puis décrit succinctement la localisation du projet.

On trouve ensuite la liste des autorisations demandées, dans le double objectif d'extraction de gypse dans la carrière et de remblaiement par des matériaux inertes acheminés par camion depuis des chantiers de terrassement d'Ile-de-France.

Selon la MRAe, le projet s'inscrit dans un programme de travaux comprenant des projets routiers (création d'une bretelle d'accès autoroutière et travaux sur la RD 122).

La MRAe y recommande en fin de synthèse :

- d'identifier et décrire le ou les projets constituant, avec le projet de carrière, un programme de travaux et de compléter en conséquence l'étude d'impact,
- de préciser les aménagements routiers prévus et liés à l'exploitation de la carrière,
- de joindre le programme de réaménagement prescrit et de préciser les modalités et le calendrier de ce qui est prévu en l'espèce,
- de justifier le choix des points de suivi et la fréquence des mesures de suivi, pendant l'exploitation et ensuite sur le long terme,
- de réexaminer les mesures prises pour prévenir les conséquences d'un fontis à la lumière de l'analyse du fontis survenu en 2015 en forêt de Montmorency,
- de préciser les effets du projet sur le trafic de poids lourds, et l'origine des matériaux inertes du Grand Paris apportés sur le site,
- de justifier les hypothèses de calcul des émissions de poussières et d'évaluer les émissions de PM 10 et PM 2,5 dues au trafic routier et aux engins de carrière,
- de justifier davantage la méthodologie d'évaluation des risques sanitaires.

II.3. 2 – Avis détaillé

La suite du document détaille ce qui précède et ajoute d'autres recommandations plus ponctuelles.

Elle commence par un rappel du contexte réglementaire et du jugement avant dire droit du TA de Cergy-Pontoise, puis indique que l'avis demandé porte sur les éléments de l'étude d'impact telle qu'elle a été complétée en 2016, et souligne les limites d'une telle démarche effectuée en 2020 alors que la réalisation du projet a été largement engagée. Les recommandations sont donc fondées sur les seuls éléments connus en 2016.

Le document présente une description détaillée du projet en y insérant des observations de la MRAe. La description étant issue de l'étude d'impact, seules les principales observations sont soulignées ici.

Après avoir rappelé les notions de périmètre de projet et de programme de travaux au sens du code de l'environnement en vigueur en 2015, la MRAe indique que le dossier se focalise sur les opérations et activités projetées sur le site de la carrière. Des opérations inhérentes à la carrière, ou en lien fonctionnel avec celle-ci (travaux sur la voirie intérieure, opérations de défrichement ou de boisement, travaux sur les voies publiques d'accès au site) y sont soit seulement mentionnées, soit même oubliées (accès A15) sans apparaître dans la demande d'autorisations ni faire l'objet d'une analyse détaillée au titre de l'étude d'impact. La MRAe recommande donc d'identifier le ou les projets constituant avec la carrière le programme de travaux au sens du code de l'environnement et de compléter en conséquence l'étude d'impact.

S'agissant de la remise en état du site et de son reboisement, la MRAe se réfère aux programmes prescrits par l'autorisation ICPE de 1999 et l'autorisation de défrichement de 1991 et demande de préciser les modalités et le calendrier de remise en état, réaménagement et cession à l'AEV et de comparer le modelé final avec celui prescrit en 1999.

La MRAe recommande ensuite de préciser l'ensemble des aménagements routiers prévus sur la voirie extérieure à la carrière et liés à son exploitation en tant que composantes du programme de travaux (tracé connu, état d'avancement des projets).

S'agissant de la stabilité de la carrière, la MRAe recommande de réexaminer les mesures retenues pour prévenir les conséquences d'un fontis en cours d'exploitation à la lumière de l'analyse du retour d'expérience du fontis survenu en 2015 en forêt de Montmorency. Elle recommande également de justifier le choix des différents points de suivi et de la fréquence des mesures de suivi de la stabilité de la carrière, pendant et, sur le long terme, après l'exploitation. Elle prend note que le périmètre

exploitable évite les zones identifiées comme à risque de mouvements de terrain liés à la dissolution du gypse et que, selon l'étude d'impact, le réaménagement de la carrière à ciel ouvert ne générera pas de risque de mouvements de terrain liés au retrait et au gonflement des argiles.

Concernant la gestion de l'eau et des sols, il convient de justifier que la qualité des remblais (même inertes) qui recouvriront la carrière à ciel ouvert ne présente pas de risque sanitaire pour les usagers du futur parc.

S'agissant de biodiversité, l'étude d'impact ne couvre pas les aménagements routiers relevant selon la MRAe du même programme de travaux. Il conviendra également de justifier la compatibilité d'un boisement prévu avec un corridor écologique identifié dans le SRCE, d'examiner si les travaux de la descenderie préserveront la continuité écologique qui semble se dessiner à cet endroit, et de compléter l'évaluation des incidences Natura 2000 pour les espèces inféodées au milieu aquatique retenues dans l'arrêté de classement de la ZPZ de Seine-Saint-Denis.

S'agissant du Fort de Cormeilles, la MRAE rappelle les conclusions de l'analyse d'impacts (risque hydrogéologique négligeable, tassements de terrain au maximum de 2cm, risque très faible de déformations et risque faible lié aux vibrations) ainsi que le protocole d'exploitation, prévu pour prévenir les éventuels effets négatifs sur le Fort et repris dans l'étude d'impact à l'exception du suivi hydrogéologique. Ce dernier point est à justifier dans l'étude d'impact.

En matière de trafic routier, la MRAe note que le nouveau projet aura pour conséquence de réduire temporairement le flux de camions mais ensuite de le prolonger dans la durée jusqu'à 2045. Elle recommande de préciser les effets du projet sur le trafic de poids lourds en tenant compte des camions évacuant les produits de l'usine et de l'origine envisagée des matériaux issus des chantiers du Grand Paris apportés sur le site.

La situation de référence pour le calcul des émergences sonores mérite d'être précisée. Quant à la pollution de l'air, la MRAE recommande de justifier les hypothèses de calcul des émissions de poussières au droit des habitations les plus proches, ainsi que d'évaluer les émissions de PM 10 et PM 2,5 dues au trafic routier des camions et à la circulation des engins dans la carrière.

Le passage en abattage mécanique dès que les niveaux de vibrations atteindront 5 mm/s au niveau des habitations, du Fort et des autres usagers, ainsi que l'adaptation des plans de tirs justifient d'être entérinés en obligation par l'arrêté préfectoral.

La méthodologie retenue pour déterminer les impacts sanitaires devrait être mieux justifiée (caractérisation de l'exposition aux poussières, analyse des incertitudes, incidence des polluants à effets de seuil).

La MRAe note que les mesures prévues (distances de sécurité, obligation de déclarations d'intention de commencer les travaux DICT notamment) semblent de nature à éviter les risques liés à la présence de l'oléoduc TRAPIL ainsi que de canalisations de gaz.

Elle cite les concentrations estimées en PM 10 et PM 2,5 liées à l'activité de carrière à ciel ouvert et la concentration en silice cristalline dans l'atmosphère, nettement inférieures aux valeurs de référence.

Les niveaux de vibrations devraient rester inférieurs à 5mm/s pour les ERP et les habitations. Le niveau de pression acoustique lié aux tirs de mines est fixé à 115dB quand la réglementation nationale tolère 125 dB. Pour la carrière à ciel ouvert, la surpression calculée est de 93dB.

S'agissant de l'étude de dangers, la MRAe résume les multiples aspects abordés et les conclusions quant à l'absence de risques notables sans mettre en doute ces affirmations.

De même la compatibilité avec les documents de planification n'appelle pas d'observations.

La conclusion précise que l'avis doit être inséré dans tout dossier d'enquête publique relatif au projet. Elle invite le porteur du projet à actualiser l'étude d'impact pour tenir compte des nouveaux éléments intervenus depuis 2016, ainsi qu'à publier et joindre à tout dossier d'enquête publique un mémoire en réponse expliquant comment le porteur du projet entend tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

II.3.3 – Examen comparatif des deux avis environnementaux

La commission constate que l'avis environnemental de 2016 reprenait les principaux points de l'étude d'impacts élaborée par Placoplatre sans les mettre en cause. En revanche, le nouvel avis formulé en 2020 soulève de nombreuses questions méritant selon la MRAe des précisions ou compléments.

C'est au vu de ce document que le préfet du Val d'Oise, au regard du jugement avant dire droit du TA de Cergy-Pontoise, a décidé d'organiser la présente enquête publique complémentaire.

Par rapport à l'enquête menée en 2016, les seuls éléments nouveaux soumis à l'enquête complémentaire sont ces questions et les réponses qui leur ont été apportées par Placoplatre, objet des paragraphes suivants.

II.4 – Eléments de réponse de Placoplatre

II.4.1 - Mémoire en réponse

Ce document de 40 pages reprend le plan de l'avis de la MRAe en portant à la suite des observations de la MRAe des éléments de réponse constitués soit d'apports bibliographiques, soit de références à l'étude d'impact du dossier 2016. Ces réponses s'appuient sur des analyses présentées dans les annexes du document « complément à l'étude d'impact » objet du §II.4.2 suivant.

Les principales observations de la MRAe (en italiques, référencées à la fois par le numéro de citation dans le mémoire en réponse et par le paragraphe et la page d'origine dans l'avis environnemental) et les commentaires du porteur de projet (en caractères droits) sont synthétisés ci-après, en regroupant les observations de thème voisin.

- *1 - Avis MRAe §3.4, page 10/44 : il semble que l'extraction de 700 000 tonnes de gypse corresponde au transfert progressif du stock de gypse vers l'usine plâtrière, point à clarifier pour la MRAe.*

Le gypse de 2^{ème} masse est effectivement extrait les deux premières années puis stocké pour être transféré progressivement vers l'usine, dont la consommation de gypse de 2^{ème} masse est estimée à 70 000t/an (cf. tableau 1 du tome 2 du DDAE ; elle consomme 5 fois plus de gypse de 1^{ère} masse).

- *2 - Avis MRAe §3.4, page 12/44: pour la MRAe, le projet conduira à :*
 - *augmenter d'environ 4 000 000 m³ le volume de remblais à apporter sur site à partir de 2016,*
 - *diminuer le rythme annuel de remblaiement d'un tiers par rapport à l'arrêté de 2016, tout en le doublant entre 2021 et 2035 par rapport au rythme de 2015,*
 - *retarder d'environ 15 ans les échéances de remblaiement définitif, de remise en état complète et d'ouverture complète au public du site*

Selon le porteur de projet, les chiffres exacts retenus par la MRAE amènent à une vision tronquée de ce qui est prévu. En réalité, pour le périmètre à ciel ouvert le volume de remblais passe de 15Mm³ à

13,7 Mm³ donc diminue d'environ 10%. C'est le remblaiement de la carrière souterraine qui demande un complément de 4 Mm³.

L'analyse du rythme de remblaiement effectuée par la MRAe oublie que les autorisations précédentes prévoyaient de 1984 à 1994 des volumes très supérieurs (7,5 Mm³ en tout avec 5 années à plus de 1 Mm³/an, soit plus de 600 camions/jour) à ceux réalisés. La référence à 2015 est très en deçà des années antérieures. Volume et rythme de remblaiement suivent les scénarios et respectent les arrêtés validés par le sous-préfet d'Argenteuil avec les élus et les associations. La réponse inclut un graphique présentant l'évolution des volumes.

Pour l'ouverture au public seul le périmètre à ciel ouvert devrait être pris en compte, l'exploitation souterraine impliquant seulement une limitation sur les zones en surface pour 5 ha autour de la descenderie, dont l'accès sera retardé de 7 ans comme précisé au DDAE. Enfin, la société Placoplatre rappelle qu'elle a avancé la remise en état d'environ 8 ha sur la commune de Sannois, 10 ans plus tôt que le calendrier de l'arrêté de 1999, pour permettre de constituer dès 2017 et ouvrir au public en 2019 un ensemble homogène de 40 ha sur les communes de Sannois et Argenteuil reliant la butte du Parisis aux buttes des Moulins et des Châtaigniers plus à l'est.

- 3 - Avis MRAe §3.4, page 15/44 : *les périmètres du projet et du programme de travaux ne sont pas clairement définis et justifiés, la présentation de plusieurs opérations reste succincte et l'une d'elles (bretelle d'accès à l'A15) n'est pas évoquée. La MRAe recommande d'identifier le ou les projets constituant avec le projet de carrières un programme de travaux au sens du code de l'environnement, et de compléter en conséquence l'étude d'impact.*

Le porteur de projet signale que la notion de programme de travaux en vigueur lors du dépôt du dossier a été supprimée par l'ordonnance de 2016 du fait de la difficulté d'application du critère d'unité fonctionnelle. Il cite une jurisprudence du Conseil d'Etat pour valider l'inclusion dans le même programme des voiries intérieures et de la connexion au giratoire, qui ont bien été traitées dans l'étude d'impact, et l'écarter pour le défrichement.

S'agissant de la bretelle d'accès à l'A15, l'étude d'impact la mentionne en indiquant que Placoplatre s'est engagé à contribuer à son financement, mais ne peut en garantir l'aboutissement dont elle n'a pas la maîtrise. Ce projet autoroutier n'a été validé qu'en 2017 et son coût n'a été précisé qu'après 2016. Il n'a pas de lien fonctionnel exclusif avec le projet d'extension de carrière, d'autant que ce dernier prévoit que les sorties de la carrière devront toutes s'effectuer vers le sud.

Enfin, Placoplatre indique que les aménagements routiers de la RD 122 servent certes à la carrière (qui pourrait s'en passer, la voirie préexistante ayant vu passer chaque année plus d'un million de m³ par la même route dans les années 90) mais sont utilisés majoritairement par les autres usagers et ont donc une finalité propre. Le trafic de poids lourds ne représente que 1.1% des véhicules empruntant cet axe et le rond-point est fluide aux heures de pointe selon une étude récente du département du Val d'Oise.

Pour toutes ces raisons, les aménagements routiers ne constituaient pas selon Placoplatre un programme avec le projet d'extension de carrière.

- 4, 5, 6, 7 - Avis MRAe §3.4, pages 16 et 17/44 : *la MRAE recommande de joindre les programmes de remise en état prescrits par les autorisations de 1991 et 1999, préciser les modalités et calendriers de remise en état et de cession à l'AEV et comparer le modèle final proposé avec celui prescrit en 1999.*

Le porteur de projet indique que l'étude d'impact présente effectivement le projet de remise en état de 1999, en annexe 28 du tome 3 du DDAE, et le compare avec plusieurs variantes de profils de remblaiement, dont le profil CP3 retenu dans le dossier de 2015 parce qu'elle préserve des habitats naturels originaux et propose une plus grande diversité d'habitats.

L'arrêté de 1999 autorisant la poursuite d'exploitation de la carrière et la décision ministérielle de 1996 prolongeant l'autorisation de défrichement de 1991 sont présentés en annexe 5 du tome 1 du DDAE.

Les modalités et le calendrier de remise en état sont précisées en annexe 28 du tome 3 du DDAE.

La comparaison du modelé final figure aussi dans le DDAE tome III annexe 28, partie C et figure 19b du tome 2 du DDAE.

Le contenu de tous ces éléments et la motivation des choix sont, de plus, rappelés dans le mémoire en réponse.

Par ailleurs, il est précisé que, depuis le dépôt du DDAE en 2015, 2 nouvelles zones remises en état ont été cédées pour une surface totale de 15,13 ha dont 8,36 ha reboisés (secteurs 6 et 7 sur les communes d'Argenteuil et Sannois).

- 8 - Avis MRAe §3.4, page 18/44 : la MRAe recommande de préciser l'ensemble des aménagements routiers prévus sur la voirie extérieure et liés à l'exploitation de la carrière comme composantes du programme de travaux.

Le porteur de projet rappelle qu'il conteste la vision extensive de la notion de programme de travaux mais a pris en compte les aménagements routiers désormais réalisés (bretelle A15, réaménagements RD 122) dans son complément à l'étude d'impact joint.

- 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 - Avis MRAe §4.1, pages 19 et 20/44 : une tierce expertise préconise d'augmenter le « stot » de la petite carrière souterraine, la suite donnée par Placoplatre n'est pas précisée.

Pour la grande carrière souterraine, les modalités et délais de remblaiement préconisés par la tierce expertise ne sont pas repris dans le corps de l'étude d'impact et le dossier ne précise pas la suite donnée aux recommandations de la tierce expertise.

Les différences apparentes quant aux mouvements de terrain en surface envisagés par l'étude d'impact et par la tierce expertise doivent être démenties ou expliquées.

Le retour d'expérience du fontis de Montmorency survenu en 2015 doit amener à questionner l'efficacité des mesures proposées en vue de prévenir de tels fontis.

Il convient de vérifier que la modification des modelés de remblais par rapport à l'autorisation de 1999 ne conduit pas à des pentes plus fortes moins favorables à la stabilité.

La MRAe recommande également de justifier le choix des ponts de suivi et de la fréquence des mesures de suivi de stabilité de la carrière.

Une vigilance sera nécessaire à l'approche des anciennes carrières des Biaunes (risques, notamment anciennes galeries non répertoriées, à évaluer).

Le porteur de projet indique que pour la petite carrière souterraine, l'étude géotechnique à laquelle la MRAE fait référence a été suivie d'une tierce expertise du cabinet BG préconisant de surseoir au projet de levage prévue après ouverture des galeries. Cette solution a été retenue comme indiqué en annexe 8 du tome 2 du DDAE.

Pour la grande carrière souterraine, l'expertise géotechnique a également été validée par le tiers expert BG qui a confirmé le dimensionnement des galeries figurant dans le DDAE et autorisé par l'arrêté préfectoral du 3 février 2017 Le rapport indique un délai maximal d'un an pour le remblayage à 3,5m

de hauteur, délai susceptible d'être écourté pour les faciès de qualité moyenne. Ces modalités ont été validées par le tiers expert. Les annexes à l'étude d'impact font partie intégrante du dossier et engagent tout autant Placoplatre, elles font d'ailleurs l'objet de prescriptions dans l'arrêté préfectoral susmentionné.

Toutes les études convergent vers des tassements au plus de 10 à 20 mm (ce qui selon Placoplatre peut bien être qualifié de millimétrique) susceptibles d'intervenir lors de deux phases successives, en cours d'exploitation et à plus long terme. La tierce expertise BG confirme que, sous réserve de respecter les mesures de précautions prévues, le risque de remontée de désordres importants en surface est quasi nul pendant l'exploitation et que le remblaiement supprime le risque à long terme. Le niveau de déformation de 1/1000 retenu de façon sécuritaire pour le Fort a été validé par deux expertises spécifiques et par l'Agence des Espaces Verts (AEV) propriétaire du Fort qui a donné son accord pour l'exploitation sous le Fort, excepté les bâtiments centraux.

S'agissant du fontis de Montmorency, Placoplatre récuse l'évocation de conditions similaires. Le fontis serait intervenu à la limite d'un secteur non exploité car jugé fragile et d'un secteur exploité en 1994-95 et remblayé avant reprise de la carrière par Placoplatre. Selon Placoplatre, il serait lié à une cavité naturelle préexistante située à 1500m du secteur exploité au moment du fontis, ce qui exclut tout lien avec l'activité. Les conditions géologiques différentes à Cormeilles (absence de vallée contrairement à Montmorency) permettent d'y présumer une présence moindre de cavités naturelles. Enfin, les prescriptions de l'arrêté d'exploitation en souterrain à Cormeilles visent justement à prévenir un fontis avec des conditions d'exploitation améliorées et une surveillance régulière.

Les modelés de remblais respectent la pente à 25% préconisée par les géotechniciens de l'INERIS en 2003. Le suivi sera réalisé globalement et non sur des points particuliers, les fissures éventuelles seront relevées dans un registre tenu à disposition de l'Inspection des Installations Classées et ce à une fréquence cohérente avec ce que prévoit le Règlement Général des Industries Extractives, voire plus rapprochée.

Les risques liés à la carrière des Biaunes sont bien pris en compte et, en particulier, Placoplatre a retenu un stot de 20m, plus élevé que préconisé par l'étude géotechnique, et l'abattage par explosifs sera remplacé par l'abattage mécanique bien avant de s'en approcher.

- *16, 17, 18 - Avis MRAe §4.2, pages 24 et 25/44 : L'impact d'une éventuelle mise en communication de la carrière avec la nappe de l'Oligocène, même si elles sont en principe séparées par une couche imperméable, devra être traité dans l'étude d'impact.*

L'étude d'impact apporte peu d'informations sur la localisation et le volume des différents produits chimiques.

Il conviendra aussi de justifier que la qualité des remblais, même inertes, ne présentera pas de risques sanitaires pour les usagers du futur parc.

S'agissant de la mise en communication, la couche imperméable est épaisse de 30 m à son toit et 10m à sa base. La communication entre une carrière et la nappe des Sables de Fontainebleau, bien que jamais observée en région parisienne, a été traitée dans l'étude d'impact dans le chapitre 3.3 consacré aux risques d'inondation. Les tassements millimétriques qui pourraient être engendrés par le rabattement de cette nappe affecteraient les sables entre 30 et 70m de profondeur et seraient imperceptibles de la surface.

Les produits chimiques utilisés dans la carrière sont des huiles, graisses et liquides divers en liaison avec l'entretien des véhicules et de leurs moteurs. La consommation totale est en moyenne de 800L/mois soit 0,8m³, stockés sur une aire étanche. Les réglementations sont respectées et la carrière certifiée ISO 14001 fait l'objet d'audits vérifiant notamment ces aspects.

Les matériaux de remblai peuvent être des déchets inertes. Leur définition légale interdit qu'ils puissent se détériorer ou produire de réactions nuisibles pour l'environnement ou la santé humaine.

Ils sont recouverts d'une épaisseur de 1,20m en trois couches dont les deux dernières, soit 40 à 60cm, sont constituées de terres limoneuses inertes.

- 19 - Avis MRAe §4.3, page 26/44 : *l'étude d'impact trop concentrée sur le périmètre de l'ICPE doit être complétée pour traiter de manière proportionnée de l'ensemble des projets participant au programme.*

Bien que Placoplatre conteste l'applicabilité de la notion de programme de travaux, l'étude d'impacts englobe déjà les secteurs périphériques à la carrière et un complément a été rédigé pour traiter des circonstances de fait survenues depuis 2016.

- 20, 21, 22 - Avis MRAe §4.3, page 27/44 : *il convient de justifier la compatibilité du boisement prévu à l'est de la carrière avec le corridor écologique du SRCE, d'examiner si les travaux de la descenderie pourront préserver la continuité arborée locale, enfin de compléter l'évaluation des incidences Natura 2000 en intégrant les espèces aquatiques retenues dans l'arrêté de classement de la ZPS de Seine-Saint-Denis.*

Le SRCE précise que ses cartes sont prévues pour une lecture à échelle macroscopique fournissant une information aidant à localiser et prioriser les actions. Toutefois, les cartes présentées en figure 8 de l'annexe 7 du tome 3 du DDAE et en figure 83 de l'étude d'impact montrent bien qu'un corridor herbacé est présent dans la partie remise en état et prévu dans la carte de réaménagement.

S'agissant de la descenderie, l'emprise des défrichements a été réduite de 2ha à 0,52ha, localisés sur 30 m de long autour d'une voie de communication ancienne. Les talus seront reboisés en phase d'exploitation, ainsi les lisières et le talus assureront la continuité écologique.

Les sites Natura 2000 recensés dans le Val d'Oise sont tous à plus de 20km de la carrière et ne présentent aucun lien fonctionnel avec elle. Le site Natura 2000 de Seine-St-Denis est mentionné dans le chapitre 3 de l'étude d'impact du DDAE. Compte tenu de la distance, l'impact résulte du fonctionnement en réseau des 15 forêts, parcs et espaces verts de la ZPS. Les deux plus proches de la carrière ont été traitées dans l'annexe 7 du tome 3 du DDAE. L'analyse indique que le projet d'extension de la carrière n'aura aucune incidence sur l'état de conservation des espèces et des habitats et que, en revanche, des incidences positives sont attendues à terme grâce à la création d'habitats favorables dans le cadre du projet de remise en état.

- 23 - Avis MRAe §4.4, page 28/44 : *L'étude d'impact ne présente pas le traitement paysager du futur accès nord et des talus.*

Le traitement paysager est illustré dans le DDAE par le plan et les coupes du giratoire et de son talus p407 et figure 78-4 de l'étude d'impact, partie 7.2.1.2. Le mémoire en réponse présente des photographies satellites issues de Google Earth montrant que l'accès nord n'est visible que du giratoire, aujourd'hui entouré de bois, et seulement partiellement.

- 24 - Avis MRAe §4.5, page 28/44 : *il faudrait justifier la non reprise des préconisations de suivi hydrogéologique parmi les mesures destinées à prévenir les éventuels effets négatifs de l'exploitation de la carrière sur le Fort de Cormeilles.*

Ces préconisations, bien que non reproduites intégralement dans l'étude d'impact, sont partie intégrante du programme de suivi figurant en annexe 21 du tome 3 du DDAE ; elles engagent donc Placoplatre et sont d'ailleurs reprises dans l'arrêté préfectoral.

- 25- Avis MRAE §4.6, page 31/44 : il conviendrait d'actualiser la zone d'étude du trafic routier des camions et le kilométrage parcouru.

Le DDAE s'appuie sur des données de 2011. La zone de chalandise pour l'apport des remblais est peu modifiée par les chantiers du Grand Paris qui représentent moins de 10% des terres et matériaux reçus.

Une étude interne récente intégrant tous les camions apportant des remblais en 2018 montre que les chantiers d'origine sont situés pour plus de 50% à moins de 8,5km et 98% à moins de 25km de la carrière.

- 26 - Avis MRAE §4.6, page 31/44 : l'étude d'impact ne compare pas le kilométrage total qui serait parcouru par les poids lourds entre 2016 et 2045 avec celui découlant de l'autorisation de 1999, utile pour situer l'impact du projet par rapport à la situation antérieurement prévue.

Le porteur de projet indique que l'évaluation nécessite de nombreuses hypothèses (localisation des chantiers, trajet des camions, réseau de voirie) qui restent à confirmer. Les calculs effectués par le bureau d'études CDVIA conduisent à un kilométrage annuel moyen selon l'autorisation de 1999 (325 camions par jour) de 2,8 millions de km par an, à 1,8 millions de km par an entre 2019 et 2035, puis 1 million de km par an entre 2036 et 2040 et 0.85 million de km par an entre 2041 et 2045.

- 27 - Avis MRAE §4.6, page 32/44 : la MRAE recommande de préciser les effets du projet sur le trafic des poids lourds en tenant compte des camions évacuant les produits de l'usine et de l'origine envisagée des remblais.

Les camions entrant et sortant de l'usine (environ 60/jour) ont été pris en compte dans les estimations du DDAE.

Selon une nouvelle analyse portant sur les données de 2019, la distance cumulée parcourue est de 1,8 millions de km par an traduisant une légère augmentation de l'éloignement moyen des chantiers liée pour partie au Grand Paris et à une durée d'ouverture de la carrière sur l'année plus élevée. A titre de comparaison, l'hypothèse où la carrière de Cormeilles serait remplacée par la carrière la plus proche (Baillet en France) porterait ce chiffre à 3,6 millions de km par an en doublant les gaz à effet de serre.

- 28,29 - Avis MRAE §4.6, page 33/44 : la MRAE recommande de justifier les hypothèses de calcul des émissions de poussières au droit des habitations les plus proches, ainsi que d'évaluer les émissions de PM 10 et de PM 2,5 dues au trafic routier et à la circulation des engins de carrière.

L'impact de l'activité est évalué au chapitre 3.2.5.1 du tome 3 du DDAE. Pour la carrière à ciel ouvert, on s'appuie sur les relevés d'empoussiérage qui sont conformes aux objectifs sanitaires prescrits par l'OMS. Pour les activités futures, l'analyse est effectuée en distinguant 4 périodes. Le prestataire en charge du suivi et de l'analyse des résultats s'est appuyé sur les relevés mensuels et en a déduit la granulométrie estimée à 50% de PM 10 et 15% de PM 2,5 par une source bibliographique de 1995. Les relevés de 2017 sont du même ordre de grandeur que ceux de 2013-2014 utilisés pour les calculs.

Un calcul des émissions de particules liées au trafic routier et aux engins de la carrière est fourni en s'appuyant sur une référence bibliographique distincte (CITEPA) de 1999. Il conduit à des émissions de poussières représentant 0,01 à 0,04% des émissions de PM 10 et de PM 2,5 du Val d'Oise.

- 30 - Avis MRAE §4.6, page 34/44 : le choix des points de mesure et la fréquence des mesures de suivi du bruit ne sont pas justifiés.

Le DDAE détaille les points de mesure, situés en zone à émergence réglementée ou en limite de zone, de façon à apprécier les valeurs limites d'émergence en zone réglementée conformément à la

réglementation. Ils sont représentatifs de la situation des riverains les plus proches et prennent en compte la situation la plus critique en phase d'exploitation. Ces points sont donc conformes à la réglementation, comme la fréquence de mesure. L'arrêté préfectoral du 2 août 2016 a ajouté un point de mesure au droit des bureaux de l'AEV sur Franconville. Les valeurs relevées sur les 9 points lors du suivi trimestriel en 2017 et 2018 sont conformes aux valeurs réglementaires

- 31 - Avis MRAe §4.6, page 35/44 : l'engagement du maître d'ouvrage conduisant à passer en abattage mécanique dès que les vibrations résultantes atteindront 5mm/s au niveau des habitations, du Fort et des autres usages mentionnés p419 de l'étude d'impact méritent, en raison de leur importance, d'être transcrits en obligations dans l'arrêté.

L'arrêté préfectoral du 3 février 2017 comporte des précisions reprenant ces engagements qui s'imposent donc à l'exploitant et seront mises en œuvre.

- 32,33, 34 - Avis MRAe §4.6, pages 35 et 36/44 : la MRAE recommande de justifier davantage la méthodologie retenue pour l'évaluation des risques sanitaires (caractérisation de l'exposition aux poussières, analyse des incertitudes, influence de la durée d'exposition pour les polluants à effet de seuil).

La caractérisation de l'exposition aux poussières a été déjà évoquée supra sur la base du chapitre 9 de l'étude d'impact du DDAE et plus précisément des §9.4 et 9.5.

Une analyse d'incertitudes figure dans le complément à l'étude d'impacts joint au dossier d'enquête publique complémentaire.

L'analyse des polluants à effet de seuil se réfère aux définitions de l'ANSES et de l'INERIS, une durée d'exposition intervient bien dans ces définitions.

Les références méthodologiques, qui figurent dans l'introduction de l'étude d'effets du projet sur la santé publique, sont reprises dans le mémoire en réponse.

- 35 - Avis MRAe §8, page 44/44 : La MRAe invite le porteur de projet à actualiser l'étude d'impact pour tenir compte des nouveaux éléments de fait et de droit survenus depuis 2016 : les éléments de réponse font l'objet du document analysé au paragraphe suivant.

II.4.2 - Informations complémentaires à l'étude d'impact

Le complément à l'étude d'impact du dossier de 2016, annoncé par PLACOPLATRE dans son mémoire en réponse à l'avis de la MRAe en date du 12 décembre 2019, porte sur :

- . Les nouvelles infrastructures et le trafic ;
- . Le défrichement ;
- . Les poussières ;
- . L'apparition d'un fontis dans le massif de MONTMORENCY.

Il se présente sous la forme d'un document de 13 pages, intitulé « Informations complémentaires à l'étude d'impact », accompagné de 5 annexes d'un total de 127 pages.

J) Mise à jour de l'étude d'impact du DDAE au regard des nouvelles infrastructures et du trafic

- Nouveaux aménagements d'accès à la carrière

Ils concernent :

. la réalisation, en 2018, de l'accès Nord mentionnée dans l'étude d'impact initiale, afin de faciliter l'arrivée des poids lourds d'apport de terres extérieures et de délester la circulation sur les voies publiques au Sud du site ;

. la création, au cours du premier semestre 2018, sous maîtrise d'ouvrage du département, d'un giratoire et des aménagements attenants de la RD 122 (réaménagement du carrefour RD 122/rue de Franconville/route stratégique, prolongation de la seconde voie montante de la RD 122, mise à deux voies de la bretelle de sortie A 15) ;

. la création, toujours au cours du premier semestre 2018, d'une nouvelle guérite d'accueil et d'une voie interne desservant la carrière à ciel ouvert.

Pour le porteur de projet, la création du giratoire et les travaux sur la RD 122 ont permis de répartir sur deux accès le flux des camions d'apport de terres extérieures et, ainsi, de réduire son impact sur le trafic routier qui, comme indiqué dans le DDAE, peut être qualifié de « moyen, maîtrisé, direct et temporaire ». Selon les données relevées en 2019, en effet, 39% des camions d'apport de terres extérieures de remblais entrent par le nouvel accès Nord et 61% par l'accès Sud, contre 100% par l'accès Sud, antérieurement à août 2018.

Il cite, par ailleurs, une étude réalisée en février 2020 qui indique que le carrefour giratoire a un fonctionnement fluide aux heures de pointe du matin et du soir, avec seulement 1,1% de poids lourds sur l'ensemble des véhicules comptabilisés.

- Trafic des poids lourds d'apport de terres extérieures

Après avoir rappelé que le choix du profil topographique pour le réaménagement de la carrière à ciel ouvert (solution CP3) a été fait parmi quatre variantes possibles et approuvé par les différentes parties prenantes (Agence des Espaces Verts de la Région Île de France, syndicat des Buttes du Parisis, Direction Départementale du Territoire du Val d'Oise, Conseil Départemental du Val d'Oise, communes concernées, associations de la CLIS et PLACOPLATRE), le document précise que, par rapport à la solution CP4 affichée dans la demande de prolongation d'autorisation d'exploiter de 1999, la solution CP3 permet de ramener le volume de terres extérieures nécessaires à la remise en état de la carrière à ciel ouvert de 15 millions de m³ à 13,5 millions de m³, soit une réduction de 10% des volumes d'apport de remblais et une réduction subséquente du nombre de poids lourds nécessaires à leur transport.

Pour le porteur de projet, la solution CP3 opère, de surcroît une mise en valeur optimale de l'espace à réaménager (accessibilité, gestion des espaces, intégration paysagère et patrimoniale).

Le document indique, par ailleurs, que l'analyse de la base de données informatiques de suivi des poids lourds entrants et sortants de la carrière fait ressortir qu'à la suite de l'ouverture de l'entrée Nord, les camions alimentant le site de CORMEILLES-EN-PARISIS, parcourent une distance de l'ordre de 1 800 000 km par an.

Les projections à long terme sur les kilométrages parcourus, après prise en compte d'options hypothétiques sur les zones d'approvisionnement, la localisation des chantiers du Grand Paris, les trajets suivis par les poids lourds jusqu'en 2045 et les principaux projets d'aménagement du réseau de voirie d'Île de France connus à ce jour, font ressortir qu'entre 2019 et 2035 le kilométrage annuel parcouru évolue dans une fourchette de 5% autour de 1 800 000 km.

A partir de 2030 les chantiers du Grand Paris seront moins nombreux et, en 2036, le remblayage de la carrière à ciel ouvert sera terminé. En conséquence, entre 2036 et 2040, le kilométrage annuel d'un poids lourd devrait être de l'ordre de 1 million de km et de l'ordre de 0,85 million de km entre 2041 et 2045.

Le document évoque enfin l'hypothèse où le projet de carrière de CORMEILLES- EN-PARISIS ne serait pas réalisé. Dans ce cas, les déblais des chantiers de terrassement locaux et de la petite couronne seraient dirigés vers la carrière de MONTMORENCY située à 25km de CORMEILLES-EN-PARISIS. Le nombre de km parcourus serait alors doublé, pour atteindre de l'ordre de 3 600 000 km et s'accompagnerait d'un doublement des émissions de gaz à effet de serre, avec le surcoût économique associé.

II) Mise à jour de l'étude d'impact du DDAE au regard du défrichement

Ce chapitre concerne la mise à jour des surfaces associées au défrichement, la majorité des travaux ayant été réalisés depuis le dépôt du dossier en 2016.

Les opérations de défrichement pour l'aménagement de la descenderie et de l'accès nord ont porté sur 0,52ha au lieu de 2,01ha comme projeté initialement.

Le dernier défrichement prévu (création des accès au site) est projeté pour 2025 sur une surface (0,15ha) inchangée par rapport au dossier initial.

Ainsi, le porteur du projet indique que la surface à défricher mise à jour est 71 ares (et non plus 210 ares) avec un faible impact visuel et paysager.

Ce chapitre a permis de développer en partie l'argumentaire en réponse à l'avis 21 de la MRAe.

III) Mise à jour de l'étude d'impact du DDAE au regard des poussières

Ce chapitre fait la synthèse du risque « exposition aux poussières » des habitants les plus proches de la carrière à ciel ouvert et des incertitudes associées pour répondre aux avis 28 et 29 de la MRAe.

Il en résulte que :

- l'exposition des riverains aux PM10 et PM2,5 est très largement inférieure aux objectifs de qualité de l'OMS (20µg/m3 pour les PM10 et 10µg/m3 pour les PM2,5).

- la concentration en silice cristalline (seule substance étudiée possédant un risque toxique) ne représente pas de risque sanitaire.

- les calculs d'exposition initiaux de l'étude d'impact du dossier de 2016 conduisent à une surestimation du risque et malgré cette surestimation aucun risque sanitaire n'est mis en évidence.

En conclusion, aucun risque sanitaire n'étant mis en évidence dans l'étude d'impact, cette dernière n'a pas à être mise à jour.

IV) Elément nouveau : apparition d'un fontis dans le massif de Montmorency

Ce chapitre sert de support à la réponse à l'avis 12 de la MRAe.

Le 24 octobre 2015, un fontis (ou affaissement de terrain) a été découvert dans la forêt de Montmorency où une ancienne carrière est localisée. Le fontis se situe à la limite d'une zone exploitée et à proximité d'une zone vierge non exploitée car notée comme zone de dissolution.

Dans ce chapitre, le porteur de projet étudie l'incident et examine si les mesures de prévention des risques de fontis sont adaptées dans le cadre de l'exploitation de la carrière de Cormeilles-en-Parisis.

En premier lieu, le dossier indique que les techniques et modes d'exploitation entre les 2 sites sont très différentes. Le site de Montmorency a été exploité dans les années 80 par une société tierce, et de

nombreuses techniques plus modernes, permettant la diminution des risques de fontis, sont dorénavant appliquées par Placoplatre sur le site de Cormeilles : exploitation mécanisée (expertise certaine avec une fraise sur le site de Cormeilles), remblayage total des galeries (ce qui bloque les tassements et éboulements), surveillance souterraine et de surface, analyse et cartographie de toute faille ou zone de dissolution rencontrée et mesures de traitement le cas échéant (le tout consigné dans des registres dédiés).

En second lieu, le fontis survenu en 2015 n'était pas en relation avec un secteur en activité, il n'a pu se développer selon Placoplatre qu'à la faveur d'une cavité naturelle préexistante. L'étude géomorphologique des sites laisse supposer une présence moindre de cavités naturelles sur le site de Cormeilles (sans certitude toutefois).

En conclusion, l'examen du fontis de la carrière de Montmorency n'implique pas de modification des mesures de prévention des risques prévues dans le DDAE initial.

Annexe n°1 : Eléments pour la constitution par Placoplatre du mémoire en réponse à l'avis de ma MRAE sur le projet d'extension, de réaménagement et de prolongation d'exploitation de la carrière de gypse de la butte de Cormeilles en Parisis (Geoplus Environnement 2020)

Le document de 17 pages a pour objet d'apporter des éléments pour constituer le mémoire en réponse aux points soulevés par la MRAE sur le programme travaux et certains des enjeux environnementaux.

Le texte reprend les remarques extraites de l'avis de la MRAE (en italique), indique les réponses proposées et renvoie aux références du dossier d'origine. Pour alléger le rapport, les argumentaires déjà développés dans les réponses traitées au paragraphe II-4.2 ne seront pas reproduits et on fournit uniquement ci-après la grille de correspondance entre les deux documents.

6 argumentaires (n°1 à 6 inclus) sous le titre « projet et programme de travaux » proposent des éléments de réponse aux avis de la MRAE numérotés de 1 à 8 dans le mémoire en réponse (cf. §II-4.1).

Les argumentaires suivants (n° 7 à 13 inclus) répondent aux observations de la MRAE quant aux mouvements de terrain, numérotées de 9 à 15 dans le mémoire en réponse (cf. § II-4-1).

Viennent ensuite deux questions concernant la gestion de l'eau et des sols destinés à répondre aux avis 16 et 17 de la MRAE.

La réponse à l'avis 23 de la MRAE sur le traitement paysager du futur accès Nord est développée dans un paragraphe spécifique, de même que la réponse à l'avis 24 sur le suivi hydrogéologique.

Enfin, le dernier paragraphe du document traite de pollution de l'air, bruit et vibration via le développement de 9 argumentaires (n°18 à 26) relatifs aux avis numéros 27 à 35 de la MRAE.

Le rédacteur conclut cette annexe 1 sur le point relatif à la mise à jour de l'étude d'impact (avis 19 de la MRAE) pour tenir compte des éléments de fait et de droit survenus depuis 2016 en indiquant que « Le dossier de demande d'autorisation déposé le 19 juillet 2015 et complété le 16 mars 2016 est soumis à la réglementation applicable au moment de l'enregistrement de la demande. Les nouveaux éléments de fait et de droit survenus depuis 2016 ne lui sont pas applicables ».

Annexe n°2 : Projet d'extension, de réaménagement, et de prolongation d'exploitation de la carrière de gypse de la butte de Cormeilles-en-Parisis (95) – réponse à l'avis de la MRAe – Auteur ECOSPHERE – Avril 2020

Dans cette étude (20 pages), avec nombreuses figures et photos (avant/après), le porteur de projet apporte des éléments de réponse aux demandes de précisions de la MRAe sur :

- La prise en compte des continuités écologiques
- La complétude de l'évaluation des incidences Natura 2000

Les principaux arguments sont résumés en réponse aux avis 20 à 22 de la MRAe dans le §II-4-1.

Annexe n°3 : Réalisation de simulations de flux de poids lourds sur le site de CORMEILLES-EN-PARISIS jusqu'en 2045. Situation initiale

L'étude de 20 pages figurant dans cette annexe a pour objet de fournir à PLACOPLATRE des réponses techniques aux remarques extraites de l'avis de la MRAe, concernant le trafic poids lourds généré par son site de CORMEILLES-EN-PARISIS, sur notamment :

- . l'actualisation de la zone d'étude du trafic routier ;
- . le calcul du kilométrage parcouru par les poids lourds sur l'ensemble des trajets entre le point de chargement et le site de CORMEILLES-EN-PARISIS.

A partir des données de la seule année 2019 (qui suit l'ouverture de l'accès Nord de la carrière en août 2018), elle considère les hypothèses de simulation suivantes :

- . les poids lourds effectuent, de manière systématique, un aller-retour depuis et vers le site de PLACOPLATRE ;
- . la totalité des poids lourds est prise en compte, y compris ceux liés à l'usine ;
- . l'accès Nord de la carrière est destiné uniquement à la réception des poids lourds qui, en sortie, empruntent l'accès Sud ;
- . les poids lourds empruntent principalement les grands axes structurants.

L'étude utilise, ensuite, trois scénarios de simulation :

- . le scénario n°1 considère l'émission et la réception des poids lourds depuis et vers le site de CORMEILLES-EN-PARISIS, sans restrictions de circulation sur la voirie locale aux alentours de l'échangeur A15/A115 ;
- . le scénario n°2 considère l'émission et la réception des poids lourds depuis et vers le site de CORMEILLES-EN-PARISIS avec restrictions de circulation aux alentours de l'échangeur A15/A115, sur les communes de SANNOIS, FRANCONVILLE et MONTIGNY LES CORMEILLES ;
- . le scénario n°3 considère l'émission et la réception des poids lourds depuis et vers le site de MONTMORENCY, sans restrictions de circulation.

Ces simulations font ressortir, à partir du trafic affecté (53 111 poids lourds qui effectuent un aller-retour, soit 106 222 poids lourds au total), que le kilométrage parcouru pour les scénarios 1 et 2, s'élève à un peu moins de 1,8 million de km par an (les restrictions de circulation au Nord-est du site n'impactent, en effet, que très peu – moins de 2%- le kilométrage parcouru).

L'hypothèse du changement de site vers MONTMORENCY (scénario n°3) engendre, en revanche, une forte augmentation du total de kilomètres parcourus pour le porter à plus de 3,6 millions de km.

Les calculs réalisés avec les scénarios 1 et 2 montrent, par ailleurs, que la répartition des kilomètres parcourus se fait à environ 60% en réseau local (1,1 million de km) et 40% en réseau magistral (0,7 million de km).

Avec le scénario n°3 cette répartition représente environ 22% pour le réseau local (0,8 million de km) et 78% pour le réseau magistral (2,8 millions de km).

Annexe n°4 : Réalisation de simulations de flux de poids lourds sur le site de CORMEILLES-EN-PARISIS jusqu'en 2045. Etude de flux poids lourds

L'étude de flux poids lourds comporte 58 pages dont 34 pages de planches.

Réalisée sur la base des émissions/réceptions de 106 222 poids lourds enregistrées pour l'année 2019, elle se fixe pour objectif général :

- . L'actualisation de la zone d'étude du trafic routier (Île de France et au-delà) ;
- . le calcul du kilométrage parcouru par les poids lourds sur l'ensemble des trajets entre le point de chargement et le site de CORMEILLES-EN-PARISIS suivant 15 scénarios (entre 2019 et 2045) ;
- . L'analyse de la répartition des poids lourds sur les entrées/sorties du site de CORMEILLES-EN-PARISIS.

Le modèle utilisé pour les simulations de trafic prend en compte :

- . Le réseau de voirie de l'Île de France, en incluant les principaux projets d'aménagement aux différents horizons ;
- . Des matrices de déplacement transmises par la DRIEA (Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement).

Plusieurs hypothèses ont été considérées pour réaliser les simulations de trafic :

- . Les poids lourds effectuent, de manière systématique, un aller-retour depuis et vers le site PLACOPLATRE ;
- . La totalité des poids lourds est prise en compte, y compris ceux liés à l'usine ;
- . Certains scénarios intègrent la possibilité de sortie depuis le Nord du site, hypothèse particulièrement pertinente à partir de l'horizon 2025 et de l'aménagement d'une nouvelle bretelle depuis le giratoire vers l'A15 W ;
- . les principales restrictions de voie à proximité du site de CORMEILLES-EN-PARISIS sont également intégrées, avec, en outre, des scénarios pour lesquels des restrictions fictives ont été ajoutées afin d'obtenir des itinéraires conformes aux recommandations de limitation de passage des poids lourds à SANNOIS, FRANCONVILLE et MONTIGNY-LES-CORMEILLES.

Excepté un scénario de référence, correspondant à l'arrêté préfectoral de 1999, qui autorisait pour les années 2016 à 2019, une exploitation journalière correspondant à 325 poids lourds, l'étude présente 15 scénarios de simulation et considère 6 horizons : 2019, 2025, 2030, 2035, 2040, 2045.

A chaque horizon correspond un réseau d'infrastructures et une matrice de déplacements.

L'étude présente, ensuite, sous la forme de deux planches, les principales évolutions de réseaux prises en compte entre 2019 et 2025, puis entre 2025 et 2030. Elle note, par ailleurs, qu'en l'absence de documents de planification, il paraît judicieux, après 2030, de considérer l'état d'offre figé et de ne modifier que les seules matrices de déplacements aux horizons 2035, 2040 et 2045.

Considérant que les hypothèses d'évolution des déplacements en 2035, 2040 et 2045 sont difficiles à établir au regard de l'évolution des mobilités et des moyens de se déplacer, qui demeurent en perpétuelle évolution, elle propose de s'appuyer sur le rapport d'étude THEMA, du Ministère de l'environnement, pour évaluer les déplacements à très long terme et, au regard des différences significatives envisagées par ce rapport, il lui semble raisonnable de considérer les hypothèses suivantes aux horizons 2035, 2040 et 2045 (par rapport à l'horizon 2030) :

. Zone bien desservie par les transports en commun : 0%/an d'évolution des déplacements routiers entre 2030 et 2045 ;

. Zone mal desservie par les transports en commun : 0,5% d'évolution des déplacements routiers entre 2030 et 2045.

L'étude propose, en conséquence, d'ajuster les matrices 2035, 2040 et 2045 avec une évolution du trafic routier :

. Nulle en petite couronne ;

. Nulle en grande couronne pour les secteurs situés à moins d'un km d'une station de transport en commun ;

. 0,5% par an en grande couronne pour les secteurs situés à plus d'un km d'une station de transport en commun.

Dans un chapitre intitulé arborescences des flux poids lourds elle présente ensuite les 15 scénarios analysés, dont elle donne la synthèse des résultats sous la forme d'un tableau.

Enfin, après avoir rappelé que l'arrêté préfectoral de 1999, qui prévoyait un flux moyen de 325 poids lourds par jour, conduisait à un kilométrage annuel de 2,8 millions de km, elle indique, d'une part, qu'entre 2019 et 2035, le kilométrage annuel évolue dans une fourchette de 5% autour de 1,8 million de km, à l'exception notable du scénario 3, qui considère le site de MONTMORENCY, pour lequel le kilométrage annuel est multiplié par deux (près de 3,7 millions de km), d'autre part, qu'entre 2036 et 2040, le kilométrage annuel sera de l'ordre de 1 million de km, enfin, qu'il sera de 0,85 million entre 2041 et 2045.

L'étude se termine en distinguant les kilomètres parcourus sur le réseau magistral et sur le réseau local, en faisant observer que donner la possibilité aux poids lourds de sortir par le Nord de la carrière pourrait induire une baisse du kilométrage total d'environ 100 000 km par an et, par ailleurs, que les poids lourds auraient intérêt, en termes de temps de parcours, à entrer au Sud plutôt qu'au Nord.

Annexe n°5 : Fonctionnement du carrefour RD 122/accès PLACOPLATRE- étude de trafic

Composée de 14 pages et illustrée par de nombreuses photos, l'étude figurant en annexe 5 porte sur :

. le fonctionnement du giratoire RD 122/ Rue de Franconville/ voie d'accès au site PLACOPLATRE, aux heures de pointe de trafic de la journée ;

. le stationnement sur les trottoirs de la RD 122, à l'approche du site PLACOPLATRE.

Concernant le fonctionnement du giratoire, l'étude s'appuie sur des comptages des mouvements directionnels effectués le 06/02/2020, à deux périodes de pointe de la journée (07h00-10h00 et 17h00-19h00) et sur leur comparaison avec la charge globale du carrefour en 2009.

Selon cette étude, les observations réalisées au terme des comptages n'ont pas mis en exergue de dysfonctionnements particuliers sur le giratoire.

En ce qui concerne le stationnement, les relevés pour le compte du porteur de projet se sont déroulés entre 7h00 et 10h00 le 6 février et le 3 mars 2020 (1 passage toutes les 10 minutes).

Sur les quatre secteurs étudiés (Route stratégique, rue de Franconville, chemin de Cormeilles à FRANCONVILLE, bretelle de sortie A15W), il n'a été observé aucun stationnement de poids lourds en lien avec l'activité de PLACOPLATRE.

II.5 – Documents de présentation ajoutés au dossier

Il s'agit des documents dont la commission d'enquête a demandé l'ajout au dossier pour clarifier le contexte de l'enquête complémentaire.

II.5.1 - Notice explicative retraçant le contexte de l'enquête

La notice rappelle tout d'abord les trois autorisations sollicitées par le projet et évoque l'enquête publique de 2016 ayant donné lieu à un avis favorable, sur la base duquel les autorisations ont fait l'objet de trois arrêtés préfectoraux après avis favorable de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (CDNPS) sur les projets d'arrêtés.

Elle évoque ensuite les recours formulés notamment par deux associations devant le TA de Cergy-Pontoise, lequel a sursis à statuer sur les conclusions en allouant un délai à la préfecture du Val d'Oise pour régulariser le vice de forme constitué par le défaut d'indépendance de l'autorité environnementale dont l'avis servait de référence à la première enquête, en sollicitant un nouvel avis auprès de la MRAE suivi le cas échéant d'une nouvelle enquête.

L'avis de la MRAE jugé substantiellement différent du précédent avis a motivé la nouvelle enquête, pour laquelle le contexte sanitaire a justifié une prorogation du délai initialement fixé par le TA afin de permettre le déroulement de l'enquête dans des conditions satisfaisantes.

La notice précise enfin le contenu du dossier déposé dans toutes les communes situées dans le périmètre de l'enquête : avis de la MRAE, éléments de réponse de la société Placoplatre, et pour information dossier initial de 2016, rapport d'enquête de 2016 et notice explicative.

II.5.2 - Rapport d'enquête publique relatif à la précédente enquête de 2016

II.5.2.1 - Objet, organisation et déroulement de l'enquête

Le rapport rappelle l'objet de l'enquête publique, avec la liste des autorisations revendiquées dont l'extension en souterrain de la carrière, précise l'emprise du projet d'ICPE s'étendant sur quatre communes, Cormeilles-en-Parisis, Montigny-lès-Cormeilles, Franconville et Argenteuil et indique que le rayon d'affichage de 3 km autour de l'emprise comprend quatorze autres communes, dont deux situées dans le département voisin des Yvelines.

Il rappelle également le cadre juridique applicable et les modalités d'organisation ouvrant la possibilité de déposer des observations dans les dix-huit communes concernées.

Il précise les éléments de publicité réglementaire mis en œuvre et évoque les autres éléments de communication intervenus.

Il signale que, au cours de la période d'enquête, soit du 02/05/2016 au 02/06/2016 inclus, les 3 membres de la commission ont tenu 12 permanences en Mairie, à raison de 4 permanences chacun,

réparties dans les 4 Mairies concernées par le périmètre d'exploitation de la carrière : ARGENTEUIL, CORMEILLES EN PARISIS, FRANCONVILLE et MONTIGNY-LES-CORMEILLES.

En fin d'enquête, deux groupes et un particulier ont soumis des demandes de réunion publique et de prolongation de la durée d'enquête. Ces demandes, formulées moins de 8 jours avant fin d'enquête, étaient trop tardives quel qu'en soit le motif, 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.

La commission n'a donc pas donné suite à ces demandes, mais en a examiné les motivations.

La commission d'enquête n'a pas discerné de problème administratif ou qui aurait pu freiner l'information du public et l'empêcher de donner son avis, dans le cadre prévu par la réglementation. Les trois observations en ce sens, émises en toute fin d'enquête, ont été jugées infondées par la commission, après analyse approfondie.

Les permanences ont fait l'objet d'une affluence importante, ce qui est logique s'agissant d'une enquête concernant un site industriel historique bien connu des environs. La plus grande partie des visiteurs s'est exprimée par écrit sur les registres qui ont recueilli 94 observations. Par ailleurs, les dix-huit communes concernées étaient consultées, conformément à l'article R512-20 du Code de l'Environnement. Le maire de Cormeilles-en-Parisis s'est exprimé à travers deux observations au registre de cette commune. En outre, six autres avis de communes ont été exprimés séparément. Tous ces avis et observations ont été analysés par la commission et intégrés au procès-verbal de fin d'enquête transmis le 9 juin 2016, puis présenté le 10 juin 2016 au pétitionnaire lors d'une réunion. La société PLACOPLATRE a transmis ses réponses le 23 juin 2016 par voie électronique doublée d'un envoi postal recommandé.

Le rapport d'enquête détaille ensuite les observations et les arguments en réponse du maître d'ouvrage, ainsi que les commentaires de la commission d'enquête.

II.5.2.2 - Thématique des observations

Les observations du public ont adressé les thèmes suivants (certaines observations adressant plusieurs thèmes) :

- Trafic routier et voies d'accès (42 observations),
- Risques liés à l'exploitation (46),
- Matériaux de remblai (17),
- Autres impacts environnementaux (62),
- Fort de Cormeilles (12),
- Périmètre géographique (12),
- Impact économique, avis favorables et défavorables (45)

Les principaux thèmes apparaissent ainsi les impacts environnementaux, puis presque à égalité les risques liés à l'exploitation, l'impact économique et le trafic routier.

Ce dénombrement reflète imparfaitement l'importance relative des thèmes dans les préoccupations du public :

- Les impacts environnementaux positifs (réaménagement paysagers) ou négatifs (nuisances) sont abordés plus ou moins longuement dans la plupart des observations, même quand ce n'est pas le thème central ;

- Un nombre important d'observations ayant pour objet principal le trafic routier aborde brièvement plusieurs autres thèmes ;
- Il en va de même s'agissant des risques liés à l'exploitation, où les inquiétudes, liées surtout à l'exploitation souterraine envisagée dans le futur, sont souvent associées à d'autres thèmes.

Les matériaux de remblai, leur nature et leur contrôle, le Fort de Cormeilles, voire sur des points particuliers le périmètre géographique de l'exploitation projetée constituent également des thèmes importants pour le public qui s'est exprimé.

Toutes les observations ont été résumées de façon détaillée au procès-verbal d'enquête et transmises au pétitionnaire avec des listes de questions appelées par ces observations, regroupées par thèmes selon le découpage supra. L'ensemble de ces résumés d'observations est repris dans le rapport d'enquête qui présente également les questions posées au pétitionnaire suivies des réponses de celui-ci et des commentaires éventuels de la commission. Les avis des communes y sont également évoqués. En évoquant des thématiques recoupant celles du public, quatre communes donnent un avis favorable dont deux avec réserves, deux un avis défavorable, une émet des observations en refusant de se prononcer, enfin les onze autres ne se sont pas exprimées et leur avis est donc réputé favorable.

II.5.2.3 – Conclusions motivées

Séparées du rapport qui se limite à la description factuelle des éléments recueillis, les conclusions motivées de la commission d'enquête développaient le raisonnement suivi par la commission pour formuler son avis compte tenu de l'ensemble des enseignements de l'enquête. Elles n'ont pas été incluses au dossier de la présente enquête.

III - PREPARATION DE L'ENQUETE COMPLEMENTAIRE

III.1 - Désignation de la commission d'enquête

Le Préfet du Val d'Oise a demandé le 2 avril 2020, au président du tribunal administratif (TA) de Cergy-Pontoise la désignation d'une commission d'enquête pour une enquête complémentaire « ICPE – Société Placoplatre – Cormeilles-en-Parisis – Exploitation de carrières à ciel ouvert, sous talus et souterraine ».

Par décision N° E20000016/95 du 17 avril 2020, le président du TA de Cergy-Pontoise a désigné cette commission présidée par Gérard Bonnevie, ingénieur général de l'armement en retraite, et composée d'Estelle Dlouhy-Morel, ingénieur à la retraite, et Maurice Floquet, receveur divisionnaire des impôts à la retraite, tous inscrits sur les listes d'aptitude 2020 à la fonction de commissaire-enquêteur de leurs départements respectifs.

III.2 - Préparation de l'enquête et modalités retenues

III.2.1 – Préparation de l'enquête

La promulgation de l'état d'urgence sanitaire intervenue en mars 2020 a conduit le préfet du Val d'Oise à demander au président du TA de Cergy-Pontoise de suspendre le délai initialement fixé par le jugement du TA pour le déroulement de l'enquête.

Dans sa réponse, le président du TA a indiqué que le délai était susceptible de prorogation et qu'il convenait de privilégier les nécessités de la bonne organisation de l'enquête.

De nombreux échanges entre la commission et la préfecture ont eu lieu durant toute la période de mars à fin juillet, par messagerie ou téléphone compte tenu des règles de confinement puis de télétravail, pour préciser la période et le déroulement de l'enquête, les modalités de participation du public y compris par voie électronique, le contenu du dossier, l'élaboration de l'arrêté préfectoral.

S'agissant d'une enquête complémentaire à celle effectuée en 2016, la commission a notamment demandé que le rapport de l'enquête précédente soit versé au dossier.

L'emprise du projet s'étend sur quatre communes, Cormeilles-en-Parisis, Montigny-lès-Cormeilles, Franconville et Argenteuil, et il concerne quatorze autres communes voisines dont le territoire s'étend jusqu'à moins de 3 km du projet, Beauchamp, Bezons, Eaubonne, Ermont, La Frette-sur-Seine, Herblay-sur-Seine, Pierrelaye, Le Plessis-Bouchard, Sannois, Taverny (Val d'Oise), ainsi que Achères, Maisons-Laffitte, Saint-Germain-en-Laye et Sartrouville (Yvelines).

Il avait été décidé en 2016 que chacune des quatre communes dont le territoire héberge l'emprise du projet accueillerait trois permanences de la commission d'enquête. Cette concentration des permanences sur les quatre communes portant l'emprise de la carrière a été reconduite, en privilégiant toutefois les deux qui ont donné lieu en 2016 au plus grand nombre d'observations, et en répartissant les permanences sur toute la durée de l'enquête avec des horaires variés pour faciliter la plus large accessibilité.

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 la proximité géographique de toutes les communes concernées.

Afin d'assurer pleinement l'accès du public à l'enquête, un soin particulier a été apporté à la mise en place du dossier et du registre électronique.

La commission a également demandé et obtenu le principe d'une remontée rapide des observations déposées dans chacune des dix-huit mairies concernées.

III.2.2 – Modalités principales prévues par l'arrêté d'ouverture d'enquête

L'arrêté préfectoral n°IC-20-047 du 30 juillet 2020, portant ouverture de l'enquête publique complémentaire, indique la période d'enquête, prévue du 16 septembre au 30 septembre 2020, énonce la liste des dix-huit communes concernées, précise que l'enquête porte sur le nouvel avis de la MRAE ainsi que sur la réponse apportée par la société Placoplatre à cet avis, indique la composition du dossier et rappelle que toute personne peut en obtenir copie à ses frais et sur sa demande.

Il indique la composition de la commission et les dates et lieux des permanences :

- Le mercredi 16 septembre 2020 de 9 heures à 12 heures en mairie de Franconville,
- Le lundi 21 septembre 2020 de 14 heures 30 à 17 heures 30 en mairie de Cormeilles-en-Parisis,
- Le samedi 26 septembre 2020 de 9 heures à 12 heures en mairie d'Argenteuil,
- Le vendredi 25 septembre 2020 de 9 heures à 12 heures en mairie de Franconville,
- Le mardi 29 septembre 2020 de 16 heures 45 à 19 heures 45 en mairie de Montigny-lès-Cormeilles,
- Le mercredi 30 septembre 2020 de 14 heures 30 à 17 heures 30 en mairie de Cormeilles-en-Parisis.

Il précise les adresses permettant l'accès électronique au dossier et indique la possibilité d'adresser des observations par courrier au président de la commission en mairie de Cormeilles-en-Parisis.

Il fournit l'adresse du registre dématérialisé, sa période d'ouverture et indique les modalités de mise à disposition du public des observations formulées.

Il stipule qu'à l'issue de l'enquête, la commission doit présenter au maître d'ouvrage un procès-verbal d'enquête sous huitaine, que le maître d'ouvrage a quinze jours pour y répondre s'il le souhaite et qu'ensuite la commission dispose elle aussi de quinze jours pour rendre son rapport et, séparément, ses conclusions motivées.

Il indique les modalités d'affichage dans les communes et de publicité par voie de presse.

Il invite les conseils municipaux des communes concernées à formuler leur avis sur le projet au plus tard quinze jours après clôture de l'enquête.

Enfin, il précise que le rapport et ses conclusions seront tenus à disposition du public pendant un an par les dix-huit mairies et les deux préfectures concernées ainsi que sur le site internet de la préfecture du Val d'Oise.

III.3 - Information du public

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

La publication réglementaire a été effectuée dans le journal Le Parisien en date du 31 août 2020 avec un deuxième avis le 22 septembre 2020.

La publicité par voie d'affiches a été confiée par la préfecture du Val d'Oise aux dix-huit mairies concernées par l'enquête. La commission a pu constater la réalité de cet affichage dans les mairies retenues comme lieux de permanence. Aucun élément relevé n'a été de nature à compromettre l'information et la participation du public, démontrée ensuite par l'abondance des observations formulées.

Le dossier et un registre papier ont été mis en place dans les dix-huit mairies concernées. Par ailleurs, le site de la préfecture du Val d'Oise a fourni un lien vers le site hébergeant le dossier électronique ainsi que le registre électronique. La commission a pu constater que ce site hébergeur était aisément accessible directement sur internet en saisissant par exemple les mots clés « enquête complémentaire carrière Cormeilles » via un moteur de recherches.

III.4 – Rencontre avec le maître d'ouvrage et réunion de la commission

La Commission d'Enquête a organisé une rencontre avec Placoplatre le 9 septembre 2020 après-midi.

Au préalable, la commission a tenu le 7 septembre une réunion interne en visioconférence via Skype (mesure de précaution liée à la pandémie de COVID19) afin de préparer cette visite et de s'organiser en vue de l'enquête

La rencontre avec Placoplatre a permis d'échanger sur le dossier présenté à l'enquête et de visiter la carrière (en particulier les évolutions depuis 2016, soit la carrière sous talus, le réaménagement de l'entrée nord, la cheminée d'aération et la descenderie destinées à la future carrière souterraine).



Carrière sous talus



Descenderie

A cette occasion, la Commission d'Enquête a constaté la présence des affiches réglementaires à l'entrée Nord de la carrière, à l'entrée Sud (photo ci-après) et a demandé un affichage devant l'entrée administrative de Placoplatre.



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

IV.1 - Période initiale et prolongation d'enquête

L'enquête devait se dérouler sur quinze jours, délai prévu par les textes s'agissant d'une enquête complémentaire.

Lors de la première semaine d'enquête, deux observations ont demandé une prolongation, estimant ce délai trop court. L'une d'entre elles émanait de l'AIDBP, une des deux associations à l'origine de recours contre l'enquête précédente de 2016. Elle mettait en avant, notamment, la technicité du dossier et la difficulté d'analyser un tel dossier et de formuler un avis dans un délai aussi court pour une association, après concertation entre ses membres.

La commission a fait étudier la recevabilité juridique d'une telle prolongation, s'agissant d'une enquête complémentaire. Aucun texte ne prévoyant ni n'excluant spécifiquement cette possibilité pour une enquête complémentaire, ce type d'enquête a été jugé relever du droit commun des enquêtes publiques. Au regard de la jurisprudence recommandant de rechercher la participation maximale du

public lors des enquêtes publiques, la commission a proposé une prolongation d'enquête de quinze jours, durée maximale de prolongation prévue par les textes.

Au moment de cette décision, la commission avait constaté une fréquentation très restreinte des permanences des commissaires enquêteurs, compensée par une très grande abondance d'observations sur le registre électronique.

De ce fait, il a été jugé suffisant d'organiser trois permanences durant la quinzaine complémentaire et ce, dans les communes de Cormeilles, Franconville et Argenteuil, seules à avoir recueilli des observations au moment de la décision.

La prolongation a été décidée par arrêté préfectoral du Préfet du Val d'Oise n°IC-20-071 du 25 septembre 2020. Cet arrêté a fait l'objet, d'une part, d'une publication réglementaire dans le journal *Le Parisien* le 30 septembre 2020 et, d'autre part, d'un affichage complémentaire dans les communes concernées dans les mêmes conditions que l'affichage initial. La commission a pu constater cet affichage lors des permanences ultérieures.

IV.2 – Réunions de la Commission d'Enquête pendant et après l'enquête

La Commission d'enquête s'est réunie quatre fois en séance plénière, selon les mêmes modalités que la réunion préparatoire mentionnée au §III.4 (visioconférence via Skype, par mesure de précaution liée à la pandémie de COVID),

- Le 2 octobre 2020 pour faire un point à mi enquête, à la suite de la prolongation de durée d'enquête,
- Le 16 octobre 2020 en fin d'enquête pour préparer le procès-verbal à remettre à Placoplatre,
- Le 21 octobre 2020, pour achever la mise au point du procès-verbal d'enquête,
- Le 24 novembre 2020, pour valider les orientations du rapport final et des conclusions.

IV.3 – Formalités de fin d'enquête

L'enquête s'achevant le 15 octobre à minuit, le prestataire en charge du registre électronique a transmis l'état final de ce registre le 16 octobre. Des échanges de courriels ont permis à la commission d'obtenir sous forme plus exploitable certaines des pièces jointes aux observations.

S'agissant des registres communaux, il avait été demandé aux mairies leur envoi sans délai en fin d'enquête au président de la commission d'enquête, ainsi qu'une information directe par courriel sur les observations reçues (état néant le cas échéant). Ce processus mené en liaison entre la commission et la préfecture a permis moyennant plusieurs relances d'obtenir la plupart des observations par courriel dans les deux jours suivant l'enquête. Des relances supplémentaires ont permis de connaître avec certitude l'état à fin d'enquête de tous les registres au matin de la présentation du procès-verbal au porteur du projet. Le contenu de tous les registres en fin d'enquête a donc pu être traité dans le procès-verbal d'enquête.

Après de nombreuses relances effectuées sous l'impulsion conjointe de la commission et de la préfecture du Val d'Oise, la préfecture a obtenu les certificats d'affichage des dix-huit communes de l'enquête et en a transmis copie à la commission. Ils sont annexés au présent rapport.

L'acheminement postal des registres communaux a été encore plus laborieux, bien qu'aiguillonné par de nombreuses relances, et s'est échelonné jusqu'au 27 novembre 2020 avec l'arrivée à cette date du

dernier registre, celui de Saint-Germain-en-Laye. Ils sont joints (originaux) à l'exemplaire original du rapport adressé à la Préfecture du Val d'Oise.

L'enquête a suscité 470 observations, dont les auteurs ont privilégié le registre électronique, et ces observations témoignent par leur nombre, leur diversité, leur consistance mais aussi leurs redondances, du fait que l'avis du public a pleinement pu s'exprimer, et ce d'autant plus que la durée d'enquête complémentaire a été prolongée de quinze jours en cours d'enquête.

Tous les registres reçus ont été clôturés pour être joints à la remise du rapport final d'enquête à la préfecture du Val d'Oise.

La commission d'enquête n'a donc pas discerné de problème notable d'ordre administratif ou ayant pu freiner l'information du public et l'empêcher de donner son avis, dans le cadre prévu par la réglementation.

IV.4 – Participation du public et décompte des observations

L'enquête a connu une participation extrêmement nombreuse du public, principalement par voie électronique comme déjà indiqué.

Le nombre journalier d'observations a monté dès le premier week-end et s'est accéléré lors du week-end suivant. Un pic a été atteint au voisinage du 30 septembre 2020, fin de la durée d'enquête initialement prévue. On peut noter que les deux associations ayant formulé des recours en 2016 ont déposé des observations avant cette échéance. A cette date, 357 observations avaient déjà été formulées sur le seul registre électronique, et 20 sur l'ensemble des registres des mairies soit en tout déjà 377 observations en seulement quinze jours.

Au cours de la période de prolongation, les observations devenues un peu moins pléthoriques ont toujours été formulées principalement par voie électronique.

Au total, le public a déposé 470 observations se répartissant comme suit entre les supports proposés :

- Registre électronique : 442, en ne comptabilisant qu'une fois les observations REL166 et REL438 qui apparaissent chacune deux fois de suite au registre électronique (même auteur, même contenu),
- Registres communaux : 28, dont 21 à Cormeilles (y compris un courrier à la commission intégré au registre), 5 à Franconville et 2 à Argenteuil.

Ce faible succès des registres communaux, et l'absence totale d'observations dans quinze communes, doivent être mis en perspective avec les faits suivants :

- La présente enquête est une enquête complémentaire par rapport à celle de 2016, année où les observations (y compris courriers et courriers électroniques adressés aux mairies) étaient toutes intégrées aux registres communaux.
- En 2016, les registres communaux avaient reçu en tout 94 observations, dont 90 pour les quatre communes où se situe l'emprise de la carrière et seulement 4 pour l'ensemble des quatorze autres communes concernées par l'enquête.

- En 2020, avec mise en place d'un registre électronique distinct, les registres communaux n'ont reçu en tout que 28 observations écrites, concentrées sur trois des quatre communes d'emprise de la carrière tandis que le registre électronique recevait 442 observations, soit 94% du nombre total d'observations. Quinze registres communaux n'ont reçu aucune observation.

- Ceci s'explique à la fois par la facilité d'accès offerte par le registre électronique et par le contexte sanitaire, marqué par la pandémie de COVID 19, qui a certainement dissuadé nombre d'intervenants de se rendre en mairie même si les précautions nécessaires pour l'accueil du public avaient été prises.

Il faut noter que de très nombreuses contributions sur le registre électronique et/ou papier ont été déposées au nom d'associations, en particulier : Amis du Fort de Cormeilles (AFC), Association Intercommunale de Défense de la Butte du Parisis (AIDBP), Handicap, Autisme, Association Réunie de Parisis (HAARP), Collectif des associations d'environnement des Boucles de Seine (CADEB), Val d'Oise Environnement, etc.

IV.5 – Synthèse des observations et questions posées au porteur de projet

IV.5.1 – Synthèse des observations

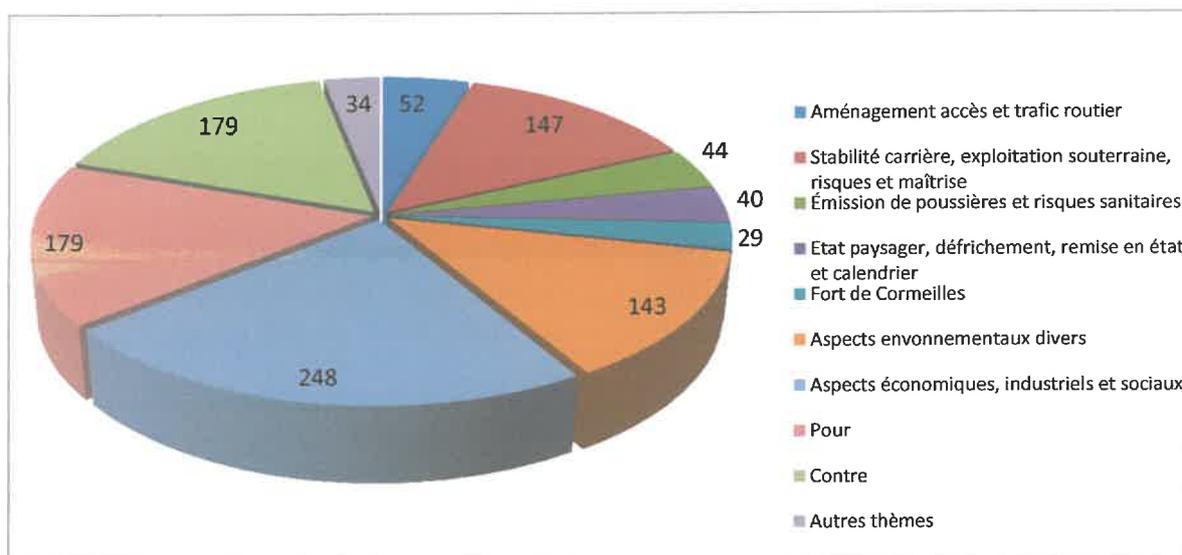
Le nombre très élevé des observations ainsi que leur volume (quatre cent soixante-dix observations, totalisant plus de mille pages) a demandé à la commission un très gros effort de synthèse durant toute l'enquête et à l'issue de celle-ci.

Il a été réalisé, d'une part, un recueil des résumés de toutes les observations qui a été annexé au procès-verbal d'enquête et, d'autre part, une compilation classée par thèmes des principales idées exprimées et des principales questions posées par ces observations, en faisant abstraction des très nombreuses redites. Ces derniers éléments ont servi de support au procès-verbal d'enquête.

IV.5.2 – Nature des observations et répartition par thèmes

Au fil des observations, la commission a vu se dégager les dix thèmes suivants:

- Aménagement accès et trafic routier,
- Stabilité carrière, exploitation souterraine, risques et maîtrise,
- Emission de poussières et risques sanitaires,
- Etat paysager, défrichage, remise en état et calendrier,
- Fort de Cormeilles,
- Aspects environnementaux divers,
- Aspects économiques, industriels et sociaux
- Pour le projet,
- Contre le projet,
- Autres thèmes.



IV.5.3 – Procès-verbal d'enquête et questions de la commission

Après un constat du déroulement de l'enquête, le procès-verbal de l'enquête complémentaire regroupe par thèmes, sur la base de la synthèse des observations évoqués supra, les principales idées exprimées, à l'aide d'extraits d'observations éventuellement remis en forme. Pour les idées soulevées par plusieurs observations, la commission a retenu une formulation enveloppe.

Chaque thème est conclu par une liste de questions adressées par la commission au porteur du projet.

Un **cas particulier** a été fait pour deux associations déjà à l'origine de recours lors de l'enquête précédente, associations qui ont à nouveau déposé des mémoires très nourris à la fois sur le registre électronique et sur celui de la mairie de Cormeilles. Ces mémoires déposés par Les Amis du Fort de Cormeilles (AFC) d'une part, l'Association intercommunale de défense de la butte du Parisis (AIDBP) d'autre part, sont présentés (sans leurs pièces jointes) en annexe n°1 au procès-verbal.

La commission a estimé, eu égard au contentieux précédent et au très grand nombre de questions posées dans les nouveaux mémoires, ainsi qu'à leur niveau de détail, que ces mémoires justifiaient une réponse à toutes les questions soulevées. Outre les questions regroupées par thème, la commission a donc demandé au porteur de projet une réponse **point à point** à chacun de ces mémoires.

IV.5.4 – Présentation du procès-verbal d'enquête

Le procès-verbal de l'enquête complémentaire a été **présenté au porteur du projet le 23 octobre 2020** après lui avoir été communiqué à l'avance sous forme électronique. Le recueil complet des observations résumées a été joint en annexe n°2 au procès-verbal, à titre de référence.

IV.6 – Mémoire en réponse et analyse par la commission

Le porteur de projet a demandé par courriel à la Préfecture du Val d'Oise un délai supplémentaire de 8 jours à Placoplatre pour rédiger le mémoire en réponse.

Ce délai a été accordé également par courriel, portant la date limite de remise du mémoire au 15 novembre.

Le vendredi 13 novembre 2020 au soir, Placoplatre a adressé son mémoire par courriel aux membres de la commission, parallèlement avec un envoi recommandé au président de la commission.

Les éléments de ce mémoire sont présentés et commentés au paragraphe VI ci-après, en réponse à la synthèse des observations du public.

Compte tenu de la complexité de l'enquête liée, à la fois, au contexte historique de celle-ci, au grand nombre d'observations et aux contentieux préexistants, ainsi que de la complexité d'organisation induite par le contexte sanitaire, la commission d'enquête a, encore par courriel, demandé un délai complémentaire de huit jours (soit en tout quinze jours après remise du mémoire en réponse) pour remettre le rapport final et ses conclusions, à la préfecture du Val d'Oise qui a bien voulu accorder ce délai, toujours par courriel, après consultation du pétitionnaire.

IV.7 – Avis des communes durant la période d'enquête

La commune de Franconville a adressé à la commission copie de sa délibération effectuée pendant l'enquête. Par ailleurs, la commission a eu connaissance de trois autres délibérations effectuées durant l'enquête. Ces quatre délibérations pendant l'enquête ont conduit aux résultats suivants :

- **Franconville** : « avis défavorable sur l'ensemble des pièces du dossier soumis à enquête en ce qu'elles n'apportent pas suffisamment de garantie sur la prise en compte de l'environnement et de sa préservation dans le projet global de la carrière. Le mémoire en réponse de la société Placoplatre aux recommandations de la MRAe ne donne pas entière satisfaction quant à la protection de l'environnement des Franconvillois, et donc à la préservation de leur cadre de vie. »

- **Cormeilles en Parisis** : « avis favorable, avec une réserve concernant la préservation des sous-sols aux abords du Fort de Cormeilles et l'obtention de garanties qu'aucun forage ne sera effectué sur son périmètre immédiat. »

Le maire de Cormeilles a en outre, à la suite de ce conseil municipal, adressé un **courrier** à la commission. Ce courrier a été joint au registre de la commune de Cormeilles en Parisis et traité comme une observation.

- **Montigny les Cormeilles** : avis favorable sous réserve que :

. Toutes les mesures de protection de l'environnement et de la protection des sites directement impactés par le projet tel que celui du Fort de Cormeilles-en-Parisis soient renforcées,

. Les conditions de réalisation de la création de la bretelle d'entrée sur l'autoroute A 15, suite au dossier déposé par PLACOPLATRE auprès de la DDT et de la DRIF soient prises en considération et pleinement réunies 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 (types, horaires et usages) d'utilisation des voiries communales.

- **Pierrelaye** : avis favorable sous réserve de mise en œuvre des recommandations suivantes :

- Continuité de contrôler visuellement et de façon périodique l'aspect des galeries pour éviter la propagation d'un éboulement de surface,

- Veiller au respect total de l'arrêté préfectoral sur l'utilisation des explosifs au regard des riverains proches et moins proches,

- Surveiller l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre occasionnées par le trafic routier des camions et la circulation des engins sur la carrière,

- Maintenir le dispositif de stockage des différents produits chimiques.

Par ailleurs, le maire d'Herblay a signalé, par courrier en date du 28 octobre adressé à la préfecture du Val d'Oise dont la commission a reçu copie, que la commune n'avait prévu aucune délibération durant la période et que le dossier, analysé par ses services, n'appelaient de la commune aucune observation.

Parmi les communes consultées, aucune autre ne s'est signalée durant l'enquête ou les quinze jours qui la suivaient.

V – CONSULTATION DE L'AEV PAR LA COMMISSION

La commission a noté à l'issue de l'enquête qu'un nombre important d'observations portant sur le devenir de l'espace boisé et du fort de Cormeilles relevaient de l'appréciation de l'Agence des Espaces Verts d'Ile-de-France (AEV), propriétaire du fort et gestionnaire des espaces verts environnants, et dont aucun élément ne permet de connaître directement l'avis, tant dans le dossier initial de 2016 que dans le complément de 2020.

Il lui est donc apparu opportun d'interroger directement l'AEV pour connaître sa position sur les sujets soulevés par l'enquête et en relation avec le projet.

V.1 – Questions posées par la commission

Par courriel en date du 30 octobre (cf. annexe n°4 au présent rapport), le président de la commission a sollicité la présidente de l'AEV afin de connaître sa position sur les sujets relatifs à la stabilité et à l'état environnemental de la butte du Parisis ainsi qu'au sort du Fort de Cormeilles, qui ressortaient parmi les préoccupations centrales du public lors de cette enquête.

Plus précisément, afin de compléter et clarifier les éléments dont elle disposait, la commission souhaitait connaître de l'AEV sa position quant au projet, en particulier sur les points suivants :

- Nature des engagements de l'AEV envers la société Placoplatre quant à l'exploitation de la carrière,
- Conséquences éventuelles sur la position de l'AEV du nouvel avis environnemental émis par la MRAe, et de la mise en visibilité du fort de Cormeilles via le label Patrimoine d'intérêt régional et le loto du patrimoine,
- La Région Ile-de-France a-t-elle déposé une demande d'inscription du fort sur la liste complémentaire des monuments historiques ? Une éventuelle inscription aurait-elle une incidence pour l'exploitation de la carrière souterraine ?
- Qu'est-il prévu vis-à-vis des occupants du Fort et des activités qui y sont organisées lorsque l'exploitation souterraine approchera du fort ?

Compte tenu des délais impartis pour la remise du rapport d'enquête et de ses conclusions, la réponse était demandée sous quinzaine, par retour de courriel.

V.2 – Réponse de l'AEV

Par courriel en date du 10 novembre 2020, M. Helleisen, directeur général de l'AEV, a adressé la réponse de l'AEV constituée d'un courrier de Mme Cabrit, présidente de l'AEV, et de trois pièces jointes (cf. annexe n°4 au présent rapport).

Les éléments de réponse aux questions posées figurent en annexe n°1 au courrier (l'annexe 2 reproduit le courriel envoyé par la commission) et sont résumés ci-après.

- Nature des engagements de l'AEV envers la société Placoplatre quant à l'exploitation de la carrière :

L'AEV a concédé le 28 novembre 2011 à Placoplatre, par contrat de forage, le droit exclusif d'exploiter le gypse existant en souterrain de la butte du Parisis, en mettant à disposition l'ensemble des parcelles existantes ou à acquérir.

Ce contrat prévoit les modalités et conditions d'exploitation, la rémunération, ainsi que la remise en état du domaine régional en fin d'exploitation.

Par ailleurs, il existe un protocole d'accord relatif à l'expertise du fort de Cormeilles-en-Parisis daté du 7 juillet 2015 entre l'AEV et Placoplatre. S'appuyant sur une expertise des principes constitutifs du fort et une évaluation de son état actuel, ainsi que sur l'analyse des incidences de l'exploitation souterraine sur le fort d'un point de vue géotechnique, il a servi à déterminer les mesures de protection et de suivi dont l'exploitant devra assurer la charge avant et pendant l'exploitation ainsi que les adaptations des modes d'exploitation permettant de s'assurer de l'absence d'incidences sur le fort. Il inclut à cet effet des engagements détaillés de Placoplatre et de l'AEV.

- Conséquences éventuelles sur la position de l'AEV du nouvel avis environnemental émis par la MRAe, et de la mise en visibilité du fort de Cormeilles via le label Patrimoine d'intérêt régional et le loto du patrimoine :

La position de l'AEV ne devrait pas être remise en question avec le nouvel avis environnemental émis par la MRAe, ni avec la mise en visibilité du fort de Cormeilles via le label Patrimoine d'intérêt régional et le loto du patrimoine. L'Agence des espaces verts est un partenaire historique des acteurs de ce territoire, soucieux de la réhabilitation et de la valorisation du fort de Cormeilles.

- La Région Ile-de-France a-t-elle déposé une demande d'inscription du fort sur la liste complémentaire des monuments historiques ? Une éventuelle inscription aurait-elle une incidence pour l'exploitation de la carrière souterraine ?

La Région n'a pas déposé de demande d'inscription du fort sur la liste complémentaire des monuments historiques. La commission d'enquête peut obtenir des informations complémentaires auprès du service « Inventaires et Patrimoine » du Conseil régional.

- Qu'est-il prévu vis-à-vis des occupants du Fort et des activités qui y sont organisées lorsque l'exploitation souterraine approchera du Fort ?

Les éléments concernant le Fort sont notamment précisés à l'article 9.1 du contrat de forage de 2011 :

- Placoplatre devait informer l'AEV de son intention d'exploiter sous le fort, dans un délai de 6 mois minimum avant le préavis de fin de la convention de mise à disposition du fort aux Amis du Fort de Cormeilles, qui se terminait le 31-12-2018. Le préavis étant d'un an, Placoplatre aurait dû informer l'Agence au plus tard le 30-06-2017. Cela n'a pas été fait car le projet d'exploitation souterraine de Placo n'était pas avancé à ce point à cette date.

- À défaut, l'AEV pouvait reconduire la convention avec les Amis du Fort de Cormeilles (AFC), pour une durée de 5 ans, et l'obligation de Placoplatre d'informer l'Agence restait dans le même délai : 6 mois au plus tard avant le début du préavis de fin de la convention, et ainsi de suite pour les éventuelles échéances suivantes.

- En pratique, l'Agence a reconduit la convention avec les AFC pour une durée de 4 ans (cf. pièce jointe n°3, convention AEV- AFC). La convention actuelle a une échéance fixée au 31-12-2022 ; il faudra sans doute la reconduire pour une durée à définir.

- Lorsque Placoplatre entamera l'exploitation sous le fort, l'AEV devra exclure toute possibilité de logement des conventions de mise à disposition du fort. Placoplatre s'est engagé à sécuriser le fort pendant la période d'exploitation, pour éviter toute intrusion dès lors qu'il ne serait plus habité ou qu'il serait vide de toute occupation (article 9.1 du contrat de fortage).

Le courrier est accompagné de trois pièces jointes qui complètent et confortent cette réponse :

- le contrat de fortage de novembre 2011 ;
- le protocole d'accord relatif à l'expertise du Fort de Cormeilles en Parisis, signé en 2015 par la société Placoplatre et l'Agence des espaces verts ;
- la convention d'occupation précaire entre l'association les Amis du Fort de Cormeilles (AFC) et l'Agence des espaces verts de septembre 2019.

L'ensemble de ces documents confirme en tous points que Placoplatre est bien autorisé par l'AEV à exploiter le gypse sous la Butte de Cormeilles et en particulier, sous réserve du respect de certaines règles fixées par protocole, à l'exploiter sous le Fort, sous réserve d'obtention des autorisations des services étatiques, sans qu'aucun évènement récent soit venu modifier cette situation.

VI – ANALYSE DES REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE AU PROCES-VERBAL D'ENQUETE

Ordonné selon les thèmes indiqués supra, ce paragraphe présente pour chaque thème le résumé des observations du public et les questions de la commission telles que présentées dans le procès-verbal d'enquête, insère les éléments de réponse du maître d'ouvrage et indique en fin de thème un commentaire global de la commission.

Les questions très détaillées posées par l'AIDBP et l'AFC et leurs réponses, séparées dans le PV et dans le mémoire en réponse, ont été regroupées ici avec les thèmes concernés pour améliorer la lisibilité de l'analyse.

Il convient de signaler que la commission s'est concentrée, dans ses propres questions, sur les points mis en cause par la MRAe ou mis en lumière par des événements récents, sans revenir sur des questions déjà soulevées en 2016 et ne faisant l'objet d'aucun fait nouveau susceptible de remettre en cause l'analyse effectuée précédemment.

VI.1 - Aménagement accès et trafic routier

Résumé des observations

Ce thème est abordé par 52 observations. Ces observations, pour la plupart négatives sur ce point, parlent de files de camions interminables, d'infrastructures inadaptées, du ballet incessant de camions sur la route stratégique.

Les contributeurs se plaignent des nuisances sonores, de la pollution (poussière, gas-oil) résultant de camions généralement non bâchés, du risque d'accidents. Plusieurs citent un camion renversé avec son chargement sur le rond-point des Montfrais en deuxième semaine de septembre, qui aurait créé un danger au niveau d'un arrêt de bus.

Le projet de création d'une bretelle d'autoroute afin de permettre aux camions l'entrée sur l'A15 amène des commentaires divers. Certains évoquent la déforestation occasionnée. Selon plusieurs

observations, Placoplatre fait payer par la collectivité des infrastructures qui lui sont entièrement dédiés (rond-point du Cimetière, élargissement de chaussée, futur accès à l'autoroute A15).

Des observations pointent les camions accédant par le nord via la nouvelle entrée sur la commune de Franconville et Sannois. Selon une observation, l'accès Nord par les camions entraînerait une augmentation de 32% des gaz à effet de serre de type CO₂, à tonnage transporté identique à l'accès sud, d'où une suggestion d'interdire aux camions de chantier de monter par Franconville et Sannois. D'autres estiment affolant le nombre de camions dans la côte de Franconville ou dans la petite commune de Montigny.

Une observation indique que la création de l'entrée sur la route stratégique amène le maître d'ouvrage à réceptionner les camions par cette entrée. Or les routes d'accès nouvellement renouvelées amènent des risques majeurs d'accidents routiers. Le nouvel aménagement de la rue de Franconville ne permettrait pas à un véhicule léger de croiser un poids lourd sans monter sur le trottoir.

Une observation souligne que le viaduc de Gennevilliers est déjà fragilisé par la circulation et s'étonne qu'on songe à ajouter davantage de camions quand on n'arrive pas à entretenir les infrastructures existantes, comme la passerelle de Sannois fermée aux piétons car dangereuse alors qu'on laisse passer des milliers de véhicules au-dessous.

La maintenance des infrastructures est jugée insuffisante, en particulier les abords de l'usine à la limite du péril occasionneraient une gêne pour la circulation et Placoplatre ne respecterait pas ses obligations à cet égard. Des exploitants agricoles d'Argenteuil se sont plaints du stationnement de camions, en attente d'entrée dans le site par l'entrée sud, le long de la route de Cormeilles, gênant ainsi, l'activité agricole.

L'évocation d'un scénario de trafic reposant sur l'arrêt complet du remblaiement suite au refus éventuel d'exploiter en souterrain provoque des réactions indignées signalant que ce scénario est illégal, le remblaiement étant une obligation. Il est observé que l'allongement de durée d'exploitation et la modification du profil de la butte réduisent certes le flux de camions, mais au prix d'un allongement de quinze ans du remblaiement complet.

D'autres, moins nombreux, soulignent à l'inverse le cofinancement par Placoplatre d'infrastructures qui profiteront à tous. Il est signalé d'une part que ce trafic de camions était prévu de très longue date et d'autre part que Placoplatre a participé au financement de l'aménagement du rond-point sur la RD122. On relève que le lissage dans le temps du remblaiement du site et l'ouverture d'un deuxième accès devrait permettre de limiter les flux de camions, ainsi que la création de la bretelle d'accès sur l'autoroute A15 que Placoplatre s'est engagé à cofinancer. Un autre met en avant que les camions apportant les remblais effectuent de courtes distances et que l'impact environnemental serait bien pire si les terres étaient évacuées vers des exutoires éloignés en Normandie ou dans la Marne. De même, une délocalisation est jugée absurde, amenant à approvisionner en plâtre la région parisienne depuis des ports tels que Le Havre ou La Rochelle, et à augmenter les émissions de gaz à effet de serre alors que la ressource est disponible sur place.

L'association AFC (Amis du Fort de Cormeilles) estime que Placoplatre ne justifie pas le triplement (631 400 km annuels dans l'étude d'impact de 2015 et 1,8 millions de km annuels dans la réponse à l'avis de la MRAe) de la distance projetée du trafic des poids lourds. Elle regrette également que Placoplatre ne compare pas le kilométrage total parcouru par les poids lourds entre l'arrêté de 1999 et le présent projet. Elle indique que la comparaison des scénarios de transport n'est pas pertinente.

L'association AIDBP (Association intercommunale de défense de la butte du Parisis) signale que l'allongement de la durée d'exploitation dû à la carrière souterraine va prolonger le trafic des camions (nombre et pollution) de 17 années supplémentaires, de 2029 à 2046.

Elle estime, par ailleurs, que les aménagements routiers qui ont été réalisés pour l'accès Nord de la carrière posent de nombreux problèmes car ils n'ont été réfléchis qu'en fonction du flux de camions de remblais prévus (passage à deux voies de certaines portions, taille du giratoire disproportionnée), les circulations douces ont été oubliées et il n'est pas possible de circuler à pied ou en vélo. De plus, les arrêts de bus sont situés en sortie ou sur les ronds-points les rendant dangereux et les accotements de la route ne sont pas stabilisés, ni aménagés, et empêchent toute circulation piétonnière.

Enfin, de fréquents embouteillages ont lieu à cause des camions qui font la queue pour entrer sur le site de PLACOPLATRE et bloquent la circulation des véhicules légers.

L'association HAARP (Handicap, Autisme, Association Réunie de Parisis) a versé une contribution nourrie réitérant son opposition au projet déjà formulée en 2016. En voici l'essentiel, qui porte principalement sur le thème des aménagements et du trafic routier :

« l'association accueille, sur ses sites de la Montagne (3.3ha) à Cormeilles-en-Parisis et du Grand Cèdre (≈1ha) à Montigny-lès-Cormeilles, des personnes handicapées autistes et/ou mentales et/ou psychiques. Sur le site de la Montagne ouvert au public: centre équestre, restaurant, menuiserie et jardinerie, c'est environ 250 personnes qui y accèdent quotidiennement ou sont présentes, 120 personnes en situation de handicap et 28 résidents dans le foyer avec leurs éducateurs. Sur le site du Grand Cèdre, 120 personnes y accèdent chaque jour ou sont présentes dont 70 personnes en situation de handicap et 58 en foyer avec leurs éducateurs. Le site de la Montagne est situé sur la route Stratégique à environ 200 m du nouveau rond-point qui a été aménagé spécialement pour permettre aux camions transportant les remblais d'accéder à la carrière par son accès nord. Il s'avère que les doutes émis dans ce rapport n'ont pas été levés : sur l'environnement, les bruits, les vibrations, la dangerosité du trafic routier sur le RD122 qui s'est densifié et aggravé depuis l'apport de centaines de passage par jour de montant camions en charge et descendant à vide.

Dans le document de la MRAe daté du 19 décembre 2019 il n'est pas fait état de nos sites dans le §3.2 «établissements qui se trouvent à moins de 300m du périmètre de la carrière en extension»...Les deux sites sont impactés puisqu'ils se situent dans le périmètre d'influence de proximité des zones à risques potentiels. Il n'y a pas eu de sondage de réalisé sur ces propriétés pour évaluer des risques éventuels. Il n'est pas fait état du passage du TRAPIL situé entre la route Stratégique et le mur de la propriété de la Montagne qu'il longe sur toute sa longueur. Pour faciliter le trafic des camions, des aménagements de voirie ont été réalisés entre les ronds-points de l'Hermitage, des Montfrais et celui du cimetière de Cormeilles. Ces aménagements de la RD122 sont incomplets, sans trottoir, sans éclairage et sans piste cyclable.

Des personnels qui travaillent sur le site de l'HAARP et de nombreux sportifs empruntent à pied quotidiennement ces voies pour aller et/ou venir de Cormeilles/Franconville ou de Sannois. Ces piétons sont obligés de marcher sur les voies, les bas-côtés ne sont pas entretenus avec des herbes hautes «jusqu'au ventre» et boueux par temps de pluie. Maintenant il est possible d'évaluer la dangerosité liée au trafic important des camions montants et descendants. Ils se doublent sur la partie à deux voies, roulent à vitesse très lente dans les montées en provoquant des queues de véhicules. Ils stationnent sur les bas-côtés et forment des ornières boueuses. Ces voies sont accidentogènes. Pour preuve, il y quelques jours, en matinée, un camion en pleine charge s'est renversé dans le rond-point des Montfrais à moins de 5m de l'arrêt de bus, heureusement il n'y avait personne à ce moment. Tant que tous les points énumérés ne reçoivent pas de réponses satisfaisantes

pour les personnels et personnes accueillies sur nos sites, notre avis ne peut qu'être défavorable, et opposé au projet d'extension de la carrière Placoplatre à Cormeilles en Parisis. Nous demandons que le document soit versé au dossier d'enquête publique. »

Questions de la commission (en gras) et éléments de réponse du maître d'ouvrage

Après analyse des observations du public, la commission souhaite obtenir du porteur de projet des éclaircissements sur les points suivants :

1) Circonstances de l'accident évoqué au rond-point des Montfrais, enseignements tirés et mesures prises pour réduire la dangerosité le cas échéant.

En premier lieu, il est important de rappeler que l'accident survenu le 9 septembre 2020 au rond-point des Montfrais à Franconville a eu lieu sur le domaine public et concernait un camion d'une société privée indépendante de Placoplatre. La cause de cet accident serait un excès de vitesse selon les informations de la société propriétaire du camion missionné par le maître d'ouvrage du chantier source. Une analyse a été réalisée par l'entreprise de transport et des rappels stricts des procédures de prévention ont été formulés et rappelés à l'ensemble des chauffeurs de cette entreprise.

2) Nature et volume du flux de camions effectivement constaté au niveau de l'entrée nord, tant de camions entrants que de camions sortants (par exemple, camion refoulé à l'entrée durant la visite sur site de la commission alors que le dossier indique qu'aucun camion ne sort par cette entrée).

La nature et le volume des camions arrivant en carrière sont présentés dans le mémoire technique du dossier de demande d'autorisation d'exploiter (DDAE). 40 % de ces poids lourds se présentent à l'entrée Nord et 60 % à l'entrée Sud de la carrière. La totalité des camions ressortent par la sortie Sud sous réserve de la réponse à la question ci-après.

Pour l'ensemble de l'année 2019, le nombre moyen de camions entrant par l'entrée Nord par jour travaillé est de 82. Sur la période de janvier à octobre 2020, le nombre de camions est de 108 par jour en moyenne (pour un atterrissage à fin décembre de 100 camions/ jour). Depuis le début de l'année, environ 6 % ont été refusés à cette entrée Nord pour des raisons de qualité des matériaux, d'équipements non conformes, de surcharge ou de mauvais itinéraires (1,6 %), et sont donc ressortis par le Nord de la carrière.

3) En cas de camions ne répondant pas au cahier des charges (chargement non conforme, camion non bâché, autres cas à préciser éventuels), que fait Placoplatre vis-à-vis du camion d'une part, de l'entreprise qui l'envoie d'autre part ?

Dans le cas de camions ne répondant pas aux consignes sécurité ou au protocole transport, le camion est refusé et/ou exclu temporairement par la société ECT, prestataire de Placoplatre en charge des opérations de remblai, ou par Placoplatre. La durée de l'exclusion est variable en fonction de l'infraction constatée. Elle peut aller jusqu'à l'exclusion définitive d'accès au site du chauffeur ou de l'entreprise de transport. Par exemple, si le chauffeur se présente sans ses équipements de protection individuels ou ne respecte pas les règles de circulation en carrière, ce dernier est exclu pendant 3 jours. En cas, de récidive, la durée d'exclusion peut aller jusqu'à une semaine. L'entreprise de transport qui affrète le poids lourd mène ses propres actions vis-à-vis de ses chauffeurs, indépendamment de Placoplatre.

4) **Qu'en est-il de la modification substantielle de l'impact du trafic routier liée à l'exploitation des carrières et à leur réaménagement ? Rappel de l'explication du triplement de distance évoqué par l'association AFC.**

- Tout d'abord, rappelons que le Tribunal a considéré que :

«29. En premier lieu, il résulte de l'instruction, que, contrairement à ce que soutiennent les requérants, l'étude d'impact de mai 2015, telle que complétée en octobre 2015 et en mars 2016, analyse de façon précise l'évolution du trafic automobile, et notamment l'augmentation des allers et venues de camions consécutive à l'extension de l'exploitation, ainsi que les mesures prises pour réduire le trafic observé sur l'accès sud en créant un accès au nord. Il en résulte également que cette étude prend en compte les effets cumulés de ce trafic avec celui généré par l'usine de traitement de gypse, précisant que l'accroissement de l'extraction n'entraînera aucun trafic routier supplémentaire puisque le minerai est directement exploité sur place. Enfin, l'étude comporte bien une étude des solutions alternatives – et notamment du cheminement ferroviaire – examinées par la société exploitante pour le transport des matériaux de remblaiement. »

48. En premier lieu, il résulte de l'instruction que, contrairement à ce que soutiennent les requérants, si les décisions litigieuses ont pour effet d'accroître le trafic des camions chargés de transporter les matériaux de remblais, cette évolution a bien été prise en compte par les arrêtés litigieux qui limitent, année par année, le nombre de camions autorisés à rentrer sur le site et prescrivent la création d'un nouvel accès routier au nord du site d'exploitation et par l'accès sud, étant rappelé que l'ensemble des poids-lourds sortent par le sud de la carrière à ciel ouvert.

Contrairement à ce que soutiennent les requérants, il résulte de l'instruction que l'étude de trafic sur la base de laquelle ces prescriptions ont été édictées n'affirme nullement que les voies d'accès à la carrière ne peuvent supporter plus de 280 camions par jour, ce chiffre étant uniquement celui utilisé pour calculer l'impact. En toutes hypothèses, il ressort des pièces du dossier que le trafic journalier moyen de camion autorisé par l'arrêté sera de 198, inférieur à celui prévu par l'étude d'impact comme à celui qui aurait résulté de la poursuite de l'exploitation initiale, avec en outre une baisse tendancielle liée à l'arrêt de la carrière sous-butte dans un délai de six ans. »

- Rappelons que l'étude d'impact indique que le trafic poids-lourds moyen annuel par jour est lié à « l'apport de matériaux extérieurs pour la remise en état du site ». Cette étude mentionne également qu'« il n'y a pas de circulation sur les voies publiques de camions pour l'évacuation du gypse. Toute la production est actuellement acheminée directement à l'usine de traitement de Placoplatre par des voies internes ».

Ainsi, l'activité de la carrière génère uniquement un trafic de poids-lourds « externe » lié à l'apport de remblais pour la remise en état du site.

En effet, une fois extrait, le gypse est acheminé directement à l'usine de traitement de la société Placoplatre par des voies internes au site, au moyen d'engins et de bandes transporteuses.

- Quant aux camions transportant le produit fini et transformé (plâtre, carreaux de plâtre etc.) en vue de sa vente, dont le trafic est généré par l'activité de l'usine plâtrière, ceux-ci bénéficient bien d'un accès sur la RD 48 distinct de celui de la carrière. De ce fait, l'étude d'impact du DDAE analyse les effets cumulés de l'usine plâtrière et de la carrière.

Le tableau, figurant en page 326 de l'étude d'impact et copié dans le mémoire de l'AFC, étudie le cumul des différents impacts entre, d'une part, le projet de renouvellement partiel à ciel ouvert et d'extension en souterrain de la carrière et, d'autre part, l'usine plâtrière.

Parmi ces impacts figure **le trafic routier** qui est ainsi résumé :

| Thème environnemental | Impact de l'usine plâtrière | Interactions possibles avec la carrière à ciel ouvert actuelle et la carrière souterraine à venir | Impact cumulé |
|-----------------------|---------------------------------------|---|---|
| Trafic routier | 60 camions/j 50 véhicules légers/j | <i>OUI</i> Les camions allant vers ou sortant de l'usine (60 camions/j) et les camions de terres extérieures allant vers ou sortant de la carrière (124 camions/j actuellement, jusqu'à 248 camions/j à l'avenir) se retrouvent sur le même réseau routier | → l'impact cumulé de l'usine plâtrière et de la carrière à ciel ouvert est et sera : <ul style="list-style-type: none"> <u>faible à moyen</u>, direct et temporaire sur le <u>trafic global</u> <u>moyen à fort</u>, direct et temporaire sur le <u>trafic poids lourds</u> <u>fort à l'heure de pointe du matin</u> (6h15 – 9h15) et <u>faible en période creuse</u> (10h15 – 17h) et à l'heure de pointe du soir, sur les <u>conditions de circulation</u> |

Ainsi, contrairement à ce qui est affirmé, l'étude d'impact, au titre des impacts cumulés, mentionne explicitement que le trafic généré par le projet de renouvellement partiel à ciel ouvert et d'extension en souterrain de la carrière se cumulera à celui de l'usine plâtrière. Le trafic cumulé évalué à 308 camions par jour est bien mentionné dans le tableau ci-dessus.

Enfin, l'affirmation de l'AFC indiquant que les expertises ne figurent pas dans le dossier d'enquête publique complémentaire est erronée. En effet, le tome 3 bis contenait bien les annexes 1 à 22.

Concernant les scénarios de transport par camions présentés par CDVIA

- L'AFC indique qu' « *il n'est pas possible de comprendre si le trafic annuel concerne l'ensemble des poids lourds desservant le site de Placoplatre, ou ceux liés au remblaiement uniquement.* »

Or, dans le rapport en réponse à la MRAE nommé « Points complémentaires à l'étude d'impact », le nom du chapitre mentionnant cette étude s'appelle « trafic des poids lourds d'apport de terres extérieures ». L'affirmation de l'AFC n'est donc pas justifiée.

Concernant le triplement de la distance annuelle parcourue par les camions

- Il a été noté dans la réponse de Placoplatre à la MRAE qu' « *Il en ressort qu'aujourd'hui, suite à l'ouverture de l'entrée Nord, que les camions parcourent de l'ordre de 1 800 000 km par an (kilométrage aller-retour au chantier estimé). Ce kilométrage reflète une légère augmentation de la distance parcourue par les poids lourds (médiane de 8,5 km) en partie liée aux chantiers pour la Société du Grand Paris et d'un temps d'ouverture de la carrière plus important sur l'année* ». En effet, la médiane au moment de la rédaction du DDAE était de 6,5 kilomètres. De plus, le chiffre présenté de 631 400 km prenait en compte la distance parcourue

« par les camions de remblais vers la carrière » et ne prenaient donc pas en compte l'aller-retour au chantier.

5) Dans sa réponse aux questions de la Commission d'enquête en 2016, Placoplatre évoquait des contrôles d'itinéraire des camions (justificatif GPS du trajet, enregistrement plaques d'immatriculation, etc.). Où en sont les mesures proposées ? Quels ont été les moyens mis en place ?

Conformément à l'article 5.2 de l'arrêté préfectoral, l'enregistrement des plaques d'immatriculation est réalisé par un lecteur optique installé en sortie de l'A15. Cette base de données est consultable en temps réel par notre prestataire ECT, en charge des opérations de remblai. De ce fait, lorsqu'un poids lourd se présente à l'accès Nord, l'agent de réception est automatiquement informé si l'immatriculation est dans la base de données du lecteur de plaques et si le camion est passé dans un délai de moins de 10 minutes au giratoire. Cela évite que les camions ne dévient de leur trajet ou ne s'arrêtent le long de leur parcours.

Concernant les autres itinéraires, le site internet d'ECT renseigne ses sous-traitants sur les informations importantes (tels que l'obligation de s'enregistrer et d'obtenir l'accord préalable du service dédié à la réservation avant de se rendre en carrière Placoplatre) et accès / circulations obligatoires pour accéder au site Placoplatre de Cormeilles en Parisis.

De plus, un triple dispositif de contrôle a été mis en place :

- En préalable, aucun camion ne peut se présenter à la carrière sans y avoir été autorisé au minimum 48 heures avant par le biais d'une demande d'acceptation préalable enregistrée dans la base informatique du poste de contrôle de la carrière. Aucun camion ne peut donc rentrer sans cette autorisation d'accès. Ce système évite donc l'arrivée de tout camion non contrôlé et non prévue.
- En second lieu, tout camion ayant un bon d'accès à la carrière doit respecter l'itinéraire imposé aux poids lourds pour accéder au site, sous menace de refus d'accès voire d'exclusion d'accès à la carrière. Pour accéder à l'entrée Nord de la carrière, le seul itinéraire autorisé passe par l'autoroute A15 puis la sortie Franconville/Sannois-le Moulin, et enfin la RD 122 pour arriver à la carrière via l'accès Nord. Ce cheminement draine ainsi préférentiellement les chantiers issus des communes de la petite couronne proche et du Val d'Oise connectées aux périphériques urbains et situées à proximité de l'autoroute A15. Le même dispositif est mis en place pour l'accès par le sud. Ainsi un itinéraire obligatoire est en place pour accéder à la carrière via la RD 121 depuis le sud de la commune de Cormeilles en Parisis
- Ainsi, lorsqu'un camion se présente à l'accès Nord de la carrière, l'agent de réception qui saisit l'immatriculation dans le système, est informé automatiquement si cette immatriculation figure bien dans la base de données du lecteur de plaque, et si ce camion a bien accédé au site en respectant l'itinéraire par l'A15. Ceci est vérifié pour chaque livraison. Si elle n'y figure pas, le camion est refusé sans exception. Il en est de même s'il met trop de temps à se présenter au poste de contrôle.

Ce triple dispositif doit éviter que des camions de remblais ne traversent les rues des centres-villes des communes. Dans les faits, nous avons enregistré quelques rares camions égarés qui ont traversé un centre-ville au mépris de l'itinéraire imposé. Ces camions ont par conséquent été refusés.

- 6) Sur le site du Conseil Départemental du Val d'Oise (<https://www.valdoise.fr/2526-concertation-liaison-rd48-rd392-a-cormeilles-en-parisis.htm>) est présenté un aménagement routier « Création d'une liaison RD48-RD932 à Cormeilles-en-Parisis ». Des aménagements sont prévus pour optimiser les conditions de circulation et l'accès aux poids-lourds liés à l'activité de l'usine Placoplatre (coût 3 M€, cofinancé par le Conseil départemental du Val d'Oise, la ville de Cormeilles-en-Parisis et l'entreprise Placoplatre). Ces travaux ne sont pas présentés dans l'étude d'impact (étude de trafic de CDVIA de 2013, mis à jour en 2020). A quoi va servir cet aménagement auquel contribue Placoplatre ? En quoi va-t-il améliorer le trafic ?

Comme indiqué sur le site internet du Conseil Départemental du val d'Oise : « La RD48 (route d'Argenteuil) et la RD392 (boulevard Joffre), à Cormeilles-en-Parisis, connaissent un trafic respectif de plus de 9 000 et 21 000 véhicules par jour en semaine. La voie privée Lambert, appartenant à Placoplatre et située entre ces deux routes départementales et assurant la liaison entre elles en heures ouvrées, supporte actuellement environ 5 000 véhicules, dont 470 poids lourds liés notamment à l'activité de l'usine Placoplatre située sur la RD48.

Le Conseil départemental du Val d'Oise projette d'améliorer la liaison entre les RD48 et RD392 en rendant publique la voie Lambert, qui fera l'objet de réaménagements favorisant la fluidité du trafic et le développement des modes actifs. Ces derniers seront également facilités via la création d'une voie douce, et ce en cohérence avec la proximité de l'itinéraire cyclable London-Paris. »

Il est important de noter que la voie privée Lambert, appartenant à Placoplatre, est actuellement, pendant ses horaires d'ouverture, entièrement ouverte à la circulation publique et empruntée par des véhicules légers et des poids-lourds au même titre qu'une voie communale. Cela fluidifie ainsi grandement le trafic routier entre les RD 48 et RD392.

Après travaux, la voie privée Lambert intégrera partiellement le réseau routier public, et sera ainsi également ouverte à la circulation le soir et le week-end, ce qui n'est pas le cas actuellement. Une voie nouvelle longeant la limite communale entre Argenteuil et Cormeilles-en-Parisis sera créée sur des terrains propriétés de Placoplatre éloignant ainsi le flux de la circulation routière des habitations longeant actuellement la voie privée Lambert et construites dans les années 1990.

L'objectif de cet aménagement, qui n'était pas programmé en 2013 lors de la réalisation de l'étude CDVIA, est donc de sécuriser l'entrée de ville et de l'usine. Il n'y aura pas de modification significative de la circulation des poids lourds liés à l'activité de l'usine de Placoplatre par rapport à aujourd'hui.

Par ailleurs, l'ouverture de cette voie la nuit et le week-end sera sans incidence sur la circulation des poids lourds liés à l'activité de la carrière.

- 7) Le site du Conseil Départemental du Val d'Oise (<https://www.valdoise.fr/2519-concertation-creation-d-une-bretelle-d-acces-a-l-a15-depuis-la-rd122-a-sannois.htm>) présente la création de la bretelle d'accès à l'A15 depuis la RD122, « dans le but de faciliter l'accès à la carrière de gypse nécessaire à la poursuite de son exploitation et de sa réhabilitation partielle (avec le comblement d'anciennes zones exploitées), et d'orienter les flux de camions de la carrière vers le réseau autoroutier structurant (A15) ». Ces travaux, inscrit dans le plan anti-bouchon de la Région Ile-de-France, d'un coût de 3,36 M€ sont cofinancés à hauteur de 50% par Placoplatre et

le démarrage des travaux est envisagé au 1er semestre 2020 pour une mise en service à l'hiver 2020/21.

Où en sont ces travaux ? Une gêne à la circulation existante est-elle envisagée ? Quelle sera le nouveau plan de circulation des camions alimentant Placoplatre pendant les travaux ?

La réalisation de ces travaux a été décalée par l'Etat, maître d'ouvrage, dans le but de modifier le projet (création d'une voie réservée au bus et taxis). La date de commencement des travaux est actuellement fixée au 4ème trimestre 2021.

Le tracé de la future bretelle prévue étant différent de celui de la bretelle existante, empruntée par les véhicules sortant de l'A 15, le chantier ne devrait pas générer de gêne majeure sur la circulation. Les poids lourds circuleront pendant le chantier de construction de cette bretelle de la même façon qu'actuellement ou se conformeront aux restrictions de circulation.

Ces travaux, qui s'inscrivent dans le plan « anti-bouchon » de la Région Ile-de-France, ont une finalité propre consistant à améliorer la circulation générale. Rappelons que cette bretelle était prévue dès l'origine de la réalisation du demi-échangeur sur Sannois.

Ce projet est indépendant du fonctionnement de la carrière dont les accès ont été conçus indépendamment de la création de cette bretelle permettant l'entrée sur l'autoroute A 15 en direction de Paris, puisque le dossier de demandes d'autorisation prévoit que seule l'entrée des poids lourds est autorisée au Nord, les sorties devant toutes s'effectuer au Sud de la carrière.

8) Une observation signale avoir constaté que « les énormes camions se suivent à quinze secondes ». Qu'en est-il vraiment de la part des camions dans le trafic aux heures de pointe ?

Une étude du département du Val d'Oise a été réalisée en février 2020 sur la RD 122. Cette étude a permis d'étudier le fonctionnement du carrefour Nord de la carrière aux heures de pointe du matin (7 – 10h) et du soir (17 – 19h), et d'évaluer l'éventuel impact des poids lourds. Cette étude indique que le nombre de camions empruntant cet axe représente seulement 1,1% du flux total des véhicules (légers et lourds).

Elle précise également que le carrefour giratoire a un fonctionnement fluide aux heures de pointe du matin et du soir tant sur les entrées que sur les sorties et notamment sur la branche d'accès à la carrière. Les mouvements de déplacement sont pendulaires dans la journée sur ce carrefour.

Si des encombrements ponctuels et temporaires ne peuvent totalement être exclus, cette étude confirme la fluidité du trafic autour de l'entrée Nord, y compris aux heures de pointe. Le phénomène décrit, s'il est avéré, n'a pu que se produire de façon exceptionnelle et non récurrent. Rappelons que cet accès Nord existait dans les années 1990 et a vu le trafic de camions de remblais monter à 350 camions/jour.

9) L'analyse de l'esquisse du projet alternatif consistant à alimenter l'usine depuis la carrière de Baillet peut-elle être complétée en intégrant dans la comparaison la réduction de trafic liée au non remblaiement de la carrière souterraine, comme le suggère une observation ?

Ce complément d'analyse n'a pas été pris en compte car en toute hypothèse, il n'est pas envisageable de ne pas remblayer la carrière. Il s'agit en effet d'une obligation légale prévue par l'arrêté ministériel du 22 septembre 1994 sur la carrière et par l'arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter.

Cette obligation demeurerait applicable en dehors même de l'autorisation de prolongation de l'exploitation de la carrière. PLACOPLATRE n'a ainsi jamais mentionné une quelconque intention de ne pas remblayer la carrière de Cormeilles en Parisis, et se conformera à ses obligations légales et réglementaires à cet égard.

En effet, l'alternative envisagée dans laquelle les remblais issus des chantiers avoisinants la carrière de Cormeilles en Parisis seraient dirigés vers la carrière de Baillet prenait en compte la remise en état de la carrière à ciel ouvert.

10) Comment mieux prendre en compte les attentes de l'association HAARP ? La commission attend une réponse circonstanciée point par point aux observations de cette association :

« Dans le document de la MRAe daté du 19 décembre 2019, il n'est pas fait état de nos sites dans le §3.2 « établissements qui se trouvent à moins de 300m du périmètre de la carrière en extension ». Les deux sites sont impactés puisqu'ils se situent dans le périmètre d'influence de proximité des zones à risques potentiels. Il n'y a pas eu de sondage de réalisé sur ces propriétés pour évaluer des risques éventuels. Il n'est pas fait état du passage du TRAPIL situé entre la route Stratégique et le mur de la propriété de la Montagne qu'il longe sur toute sa longueur. Pour faciliter le trafic des camions, des aménagements de voirie ont été réalisés entre les ronds-points de l'Hermitage, des Montfrais et celui du cimetière de Cormeilles. Ces aménagements de la RD122 sont incomplets, sans trottoir, sans éclairage et sans piste cyclable.

- Le tribunal administratif de Cergy-Pontoise dans son jugement du 29 août 2019 a estimé que (considérant 43) :
« En dernier lieu, il résulte de l'instruction que, contrairement à ce que soutiennent les requérants, les arrêtés litigieux prévoient plusieurs dispositions visant à prévenir les pollutions et nuisances susceptibles d'affecter le Centre d'apprentissage par le travail « La Montagne » et la maison de retraite « des Montfrais », les établissements gérés par l'association HAARP. Si aucune mesure n'est prévue s'agissant du centre « le grand cèdre », il ressort des pièces du dossier que ce dernier n'est pas situé directement à proximité de la carrière ou d'une route où circulent les camions, les requérants n'apportant aucun élément de nature à établir la nécessité de prévoir des mesures spécifiques de prévention ».
- S'il n'est pas fait état des sites de l'association HAARP dans le document de la MRAE, cela ne signifie pas que ceux-ci n'ont pas été pris en compte par PLACOPLATRE dans son DDAE. Ainsi, ce site est bien identifié et pris en compte dans le dossier initial dans la liste des Etablissements recevant du public (ERP) ainsi que dans l'arrêté préfectoral du 3 février 2017, et porte d'ailleurs les numéros 2 et 3 sur l'annexe 4 de ce même arrêté.

Par ailleurs, dans une approche préventive, les parcelles du CAT La Montagne et du centre équestre ont bien été expertisées par l'expert judiciaire indépendant nommé par le Tribunal judiciaire de Pontoise conformément à l'arrêté préfectoral du 3 février 2017.

Concernant le réseau TRAPIL, également pris en compte dans le dossier, des réunions ont été réalisées durant le chantier du CD 95, et des prescriptions pour la réalisation des travaux ont été données par le gestionnaire du réseau.

Enfin, concernant les aménagements de la RD122, ces travaux ont été réalisés par le département, gestionnaire de cette voirie, et sont de la compétence de Val d'Oise Mobilités. Comme cela a été précisé lors de la Commission de Suivi de Site (CSS) de 2019, la mairie de

Cormeilles a indiqué que la police municipale verbalise les infractions aux arrêtés municipaux ainsi qu'au code de la route et a demandé d'aménager des accès piétonniers sur ce secteur.

Par ailleurs la gestion et l'entretien de la RD122 relève des compétences du Conseil départemental du Val d'Oise. Ce dernier a fait réaliser en février 2020 une étude de trafic qui n'a pas révélé de difficultés récurrentes pour le stationnement le long de cette voirie.

Il est important de rappeler que les poids lourds se rendant à l'entrée Nord de la carrière de Placoplatre n'empruntent pas la portion de la RD122 passant devant l'entrée du CAT La Montagne. En effet, leur trajet imposé les fait tourner au giratoire, sans s'engager plus loin sur la RD 122.

Enfin, le Tribunal administratif de Cergy-Pontoise a estimé dans son jugement avant dire-droit rendu le 29 août 2019 (considérant 33) qu'il « *résulte de l'instruction que l'impact de l'exploitation sur les établissements d'accueil des personnes handicapées gérés par l'association HAARP à Cormeilles-en-Parisis et Montigny-lès-Cormeilles a bien été analysé* » et que le moyen tiré de l'insuffisance de l'étude d'impact du dossier de demande d'autorisation d'exploiter devait être écarté.

« Ces voies sont accidentogènes. Pour preuve, il y quelques jours, en matinée, un camion en pleine charge s'est renversé dans le rond-point des Montfrais à moins de 5m de l'arrêt de bus, heureusement il n'y avait personne à ce moment. Tant que tous les points énumérés ne reçoivent pas de réponses satisfaisantes pour les personnels et personnes accueillies sur nos sites, notre avis ne peut qu'être défavorable, et opposé au projet d'extension de la carrière Placoplatre à Cormeilles en Parisis. »

- Se référer à la réponse n°1 ci-dessus.

- 11) Dans l'étude d'impact p.363, il est indiqué qu'une solution fluviale a été envisagée pour le transport des déblais puis abandonnée en 2010, soit il y a 10 ans. Les solutions retenues pour le transport des remblais sont le développement des infrastructures routières.

Mais, depuis 2010, le contexte a changé avec le développement des travaux du Grand Paris. La SGP et SNCF Réseau ont développé des modes de transports de remblais alternatifs et plus respectueux de l'environnement. Par exemple, SNCF Réseau sur le chantier d'EOLE à la Défense a installé une conduite de marinage démontable de 700 m pour une durée de 3 à 4 ans pour évacuer 1,3 millions de tonnes de déblais et éviter un camion toutes les 2 minutes en ville, soit 250 camions/jour.

Le développement d'une solution fluviale en collaboration avec la SGP pourrait-il devenir d'actualité ? Pourquoi ?

Le Tribunal administratif de Pontoise a estimé dans son jugement avant dire-droit rendu le 29 août 2019 (considérant 29) que « *... l'étude comporte bien une étude des solutions alternatives – et notamment du cheminement ferroviaire – examinées par la société exploitante pour le transport des matériaux de remblaiement.* »

Si l'on doit reposer la question d'une éventuelle solution fluviale en 2020, il convient également de prendre en compte l'évolution de l'urbanisation et des projets d'aménagements réalisés localement depuis 10 ans. La solution fluviale n'est pas viable. En premier lieu, il n'existe pas à proximité de Cormeilles de point de déchargement fluvial viable prenant en compte les projets d'aménagement des communes riveraines.

Par ailleurs, une alternative fluviale ne résoudrait pas le transport sur les « derniers kilomètres ». En particulier, l'acheminement depuis les bords de Seine obligerait à une reprise en camions et un trafic poids lourds traversant les communes de La Frette et de Sartrouville pour arriver par l'entrée sud du site. Enfin, l'urbanisation récente et importante, depuis une dizaine d'années (ZAC des Bois Rochefort, lancement de la Marina en lieu et place de la cimenterie Lafarge) entre les quais de Seine et la carrière ne permet plus de dégager les emprises foncières nécessaires pour réaliser les infrastructures de transport alternatives (convoyeurs à bande par exemple) ou des quais de déchargement.

Commentaire de la commission

Les observations recueillies lors de l'enquête complémentaire ressemblent beaucoup à celles recensées en 2016 : files de camions interminables, infrastructures inadaptées, ballet incessant de camions induisant nuisances sonores, pollution et risques d'accidents. Les réponses au procès-verbal apportent des éléments utiles reprenant ou complétant ceux fournis par le DDAE et le précédent mémoire en réponse aux questions soulevées par la MRAe.

Les recommandations formulées par la commission d'enquête de 2016 quant au traçage des camions et au cofinancement de la bretelle A15, si celle-ci est réalisée, ont été mises en œuvre ou confirmées. Le volume du trafic dû à la carrière a été précisé, de même que le kilométrage moyen parcouru par les camions. Le trafic apparaît cohérent avec ce qu'annonçait le DDAE et les manques allégués pour ce dernier ne sont pas avérés. Des pics ponctuels de trafic sont toujours possibles, mais en rien récurrents et le rond-point au niveau de l'entrée de la carrière ne présente pas de surcharge permanente. Les grandes lignes des procédures applicables aux camions à l'entrée de la carrière ont été exposées, ainsi que le principe du système de sanctions associé. Ces dispositions apparaissent judicieuses ; la réponse ne mentionne pas de réexamen périodique des règles et de leur mise en œuvre par une instance externe, il paraît souhaitable de l'assurer via la commission de suivi locale.

La charge très importante des infrastructures routières locales reste indéniable. Les mesures mises en place par Placoplatre vont dans le bon sens, sans pouvoir évidemment réduire à zéro l'accidentologie. L'aménagement des abords de la RD122, demandé ici par une association de handicapés au profit de plusieurs établissements proches de l'entrée nord et accueillant des handicapés, améliorerait la sécurité des riverains. Ce point déjà soulevé par la mairie de Cormeilles-en-Parisis relève du département et non de la société Placoplatre. Si la décision en était prise, il pourrait être demandé un cofinancement par Placoplatre, proportionné à la gêne occasionnée par le trafic induit par son activité, pour ce qui concerne la partie de cette voie la plus proche de l'accès à la carrière.

La perspective d'ouvrir à la circulation publique la voie privée Lambert, signalée dans la réponse, est intéressante pour le voisinage, même si son apport s'effectuera pour l'essentiel en dehors des heures de pointe puisque cette ouverture est déjà effective de fait aux heures d'activité de la carrière..

Enfin, le trafic de camions résulte du remblaiement, qui est une obligation légale, et la réponse confirme l'absence d'alternatives au transport routier, encore plus en 2020 qu'en 2016. Le seul moyen de réduire la part de trafic liée à ce remblaiement est donc de l'étaler dans le temps comme cela a été retenu. Il ressort des éléments présentés que l'exploitation de la carrière souterraine induit, pour son remblaiement, une prolongation de la durée de circulation de camions d'une dizaine d'années, à un rythme réduit sensiblement de moitié pendant cette période.

VI.2- Stabilité carrière, exploitation souterraine, risques et maîtrise,

Ce thème est abordé par 147 observations, ce qui en fait le thème le plus commenté si l'on fait abstraction du décompte des avis favorables et défavorables.

Une large part de ces observations traduit les fortes inquiétudes des riverains du site d'exploitation quant au risque d'affaissement de terrain et aux effondrements.

Ils demandent notamment que le risque d'affaissement de terrain soit davantage pris en compte car, à moyen et long terme, « il est évident que ce risque est réel », le remblaiement ne pouvant égaler la nature en termes de solidité et, même en prenant des précautions, l'eau finit toujours par miner en profondeur les terrains exploités par les carrières, même en les remblayant.

Les terres vont se tasser après le dépôt, ce qui conduira à un affaissement logique, mais surtout dangereux et la question se pose, pour le massif forestier et les ERP installés sur la butte, des conséquences d'un affaissement de plusieurs cm.

Les risques d'éboulement, aggravés par les effets désastreux du changement climatique pour les sols, sont également redoutés par beaucoup, exemples variés à l'appui : présence d'une zone dangereuse sur la route du vieux MONTIGNY (prairie des lions), effondrement au cimetière de SANNOIS, champignonnière d'ERAGNY, drame de CLAMART en 1961, éboulement en forêt de MONTMORENCY, fontis en 2015 dans la carrière, affaissements et effondrements de jardins et routes à CORMEILLES, mort récente d'un ouvrier à MONTMORENCY).

Une observation demande, en conséquence, l'arrêt des extractions pour éviter les effondrements.

Une autre considère que l'impact de l'exploitation souterraine sur les bâtiments, aggravé par le dynamitage à une distance de 50 mètres est réel, en témoignent les fissures sur les bâtiments et les maisons neuves ou refaites.

Par ailleurs, outre le risque d'affaissement, les forages sous les habitations font également craindre une perte de valeur des biens immobiliers.

A cet égard, une observation propose que le risque de perte de valeur des maisons concernées soit signalé aux futurs acquéreurs et une autre propose, quant à elle, d'inviter tous les riverains de la zone d'exploitation à recourir aux services d'huissiers et de géomètres-experts préalablement aux futures actions en responsabilité qui pourraient être engagées à l'encontre de l'auteur de dégradations de biens immobiliers (la Sté PLACOPLATRE).

Des craintes concernant le devenir des puits et des sources ont, également, été émises.

Plusieurs autres observations concernent le dispositif de contrôle et de sécurité prévu par la Sté PLACOPLATRE, ainsi que la régularité des mesures de surveillance, l'une d'elles précise « afin que ne se reproduise pas le drame survenu à CLAMART en 1961 ».

Dans le détail, l'association Agir Pour l'Avenir demande notamment : ...

- Quelles mesures seront prises pour éviter l'accès de personnes non autorisées au site de stockage d'explosifs et au site d'exploitation ?.../...
- Est-il prévu de rendre compte aux populations de chaque incident majeur survenu dans la carrière ?
- Des sondes d'observation des mouvements de terrain, maison en surface ou autre sont-elles prévues et leurs conclusions rendues publiques ?.../...
- Depuis l'autorisation récente d'exploitation en galerie, combien et quels incidents ont été recensés ?

Pour une observation, l'étude et l'argumentaire de PLACOPLATRE concernant la méthodologie de carottage des zones du site de la carrière souterraine projetée ne sont pas suffisamment exhaustifs du fait des conditions de tests différentes et trop limitées pour un support (Cormeilles) beaucoup plus sollicité.

Les craintes, inquiétudes et oppositions exprimées ci-avant ne sont cependant pas partagées par tous les intervenants à l'enquête.

Plusieurs observations, déclarent faire confiance aux garanties qui seront mises en place par PLACOPLATRE pour assurer la sécurité et la protection des biens, des personnes et de l'environnement.

Une autre observation, après avoir rappelé que la remise en état de la carrière à ciel ouvert avait été élaborée par un bureau d'études choisi par l'Agence des Espaces Verts de la région Île de France indique, concernant l'exploitation souterraine, que le réaménagement s'effectuera au fur et à mesure par un remblaiement complet des galeries au moyen de terres et matériaux inertes extérieurs provenant des chantiers de terrassement de la proche banlieue. Aucune exploitation n'aura lieu sous les infrastructures et le bâti, ni sous la partie centrale du Fort de Cormeilles (bâtiment des officiers et casernement). Il n'y aura aucune installation en surface dans le domaine public liée au fonctionnement de la carrière.

Par ailleurs, Placoplatre réalise à l'aide de bureaux d'études spécialisés un suivi régulier de l'impact environnemental de l'exploitation (poussières, eaux, bruits, vibrations), aussi bien sur la carrière à ciel ouvert que pour l'exploitation souterraine.

Plusieurs observations rappellent que PLACOPLATRE exploite les carrières souterraines depuis de nombreuses années sans incidents et relèvent également le respect pointilleux par Placoplatre des mesures de sécurité ainsi que de la protection de l'environnement.

Ainsi, le secrétaire du CSE de l'usine de Cormeilles en Parisis indique que le groupe Placoplatre a mis tout en place pour réaliser ce projet, dans le respect des citoyens et de l'environnement. Pour plusieurs intervenants, les risques qui pourraient être associés à l'exploitation de la carrière semblent très bien maîtrisés par PLACOPLATRE, l'exploitation de nos jours n'est pas celle d'il y a 50 ans, et les méthodes ont évolué pour réduire les risques au maximum.

Dans une observation cosignée par leurs présidents respectifs, Bernard Loup et Paulette Mainguy, l'association Val d'Oise Environnement (VOE) et l'association CADEB déclarent maintenir leur avis favorable de 2016 à la poursuite de l'exploitation en souterrain du gypse avec une réserve sur l'exploitation de la zone du Fort de Cormeilles (cf. plus loin le thème correspondant), si les travaux devaient se faire en mode explosif et non mécanique.

Enfin, une observation favorable rappelle que la Ville de PARIS est bâtie sur tout un réseau de galeries de métro souterrain

En revanche, pour un autre intervenant la réponse de PLACOPLATRE à la MRAe comporte des incohérences à propos de l'éboulement en forêt de MONTMORENCY ; l'auteur de cette observation estime notamment que les considérations géomorphologiques, mises en avant par PLACOPLATRE pour estimer que les risques sont moindres, oublie que la butte, surnommée la montagne aux sept sources, constitue une sorte de château d'eau naturel.

Il déclare, par ailleurs, ne pas voir trace dans le dossier des « mesures de cartographie et, le cas échéant, de traitement des phénomènes de dissolution mis en place par l'exploitant », et indique que les mesures pour éviter les éboulements semblent orientées davantage vers les galeries en exploitation et la sécurité du personnel, que vers le long terme et les galeries déjà remblayées, jugement partagé par une autre observation.

Plusieurs observations, dont celle de la CGT Placoplatre, évoquent l'accident survenu dans la carrière Placoplatre de Baillet-en-France près de Montmorency. Une observation souligne la fragilité des sols mise en évidence par des affaissements routiers ces dernières années sur trois axes de circulation importants.

Le nombre insuffisant de sondages réalisés en vue du dimensionnement des piliers et l'absence de contre-expertise concernant la gestion des zones exploitées à proximité des habitations est également relevé.

Par ailleurs, il n'est pas indiqué si les mesures de surveillance feront l'objet d'un suivi de la part de l'Administration ni auprès de quelle instance elles pourront être consultées.

L'absence de retour d'expérience sur les accidents survenus précédemment dans les exploitations de la Sté PLACOPLATRE est également signalée.

Pour l'association Cormeilles-Franconville Ecologie,

- l'exploitation à l'explosif dans une zone fortement urbanisée entraînera des risques de fissuration et d'éboulement des habitations limitrophes ;

- le risque de déstabilisation de l'autoroute A15 et, notamment, celui de voir l'autoroute, constituée par un prisme de sable posé sur un terrain en pente constitué d'éboulis marneux, glisser vers Franconville si le sous-sol était déstabilisé, motive également son opposition au projet ;

- l'école Montessori serait, elle aussi, menacée par l'exploitation du gypse sous les salles de classe ;

- le creusement des galeries de plus de 8 mètres de hauteur entraînera, sans aucun doute, des répercussions sur la stabilité de la Butte et de l'ensemble des versants urbanisés ;

- l'action dissolvante de l'eau de la nappe perchée dans les sables posés sur le gypse va provoquer des cratères d'effondrement (fontis) pouvant entraîner la fermeture d'installations en surface très fréquentées ;

Cette eau va se ruer dans les galeries, débouchant ensuite au niveau des caves des habitations et affouillant les fondations des routes et des autoroutes pendant que, dans le même temps les arbres majestueux situés sur la Butte ne trouveront plus d'eau en été ;

Enfin, plusieurs observations demandent des éclaircissements sur la qualité du gypse extrait à CORMEILLES, objet de différentes appréciations dont certaines, négatives, à l'origine du refus initial d'exploitation de la carrière en souterrain.

Dans une observation de portée générale de 15 pages, l'association intercommunale de défense de la butte du Parisis (AIDBP), fait part de plusieurs observations concernant à la fois, pour ce qui concerne le présent thème :

1) les risques de fontis ou d'effondrement durant l'exploitation

En premier lieu, l'association trouve très inquiétante l'affirmation selon laquelle les zones à risque détectées lors des sondages ne font pas partie du périmètre d'exploitation car « il y a eu très peu de sondages réalisés sur la butte du Parisis » et demande, en conséquence, comment la Sté PLACOPLATRE peut-elle connaître les zones à risques et les éviter ?

L'AIDBP demande également que soient levées les incertitudes au sujet de la qualité de la couche de gypse à CORMEILLES que la Sté PLACOPLATRE affirme, sans le démontrer, meilleure qu'à MONTMORENCY. En conséquence, l'association attire l'attention des Commissaires-enquêteurs sur les variations qu'il peut y avoir dans la couche de gypse, difficiles à connaître puisque les sondages sont peu nombreux.

L'AIDBP considère qu'« on naviguera à vue » dans cette carrière en souterrain, en y faisant des tirs d'explosif tous les jours en fin de journée et rappelle que les premières habitations et les établissements recevant du public sont situés à 20 mètres du périmètre, qu'un pipeline d'hydrocarbures (Trapil) et une route départementale, très fréquentée aux heures de tirs, traversent la butte dans toute la longueur de l'exploitation et que l'exploitation est prévue sous une partie du Fort de CORMEILLES et à seulement 20 mètres d'une ancienne carrière dite « des Biaunes », non remblayée et dont on ne connaît pas le périmètre exact.

Pour l'AIDBP, la distance de 20 mètres « semble bien peu » étant donné que l'ancienne carrière des Biaunes n'est pas totalement cartographiée et qu'elle jouxte le Fort et des zones d'habitat résidentiel.

Elle demande, en conséquence, que l'avis de l'Inspection générale des carrières des Yvelines, du Val d'Oise et de l'Essonne, soit officiellement requis et, aussi, que soient réexaminées les mesures retenues pour prévenir les conséquences d'un fontis en cours d'exploitation à la lumière du retour d'expérience du fontis survenu en 2015 en forêt de MONTMORENCY.

2) tirs de mine, distances de recul, vibrations

L'AIDBP tient à signaler aux commissaires-enquêteurs que lors de la tierce-expertise demandée par les services de l'Etat, la question n°2 sur la gestion des zones exploitées à proximité des habitations n'a pas été étudiée par l'expert qui indique dans son rapport que ce point est traité par PLACOPLATRE.

Pour l'association cela signifie que c'est PLACOPLATRE, juge et partie, qui a évalué cette question d'une importance cruciale. Elle termine sur ce point en indiquant que selon les dires de la Sté PLACOPLATRE 95% des vibrations mesurées au-delà de 152 mètres du centre de tir seront inférieurs à 5mm/s et demande ce qu'il en est pour les 5% restants.

3) la question des remblais et de la stabilité de la carrière souterraine remblayée

L'AIDBP relève, après analyse du dossier de demande d'autorisation, qu'il n'y a pas eu de contre-expertise sur les remblais et l'évolution des remblais dans le temps.

Or, au vu de la technique employée (tassement par chenillettes), le remblaiement ne sera pas total et laissera des vides estimés à 30 cm par PLACOPLATRE.

En conséquence, elle demande comment évolueront ces vides à moyen et long terme. Elle termine en revendiquant une expertise minutieuse concernant le remblaiement envisagé et sa pérennité dans le temps.

4) tassement des terrains au-dessus de l'exploitation de plusieurs centimètres pendant l'exploitation et de plusieurs centimètres après l'exploitation

Pour l'AIDBP, d'après le tiers expert il y aura, pendant et après l'exploitation, des tassements de terrain de plusieurs centimètres, supérieurs aux 2 cm retenus dans la réponse de la Sté PLACOPLATRE.

En envisageant un tassement cumulé a minima des terrains de 4 cm en deux temps pendant et après exploitation, elle demande comment ces mouvements de terrain seront ressentis en surface et,

évoquant les fissures constatées sur les maisons proches de l'exploitation de MONTMORENCY, situées à plus de 300 m du périmètre d'exploitation, elle estime que cette question devrait, elle aussi, faire l'objet d'une expertise, jugeant inquiétante la minimisation par PLACOPLATRE des risques liés au tassement de terrain.

5) incertitude sur la qualité du gypse et la sécurité des ouvriers

L'AIDBP a eu connaissance d'éléments pouvant laisser à penser que la qualité du gypse dans les galeries d'accès en train d'être creusées est problématique (le gypse s'effrite, demande un boulonnage immédiat et fait beaucoup de poussière).

Par ailleurs, pour l'AIDBP, la mort d'un ouvrier en carrière de MONTMORENCY, écrasé par l'effondrement du toit d'une galerie en septembre 2019, pose de nombreuses questions sur la sécurité dans les carrières de la Sté PLACOPLATRE. Dans une deuxième contribution (12 pages), assortie de plusieurs photos, l'AIDBP, en complément à son courrier du 30 septembre 2020, tient à confirmer que le lieu-dit appelé « Cité des Cordelets » à CORMEILLES, situé au-dessus des tunnels d'accès de la carrière en souterrain, est toujours habité contrairement à l'engagement pris par la ville de « libérer » ce lieu de tout habitant.

Elle tient également à signaler les différences fondamentales existant entre l'exploitation projetée de la Butte du Parisis et l'exploitation existant à MONTMORENCY. L'AIDBP déclare également que la butte compte aussi plusieurs centaines d'habitations particulières, « les grandes oubliées » et accompagne son observation d'un tableau permettant de visualiser toutes les habitations concernées par le périmètre de la carrière.

Une autre observation pose plusieurs questions sur :

1) l'instabilité des terrains de la carrière souterraine

- A la lecture de l'avis de la MRAE du 12 décembre 2019 " le maître d'ouvrage doit assurer un contrôle visuel des parois des galeries afin d'anticiper un risque d'effondrement". Est-ce que le maître d'ouvrage a réalisé depuis l'exploitation de la carrière souterraine ces contrôles visuels? Sont-ils tracés dans des comptes rendus, photos à l'appui? (Est ce que le maître d'ouvrage a constaté des anomalies géologiques lui imposant un remblaiement complet et rapide de la zone?

- En cette période passée de sécheresse intense, on constate sur la commune de Cormeilles en Parisis des fissures sur les habitations liées à des mouvements de terrains (mais c'est la nature). L'exploitation minière en souterrain avec utilisation d'explosifs est forcément un risque supplémentaire de fragilisation des terrains pouvant être un facteur aggravant des dégradations des maisons.

2) Sur les gênes occasionnées

Une observation rappelle que l'affleurement des galeries d'exploitation sous la partie Nord du massif (côté FRANCONVILLE) s'effectue sous un toit d'épaisseur nettement inférieur au reste de la carrière souterraine projetée. ce qui rend encore plus vulnérable le terrain sus jacent aux phénomènes d'infiltrations, décompensations, délitements déjà évoqués par l'AIDBP.

Ce point avait fortement inquiété la tierce-expertise qui, dans son rapport, l'affublant d'un niveau de risque majeur pour le projet en galeries, déconseillait une exploitation dans ces terrains situés en pentes fortes vers l'autoroute A 15.

Une observation s'étonne que les études concluent que l'exploitation n'affectera pas les habitations environnantes mais pourra affecter les ERP et infrastructures proches (parcs ou stades), or il suffit de regarder une carte pour s'apercevoir qu'il y a beaucoup d'habitations attenantes à ces lieux.

Questions de la commission (en gras) et éléments de réponse du maître d'ouvrage

Après analyse des observations résumées ci-avant la commission souhaiterait obtenir des éclaircissements sur les points suivants (les questions soulevées par l'AIDBP sur ce thème feront l'objet d'un second paragraphe en fin de thème) :

1) Placoplatre connaît-elle vraiment toutes les zones à risque et seront-elles vraiment évitées ? Les sondages de sol ont-ils été suffisamment rapprochés pour le permettre ?

- L'implantation des sondages a été réalisée par nos géologues qui possèdent une grande expérience de la géologie de ce type de dépôt, en tenant compte de notre connaissance des massifs et buttes gypsifères du bassin parisien, de leur morphologie, des épaisseurs présumées de recouvrement et du retour d'expérience de nos exploitations. Cette implantation s'est ensuite adaptée aux accès disponibles par les seuls chemins accessibles et carrossables sur la butte.

De plus, l'arrêté prévoit des prescriptions relatives au dimensionnement sécuritaire des galeries (piliers de 10 m de large, galeries de 8 m de large), à la méthode d'exploitation (chambres et piliers remblayés) ainsi qu'à la technique d'extraction du gypse de nature à écarter le risque d'effondrement par rupture de piliers ou du toit des galeries. Le dimensionnement de l'ENS Mines de Paris a d'ailleurs été tiers-expertisé par le bureau d'études BG à la demande de la DRIEE.

Nous rappelons que la tierce-expertise conclut au paragraphe 5.1 « Avis général sur l'étude de dimensionnement des galeries, des piliers, ... » et en réponse aux questions posées par la DRIEE que BG propose « ...de considérer les essais réalisés sur la 1^{ère} masse de Villiers-Adam, plutôt que ceux de Montmorency, étant donné la proximité des deux carrières Il en ressort le constat d'une résistance du gypse effectivement meilleure à Cormeilles qu'à Montmorency, mais pas dans les proportions considérées par l'auteur du rapport (différentiel de moyenne RC de 2,5 MPa environ).

Cette approche nous conduit à confirmer la faisabilité du tracage à 9 mètres et du levage à 12,5 mètres pour Cormeilles, aux conditions proposées par l'auteur du rapport ... »

La tierce expertise a donc bien validé le dimensionnement de l'exploitation de Cormeilles, telle qu'elle est prévue dans le DDAE, après avoir discuté l'origine et le nombre d'échantillons prélevés et la méthodologie de calcul employée.

De plus, on rappellera que la méthode d'exploitation utilisée prévoit un avancement du front d'exploitation sur une courte distance, de 5 mètres par 5 mètres, permettant de prévenir de tout danger et de sécuriser ou de contourner une éventuelle perturbation géologique naturelle.

2) Que penser de l'observation concernant le nombre insuffisant de sondages réalisés en vue du dimensionnement des piliers et l'absence de contre-expertise pour la gestion des zones exploitées à proximité des habitations ;

- Placoplatre précise que les sondages de reconnaissances réalisés sur la butte ont été implantés par le géologue Placoplatre spécialiste des gisements de gypse.

Les conclusions de la tierce expertise pour le dimensionnement sont rappelées au paragraphe précédent : « Cette approche nous conduit à confirmer la faisabilité du tracage à 9m et du levage à 12,5 m pour Cormeilles, aux conditions proposées par l'auteur du rapport ... ».

3) Qu'en est-il de l'absence d'expertise évoquée par les observations sur la gestion des zones exploitées à proximité des habitations ?

- Une expertise est bien prévue s'agissant de la gestion de l'exploitation à proximité des habitations. Comme le précise l'arrêté préfectoral autorisant Placoplatre à exploiter la carrière souterraine, des habitations, bâtiments et équipements sensibles ont été identifiés et représentés en annexe 4 de ce dernier.

L'arrêté distingue trois listes, à savoir :

- Une liste des bâtis situés dans le périmètre d'extraction ;
- Une liste dans le périmètre de la carrière, mais hors périmètre d'extraction ; et
- Une liste hors périmètre d'exploitation et à une distance inférieure ou égale à 75 m du périmètre de la carrière a été faite.

Un état des lieux initial de ces bâtiments, habitations et équipements sera réalisée par l'expert nommé par le Tribunal Judiciaire de Pontoise suivant l'ordonnance du 14 septembre 2017, avant l'entrée du front d'exploitation de la carrière souterraine dans une zone distante de 200 mètres à l'horizontale de ces derniers.

4) Comment est géré le cas de la Cité des Cordelets, évoquée par l'AIDBP dans son dernier courrier ?

- La commune de Cormeilles-en-Parisis, propriétaire de ces terrains a autorisé Placoplatre à creuser et utiliser des passages souterrains. De plus, les parcelles correspondantes relèvent du périmètre de l'installation classée ainsi qu'il résulte de l'annexe 2 de l'arrêté déféré.

Par ailleurs, Placoplatre a positionné les tunnels d'accès à la carrière souterraine de façon à éviter de passer sous les bâtis de la Cité des Cordelets demeurant sur ces parcelles.

En tout état de cause, ces bâtiments ont vocation à terme à être démolis lorsqu'ils seront devenus vacants.

5) Quelle réponse précise Placoplatre entend apporter à l'observation concernant l'affleurement des galeries d'exploitation sous la partie Nord du massif (côté Franconville) sous un toit d'épaisseur nettement inférieure au reste de la carrière souterraine ?

- Tout d'abord, il semble important de rappeler que les galeries d'exploitation n'affleurent pas. Ces galeries présentent systématiquement une couverture significative de recouvrement. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle le tracé de l'exploitation suit globalement la topographie sur le versant nord.

Cette couverture est certes plus faible qu'au centre de la butte, mais elle reste toujours importante (30 mètres de recouvrement au point le plus faible). Cela signifie également que la charge sur les piliers est plus faible, et que la stabilité de la carrière n'en est que plus renforcée.

6) Peut-on préciser la localisation exacte et les circonstances du fontis en forêt de Montmorency cité par la MRAe ?

- Le fontis est apparu sur la commune de Saint-Leu la Forêt le 24 octobre 2015 à proximité de la route forestière du Milieu. Ce fontis a été immédiatement traité par Placoplatre en concertation avec la commune et l'ONF en faisant apporter des matériaux de comblement.

Il convient de rappeler que ce fontis n'était pas en relation avec un secteur en cours d'exploitation : en effet, le phénomène se localise à la limite de quartiers d'exploitation remblayés en 1994-95 et d'un secteur vierge non exploité car noté comme zone de dissolution naturelle et de grande étendue (45 hectares). Ce fontis n'a donc pu se développer qu'à la faveur d'une cavité naturelle préexistante située très loin (environ 1500 m) du secteur d'exploitation en activité au moment de la survenance du fontis.

7) Qu'en est-il des autres accidents évoqués par le public, en particulier de l'accident mortel survenu en 2019 et de la chute d'un bloc de gypse quelques mois après dans la carrière de Baillet ? Que prévoit-on à Cormeilles pour éviter de tels problèmes ?

- L'enquête judiciaire et le retour d'expérience de cet accident sont toujours en cours. Cet accident a nécessité d'engager un plan d'actions avec la mise en place de mesures de prévention et de communication complémentaire au sein de la carrière.

A Cormeilles-en-Parisis comme dans les autres carrières de Placoplatre, la sécurité des salariés et des riverains est la première des préoccupations.

Les prescriptions particulières de l'arrêté d'exploitation de la carrière souterraine de Cormeilles ont pour objectif d'éviter la survenue d'accidents, tout comme c'est le cas à Montmorency.

Ainsi, outre les prescriptions particulières de remblayage exposées dans le DDAE et reprises dans les prescriptions de l'arrêté préfectoral, Placoplatre assure une surveillance journalière des galeries en cours exploitation dans la carrière, une surveillance mensuelle des fronts d'avancement par le géologue, une surveillance trimestrielle des galeries exploitées, complétée par une surveillance semestrielle de la surface du sol au droit des galeries exploitées.

De plus, toute faille ou zone de dissolution rencontrée lors de l'exploitation doit être répertoriée, cartographiée, et le cas échéant faire l'objet de mesures de traitement. Il est à souligner que toutes ces investigations ou mesures de prévention doivent être consignées dans des registres dédiés, tenus à la disposition de l'inspection des installations classées qui pourra ainsi s'assurer de la pertinence des mesures de prévention retenues.

Si le retour d'expérience de l'accident survenu à Montmorency sera nécessairement pris en compte, chaque mesure de prévention doit être adaptée à la particularité de chaque situation rencontrée.

8) Est-il prévu de rendre compte aux populations de chaque incident majeur survenu dans la carrière ?

- Selon l'article 2.5 de l'arrêté préfectoral n°13856 relatif à la carrière souterraine, l'exploitant est tenu de déclarer dans les meilleurs délais à l'inspection des installations classées, les accidents ou incidents survenus du fait des travaux et de préciser sous 15 jours maximum dans un rapport, les origines et les causes du phénomène, les conséquences, les mesures prises pour y pallier et celles prises pour éviter qu'il ne se reproduise.

De plus, Placoplatre rend compte chaque année en Commission de Suivi de Site, à laquelle participent notamment des associations locales, de l'avancement de l'exploitation et de la remise en état.

9) Pourquoi avoir retenu des distances d'exploitation et de sécurité différentes entre les deux carrières Cormeilles et Montmorency ?

- Les carrières de Cormeilles-en-Parisis et de Montmorency présentent des éléments qui les distinguent fondamentalement, comme l'échelle de la butte et du massif très différente : environ 2200 hectares pour le massif de Montmorency contre 438 hectares pour la butte du Parisis.

Les prescriptions techniques de l'exploitation et les mesures de suivi environnementales ont été adaptées au regard des caractéristiques de chacune des buttes, du projet d'exploitation et des techniques d'exploitation proposées. Depuis la délivrance de l'arrêté préfectoral de Montmorency en 2001, les méthodes d'exploitations ont évolué et ont permis de développement d'une nouvelle technique dite « mécanique » permettant de revoir et réduire les distances de recul.

Enfin, la circonstance que les distances de sécurité devant être observés en cas de tirs d'explosifs différent à Cormeilles de celles prescrites dans l'arrêté préfectoral autorisant l'exploitation de la carrière de gypse de la forêt de Montmorency, s'explique par les conditions particulières d'exploitation et par le contexte.

En effet, l'exploitation de la carrière de la butte de Montmorency a été conçue pour être entièrement réalisée à l'explosif selon des techniques (plans de tirs) qui ont notablement évolué en 20 ans, ce qui explique la distance de recul supérieure à celle prévue à Cormeilles. En revanche, pour la carrière de Cormeilles, les nouvelles techniques d'extraction mises en œuvre permettent une exploitation mécanique à une distance de sécurité inférieure par rapport aux intérêts à protéger.

Les mesures de surveillance de l'environnement imposées sont plus importantes dans l'arrêté réglementant la carrière de Cormeilles-en-Parisis qui tient compte de la proximité des intérêts à protéger que dans celui ayant autorisé la carrière de Montmorency.

10) Que penser de la diversité d'appréciation concernant la qualité du gypse extrait à Cormeilles ?

- Ouverte en 1822 par Pierre Etienne Lambert, la carrière de Cormeilles-en-Parisis a fait la renommée du plâtre de Paris notamment grâce à la pureté exceptionnelle de son gypse. Environ 60 % du plâtre exporté par la France provient de Cormeilles-en-Parisis. Près de 200 ans plus tard, elle a toujours une incidence économique très importante puisqu'elle assure 10 % de la production nationale de gypse et 15 % de celle de l'Ile de France. De plus, l'usine de Cormeilles est la seule à fabriquer différents produits pour le tout le Groupe Saint-Gobain en France comme les plâtres industriels.

La qualité chimique du gypse de première masse de Cormeilles est remarquable puisqu'elle peut atteindre jusqu'à 95-96 % de pureté, que l'on peut comparer à la pureté d'un gisement « alpin » oscillant entre 75 et 80 %. Pour les « qualités mécaniques » du gypse de Cormeilles, la tierce expertise de BG conclut en pages 8 et 9 de leur rapport : « *C'est au final l'exploitation des données du gypse de 1ère masse du site voisin de Villiers Adam ... qui permet de confirmer la bonne qualité du gypse de Cormeilles.* »

11) Quelles sont les mesures retenues pour prévenir les conséquences d'un fontis ?

- Les prescriptions particulières de l'arrêté d'exploitation de la carrière souterraine de Cormeilles en Parisis visent précisément à prévenir l'apparition d'un fontis. Placoplatre s'assure de la maîtrise du risque de fontis grâce à une surveillance trimestrielle des galeries exploitées, complétée par une surveillance semestrielle de la surface du sol au droit des galeries exploitées. De plus, toute faille ou zone de dissolution rencontrée à l'avancement de l'exploitation doit être répertoriée, cartographiée, et le cas échéant faire l'objet de mesures de traitement, ce notamment pour éviter tout risque de fontis. Il est à souligner que toutes ces investigations ou mesures de prévention seront consignées dans des registres dédiés, tenus à la disposition de l'inspection des installations classées qui pourra ainsi s'assurer de la pertinence des mesures de prévention retenues.

Ce point a été détaillé dans la réponse à la MRAE en page 17. Ces éléments ont également été développés dans le jugement avant-dire droit du 29 août 2019, dans le considérant 37. Le considérant 50 du même jugement indique :

« En troisième lieu, les requérants n'apportent aucun élément de nature à démontrer que les mesures prévues par les arrêtés litigieux pour le remblayage des carrières, qui suivent les préconisations d'une étude géotechnique précise et documentée, seraient insuffisantes à prévenir le risque d'effondrement de terrain, la circonstance qu'un fontis soit survenu dans l'ancienne carrière de la forêt de Montmorency en 2015, le fait qu'en 1979 une autre société ait renoncé à l'exploitation pour ce motif ne pouvant caractériser un tel risque. »

12) Quelles sont les mesures de surveillance et de sécurité prévues sur le moyen et long terme pour les galeries remblayées ?

- La mise en sécurité définitive des galeries se fait grâce au remblayage. C'est ce remblaiement total des galeries qui permet la mise en sécurité du site à long terme. Il ne nécessite pas de

mesures de surveillance particulière outre la surveillance semestrielle de la surface du périmètre exploité visée dans l'arrêté préfectoral du 3 février 2017.

13) Qui peut faire installer des jauges contradictoires pour apprécier la stabilité de son habitation ? Par quelle procédure ?

- Des expertises des bâtiments, habitations et équipements listés dans l'arrêté préfectoral sont prévues, avec l'implantation d'au minimum 2 capteurs de fréquence des mesures des vibrations. L'expert nommé par le Tribunal judiciaire de Pontoise par ordonnance du 14 septembre 2017 définira le cas échéant les mesures de suivi appropriées au cas par cas. Ainsi tout sujet de stabilité des habitations et bâtiments proches du périmètre de la carrière sera évalué par l'expert indépendant nommé par le Tribunal.

14) Comment pourra-t-on faire la différence, sur les fissures des habitations, entre les mouvements dus au gonflement/retrait d'argile et ceux dus à l'exploitation de la carrière?

- L'expert qui a été désigné pourra identifier la cause des potentielles fissures. Il s'agit par ailleurs de l'objectif de l'état initial réalisé, avant l'entrée de l'exploitation dans un périmètre de 200 mètres à l'horizontale des bâtis concernés

Commentaire de la Commission

Pour la commission, il ressort de la réponse de la Sté PLACOPLATRE au PV de synthèse des observations recueillies au cours de l'enquête complémentaire, d'une part, que la tierce expertise réalisée par le bureau BG à la demande de la DRIEE a bien validé le dimensionnement de l'exploitation de Cormeilles, d'autre part, que la méthode d'exploitation utilisée, qui prévoit un avancement du front d'exploitation sur une courte distance de 5 mètres par 5 mètres, doit permettre de prévenir de tout danger mais, aussi, de sécuriser ou de contourner une éventuelle nouvelle perturbation géologique détectée lors de l'avancement.

La faisabilité du traçage à 9 mètres et du levage à 12,5 mètres a, également, été confirmée par la tierce expertise.

Par ailleurs, s'agissant de la gestion de l'exploitation à proximité des habitations, l'arrêté préfectoral autorisant PLACOPLATRE à exploiter la carrière souterraine prévoit qu'un état initial des bâtiments, habitations et équipements sera réalisé par un expert désigné par le Tribunal de Pontoise avant l'entrée du front d'exploitation de la carrière souterraine dans une zone distante de 200 mètres à l'horizontal de ces dernières.

S'agissant de la cité des Cordelets, toujours habitée contrairement aux engagements de la ville, PLACOPLATRE indique avoir positionné ses tunnels d'accès à la carrière souterraine de manière à éviter de passer sous les bâtiments de la cité qui, par ailleurs, ont vocation à être détruits dès qu'ils seront devenus vacants.

Pour la partie Nord du massif, PLACOPLATRE précise que les galeries n'affleurent pas mais que la couverture, certes plus faible reste toujours importante (30 mètres au point le plus faible), ce qui signifie aussi que la charge sur les piliers est également plus faible et que la stabilité de la carrière s'en trouve renforcée.

PLACOPLATRE précise également que le fontis en forêt de Montmorency n'était pas en relation avec un secteur en cours d'exploitation et n'a pu se développer qu'à la faveur d'une cavité naturelle préexistante située très loin (environ 1500 mètres) du secteur d'exploitation en activité au moment de la survenance de ce fontis.

Par ailleurs, suite à l'accident mortel survenu en 2019, pour lequel l'enquête judiciaire et le retour d'expérience sont toujours en cours, un plan d'action, avec mise en place de mesures de prévention et de communication complémentaires au sein de la carrière a été engagé et, à cet égard, PLACOPLATRE, qui considère la sécurité des salariés et des riverains comme la première de ses préoccupations, rappelle les différentes mesures de surveillance (journalières, mensuelles, trimestrielles et annuelles) qu'elle exerce en complément des prescriptions particulières de l'arrêté préfectoral.

Toutes les investigations et mesures de prévention adoptées par PLACOPLATRE sont, par ailleurs, consignées dans des registres dédiés tenus à la disposition de l'Inspection des Installations Classées, qui peut s'assurer de leur pertinence.

Par ailleurs, la déclaration des incidents majeurs à l'Inspection des Installations Classées doit intervenir dans les meilleurs délais puis être suivie, dans les 15 jours, d'un rapport sur leur origine, les causes du phénomène, ses conséquences et les mesures prises pour y pallier.

PLACOPLATRE rend par ailleurs compte, chaque année, de l'avancement de l'exploitation à la commission de suivi du site, à laquelle participent les associations locales.

Concernant les distances d'exploitation et de sécurité différentes entre les carrières de Montmorency et de Cormeilles, PLACOPLATRE fait observer que les prescriptions techniques de l'exploitation souterraine et les mesures de suivi environnemental ont été adaptées pour tenir compte des caractéristiques de chacune des buttes et de l'évolution des méthodes d'exploitation, notamment la technique d'extraction dite « mécanique » qui permet de revoir et de réduire les distances de sécurité. La Sté estime, au final, que les mesures de surveillance de l'environnement imposées sont plus importantes dans l'arrêté réglementant la carrière de Cormeilles.

Enfin, concernant les mesures retenues pour prévenir des conséquences d'un fontis, PLACOPLATRE s'en réfère aux prescriptions particulières de l'arrêté d'exploitation de la carrière souterraine visant à prévenir l'apparition d'un fontis et aux diverses mesures consignées dans les registres dédiés, à disposition de l'Inspection des Installations Classées, dont la pertinence a été confirmée par le jugement avant-dire droit du 29 août 2019.

Pour la Sté le remblaiement total des galeries assurera leur sécurité définitive et celle-ci ne nécessite pas de mesures de surveillance particulières hormis la surveillance semestrielle de la surface du périmètre exploité.

PLACOPLATRE termine en précisant qu'il appartiendra à l'expert désigné par le Tribunal d'identifier la cause des potentielles fissures sur les habitations.

A ce stade, étant précisé que les réponses aux observations formulées par l'AIDBP font l'objet d'un commentaire distinct dans le paragraphe suivant dédié au traitement du mémoire déposé par cette association, la commission estime n'avoir pas de remarques particulières ou de demandes d'éclaircissements complémentaires à formuler sur les réponses apportées par PLACOPLATRE, qu'il s'agisse de la prise en compte des risques d'affaissement à moyen et long terme, des mesures de prévention et de surveillance, des modalités d'extraction, de la protection des bâtiments et des habitations ou de l'information de la population locale.

Réponses de PLACOPLATRE au mémoire déposé par l'AIDBP

1) Concernant les risques de fontis ou d'effondrement durant l'exploitation

Tout d'abord, il convient de rappeler que le fontis survenu le 24 octobre 2015 mentionné par l'AIDBP n'était pas en relation avec un secteur en cours d'exploitation : en effet, le phénomène se localise en limite de zone naturelle non exploitée connue comme zone de dissolution naturelle et de grande étendue (45 hectares) et de quartiers d'exploitation remblayés en 1994-95 . Ce fontis n'a pu se développer qu'à la faveur d'une cavité naturelle préexistante située très loin (environ 1500 m) du secteur d'exploitation en activité au moment de la survenance du fontis. Tout lien avec les secteurs en activité (exploitation ou remblayage) est donc totalement infondé.

De plus, il est important de mettre en perspective le nombre de sondages réalisés et les différences entre les deux buttes témoins. En effet, le massif de Montmorency représente 2200 hectares alors que la butte du Parisis ne représente qu'une surface de 438 hectares. D'un point de vue géomorphologique, le massif de Montmorency est entaillé par deux vallées majeures, contrairement à la butte de Cormeilles. Ces vallées entaillent le massif de façon marquée et séparent différents plateaux bien individualisés qui sont en revanche totalement absents de la butte de Cormeilles. Ces caractéristiques particulières permettent de présumer une présence moindre de cavités naturelles au sein de la butte de Cormeilles. La technique d'avancement très progressive et limitée dans l'espace 5 mètre par 5 mètres en cas d'utilisation de tirs de mine ou en dizaines de centimètres en cas d'extraction mécanique permet d'identifier des failles ou des cavités et de les traiter à l'avancement ou de les contourner.

2) Concernant les tirs de mine, les distances de recul et les vibrations

Il est précisé que les points techniques relatifs à l'étude géotechnique n'ont pas été retenus dans le jugement avant-dire droit (considérant 50 en particulier du jugement avant-dire droit).

Placoplatre précise que la tierce expertise visait les éléments relatifs au dimensionnement de l'exploitation et non aux distances de recul à conserver vis-à-vis des infrastructures ou habitations. C'est pourquoi le point relatif aux distances de recul et objectif en termes de vibrations n'est pas examiné dans le rapport BG. Ce point est traité dans le cadre de l'étude vibratoire du DDAE. Par ailleurs, Placoplatre rappelle qu'un expert judiciaire a été désigné par le Tribunal de Grande Instance de Cergy-Pontoise pour faire l'état initial du bâti des riverains proches du secteur d'exploitation à leur demande.

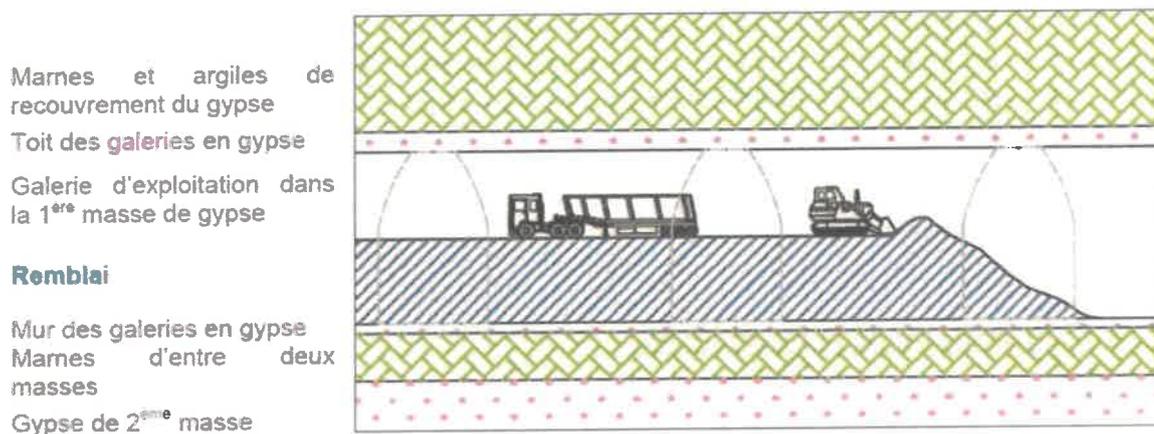
3) Concernant les remblais et la stabilité de la carrière souterraine remblayée

La technique de remblayage est explicitée dans le mémoire technique du dossier de demandes d'autorisation d'exploiter, au chapitre 4.4.2 intitulé « Technique mise en œuvre pour le remblayage des galeries d'exploitation »

Ainsi, les galeries sont remblayées en deux étapes pour assurer la stabilité :

- Remblayage de la base des piliers sur 3,5 m

Cette première étape aura lieu dans un délai de 6 mois à 1 an, et permettra de renforcer entre plus la tenue et la résistance mécanique des piliers tout en laissant une hauteur libre suffisante pour permettre le dépotage ultérieur des camions lors du remblayage total.



- Remblayage total jusqu'en couronne (toit des galeries)

Les matériaux seront ensuite poussés jusqu'au plafond des galeries (clavage) par le chargeur sur chenilles qui réalisera pour ce faire une rampe (d'une pente maximum de 20%) sur le front de remblai. Les allées et venues du chargeur sur les remblais permettent de les compacter. Cette technique de remblayage des galeries jusqu'au toit permettra à la fois de conforter les piliers et de remplir la quasi-totalité des vides après exploitation. La stabilité des ouvrages sera ainsi assurée sur le très long terme.

Dès lors, le remblayage sera réalisé jusqu'en couronne avec compactage des remblais.

Enfin, le plan de phasage de l'extraction et du remblayage de la carrière souterraine a été présenté en annexe 11 du tome 2 du DDAE.

4) Concernant les tassements au-dessus de l'exploitation de plusieurs centimètres pendant l'exploitation et de plusieurs centimètres après l'exploitation

Les modalités d'exploitation et de remblayage ont fait l'objet de l'Etude géotechnique du centre de géosciences des Mines Paris Tech laquelle a été validée par la tierce-expertise réalisée par le cabinet BG du 22 janvier 2016 (n° 6784-05-RN001c) demandée par les services du Préfet.

Compte tenu de l'ensemble des modalités d'exploitation et de remblayage qui seront mises en œuvre par Placoplatre, la tierce expertise conclut que « le risque de remontée de désordre important en surface est quasi nul pendant l'exploitation de la future carrière. Pour la situation après achèvement de l'exploitation, le remblaiement total prévu supprimera définitivement tout risque de remontée de fontis à long terme ».

Le tiers-expert a ajouté que « Cela étant, sur la base des calculs réalisés, 1 à 2 cm de tassements en surface nous paraît un ordre de grandeur représentatif des déformations à attendre la / les 1ères année(s). Pour le long terme, c'est-à-dire après stabilisation définitive du fluage des piliers frettés par le remblai et, le cas échéant, relaxation des efforts des planches de toit sur le remblai, un ordre de grandeur de quelques centimètres de tassements en surface nous paraît réaliste ».

Pour autant, le tiers-expert ne considère nullement qu'un tel tassement serait susceptible de créer un quelconque risque pour le bâti en surface.

5) Concernant l'incertitude sur la qualité du gypse et la sécurité des ouvriers

Comme cela a été mentionné dans le compte-rendu de la CSS de la carrière de Cormeilles du 10 janvier 2020, l'enquête suit son cours et l'accident auquel il est fait référence ne concernant pas le site de Cormeilles en Parisis n'a pas vocation à être évoqué.

Par ailleurs, Placoplatre confirme qu'une expertise a été diligentée sur la sécurité dans les carrières de la région parisienne à ciel ouvert et souterraines par le Comité Social et Economique (CSE) central de Placoplatre.

Commentaire de la Commission

Les réponses de PLACOPLATRE au mémoire de l'AIDBP recourent en partie celles déjà rapportées en début de thème 2 « Stabilité de la carrière, exploitation souterraine, risques et maîtrise ».

Ainsi PLACOPLATRE rappelle que le fontis survenu en 2015 en forêt de Montmorency n'était pas en relation avec un secteur en cours d'exploitation et qu'il n'a pu se développer qu'à la faveur d'une cavité naturelle préexistante située très loin (environ 1500 mètres) du secteur d'exploitation en activité au moment de sa survenue.

La Sté rappelle également que des différences géomorphologiques caractérisent les deux carrières, Montmorency et Cormeilles, et précise que la technique d'avancement très progressive et limitée dans l'espace, de 5 mètres en 5 mètres en cas de tirs de mines ou en dizaine de centimètres en cas d'extraction mécanique, permet d'identifier des failles ou des cavités et de les traiter à l'avance ou de les contourner.

Concernant les distances de recul et les vibrations, après avoir précisé que les points techniques relatifs à l'étude géotechnique n'ont pas été retenus dans le jugement avant-dire droit, elle reprecise que la tierce expertise visait les éléments relatifs au dimensionnement de l'exploitation et non aux distances de recul à conserver vis-à-vis des infrastructures et des habitations, puis rappelle qu'un expert judiciaire a été désigné par le TGI de Cergy-Pontoise pour dresser l'état initial du bâti des riverains proches du secteur d'exploitation à leur demande.

PLACOPLATRE présente ensuite, graphique à l'appui, la technique de remblayage explicitée dans le mémoire technique du dossier de demande d'autorisation d'exploiter qui prévoit deux étapes : le remblayage de la base des piliers de 3,5 mètres et le remblayage total jusqu'en couronne (toit des galeries), technique qui permet, à la fois, de conforter les piliers et de remplir la quasi-totalité des vides après exploitation, assurant ainsi la stabilité des ouvrages sur le très long terme.

Par ailleurs, selon la tierce expertise du cabinet BG, le risque de remontée de désordres importants en surface est quasi nul pendant l'exploitation de la future carrière et, après achèvement de l'exploitation, le remblaiement total prévu supprimera tout risque de rencontre de fontis à long terme.

La tierce expertise conclut par ailleurs que si un risque de quelques centimètres de tassement sur le long terme paraît réaliste, il ne serait pas susceptible de concerner le bâti en surface.

Enfin, concernant la sécurité des ouvriers, l'accident auquel fait référence l'AIDBP ne concerne pas le site de Cormeilles et n'a pas vocation à être évoqué. PLACOPLATRE indique cependant qu'une expertise sur la sécurité dans les carrières de la région parisienne a été diligentée par le comité social et économique central de l'entreprise.

Pour la commission, les précisions qui précèdent confortent les réponses déjà données par PLACOPLATRE aux observations regroupées dans le thème 2 et n'appellent pas de remarques ou de demandes d'éclaircissement complémentaires.

VI.3- Emission de poussières et risques sanitaires

Ce thème est abordé dans 44 observations. Les critiques sont les plus nombreuses ; elles se fondent essentiellement sur les émissions de polluants et les nuisances sonores issues du trafic, en hausse, des poids lourds (voir thème 1) : « *Nous vivons à proximité de la carrière, la pollution générée par le passage des camions est insupportable, poussière et bruit !* ». Pour certains, l'activité de Placoplatre présente des risques sanitaires et est « *dangereuse pour les populations car génèrera une forte hausse de pollution* ». Des exemples de personnes déjà malades ou inquiètes pour leur santé sont données (REL 69 et REL173).

Certains mentionnent les nuisances vibratoires et olfactives. Une observation indique notamment que « *Les bruits d'extraction, les bruits d'explosifs, les bruits de concassage, les bruits des camions sont devenus notre quotidien. Inadmissible de la part de la commune de n'avoir aucune prise en compte des impacts sur ses habitants.* »

Un autre point d'inquiétude des contributeurs est l'« *immense cheminée de ventilation de la zone d'extraction souterraine à proximité des maisons chemin des Cordeliers ... Quelle conséquence pour la santé à long terme ?* »

Ce puit d'aérage se situe à une centaine de mètres des habitations et questionne. Un observateur affirme qu'elle contiendra tous les polluants de la carrière souterraine et demande que des relevés des polluants soient effectués par une société indépendante et à un rythme fréquent avec suivi.

D'autres contributeurs s'inquiètent de la concentration des gaz d'échappement des engins de chantier diesel qui tourneront toute la journée en sous-sol.

Sur la base d'une évaluation des risques sanitaires commanditée par ses soins, L'AIDBP se demande si le puits est correctement dimensionné et si des « *niveaux de pollution inacceptables ... ont été ignorés ou minimisés par Placoplatre* ». Le niveau et la fréquence des gaz émis par les explosifs utilisés en galerie sont évoqués.

Au contraire, des observations soulignent le sérieux et l'engagement de Placoplatre à respecter les normes et la réglementation. Il est précisé qu'« *à l'aide de bureaux d'études spécialisés, Placoplatre réalise un suivi régulier de l'impact environnemental de l'exploitation (poussières, eaux, bruits, vibrations), aussi bien sur la carrière à ciel ouvert que pour l'exploitation souterraine* ».

Enfin, des observations favorables à la poursuite de l'activité sur la carrière appellent à une vision globale du sujet et mentionnent un bilan environnemental positif par rapport à une délocalisation qui conduirait vraisemblablement à l'augmentation de la pollution atmosphérique (trajets rallongés, conditions d'exploitation moins strictes dans certains pays,...). Voir à ce propos le thème 6 ci-après.

Questions de la commission (en gras) et éléments de réponse du maître d'ouvrage

Après analyse des observations du public, la commission souhaite obtenir du porteur de projet des éclaircissements sur les points suivants :

1) Quelles mesures de polluants seront-elles effectuées à la sortie du puits d'aération ? Seront-elles effectuées par un laboratoire indépendant ? Les résultats seront-ils mis à la disposition du public ?

Dans l'étude d'impact du DDAE, le puits d'aération est considéré comme source potentielle d'émission de poussières minérales. Il a d'ailleurs été considéré une teneur majorante en poussières totales de l'air en sortie du puits d'aération de $1,5 \text{ mg/m}^3$ dans les calculs alors qu'en pratique, les poussières émises en souterrain entraînées par le courant d'air de l'aération (de 3 à 5 km/h) sont en grande partie des poussières déposées au sol, avant d'atteindre le puits d'aération.

Un plan de surveillance des poussières est réalisé par Placoplatre mensuellement pour contrôler des teneurs en poussières totales en suspension dans l'air. Les potentielles poussières sortant du puits d'aération seront prises en compte dans ce plan.

Les modalités de ce contrôle réalisé par un bureau d'étude spécialisé ainsi que l'emplacement des capteurs pour les mesures réalisées actuellement sont présentées dans le chapitre 3 du DDAE. Une fois le puits d'aération en fonctionnement, il est prévu d'ajouter un capteur à sa proximité.

Les résultats de ces analyses sont transmis à la DRIEE dans le bilan annuel d'exploitation ou lors des inspections et mis à disposition du public au cours des Commissions de Suivi de Site (CSS) réalisées à la demande du Sous-Préfet.

Les analyses sont réalisées par des laboratoires reconnus et indépendants.

Sur le même thème, l'AIDBP proposait de prendre en compte les résultats d'une étude d'évaluation des risques sanitaires, ce à quoi Placoplatre répond :

L'AIDBP se réfère à une étude qu'elle a fait réaliser par VINCENT NEDELLEC CONSEILS (ci-après NEDELLEC).

Or, il convient tout d'abord de souligner que malgré les paramètres très maximisants à partir desquels l'évaluation des risques, réalisée par NEDELLEC, a été établie, elle conclut à l'absence de risque chronique.

Ainsi elle conclut que « Concernant les expositions à long terme (moyenne annuelle), aucun impact significatif n'est détecté. Tous les Ratios de Danger (RD) ainsi que les sommes de RD (SRD) restent inférieurs à la valeur 1. Les risques non cancérigènes doivent donc être considérés comme acceptables. De même, les excès de risque individuels (ERI) liés à chaque substance cancérigène sont tous très inférieurs à la valeur repère de 10-5. Les sommes d'excès de risque individuel (SERI), sont toujours inférieures à la valeur repère 10-5. Les risques cancérigènes doivent donc être considérés comme acceptables ».

Les autres calculs l'ont été à partir de **paramètres estimés**, en particulier en est-t-il ainsi des émissions à partir du puits d'aération qui n'ont pas été réalisées en fonction de données réelles. L'auteur de l'étude émet d'ailleurs d'expresses réserves invitant à refaire les calculs à partir de données réelles pour les habitants proches de ce puits.

Pour les autres riverains, son étude conclut que la valeur limite à court terme en dioxyde d'azote, ainsi que pour les autres paramètres étudiés, n'est pas dépassée.

Ceci précisé, on relèvera que l'étude NEDELLEC a été réalisée uniquement à partir des arrêtés préfectoraux ainsi que des annexes 3 bis et 3 ter de l'étude d'impact, comme le relève son auteur :

« L'ensemble des informations quantitatives et descriptives concernant le site, non disponibles sur le site des installations classées pour la protection de l'environnement (comme les arrêtés préfectoraux d'autorisation d'exploiter) ses caractéristiques physiques, ses équipements et son fonctionnement normal, a été fourni à VNC par ATECEN au mois d'avril 2018. Il s'agit des annexes 3bis et 3ter de la DDAE déposée par le pétitionnaire. »

Ainsi cette évaluation des risques sanitaires a été effectuée sans que l'auteur ait eu communication de l'ensemble des informations du dossier de demandes d'autorisation, qu'il s'agisse des données techniques figurant dans le Mémoire Technique ou encore de la Partie 9 de l'étude d'impact consacrée aux « Effets du projet sur la santé publique ». De ce fait, elle est émaillée d'approximations et d'erreurs liées soit à une méconnaissance de la réalité de la configuration des lieux ou des modalités d'exploitation.

D'ailleurs, le jugement avant-dire droit, dans son considérant 32, écarte cette étude dans les termes suivants : « *il résulte de l'instruction que ce rapport a été effectué sur le fondement de documents parcellaires et d'erreur factuelles quant à la réalité de l'exploitation, de sorte qu'il ne saurait caractériser une quelconque insuffisance de l'étude produite par la société exploitante quant à la qualité de l'air* ».

2) Pourquoi dans le dossier de demande d'autorisation d'exploiter le calcul des émissions de poussières générées par le puits d'aérage s'appuie-t-il sur les données de la carrière de Vaujourn ? Comment se passe l'aération à Montmorency ?

La modélisation des émissions de poussières nécessitait de s'appuyer sur des données de mesures existantes. Le choix a été fait de prendre les données internes les plus récentes de la carrière souterraine de Vaujourn.

L'aérage de la carrière de Montmorency se fait par le même principe que celui de la carrière de Cormeilles-en-Parisis : l'entrée d'air se fait par l'entrée de la carrière et il est ensuite dirigé vers les quartiers en exploitation puis vers le puits d'aérage qui débouche en surface, en forêt.

3) Dans son avis, la MRAe recommande d'évaluer les émissions de PM10 et PM2.5 pour le trafic routier et la circulation des engins dans la carrière. Pour élaborer sa réponse, Placoplatre s'appuie sur le tableau 10 P.271 de l'étude d'impact. Or, ce tableau ne qualifie que les émissions des engins de chantier (cf. quantification des émissions p.269, « Sur la carrière de Cormeilles, la consommation annuelle moyenne en gasoil non routier... est de l'ordre de 643 m3/an. Ces consommations permettent de déduire les émissions... de particules globales du site »). La commission demande à Placoplatre de compléter sa réponse et d'évaluer les émissions de PM10 et PM2.5 pour les 1,8 millions de km effectués par an par les poids lourds alimentant la carrière conformément à la recommandation de la MRAe.

L'évaluation des émissions de PM10 et PM 2,5 liées à la circulation des poids lourds de remblais nécessite l'intervention d'un bureau d'étude spécialisé. Placoplatre demandera au bureau d'étude

ayant réalisé le bilan carbone de compléter ce point qui sera mis en perspective avec les sources locales émettrice de particules (autoroute A15 en particulier).

4) Quelles mesures de réduction des émissions prend Placoplatre en cas de pic de pollution atmosphérique en Région Ile de France ? En particulier, quelles sont les mesures prises pendant les jours de circulation restreinte ?

En cas de pic de pollution atmosphériques en Ile de France, les transporteurs se conforment aux restrictions de circulation en vigueur.

5) La référence est le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) 2013, ce qui était logique pour le dossier de 2016. Toutefois, un nouveau PPA a été approuvé en 2018. Ce dernier plan prévoit une diminution des seuils de pollution d'ici 2020 et un passage en deçà des valeurs limites européennes à l'horizon 2025. Dans le cadre de la mise à jour de l'étude d'impact préconisée par la MRAe, Placoplatre peut-il préciser si l'exploitation envisagée sera compatible avec ce nouveau plan ?

Le Plan de Protection de l'Atmosphère d'Ile-de-France qui a été approuvé par arrêté inter-préfectoral le 31 janvier 2018, a été élaboré par l'Etat, le Conseil régional, les collectivités territoriales, les entreprises les associations et les représentants des secteurs d'activité concernés.

Le site de la DRIEA Ile-de-France précise que le PPA concerne tous les secteurs d'activités en Île-de-France, à savoir les transports, le résidentiel, l'aérien, l'agriculture et l'industrie. Il se décline en 25 défis et 46 actions.

La DRIEA, en charge du secrétariat du groupe de travail "transports" du PPA, pilote également les huit défis et seize actions "transport". A titre d'exemple, elle accompagne la mise en place des Plans de mobilités entreprises et la révision du document stratégique du fret en Île-de-France, et a lancé les études portant sur l'harmonisation de la baisse des vitesses en Île-de-France ainsi que la mise en place de voies réservées au covoiturage.

Commentaires de la Commission :

Le sujet de la pollution atmosphérique est nettement plus prégnant dans les observations du public en 2020 par rapport en 2016.

En ce qui concerne le puit d'aérage, Placoplatre apporte une nouvelle fois les informations concernant son correct dimensionnement et le traitement transparent des futures données de mesures des polluants issus de la cheminée (via un plan de surveillance des poussières transmis à la DRIEE et en CSS).

En ce qui concerne les risques sanitaires liés à la circulation des poids lourds, la Commission d'enquête note que Placoplatre n'a pas estimé les émissions de particules issues des allers-retours des camions à la carrière demandée par la MRAe et indique qu'il le fera en perspective de celles émises par l'autoroute voisine A15 très chargée (i.e. polluante).

Il est avéré aujourd'hui que les fumées émises par les motorisations diesels présentent des risques multiples et importants pour la santé. A titre d'illustration, le sénat a publié en juillet 2015 , le rapport « Pollution atmosphérique, le coût de l'inaction » qui présente le secteur des transports comme l'un des plus directement émetteurs de polluants atmosphériques « (en 2012), le secteur des transports représentait 16 % des émissions nationales de particules fines PM10, 19 % des émissions de

particules PM2,5 et 59 % des émissions d'oxydes d'azote NOx, avec toutefois de grandes disparités en fonction des territoires, puisque les émissions de PM2,5 par exemple représentent 30 % des émissions de PM2,5 en région Ile-de-France et 58 % dans Paris ;...l'aggravation de la mortalité liée aux particules fines, dont on sait qu'elles sont émises en quantité significative par les moteurs diesel, est aujourd'hui avérée; ...»

Aussi, l'inquiétude des riverains de la carrière sur ce risque sanitaire nous paraît-t-elle compréhensible même si Placoplatre n'est qu'un des contributeurs dans un département très industrialisé et à forte densité de circulation..

Placoplatre a indiqué que la carrière de Cormeilles ainsi qu'ECT étaient accrédités norme ISO 14001. Cette norme internationale est destinée à être utilisée par les entreprises souhaitant gérer leurs responsabilités environnementales d'une manière systématique et contribuer au pilier environnemental du développement durable. Dans ce contexte, il nous semblerait intéressant que Placoplatre propose de développer des actions tendant à réduire la pollution engendrée, par exemple, en privilégiant les entreprises vertueuses recourant à des camions peu polluants (poids lourds électriques compte tenu de la faible distance de la zone de chalandise des remblais ?) afin de présenter son activité non pas comme « moins polluante que l'A15 » mais comme source d'innovation pour améliorer la qualité de vie des habitants.

VI.4- Etat paysager, défrichement, remise en état et calendrier,

Ce thème est abordé par 40 observations. La préservation de l'espace vert des Buttes du Parisis, lieu de promenade et de détente est au cœur de la majorité des contributions.

Certains écrivent que Placoplatre veut « encore continuer leur destruction massive de l'environnement », que l'exploitation de la carrière « menace la butte du Parisis, belle forêt à près de 15 kms de Paris. Préservons nos arbres, notre faune... » et que « la prolongation de l'extension d'exploitation jusqu'en 2045 soustrait une nouvelle fois, et encore pour 25 ans, la jouissance de cet espace aux franciliens et particulièrement aux habitants de la butte ... ».

D'autres ne comprennent pas « certaines remarques parlant de protection de l'environnement, qui ont visiblement été inscrites par des personnes n'ayant pas lu le projet ... La carrière va être invisible pour tout le monde car entièrement souterraine, alors que la carrière à ciel ouvert actuelle sera à terme un espace vert ». Ils mettent en avant la qualité de la remise en état prévue par Placoplatre « la carrière à ciel ouvert va être réaménagée comme Placoplatre sait le faire depuis plus de 30 ans en créant des écosystèmes variés permettant le retour d'espèces rares (faune et flore) ».



A l'appui, une photo de la zone réaménagée de la carrière de Le Pin Villeparisis en 2012 (après 15 ans), avec à droite du chemin le boisement original, à gauche le boisement similaire replanté en 1999.

Dans une observation cosignée par leurs présidents respectifs, Bernard Loup et Paulette Mainguy, l'association Val d'Oise Environnement (VOE) et l'association CADEB indiquent que la remise en état du site après exploitation (remblaiement et reboisement), paraît satisfaisante.

Enfin, la Société ECT, gestionnaire de déblais pour le compte de PLACOPLATRE assure que les terres apportées sont mises en œuvre en respectant scrupuleusement les obligations réglementaires et celles fournies par PLACOPLATRE, aussi bien en termes de sécurité que de qualité des remblais.

Dans le contexte de la remise en état, trois préoccupations émergent après analyse des observations et demandent un commentaire de la part de Placoplatre: le calendrier, la qualité des remblais et l'aménagement du site.

a) Le calendrier de remise en état

Placoplatre *« envisage un scénario de non remblaiement de la Carrière : il convient de lui rappeler que ce remblaiement n'est pas lié à la poursuite de l'exploitation de la carrière en souterrain mais bel et bien une obligation qui court depuis le début de l'exploitation de la carrière à ciel ouvert. ... Le remblaiement de la carrière prend bien 15 années de retard non pas parce qu'il faut remblayer la carrière, mais parce que ce remblaiement commence avec 15 années de retard à cause de la demande d'exploitation de la carrière souterraine »*

« L'exploitation sera présente jusqu'en 2043, rendant inaccessible au public de grandes parties de cette forêt »

b) La qualité des remblais et leur pérennité

« ... je m'interroge sur ce qui constituera le solde des remblais lorsque l'ensemble des matériaux inertes du chantier du Grand Paris auront été déversés »

« ...Placoplatre est entrain de bétonner la butte, et enterre même ses déchets de chantier sous la terre (« j'ai des preuves et je peux même vous indiquer les endroits où ils ont mis leurs bétons mal coulés ») »

« il n'est pas précisé ce que sont (et ce que seront dans le futur) l'origine et la nature des matériaux de comblement, ni en quelles proportions les matériaux non gypsifères provenant du site lui-même sont utilisés. La palette est large de ce que peuvent être les déchets inertes. Un engagement sur leur traçabilité (provenance, nature, fournisseur, transporteur) et historisation auprès d'une administration est absolument nécessaire. »

c) L'aménagement du site et les promesses oubliées

« Placoplatre s'était engagé, lors de la demande initiale, à préserver sur site une coupe géologique représentative de la géologie locale, engagement qui n'a malheureusement pas été tenu. Les remblaiements qui ont eu lieu rendent tout retour en arrière impossible. »

«... certaines promesses (création de pistes cavalières) sont déjà oubliées. »

Pour ce point, l'AIDBP constate que les abords du site (photos à l'appui) ne sont pas entretenus « Les trottoirs sont peu praticables et l'impact visuel est déplorable pour cette sortie de la ville de Cormeilles-en-Parisis vers Argenteuil. La société Placoplatre a pourtant l'obligation (arrêté préfectoral) d'entretenir ses abords. »

Questions de la commission (en gras) et éléments de réponse du maître d'ouvrage

La commission d'enquête demande à Placoplatre de répondre aux trois préoccupations principales du public décrites ci-avant et à plusieurs questions complémentaires :

1) Le calendrier de remise en état

Le plan de réaménagement de la carrière qui s'est toujours fait par remblaiement des vides est détaillé dans le DDAE et repris dans l'arrêté préfectoral. Il n'a jamais été envisagé de scénario dans lequel la carrière à ciel ouvert ne serait pas réaménagée.

En ce qui concerne l'échéance de remblaiement et d'ouverture au public, seul le périmètre d'exploitation à ciel ouvert doit être considéré, ainsi qu'il est développé dans la réponse à l'avis de la MRAE en page 4. En effet, l'exploitation souterraine du gypse n'implique aucune limitation de l'ouverture au public des zones situées en surface.

Ainsi, à périmètre équivalent, l'échéance de la remise en état de la carrière à ciel ouvert n'est pas décalée de 15 ans mais de 7 années, de 2029 à 2036.

En effet, l'actualisation du projet de remise en état de la carrière à ciel ouvert a été conçue pour permettre une ouverture progressive au public, au fur et à mesure de l'avancement de la remise en état des terrains et de leur cession à l'Agence des Espaces Verts (AEV).

Seule la descenderie d'accès au périmètre souterrain restera en l'état jusqu'en 2044/2045. Toutefois pour que, durant l'exploitation de la carrière souterraine, le public ne soit pas empêché d'accéder aux espaces réaménagés situés de part et d'autre de la descenderie, deux passerelles ont été prévues. En définitive, ce ne sont que 5 hectares dont l'ouverture au public sera retardée de 7 ans alors que 103 hectares auront déjà été réaménagés et ouverts au public (voir figure 15 page 50 du tome 2 du DDAE).

Par ailleurs, par rapport à ce qui était prévu par l'arrêté de 1999, Placoplatre a avancé la remise en état sur l'emprise de la commune de Sannois (environ 8 hectares) pour permettre au public

d'avoir dès 2017 accès à un ensemble remis en état homogène de 40 hectares sur les communes de Sannois et Argenteuil et ainsi relier la butte du Parisis à la butte des Moulins et des Châtaigniers plus à l'Est.

De façon complémentaire, La Commission d'Enquête place ci-après les éléments de réponse de Placoplatre aux arguments de l'AFC, relatifs aux conditions de la remise en état (quantité de remblais).

Dans son mémoire, l'AFC prétend que contrairement à ce qui ressortirait de l'étude d'impact, les modifications des conditions de la remise en état n'aboutiraient pas à une diminution de la quantité de remblais nécessaire mais au contraire à une augmentation.

Pour justifier cette affirmation, elle reprend une partie de l'avis de la MRAE du 12 décembre 2019 qui compare le tableau 7 de l'étude d'impact présenté dans le dossier de demande d'autorisation à exploiter (DDAE) et l'arrêté du 21 octobre 1999.

Or, il ressort du DDAE, que dans le cadre de la remise en état finale de la carrière à ciel ouvert, Placoplatre a proposé, en accord avec l'AEV, de modifier les conditions de ladite remise en état prévues dans l'arrêté préfectoral de 1999 pour notamment diminuer d'environ 1,5 million m³, la quantité de remblais nécessaire à la remise en état et, partant, le nombre de camions de transport de remblais.

En effet, la réduction de 15,0 millions de m³ de vide à combler à 13,7 millions de m³ avait été actée par le Comité de pilotage présidé par le Sous-Préfet d'Argenteuil avec les élus et associations, le 7 novembre 2011.

Au sein de son étude d'impact, Placoplatre a également précisé que *« sous l'égide de l'Agence des Espaces Verts, et en concertation avec tous les maires, le Conseil général ainsi que les services de l'Etat, une étude récente a permis d'améliorer encore la qualité du projet de remise en état de la carrière à ciel ouvert pour un meilleur accueil du public tout en diminuant les apports de remblais de 1,5 million de m³, réduisant d'autant le trafic induit ».*

S'agissant de l'analyse de l'arrêté du 21 octobre 1999, le volume de remblais prévu par l'arrêté entre 2016 et 2029 n'est pas de 11 millions m³ mais de 13 millions de m³, ce qui correspond au tableau 7 qui mentionne une cadence moyenne de 1 million de m³ par an soit 13 millions de m³ sur 13 ans.

En revanche, le remblaiement prévu par l'étude d'impact est réalisé suivant un rythme variant de 760.000 m³ an à 297.000 m³/an, ce qui correspond à une moyenne journalière de 248 camions/jour pour le rythme de remblaiement le plus élevé.

Le tableau 7 prévoit certes une quantité de remblais entre 2016 et 2045 de l'ordre de 18 millions de m³ mais cela correspond non seulement au remblaiement de la carrière à ciel ouvert mais également à celui de la carrière souterraine.

A périmètre constant, il y a donc bien une diminution du volume de remblai nécessaire à la remise en état de la carrière à ciel ouvert et par conséquent du trafic de camions.

2) La qualité des remblais et leur pérennité

Les matériaux utilisés pour le remblayage de la carrière sont, conformément à la réglementation et comme définis dans l'arrêté préfectoral autorisant l'exploitation :

- Les déchets d'extraction inertes, qu'ils soient internes ou externes, sous réserve qu'ils soient compatibles avec le fond géochimique local,
- Les déchets inertes externes à l'exploitation de la carrière s'ils respectent les conditions d'admission définies par l'arrêté du 12 décembre 2014 relatif aux conditions d'admission des déchets inertes dans les installations relevant des rubriques 2515, 2516, 2517 et dans les installations de stockage des déchets inertes relevant de la rubrique 2760, y compris les déchets inertes autorisés par l'arrêté ministériel du 30 septembre 2016 modifiant l'arrêté du 22 septembre 1994 relatif aux exploitations de carrières et aux installations de premier traitement des matériaux de carrières.

Le remblayage de la carrière peut donc être réalisé à l'aide des terres et matériaux extérieurs à la carrière contenant naturellement du gypse ou de l'anhydrite, sous réserve qu'ils respectent les conditions d'admission fixées par l'arrêté du 12 décembre 2014 relatif aux conditions d'admission des déchets inertes dans les installations relevant des rubriques 2515, 2516, 2517 et dans les installations de stockage des déchets inertes relevant de la rubrique 2760, y compris le cas échéant son article 6 ou que la concentration en contenu total des éléments mentionnés à l'annexe II de l'arrêté du 12 décembre 2014 susvisé reste inférieure à celle du fond géochimique naturel de la carrière.

Nous indiquons par ailleurs qu'une grande partie des horizons géologiques de la région parisienne sont sulfatés dans des proportions pouvant atteindre 10 à 20 000 ppm de sulfates. Par ailleurs, l'utilisation ponctuelle de béton concassé pour la réalisation des pistes est autorisée. Ces graves de bétons recyclés peuvent être utilisées en couches de forme ou en couches d'assise.

Par ailleurs, tel que réalisé aujourd'hui, il est prévu de continuer de garantir une traçabilité des matériaux en enregistrant la provenance, la nature et le transporteur de chaque poids-lourds entrant en carrière avec des contrôles qualité en amont de l'entrée dans le site mais également inopinés lors du déchargement.

On précisera que la zone de chalandise pour l'apport des remblais se situe dans un rayon maximum de 25 km de la carrière. Les chantiers du Grand Paris, qui représentent moins de 10 % des terres et matériaux reçus, ne modifient pas cette donnée. Lorsqu'à compter de 2030 les chantiers du Grand Paris seront moins nombreux, les apports de remblais proviendront de chantiers situés à une distance médiane du même ordre de grandeur.

3) L'aménagement du site et les promesses oubliées

Tout d'abord, comme indiqué dans le chapitre 7 de l'arrêté préfectoral n°13648 du 14 novembre 2016, pour conserver la mémoire du patrimoine géologique de la carrière, Placoplatre réalise des travaux de conservation de fronts de taille et prépare l'aménagement de belvédères. Ainsi trois fronts sont conservés : le premier dans un ancien front de taille de gypse de première masse, le second dans les formations superficielles avec meulières et le dernier dans les formations sableuses favorables aux hirondelles de rivages. Le plan d'emplacement des fronts de taille et belvédères à conserver est présenté en annexe 5 de l'arrêté préfectoral mentionné ci-dessus.

De plus, Placoplatre précise qu'il n'a jamais été prévu de conserver une coupe géologique complète du fait des contraintes de sécurité et de conservation des fronts. Une telle coupe géologique était également incompatible avec le projet global de réaménagement du site en parc ouvert au public.

En outre, un carottage de la coupe géologique a été mis à disposition de la Commission régionale du patrimoine géologique d'Ile-de-France et de l'Université Pierre et Marie Curie pour analyses et études scientifiques.

L'aménagement de la voie privée Lambert intègre l'aménagement de l'entrée de ville et de l'entrée de l'usine, comme indiqué dans le point 2.1.1 du présent document. Cet aménagement mettra en valeur l'entrée de l'usine et l'entrée de ville de Cormeilles depuis la RD 48 en provenance d'Argenteuil ou depuis la RD 392 et supprimera les anciens aménagements historiques.

Nous n'avons pas connaissance de difficultés particulières avec les pistes cavalières. Nous avons constaté en revanche que la brigade équestre de la Police municipale de Cormeilles emprunte régulièrement le chemin du Cos Garnier qui longe la carrière.

- 4) L'annexe 30 de l'Etude d'Impact décrit une procédure de contrôle des matériaux entrant dans le site de remblaiement. A quelle société (ECT ou Placoplatre ?) appartient le contrôleur qualité qui apprécie la qualité des matériaux sur les gros chantiers ? Quelle société est responsable de la qualité des remblais déversés sur le site de Cormeilles ? Quelle traçabilité est-elle assurée pour les contrôles a posteriori ?**

Le Maître d'ouvrage des travaux générant des déchets, telle de la terre (dans le cadre d'aménagement d'immeubles avec parkings souterrains par exemple) est responsable de leur traitement dans les filières adéquates. Il fournit à ECT, chargée de contrôler leur qualité, une Demande d'Acceptation Préalable qui intègre si nécessaire les données historiques du site, les analyses de sols réalisées, la qualité prévues pour les terres etc...

Plusieurs contrôles / analyses sont mentionnées dans l'annexe 30 de l'étude d'impact. Les contrôles visuels et olfactifs sont réalisés par le conducteur d'engins et le manœuvre. Les déchargements sont réalisés sous la surveillance du contrôleur qualité ECT présent sur site.

Un contrôle mensuel des matériaux d'apport est également réalisé sur chaque site. Ce dernier est réalisé conjointement par les responsables Placoplatre et ECT.

Un contrôle semestriel des matériaux d'apport est réalisé par un organisme extérieur indépendant et de façon inopinée.

- 5) Sur le long terme, après le remblayage de la carrière, qui sera responsable des potentiels dommages causés par l'exploitation passée du gypse ? Qu'en est-il de la carrière des Biaunes, pour laquelle il semble que les responsabilités se soient désagrégées, et comment peut-on être assuré d'éviter une situation similaire pour la carrière actuelle ?**

Conformément à la réglementation sur les installations classées en vigueur, Placoplatre, en tant que dernier exploitant, demeurera responsable des éventuelles nuisances liées à son exploitation.

En ce qui concerne la carrière des Biaunes, il s'agit d'une carrière historique datant certainement du 19ème siècle d'après l'IGC, exploitée sous le régime antérieur du code minier (avant 1993) qui ne prévoyait alors aucune obligation de remise en état (remblayage des vides). La sécurisation de ces vides historiques incombe au propriétaire du terrain concerné.

- 6) **Le dossier présente des comptes rendus de réunions avec l'AEV jusqu'en 2014. Comment sont organisés aujourd'hui les échanges avec l'AEV pour l'aménagement du site (ex : décisions pour la préservation de la coupe géologique, la création de pistes cavalières), le suivi du reboisement, les échéances de session, etc. (fréquence, ordre du jour, participants, compte-rendu, etc...) ?**

Le plan de réaménagement a été réalisé par Outside Paysage, conformément à la demande de l'AEV, en 2013. Placoplatre s'appuie aujourd'hui sur cette étude et ne fait que reprendre le plan de réaménagement décidé par l'AEV en concertation avec les différentes parties prenantes. Ce réaménagement est par ailleurs prévu selon un calendrier présenté dans l'arrêté préfectoral autorisant l'exploitation de la carrière. Tous les ans, les surfaces réaménagées et plantées sont présentées en CSS.

- 7) **Quelle est le bilan (reboisé/objectif) depuis 2014 ?**

Depuis 2014, voici les chiffres qui ont été présentés en CSS :

2015 : 1,55 ha plantés et 3,2 ha enherbés

2016 : pas de plantations et 175 a enherbés

2017 : pas de plantations car les surfaces réaménagées en 2017 sont prévues en prairies et 3,60 ha enherbés

2018 : 1,8 ha plantés et 3,60 ha enherbés

Ces surfaces se calent sur un planning d'avancement prévisionnel. Comme exposé à la CSS, les surfaces réaménagées annuellement varient par rapport au planning prévisionnel selon le positionnement de l'activité remblais : accélération lorsque le corps de remblai rejoint la surface topographique finale permettant de finaliser l'enherbement et les plantations, ralentissement lorsque le remblai se situe en fond de carrière.

En définitive, le plan de réaménagement prévoit plus de surfaces plantées qu'avant l'exploitation tout en préservant la vue vers le val de Seine au sud et le massif de Montmorency au nord.

- 8) **Dans l'annexe 31 de l'étude d'impact (Végétalisation Cormeilles 2013, paragraphe 6 p.14), la cession des zones n°6 et 7 est envisagée pour l'hiver 2014-2015. Or, dans la réponse à la MRAe, Placoplatre indique avoir cédé les zones en 2017. Le calendrier prévisionnel n'a pas respecté, d'où vient le retard ?**

Comme cela a été présenté en CSS, les zones 6 et 7 n'ont pas été cédées en 2014-2015 car les sols ont dû faire l'objet d'une reprise pour améliorer leur qualité agronomique en surface (couverture végétale) en particulier sur les secteurs les plus récents. De nouveaux travaux culturaux et d'engazonnement ont dû être réalisés pour garantir leur pérennité après l'ouverture et la fréquentation du public.

L'effort d'entretien avait été réalisé au cours de la saison 2015 sur les plantations, à concurrence de 8,95 ha plantés (en surface cumulée de ces parcelles faisant l'objet de ces efforts d'entretien supplémentaire), représentant un total de 16 500 à 17 500 plants.

Pour la saison 2016, l'effort a porté sur la vaste entité enherbée du versant d'Argenteuil, à concurrence de 6,75 ha de prairie, ainsi que sur les lisières pour les maintenir dégagées.

En 2016, la zone n°7 a fait l'objet d'un entretien complémentaire des gazons puisqu'une grande partie des terrains (2,82 ha) figuraient encore en 4ème et 5ème années d'entretien alors que seules les 3 premières années sont normalement prévues à la charge de Placoplatre.

Plutôt que de réaliser la cession de petits ensembles échelonnée dans le temps et peu accessibles au public, l'objectif de la cession réalisée en 2017 était de favoriser un espace cohérent, de taille importante, intégrant l'angle nord-est de la carrière situé sur la commune de Sannois offrant ainsi une surface de 17 hectares qui est venue s'intégrer aux espaces précédemment cédés pour offrir une surface totale accessible au public de 40 hectares sur le versant est de la carrière sur les territoires de la commune d'Argenteuil et de Sannois. A ce calendrier est venu s'ajouter la procédure d'abandon partiel et la sortie du périmètre d'exploitation autorisé auprès de l'administration.

- 9) **En réponse aux questions de la commission d'enquête en 2016, Placoplatre avait indiqué que le dossier présenté à l'enquête publique ne prévoyait pas d'accueillir des matériaux sulfatés d'origine externe et que, si cette possibilité devenait ouverte, Placoplatre réaliserait un dossier complémentaire présentant une étude d'impact de l'accueil des terres sulfatées qui pourrait donner lieu à un arrêté préfectoral complémentaire.**

Or un accord de partenariat entre Placoplatre et la Société du Grand Paris a été signé le 25 janvier 2017 pour l'utilisation optimale des déblais gypsifères provenant des chantiers du nouveau métro. Il prévoit l'accueil de quatre millions de tonnes de déblais sulfatés sur quatre sites de la région parisienne, dont Cormeilles. Le dossier de presse indique que les carrières sont un exutoire de proximité permettant la valorisation des déblais sulfatés et qu'accueillir ces déblais permettra d'accélérer leur remise en état et leur cession aux autorités locales.

Au titre de l'actualisation de l'étude d'impact souhaitée par la MRAe, que peut-on dire de l'accueil de déblais sulfatés à Cormeilles et de leur impact sur l'environnement ?

Il est important de rappeler qu'en 2016, la réglementation ne prévoyait pas d'accueillir des matériaux sulfatés en carrière. De ce fait, Placoplatre ne pouvait prévoir leur acceptation. Or, par arrêté modificatif du 30 septembre 2016, modifiant l'arrêté ministériel du 22 septembre 1994, la réglementation a permis, dans les carrières de gypse d'accueillir ces terres. Les dispositions sont présentées dans le paragraphe 12.4 de l'arrêté ministériel de 1994.

Une carrière de gypse ou anhydrite étant naturellement sulfatée, l'accueil de déblais sulfatés n'a pas d'impact sur le sol ou la nappe. De plus, il convient par ailleurs d'indiquer qu'une grande partie des horizons géologiques de la région parisienne sont sulfatés dans des proportions pouvant atteindre 10 à 20 000 ppm de sulfates.

Commentaires de la Commission d'Enquête

La remise en état du site est particulièrement sensible car il s'agit d'une opération de restauration écologique et paysagère de grande ampleur qui marquera le territoire positivement et à jamais.

L'exploitation souterraine du gypse n'impliquera aucune limitation de l'ouverture au public des zones situées en surface.

Le projet de remblaiement de la carrière à ciel ouvert a été conçu pour permettre une ouverture au public du site aménagé le plus tôt possible et dans des ensembles cohérents. Dans ce contexte, à la faveur des choix d'aménagements issus d'une concertation au niveau départemental, 103 hectares auront été progressivement aménagés et ouverts au public et seule l'ouverture de 5 ha sera retardée de 7 ans (2029 à 2036). Ce délai semble acceptable.

Placoplatre rappelle que l'ensemble des choix d'aménagement (plantation d'arbres, engazonnement,...) sont faits en concertation avec l'AEV et présentés en CSS. Les explications données sur le retard de cession des zones n°6 et 7 témoignent que Placoplatre se préoccupe de la pérennité et la qualité des aménagements réalisés.

La surface défrichée a été réduite par rapport aux autorisations données.

En ce qui concerne la qualité des remblais et leur traçabilité, Placoplatre apporte des garanties sur les différents contrôles effectués et précise les conditions d'accueil des terres sulfatées. Cependant, Val d'Oise Environnement, membre de la CSS, a posé la question de l'origine et de la qualité des remblaiements, ce qui nous laisse penser que ce sujet n'est peu ou pas abordé lors des commissions. Aussi, la Commission d'enquête souhaiterait qu'un bilan des matériaux utilisés pour le remblai surtout lors des évolutions notables (comme l'accueil des terres sulfatées) soit présenté en CSS, si ce n'est pas déjà le cas.

Enfin, sur le long terme, Placoplatre indique qu'en tant que dernier exploitant, il demeurera responsable des éventuelles nuisances liées à l'exploitation (cf. la réglementation des ICPE).

VI.5- Fort de Cormeilles

Ce thème est abordé par 29 observations. L'association des Amis du Fort de Cormeilles (AFC) souligne que le Fort héberge un musée, des ateliers d'artistes, 3 logements permanents et qu'il est le théâtre de tournages de film. Elle indique que le Fort pourrait bénéficier des subsides du Loto du Patrimoine 2020 et d'une inscription sur la liste complémentaire des monuments historiques.

L'impact répété des explosions malgré les mesures prises, le tassement attendu des sols de deux fois 2cm selon les études géotechniques, seraient susceptibles selon de nombreuses observations de mettre en danger le Fort, cette exploitation sous son emprise risquant d'endommager durablement cet édifice historique en conduisant un jour à un affaissement.

Certains demandent l'exclusion de la totalité du Fort, soit 10 hectares, de la zone d'exploitation de la carrière souterraine.

A l'opposé, diverses observations soulignent le sérieux avec lequel ont été menées les études préalables à l'exploitation et l'une d'elles note que les travaux des ingénieurs ont été pointilleux jusqu'à contourner le Fort de Cormeilles. Dans une observation cosignée par leurs présidents

respectifs, Bernard Loup et Paulette Mainguy, l'association Val d'Oise Environnement (VOE) et l'association CADEB déclarent maintenir leur avis favorable de 2016 à la poursuite de l'exploitation en souterrain du gypse avec une réserve sur l'exploitation de la zone du Fort de Cormeilles, si les travaux devaient se faire en mode explosif et non mécanique.

Le mémoire élaboré par l'AFC à l'aide d'un cabinet d'avocats justifie une attention particulière du fait du recours précédemment formulé contre l'enquête de 2016 par cette association. L'AFC présente notamment dans son nouveau mémoire ses observations et son argumentaire sur l'insuffisance de l'étude d'impact concernant les conséquences sur le Fort de Cormeilles des tassements du sol causés par l'exploitation souterraine,

Ce mémoire avance que la MRAe a établi, après instructions par des « sachant », un manque dans le dossier de Placoplatre sur les mesures prises pour assurer la conservation du Fort, et en particulier sur les conséquences des tassements de sol, ce contrairement au Tribunal Administratif dans son jugement avant-dire droit d'août 2019.

Il ajoute que l'association a réalisé un mémoire technique détaillant les dommages qui seraient infligés aux différents éléments du Fort par un tassement de terrain tel que prévu par l'exploitant. Il détaille le cas des façades plaquées du Pavillon des Officiers, ainsi que des voutes des tunnels d'accès au site (non évoqués dans le dossier Placoplatre et qui deviendront dangereux et inaccessibles au public). Il indique ensuite que Placoplatre, dans son mémoire en réponse à l'avis de la MRAe, considère que le niveau de déformation sur les structures du Fort serait acceptable en se basant sur deux expertises jointes à l'étude d'impact.

Or, l'AFC indique d'une part, que ces expertises ne seraient pas jointes au dossier d'enquête publique complémentaire présent sur le site de la Préfecture du Val d'Oise (il manquerait les annexes 8 à 22 dans le Tome 3 bis), et d'autre part, qu'il existe deux versions du rapport de Monsieur Labesse avec des préconisations différentes. En effet, dans le rapport soumis à l'enquête publique, Monsieur Labesse identifie des « points de fragilité » et propose « la mise en place d'une veille expertise ». Mais, dans le rapport initial (pièce annexe 1 de la lettre de l'AFC), Monsieur Labesse conclut que « des travaux de reconsolidation sont à prévoir dans certaines parties du Fort, afin que les secousses provoquées par le minage souterrain, ne provoquent pas de graves préjudices sur le dit Fort ».

L'AFC expose ensuite que Placoplatre est conscient des risques d'endommagements du Fort et a prévu de ne pas exploiter sous les principaux bâtiments Casernement et Officiers, mais prévoit d'exploiter sous les autres bâtiments alors qu'il s'agit d'un ensemble architectural fragile et de plus, emblématique de la commune et des environs, devant faire l'objet d'investissements très importants grâce au Loto du Patrimoine 2020 notamment. Le mémoire signale également la proximité du Fort avec les anciennes carrières des Biaunes et l'instabilité de la zone (inscrite au PPRMT de Cormeilles-en-Parisis) qui provoque des fontis (voir PJ n°2, photographie d'un fontis dans un fossé en limite avec l'ancienne carrière des Biaunes). Il regrette qu'une bande de recul de seulement 20 mètres ait été prévue à proximité des anciennes carrières des Biaunes...

Dans un courrier transmis à la commission durant l'enquête, Yannick Boëdec, maire de Cormeilles, indique que le Fort de Cormeilles construit entre 1874 et 1877 par le général Séré de Rivières est un site remarquable sur le territoire de la commune, auquel les habitants sont très attachés. Il [le fort] est entré dans l'histoire du cinéma comme décor naturel de plusieurs films comme « La nuit des généraux » et « L'armée des ombres » des réalisateurs Litvak et Melville. Peu de villes possèdent un

tel lieu caractéristique de l'architecture militaire, Cormeilles tient donc à ce Fort sur lequel elle compte pour promouvoir l'image de la ville.

A l'heure où la fondation du patrimoine verse plusieurs centaines de milliers d'euros pour restaurer la caponnière du Fort, la population ne comprendrait pas que l'on ne prenne pas soin de ce joyau. En vertu du principe de précaution, M. Boëdec estime nécessaire que les forages s'arrêtent à distance suffisante des portes du Fort afin de garantir un périmètre de sécurité évitant de mettre en péril tout ou partie de l'ouvrage.

Questions de la commission (en gras) et éléments de réponse du maître d'ouvrage

Après analyse de l'ensemble des observations du public, la commission souhaite obtenir du porteur de projet des éclaircissements ou rappels sur les points suivants :

1. Caractérisation et scénario des tassements envisageables en surface, en termes d'amplitude totale, de déroulement temporel (brutal ou progressif, immédiat ou à terme), de localisation et d'étendue au voisinage du Fort de Cormeilles.

- Comme indiqué en pages 207 à 209 de l'étude d'impact, il est nécessaire de bien distinguer deux phases de tassement potentiel :

- **En cours d'exploitation** : L'annexe 21 du tome 3 du DDAE, intitulée « *analyse des incidences de l'exploitation sur le Fort de Cormeilles en Parisis : évaluation des aléas et proposition de protocole d'exploitation* » précise que les tassements qui se produisent en cours d'exploitation, ont lieu entre 30 et 70 mètres de profondeurs **et, s'ils se manifestent en surface, ce n'est que de façon atténuée en raison du foisonnement des terrains de couverture.**

Une légère subsidence pourra affecter les terrains de couverture au plus de 12 à 20 mm environ à sa base (16 mm en moyenne). Ce calcul figure à l'annexe 21 du tome 3 du DDAE.

En effet, la tierce expertise de BG confirme que, sous réserve de respecter les précautions prévues dans l'étude géotechnique du centre de géosciences des Mines Paris Tech, le « risque de remontée de désordre important en surface est quasi nul pendant l'exploitation de la future carrière » et que « pour la situation après achèvement de l'exploitation, le remblaiement total prévu supprimera définitivement tout risque de remontée de fontis à long terme ».

- **A long terme, après remblayage** : des mouvements minimes de subsidence en surface liés au tassement des remblais peuvent se manifester, et se limiteront à des déplacements pouvant atteindre 2 cm au maximum.

En outre, il est admis que, pour les constructions courantes, **les valeurs de tassements pouvant générer des désordres structurels sont de 1.5 à 2/1000°**. L'analyse précitée sur les incidences de l'exploitation de la carrière sur le Fort de Cormeilles en Parisis indique **un niveau de déformation estimé de façon sécuritaire à 1/1000°, ce qui est tout à fait acceptable pour les structures du Fort ; ceci a été confirmé par les deux expertises particulières effectuées spécifiquement sur le Fort et validées par le propriétaire du Fort (l'Agence des Espaces Verts de la région d'Ile de France), seul habilité à formuler un avis et**

qui a donné son accord pour l'exploitation sous le Fort (excepté sous les 2 bâtiments centraux).

Le risque de mouvements de terrain et d'atteinte au Fort ont fait l'objet de moyens soulevés dans les instances devant Tribunal administratif de Cergy-Pontoise. Ces moyens ont été rejetés par le jugement avant-dire droit du 29 août 2019, aux termes des considérants 45 et 51, ci-dessous.

Considérant 45 : « *Les requérants n'apportent aucun élément de nature à démontrer leur assertion selon laquelle l'exploitation de la carrière souterraine autorisée à l'arrêté du 3 février 2017 serait de nature à accroître le risque de mouvements de terrain, la circonstance qu'ils aient constaté un éboulement dans le fort de Cormeilles ne pouvant évidemment se suffire à caractériser un tel risque. Par ailleurs, la circonstance que la société Placoplatre se réfère dans sa demande à l'ancienne nomenclature des zones à risque, dont seule le sigle a été modifié, ne saurait d'avantage caractériser une quelconque méconnaissance de ce plan. Il s'ensuit que le moyen tiré de la méconnaissance du plan de prévention des risques de mouvements de terrains doit être écarté* ».

Considérant 51 : « *En dernier lieu, il résulte de l'instruction que, contrairement à ce que soutiennent les requérants, l'arrêté du 3 février 2017 prévoit bien des prescriptions visant à prévenir les nuisances et risques pouvant affecter le centre de loisirs de l'école Montessori, avec l'institution d'une bande de recul de 50 mètres au droit du centre et l'exigence d'un suivi des vibrations dès que les tirs d'explosifs sont menés à 200 mètres du bâtiment. La circonstance que la distance de sécurité prescrite par l'arrêté autorisant l'exploitation de la carrière de Montmorency soit de 300 mètres ne saurait, en tant que telle, suffire à démontrer l'insuffisance de la distance de 200 mètres.* »

2. Conséquences envisageables sur le bâti du Fort et en particulier les éléments fragiles mis en avant par l'AFC ainsi que ceux dont la restauration est envisagée par la Fondation du Patrimoine, mesures préventives prises ou prévues pour minimiser les effets, dans l'exploitation ou au niveau du bâti (consolidation, constat d'huissier avant/après, etc.), réparations éventuelles en cas de sinistres.

- Rappelons qu'en complément de l'étude de dimensionnement des galeries permettant d'assurer la stabilité des sols, réalisée par l'Ecole des Mines Paris Tech, et validée par la tierce expertise du cabinet BG, des études spécifiques ont été réalisées pour le secteur du Fort de Cormeilles, par des experts, Monsieur Alain Guilloux et Monsieur Olivier Labesse, dont les compétences sont reconnues par toute la profession, et même au plan international.

Consécutivement au diagnostic sur l'état actuel du Fort de Cormeilles et sa sensibilité réalisé par le bureau d'études TERRASOL à partir du rapport d'expertise de Monsieur Labesse, le même bureau d'études a conduit une seconde étude consistant en l'« Analyse des incidences de l'exploitation souterraine sur le Fort de Cormeilles-en-Parisis : Evaluation des aléas et proposition de protocole d'exploitation », laquelle figure en annexe 21 de l'étude d'impact.

Sur la base des constatations effectuées, l'étude TERRASOL indique à son paragraphe § 4.3.3 « *Evaluation globale du risque tassements pour le fort* », que « *le risque de désordres sur le fort engendrés par les mouvements du sol peut donc être qualifié de très faible. Notons en outre qu'il y a 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 ».

A l'issue de son analyse, le bureau d'études propose la mise en place d'un protocole d'exploitation, et conclut enfin que « moyennant ces mesures, [...] l'exploitation souterraine projetée ne présente pas de risques pour le Fort de Cormeilles-en-Parisis ».

De plus, le Fort de Cormeilles fait partie de la liste des bâtiments, habitations et équipements identifiés dans l'arrêté préfectoral dont l'expertise est obligatoire une fois que l'exploitation entre dans le périmètre de 200 m à l'horizontale autour de ce dernier. Enfin, l'arrêté préfectoral impose à Placoplatre de mettre en place le protocole d'exploitation et de suivi des effets hydrogéologiques, des déformations et des vibrations tel que prévu dans le rapport n°009.29754/02 de Terrasol de nature à assurer un suivi renforcé et adapté au Fort.

On précisera que le Tribunal, saisi de ce moyen, ne l'a pas retenu dans son jugement avant-dire droit (considérants 45 et 49).

Considérant 49 : « *En deuxième lieu, il résulte de l'instruction que, contrairement à ce que soutiennent les requérants, la nécessité de prévenir tout risque d'atteinte au fort de Cormeilles ou à ses habitants lors de tirs d'explosifs a bien été prise en compte dans l'arrêté du 3 février 2017, notamment en imposant à la société Placoplatre de respecter le protocole établi avec l'agence des espaces verts d'Ile de France, prévoyant la nécessité de s'assurer de l'évacuation du gardien en cas de tirs d'explosifs et la nécessité de procéder à un référé préventif avant le démarrage de l'exploitation. Les requérants n'apportent aucun élément de nature à démontrer que des mesures préventives seraient insuffisantes à parer les risques d'atteinte à la sécurité ou à la conservation du fort de Cormeilles qu'ils allèguent.*

3. Conséquences pour les différents usagers du Fort au fil du calendrier de l'exploitation envisagée, nature des engagements de l'AEV vis-à-vis de Placoplatre.

- On rappellera que le Fort, dont le propriétaire est l'AEV, comporte une seule construction à usage d'habitation. Conformément au contrat de forage signé en 2011 avec l'AEV, Placoplatre informera l'AEV, dans un délai ne pouvant être inférieur à 6 mois avant le préavis de résiliation de douze mois de la convention d'occupation précaire du Fort, de l'arrivée de l'exploitation. Cette dernière est prévue « en 2031 selon les plans de phasage présentés dans le mémoire technique ».

L'étude d'impact précise que « *ces habitations, propriété de la Région, seront inoccupées lorsque l'exploitation de la carrière souterraine atteindra leur niveau. En effet, les propriétaires se sont engagés à les libérer et Placoplatre les en informera un an avant* »

Quid d'un scénario excluant totalement le Fort de la zone d'exploitation souterraine ?

- Ce scénario n'est pas envisagé par Placoplatre. En effet, exclure le Fort de Cormeilles de la zone d'exploitation souterraine reviendrait à exclure près de 2 millions de tonnes de gypse, ce

qui représente une dizaine d'années d'exploitation, raccourcissant d'autant la pérennité de l'usine de Cormeilles.

Commentaires de la Commission d'Enquête

Comme lors de l'enquête de 2016, le sort du fort de Cormeilles a inspiré en tout ou partie un nombre important d'observations lors de l'enquête complémentaire, en particulier celles de l'association des Amis du Fort de Cormeilles (AFC) et du maire de Cormeilles. La plupart s'inquiètent des potentielles conséquences dommageables de l'exploitation souterraine sur le bâti du fort, dont le caractère emblématique vient d'être souligné par une dotation de la fondation du patrimoine, et demandent que l'exploitation souterraine n'ait pas lieu sous le périmètre du fort. L'AFC souligne les inconvénients pour les occupants du fort.

En réponse, Placoplatre a confirmé à la fois les résultats des études quant aux conséquences de l'exploitation et les engagements pris vis-à-vis de l'AEV, laquelle assume les relations avec les occupants qui ne disposent que de baux et de conventions précaires et sont prévenus de la situation.

Le questionnement de l'AEV par la commission, présenté au §V du rapport, confirme que l'AEV propriétaire du fort considère que les risques sont absents ou minimes et se satisfait des garanties qui lui sont présentées pour prévenir ces risques et détecter les éventuels problèmes. Elle indique par ailleurs que les occupants ne disposent que de conventions et de baux précaires et sont parfaitement informés de ce qu'il adviendra lorsque, dans de nombreuses années, l'exploitation approchera du fort. Enfin, rien dans les évolutions récentes concernant le fort ne vient remettre en cause ces positions.

Une réponse point par point au mémoire produit par l'AFC, joint en annexe n°2 du procès-verbal de l'enquête, est incluse au mémoire en réponse de Placoplatre annexé au rapport d'enquête. La commission a préféré dans son propre rapport rattacher les éléments présentés avec les thèmes correspondants.

VI.6- Aspects environnementaux divers,

Ce thème qui regroupe les observations ayant trait à l'environnement et non encore traitées est l'objet de 143 observations, dont beaucoup ne l'évoquent toutefois que très succinctement.

La crainte de la disparition d'espaces verts accessibles au public est présente dans plusieurs observations défavorables au projet d'exploitation de la carrière en souterrain.

Elles évoquent un véritable « poumon vert », essentiel pour tous les habitants à proximité du site de PLACOPLATRE, qui risque de leur être confisqué à cause du danger qu'il va représenter et souligne que l'Île de France manque déjà cruellement de ce type d'espace vert, lieu de promenade, de détente et d'activités sportives.

D'autres observations considèrent que la carrière n'apporte que des nuisances, détruit la flore et chasse la faune. Une observation juge l'extension de la carrière « peu judicieuse » au regard des enjeux écologiques.

Une autre indique ne pas comprendre que le projet puisse être sérieusement envisagé par les autorités alors que la butte du Parisis est une « zone classée » pour la Région.

Par ailleurs, si le sol est déstabilisé du fait du creusement de la carrière, alors que les arbres ont déjà été fragilisés par la sécheresse, une autre observation redoute que la forêt ne soit durablement abîmée.

Enfin, une observation invite PLACOPLATRE à faire évoluer son métier en le basant sur des ressources qui se renouvellent comme le chanvre par exemple.

La gestion de l'eau et des sols préoccupent, également, plusieurs intervenants qui s'inquiètent, notamment, du ravinage et des glissements de terrain dus aux pluies et estiment que la gestion de l'eau et des sols mériterait plus de précisions. Ils considèrent que l'impact de la modification des nappes d'eau et le dépérissement des arbres n'ont pas été réellement mesurés, or, la préservation des trames d'eau qui parcourent la butte devrait être prioritaire.

Une observation rappelle que le lieu s'appelle « la montagne aux sept sources » et offre depuis des siècles « une eau merveilleuse » pour les franciliens, déjà trop menacée par des remblais de qualité bien peu contrôlables et la déstructuration des sols.

En définitive, le point de la gestion de l'eau et des sols mériterait plus de précisions.

Enfin, pour une autre observation, PLACOPLATRE est en train de bétonner la butte et enterre ses déchets de chantier.

L'AIDBP, dans son mémoire de 15 pages évoqué ci-avant (cf. thèmes 1 et 2) fait observer que tous les polluants de l'exploitation en souterrain sont concentrés dans une unique cheminée d'aération débouchant à 100 mètres des maisons d'habitation dont une école Montessori qui vient de s'installer.

Une observation suggère, plutôt que d'extraire le gypse pour en faire du plâtre, de recycler le plâtre déjà utilisé.

Enfin une autre observation, très favorable à la poursuite de l'extraction en souterrain, observe que ce gisement et cette colline n'ont été préservés de l'urbanisme galopant du secteur que par la présence de la carrière qui a gelé les terrains.

Les aspects environnementaux du projet font, par ailleurs, l'objet de plusieurs observations favorables.

Elles relèvent que PLACOPLATRE respecte l'environnement en remettant en état sa carrière et se soucie des désagréments que certains riverains peuvent ressentir en modernisant constamment son usine et ses systèmes de contrôle, sans parler des centaines d'emplois directs ou indirects.

Par ailleurs, la carrière souterraine va être invisible et la carrière à ciel ouvert sera, à terme, un espace vert.

Pour une observation, PLACOPLATRE est un modèle d'industrie, en totale adéquation avec les enjeux sociaux et écologiques actuels. D'autres rappellent que le bilan environnemental de la carrière est largement positif, l'exploitation souterraine permet de maintenir un poumon vert à CORMEILLES, l'usine met tout en œuvre pour respecter l'environnement et aucune maison ne s'est effondrée à BAILLET.

Une observation indique que le type d'exploitation choisi par PLACOPLATRE est un excellent compromis entre environnement, conservation du patrimoine et des édifices bâtis, protection de la faune et de la flore, pour une autre, la faune et la flore ne seront pas empêchés par ce qui se passera à 80m sous terre et les habitants pourront toujours profiter de 160 hectares de verdure.

Pour une observation, le plâtre étant recyclable à l'infini, une plâtrerie est préférable à une cimenterie.

Une observation demande de ne pas oublier le rôle que jouera la carrière dans l'évacuation des déblais des travaux de percement des tunnels du métro du Grand Paris Express

Enfin, pour une autre observation, qui imaginerait un seul instant que le Préfet du Val d'Oise aurait délivré des autorisations s'il avait eu un seul doute sur les mesures mises en place par PLACOPLATRE pour sauvegarder les intérêts de l'environnement et des riverains.

Questions de la commission (en gras) et éléments de réponse du maître d'ouvrage

Après analyse des observations résumées ci-avant, la commission souhaiterait avoir des éclaircissements sur les points suivants :

1) Quelles sont les mesures précises prévues par PLACOPLATRE en matière de gestion des eaux ?

- Pour les eaux de ruissellement, ces eaux sont collectées par un réseau de fossés de faibles dimensions mais répartis en fonction des pentes, des types de végétalisation, des cheminements et des limites d'emprise. Les eaux sont acheminées jusqu'à des ouvrages de régulation dont les dimensions sont variables en fonction des volumes à gérer et des emprises disponibles : noue profonde, mare, bassin sec ou étang en eau.

La description des ouvrages de gestion des eaux est faite par bassins versants et ces ouvrages sont référencés par rapport à la zone de cession à l'AEV dans laquelle ils se situent dans la partie 8.1.6.3 du tome 3 du DDAE.

2) Comment fonctionne la commission de suivi des sites (missions, membres, décisions, fréquence de réunions) ? Donne-t-elle lieu à communication vers le grand public ?

- La Commission de Suivi des Sites (CSS) se regroupe à l'initiative du Sous-Préfet, généralement une fois par an. La composition de la CSS fait l'objet d'un arrêté préfectoral. Un compte rendu de ces CSS est réalisé par la sous-préfecture d'Argenteuil et transmis à toutes les personnes présentes.

Cette Commission créée par arrêté préfectoral du 3 août 2018, comprend cinq collègues, à savoir, outre l'exploitant, un collègue « *Administration de l'Etat* » composé du Préfet ou de son représentant et du DRIEE ou son représentant, un collègue d'« *Elus des collectivités territoriales ou d'établissements publics de coopération intercommunale concernés* » de quatre membres, un collègue de « *Riverains des installations ou d'associations de protection de l'environnement* » de trois membres et enfin un collègue « *Salariés protégés* » d'un membre.

3) Plus largement, par quels moyens le public est-il informé des activités de la carrière ? Y a-t-il chez Placoplatre un correspondant dédié à la communication vers les riverains ?

- Outre les CSS, le public est informé des activités de la carrière grâce aux journées portes ouvertes et au programme de visites de la carrière organisées par l'Ecomusée du plâtre de Cormeilles à destination du public et des scolaires.

Le correspondant dédié à la communication vers les riverains est la personne en charge de la communication des carrières chez Placoplatre. Des questions peuvent lui être soumises via le site internet Placoplatre qui présente également l'activité des différentes carrières.

4) Comment Placoplatre envisage-t-elle le suivi des aspects environnementaux dans la gestion de la carrière souterraine

- Le suivi des aspects environnementaux est détaillé dans le tome 3 du DDAE au chapitre 7 qui comporte pour chaque milieu et type d'impact un récapitulatif des mesures de suivi.

De plus, Placoplatre se conforme et se conformera aux prescriptions définies dans l'arrêté préfectoral qui prévoit de nombreuses prescriptions relatives au suivi des aspects environnementaux. Ainsi, il est précisé au chapitre 9 relatif à la prévention des pollutions :

- Les conditions de ravitaillement et d'entretien des engins,
- Les mesures pour prévenir la pollution de l'air, du bruit et des vibrations, spécifiant en particulier les seuils réglementaires admissibles des bruits aériens ou de vibrations mécaniques « susceptibles de compromettre la santé ou la sécurité du voisinage ou de constituer une gêne pour sa tranquillité ». Ainsi sont précisés les seuils d'émergence diurnes ou nocturnes pour le bruit ou les niveaux de vibration maximum autorisés.

5) Quelles sont les exigences de Placoplatre envers ses sous-traitants en matière environnementale ? Comment sont-elles vérifiées ?

- La carrière de Cormeilles-en-Parisis étant certifiée ISO 14001, les exigences en matière environnementale s'imposent aux sous-traitants autant qu'aux visiteurs, et autres personnes entrant sur la carrière. Par ailleurs, ECT est également certifiée ISO 14001.

Placoplatre a également une partie environnementale dans ses plans de prévention avec les sous-traitants ainsi que dans ses permis de travail. Le respect de ces exigences peut ensuite être vérifié lors de visites de sécurité portant sur les travaux des sous-traitants.

Commentaire de la Commission

Les réponses apportées par PLACOPLATRE aux questions concernant les aspects environnementaux non-traités dans les thèmes 3 et 4, n'appellent pas de remarques particulières de la commission.

La gestion des eaux fait bien l'objet de mesures précises, prévues dans le tome 3 du DDAE, la commission de suivi des sites se réunit généralement une fois par an et un compte-rendu de ses travaux est remis à tous ses membres, parmi lesquels on compte les riverains des installations, les associations de protection de l'environnement et un représentant des salariés protégés.

L'information du public sur l'activité de la carrière s'effectue via les journées portes ouvertes et les visites organisées par l'écomusée du plâtre de Cormeilles. Des questions peuvent aussi être posées par internet au chargé de communication de la Sté PLACOPLATRE. Peut-être le compte-rendu de la commission de suivi des sites gagnerait-il à être accessible via le site internet de la Préfecture du Val d'Oise afin d'améliorer la transparence et l'information du public.

Détaillé dans le tome 3 du DD AE, le suivi des aspects environnementaux fait également l'objet de nombreuses prescriptions dans l'arrêté préfectoral (conditions de ravitaillement et d'entretien des engins, mesures pour prévenir la pollution de l'air, du bruit et des vibrations, seuils d'émergence diurnes ou nocturnes pour le bruit et les vibrations).

Enfin les exigences de la certification ISO 14001 dont bénéficie PLACOPLATRE s'imposent également aux sous-traitants ainsi qu'aux visiteurs et autres personnes entrant dans la carrière et peuvent être vérifiées dans le cadre des visites de sécurité.

VI.7- Aspects économiques, industriels et sociaux

Ce thème est abordé par 248 observations, de contenu très hétérogène et traduisant parfois des visions complètement opposées de la même réalité.

Pour de nombreux intervenants à l'enquête le site d'exploitation PLACOPLATRE est un faire valoir pour la ville de CORMEILLES et ce serait une erreur de ne pas prolonger l'exploitation du Gypse : « Il fait bon vivre à CORMEILLES mais sans les entreprises la vie n'aurait pas le même visage ».

Pour ces intervenants, la perte de l'exploitation de la carrière PLACOPLATRE, qu'ils jugent bien gérée, nuirait à la vie économique de la ville et de la région mais pas seulement puisque, outre la production de 15% du gypse de la région Île de France, elle assure également 10% de la production nationale.

De surcroît, l'usine qui existe depuis plus de 200 ans, contribue au financement de la ville et, durant de longues années, elle a permis à de nombreux habitants de nourrir leur famille et a fait grandir les villes limitrophes.

De leur point de vue, l'ensemble des activités (carrière et usine à proximité) représente un poids économique essentiel et très important pour la Région Île de France avec de nombreux emplois.

Pour une autre observation une association ne peut pas mettre fin à une carrière qui fait travailler des centaines de personnes depuis de nombreuses années et fait vivre la ville depuis deux siècles.

Une observation demande s'il vaut mieux importer du gypse d'autres pays ou privilégier une activité et des emplois locaux, elle est rejointe par une observation qui indique que ce projet permet de maintenir des emplois en France mais aussi d'éviter d'importer des plaques de plâtre d'autres pays « et le CO2 qui va avec », et par une autre observation qui préfère éviter de faire voyager des tonnes de produit lorsque la matière première est proche de la consommation locale. Une autre enfin pense qu'il convient d'opter pour le travail local au lieu de parcourir des kilomètres en voiture ou en RER.

Une observation défavorable au projet invite PLACOPLATRE à faire évoluer son statut en « entreprise à mission » et à développer d'autres filières moins accaparantes, plus durables et moins contributives pour le bien commun, une autre observation, également défavorable, propose de transformer le site de CORMEILLES en « une recyclerie de taille XXL » pour tout le plâtre extrait des démolitions franciliennes.

Un membre de la Sté FENWICK indique que l'impact de PLACOPLATRE sur son activité est très important puisque trois techniciens de sa Sté travaillent régulièrement sur le site de CORMEILLES.

Pour le représentant de la CGT, syndicat majoritaire au sein de l'entreprise, le projet de pouvoir exploiter de la matière première directement autour de nos clients pour ensuite la transformer en produit base plâtre pour l'habitat repose sur une démarche commerciale et de profits (car Placoplatre est avant tout une entreprise à but lucratif) mais qui vient en réponse à plusieurs points:

- « le fait d'exploiter en circuit court avec une proximité immédiate de nos clients du lieu de transformation est un avantage car cela évite la mise en circulation des produits à une trop grande échelle qui génèreraient des flux importants et donc des émissions de CO²

- nos produits à base de gypse naturel ont été classés Produit d'Intérêt Général qui sont des éléments essentiels vers une amélioration de la qualité énergétique de nos bâtiments pour un habitat plus confortable et durable

- le fait d'être proche de nos clients favorise le maillage économique local car nos emplois directs et indirects régionaux contribuent au développement d'entreprises diverses, de construction de crèche, d'écoles etc...et fait vivre bon nombre de familles.

Il est donc impératif de notre point de vue que Placoplatre puisse encore exploiter les ressources de gypse sur le site de Cormeilles-en-Parisis car aux demandes des clients il y aura toujours des commerçants/industriels pour y répondre ».

Pour une observation, la valorisation des ressources de la Butte permet, notamment, de préserver les espaces verts et de financer des équipements publics ou services publics qui bénéficient à tous les habitants, pour une autre, PLACOPLATRE aide à l'amélioration des infrastructures routières du secteur.

Une observation déclare que sans un projet d'exploitation de la butte du Parisis c'est, à l'échelle des ressources présentes sur le territoire national, plusieurs centaines de milliers de logement pour lesquels il faudra trouver une alternative à l'isolation au plâtre. La France est-elle prête à se le permettre ?

Une autre, enfin, demande la préservation des activités industrielles dont la raréfaction dans le pays accroît le chômage.

Le maintien de l'emploi est également très présent dans les observations recueillies qui, globalement, demandent l'arrêt des fermetures d'usines pour sauvegarder les emplois.

Les intervenants estiment que la priorité doit être donnée à l'emploi dans la Région et précisent que le projet d'agrandissement de la carrière de CORMEILLES devrait permettre de maintenir l'emploi direct d'une centaine de personnes ainsi que de plusieurs autres centaines d'emplois indirects.

L'un d'entre eux ne comprend pas l'acharnement des opposants alors que tout est mis en œuvre pour que tout se passe bien. Le risque est de mettre au chômage plusieurs centaines de personnes, engendrant la dépression pour eux et leurs familles alors qu'il y a déjà tant de chômage en ce moment.

D'autres déclarent avoir peur de perdre leur emploi et être stressés, le secrétaire du CSE de l'usine de CORMEILLES envisage, d'ailleurs, avec les salariés de l'usine, de mener une action contre l'association pour préjudice d'anxiété, car « les camarades ne dorment plus et sont stressés ».

Pour une observation, l'usine de Placoplatre existe depuis plus de 200 ans, elle a pendant bien longtemps nourri les populations avoisinantes et fait prospérer les villes limitrophes. Rayer l'usine Placoplatre de la carte serait faire offense au passé et négliger l'avenir.

Pour une autre observation, remettre en question l'activité de la carrière serait un non-sens total, qui impliquerait de mettre au chômage plus d'une centaine de personnes et de familles. Ainsi, un prestataire de propreté pour PLACOPLATRE assure que depuis quelques années, l'entretien ménager assure l'emploi de plusieurs salariés sur le site.

Si le projet est jugé important pour le bassin d'emploi, une observation demande de générer de l'emploi en harmonie avec la nature, pas en la contrariant.

Une autre observation juge dommage que la commune de Cormeilles en Parisis s'acharne à poursuivre l'exploitation de cette carrière au lieu de valoriser cet endroit dans son plan vert. L'emploi serait maintenu en proposant des activités publiques dans un lieu où la biodiversité serait le fil conducteur.

Le propriétaire d'une maison rue du commandant Kieffer, habitant à Paris, estime le prétexte de préservation de l'emploi faible. La date initiale de fin de la concession était connue en effet depuis longtemps et PLACOPLATRE aurait dû/pu anticiper depuis longtemps cette fermeture, et trouver d'autres solutions pour maintenir les emplois sur site.

D'autres observations traduisent les préoccupations des riverains à propos de la valeur des biens immobiliers : les réserves à craindre dans les diagnostics techniques feront chuter la valeur immobilière des habitations, les vices cachés dont il sera trop tard pour demander réparation ou justice, la perte de la valeur des maisons et le paiement de la bretelle d'autoroute, être obligés de payer des réparations, voir son bien immobilier (qui est souvent sa seule richesse patrimoniale /l'investissement d'une vie de labeur) dévalué.

Une observation, en revanche, estime qu'il n'est pas l'heure de fermer des sites situés au plus près des bassins de consommation afin de préserver quelques intérêts particuliers.

Pour une autre ces carrières existent depuis le 19ème siècle, des maisons se sont construites autour. Ces maisons ont été revendues en connaissance de cause, aujourd'hui la tentation est grande de vouloir réaliser de belles plus-values immobilières et une autre estime contradictoire d'acquérir un bien immobilier près d'un aéroport ou d'une industrie implantés depuis plusieurs années, pour ensuite s'en plaindre.

La « dimension profit » est également présente dans plusieurs observations : serait-il possible d'arrêter de vendre une collectivité pour du profit et de prendre l'avis des riverains pour une fois ? Les puissants ne pensent qu'à l'argent, mettre en danger la nature et la biodiversité pour quelques millions n'a aucun sens, nos vies valent vos profits, quand cesseront les attaques et la jouissance de la nature au profit de « quelques personnes égoïstes et capitalistes », les industriels surexploitent cette ressource pour leurs seuls profits financiers, arrêtons de fragiliser la nature pour de l'argent.

Questions de la commission (en gras) et éléments de réponse du maître d'ouvrage

Pour la commission, la plupart des observations regroupées ci-avant concernent essentiellement les thèmes évoqués lors de la première enquête publique diligentée en 2016, suite à la demande d'autorisation d'exploiter présentée par la Sté PLACOPLATRE.

Elles sont sans rapport direct avec l'objet de la présente enquête complémentaire, à savoir : la prise en compte des nouvelles recommandations formulées par la MR Ae et la réponse apportée par PLACOPLATRE à ces recommandations.

Elles n'appellent, en conséquence, aucune demande d'éclaircissements de la part de la commission.

En revanche, la commission souhaite obtenir de Placoplatre des éclaircissements sur les points suivants :

1) Afin de permettre de mieux apprécier comment seront couverts les risques induits pour les habitations, un fonds est-il prévu au titre de garantie pour pallier aux désordres éventuels provoqués par les explosions souterraines et les remblaiements ? A quelle procédure les habitants concernés pourront-ils recourir pour faire valoir leurs droits ?

- Les habitations listées dans l'arrêté préfectoral n°13856 du 3 février 2017, ainsi que toute autre bâtiment, habitation et équipement à moins de 75 m du périmètre d'exploitation pour lesquels l'expert estime nécessaire de réaliser un état des lieux seront expertisées. La mission de l'expert sera de déterminer les dispositions constructives de chaque établissement ou maison et d'identifier la cause d'éventuels désordres. Toute réhabilitation ou réparation d'un bâtiment pour lequel une anomalie aurait été constatée et analysée par l'expert comme consécutive à l'exploitation serait à la charge de l'exploitant.

2) Dans les observations, on note des chiffres sur l'emploi très différents. L'argument économique ayant son poids dans l'appréciation du projet, dans le cadre de l'actualisation du

dossier souhaitée par la MRAe, peut-on avoir un éclairage actualisé sur le sujet, dans les deux hypothèses d'exploitation de la carrière et d'arrêt de cette exploitation ?

- L'arrêt de l'exploitation de la carrière au-delà de quelques jours induirait la fermeture de l'usine et la cessation définitive d'activité de la carrière.

Sachant qu'une trentaine de personnes sont employées à la carrière, et une centaine de personnes à l'usine de Cormeilles, l'arrêt de l'usine induirait la perte de leur emploi pour environ 130 salariés à Cormeilles.

Une vingtaine de salariés seraient également touchés par cet arrêt au sein de l'usine de PLACOPLATRE de Vaujours, ces salariés étant affectés à des postes directement liés à l'activité de l'usine de Cormeilles (atelier des enduits, logistique, maintenance).

L'impact en termes d'emplois indirects est évalué à environ 450 personnes, en estimant que les emplois indirects correspondent à trois à quatre fois les emplois directs, en application du ratio issu du syndicat national des industries du plâtre.

Ainsi, l'incidence sur l'emploi de l'arrêt de l'usine de Cormeilles serait de l'ordre de 600 personnes mises au chômage.

En conséquence, une annulation des arrêtés délivrés, induirait la fermeture de l'usine de Cormeilles et la mise au chômage de 150 salariés, outre les 450 salariés dont l'emploi serait indirectement affecté.

Au-delà, le plâtre de l'usine de Cormeilles permet d'approvisionner d'autres usines du groupe Saint-Gobain, en particulier, le site Placoplatre de Vaujours (360 personnes), et les sites Saint-Gobain Weber France à d'Auneuil, de Servas, de Bonneuil-sur-Marne et d'Heyrieux (200 personnes).

L'arrêt de production de ce plâtre induirait l'arrêt immédiat de certaines productions d'autres usines, en particulier le site de Vaujours, faisant perdre à l'entreprise une partie importante de sa gamme de produits, à savoir les enduits de jointement.

Cela aurait une incidence commerciale immédiate liée à l'incapacité de fabriquer et livrer ces enduits. N'étant plus en mesure d'offrir sa gamme complète de produits, qui est l'un des atouts concurrentiels de PLACOPLATRE, les pertes conséquentes commerciales seraient dramatiques avec très rapidement un impact majeur sur la rentabilité économique pour toute la société PLACOPLATRE.

Commentaire de la Commission

Concernant la couverture des risques induits pour les bâtiments, les habitations et les équipements, le dispositif mis en place permet d'assurer une couverture satisfaisante des désordres qui pourraient être constatés par l'expert et dont la réhabilitation ou la réparation serait, alors, à la charge de PLACOPLATRE.

Il ne fait, par ailleurs, aucun doute que la cessation définitive d'activité de la carrière aurait des conséquences effectivement dramatiques pour les emplois directs et indirects concernés par le site de Cormeilles, mais aussi pour la rentabilité économique de la Sté PLACOPLATRE dans son ensemble.

VI.8- Pour le projet

Après analyse des différents registres, la commission d'enquête compte 179 observations explicitement POUR le projet.

Il s'agit des observations qui contiennent les termes comme « Je suis POUR », « Je suis FAVORABLE », « Je SOUTIENS »

Ce nombre équilibre exactement celui des opposants au projet. Ce n'est sans doute pas le hasard, au fil de l'enquête les tenants du projet et ses opposants se sont relayés chacun dans leur sens pour maintenir l'équilibre.

Le score élevé pourrait indiquer que les auteurs ont assimilé l'enquête publique à un referendum sur le projet, ce dont elle n'a ni le statut, ni l'ambition, ni la capacité au regard des moyens utilisés (en particulier, absence d'authentification de l'identité des auteurs, possibilité pour ceux-ci d'émettre plusieurs observations largement utilisée par certains).

Il met en évidence l'enjeu important que représente l'avenir de la carrière pour les populations locales.

Si certaines de ces observations sont très argumentées, beaucoup de ces évaluations se ressemblent sur le fond et la forme, ce qui pourrait provenir de l'utilisation de tracts ou de modèles.

Au sein de ces observations, les argumentaires portant sur l'un quelconque des thèmes identifiés ont été systématiquement inclus dans le thème correspondant. De ce fait, il ne subsiste dans ces observations aucun argument particulier méritant d'être signalé qui ne le soit pas déjà par ailleurs, et elles n'appellent ici aucune question supplémentaire.

On peut ajouter à ce paragraphe consacré aux avis favorables que les conseils municipaux de Cormeilles et de Montigny ont émis un avis favorable sur le projet, avec des réserves précisées au § 1 du présent PV.

VI.9- Contre le projet

Après analyse des différents registres, la commission d'enquête compte 179 observations explicitement CONTRE le projet.

Il s'agit des observations qui contiennent des termes comme « Je suis CONTRE », « Je suis OPPOSE », « STOP ».

Ce nombre équilibre exactement celui des tenants du projet. Comme déjà indiqué, ce n'est sans doute pas le hasard, mais le fruit d'un effort conjoint des tenants du projet et de ses opposants chacun dans leur sens pour maintenir l'équilibre en assimilant l'enquête publique à un referendum sur le projet, ce dont elle n'a ni le statut, ni l'ambition, ni la capacité au regard des moyens utilisés (en particulier, absence d'authentification de l'identité des auteurs, possibilité pour ceux-ci d'émettre plusieurs observations largement utilisée par certains).

Le score élevé met en évidence l'enjeu important que représente l'avenir de la carrière pour les populations locales.

Si certaines de ces observations sont très argumentées, beaucoup de ces évaluations se ressemblent sur le fond et la forme, ce qui pourrait provenir de l'utilisation de tracts ou de modèles.

Au sein de ces observations, les argumentaires portant sur l'un quelconque des thèmes identifiés ont été systématiquement inclus dans le thème correspondant. De ce fait, il ne subsiste dans ces observations aucun argument particulier méritant d'être signalé qui ne le soit pas déjà par ailleurs, et elles n'appellent ici aucune question supplémentaire.

On peut ajouter à ce paragraphe consacré aux opposants au projet que le conseil municipal de Franconville a fait connaître son avis défavorable au projet à la commission avec un commentaire cité au §1 du présent PV.

VI.10- Autres thèmes.

La commission a classé dans cette rubrique tout ce qui ne relève d'aucun des thèmes précédents, d'où nécessairement une hétérogénéité importante. Parmi ces 34 observations, les sujets justifiant d'être cités, selon la commission, relèvent pour certains de l'enquête et pour d'autres de son contexte.

Plusieurs observations ont jugé le dossier trop complexe et la durée d'enquête complémentaire fixée initialement trop courte pour permettre au public de formuler ses observations. Si certaines de ces remarques ont été tardives, deux ont été formulées moins d'une semaine avant la fin d'enquête initialement projetée, dont une émise par l'une des associations (AIDBP) ayant formulé de recours contre l'enquête de 2016. Cette dernière, arguant de la technicité du dossier et de la difficulté pour une association d'analyser ce dossier et de produire une observation pleinement argumentée après concertation avec ses adhérents, demandait une prolongation d'enquête d'un mois et demi.

La commission a fait étudier la recevabilité juridique d'une telle demande tout en se penchant sur son opportunité. Sur le premier volet, il est apparu qu'aucun texte ne prévoit ni n'exclut la prolongation pour une enquête complémentaire. Ceci incite à penser que le législateur a souhaité que ces enquêtes relèvent du droit commun des enquêtes publiques, lequel prévoit la possibilité d'une prolongation de durée limitée à quinze jours. Sur le second volet, la commission a jugé recevables les arguments de l'association, allant dans le sens d'une participation élargie du public, et a donc demandé une prolongation d'enquête de quinze jours au préfet, qui l'a décidée par arrêté préfectoral.

Plusieurs observations reprennent l'argument de la MRAE sur la notion de programme de travaux et certaines, dont l'Association du Fort de Cormeilles, estiment de ce fait que l'étude d'impact produite serait incomplète et insuffisante.

Deux observations ne comprennent pas que Placoplatre semble se référer pour ses estimations de trafic de camions à un scénario sans remblaiement alors que le remblaiement est une exigence légale.

Une observation s'étonne de l'absence de permanence sur la commune de Sannois. Cette observation ayant été formulée à Cormeilles en présence du commissaire enquêteur, il a été répondu que le dispositif de permanences s'est concentré autour des communes où un nombre suffisant d'observations avait été recueilli lors de la précédente enquête et que la proximité des communes d'une part, l'existence du registre électronique d'autre part fournissent des possibilités de s'exprimer aux habitants des autres communes.

Une observation constate via le plan détaillé de l'exploitation que l'emprise de l'exploitation souterraine évite les habitations et le cimetière des Moussets.

Une observation considère que l'enquête complémentaire est motivée par une erreur administrative et non par un rejet des réponses apportées par l'industriel lors de la précédente enquête.

Enfin, diverses observations évoquent le contexte de l'enquête.

Une observation estime que la concentration du pouvoir politique local empêcherait certains habitants d'exprimer librement leur opposition au projet.

A l'inverse, plusieurs observations convergent pour évoquer une certaine désinformation, conduisant à des craintes injustifiées selon elles du fait de la compétence de la société Placoplatre et du sérieux avec lequel elle met en œuvre les mesures de sécurité et de protection de l'environnement.

Certaines observations indiquent que la carrière vieille de deux siècles était bien connue des riverains lors de leur installation et qu'ils sont dès lors mal venus à se plaindre des nuisances qu'elle induit. Une observation évoque l'action de retraités attaquant la carrière avec un acharnement incompréhensible, au mépris des emplois concernés par le projet.

Une observation considère que certains avis formulés sous influence ne devraient pas être pris en compte.

Considérant que toutes ces observations ont soit été traitées durant l'enquête, soit reçoivent des réponses suffisantes dans le dossier existant, la commission n'a pas de questions à formuler au porteur de projet à leur propos.

VII – Liste des annexes et pièces jointes

Les documents suivants sont annexés au présent rapport et ne peuvent en être dissociés :

- 1) Annexe n°1 : procès-verbal d'enquête
- 2) Annexe n°2 : mémoire en réponse du porteur de projet
- 3) Annexe n°3 : consultation de l'AEV (questions de la commission et réponse de l'AEV)

Les documents suivants, en exemplaire unique, sont joints à l'exemplaire original du rapport, remis à la Préfecture du Val d'Oise :

- 1) Pièce jointe n°1 : copie des certificats communaux d'affichage
- 2) Pièce jointe n°2 : registres communaux (originaux) clos par le président de la commission d'enquête.
- 3) Pièce jointe n°3 : rapport d'enquête 2016 demandé par l'arrêté de lancement d'enquête
- 4) Pièce jointe n°4 : dossier de l'enquête complémentaire, en retour.

Achévé de rédiger le 30 novembre 2020

Gérard BONNEVIE,
Président de la Commission d'enquête publique



Estelle DLOUHY-MOREL
Commissaire enquêteur

Maurice FLOQUET
Commissaire enquêteur



