

**VILLE DE PARIS**

**DEPARTEMENT DE PARIS**

## **17<sup>e</sup> arrondissement de Paris**

### **CENTRE DE TRI DE COLLECTE SELECTIVE DU SYCTOM DANS LA ZAC CLICHY-BATIGNOLLES**

**ENQUÊTE PUBLIQUE PORTANT SUR LA DEMANDE  
D'AUTORISATION D'EXPLOITER D'UNE INSTALLATION CLASSEE  
POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**

### **CONCLUSIONS ET AVIS**

**Décembre 2016**

Dossier N° E16000011/75

Marie Claire Eustache Titulaire  
Gérard Radigois, suppléant



Paris, le 16 décembre 2016

**Le rapport d'enquête comprend 3 documents :**

**DOCUMENT 1**

**ANALYSE ET RESUME DE L'ENQUETE**

|                   |                                                 |
|-------------------|-------------------------------------------------|
| <b>CHAPITRE 1</b> | <b>GENERALITES</b>                              |
| <b>CHAPITRE 2</b> | <b>ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE</b> |
| <b>CHAPITRE 3</b> | <b>ANALYSE DES OBSERVATIONS</b>                 |
| <b>CHAPITRE 4</b> | <b>ANNEXES</b>                                  |

**DOCUMENT 2**

**CONCLUSIONS MOTIVEES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR ET AVIS**

**DOCUMENT 3 : PIECES JOINTES**



## DOCUMENT 2

### TABLE DES MATIERES

|                                                                                                                                              |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>RESUME DE L'OBJET DE L'ENQUETE</b>                                                                                                        | 7  |
| <i>Objet de l'enquête</i>                                                                                                                    | 7  |
| <i>Description sommaire du projet de création d'un centre de tri des déchets de Paris XVIIe</i>                                              | 7  |
| Les acteurs du projet                                                                                                                        | 7  |
| Présentation de l'opération                                                                                                                  | 9  |
| Les caractéristiques du projet                                                                                                               | 12 |
| Une recherche d'exemplarité environnementale                                                                                                 | 18 |
| Un chantier maîtrisé                                                                                                                         | 19 |
| Le calendrier prévisionnel de réalisation                                                                                                    | 20 |
| Remise en état du site après exploitation                                                                                                    | 20 |
| <i>Le contexte de l'enquête</i>                                                                                                              | 21 |
| Les textes applicables                                                                                                                       | 21 |
| Personnes Publiques Consultées                                                                                                               | 29 |
| <b>DEROULEMENT DE L'ENQUETE</b>                                                                                                              | 31 |
| <i>Désignation du commissaire enquêteur</i>                                                                                                  | 31 |
| <i>Arrêté Préfectoral</i>                                                                                                                    | 31 |
| <i>Durée de l'enquête</i>                                                                                                                    | 31 |
| <i>Registres d'enquête</i>                                                                                                                   | 31 |
| <b>BILANS DES OBSERVATIONS</b>                                                                                                               | 32 |
| <i>Observations et courriers</i>                                                                                                             | 32 |
| <i>Procès-Verbal de fin d'enquête</i>                                                                                                        | 32 |
| <i>Mémoire en réponse du pétitionnaire</i>                                                                                                   | 32 |
| <i>Conclusions du déroulement de l'enquête</i>                                                                                               | 32 |
| <b>CONCLUSIONS MOTIVEES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DU CENTRE DE TRI DE PARIS XVIIe</b>                           | 33 |
| <i>Sur la forme et procédure de l'enquête</i>                                                                                                | 33 |
| <i>Sur le fond de l'enquête</i>                                                                                                              | 34 |
| Préambule                                                                                                                                    | 34 |
| Une enquête publique qui a peu mobilisé mais dont les observations ne remettent pas en cause le projet d'implantation du futur centre de tri | 34 |
| Un projet s'inscrivant dans la zone de logistique urbaine en partie Nord de la ZAC Clichy Batignolles                                        | 34 |
| Les impacts du projet sur l'environnement                                                                                                    | 35 |
| Des impacts temporaires maîtrisés au niveau du chantier                                                                                      | 43 |
| Les impacts liés à l'exploitation du futur centre de tri                                                                                     | 44 |
| <b>AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR ENQUETE PORTANT SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION D'EXPLOITER DU CENTRE DE TRI PARIS XVII</b>                   | 46 |



## RESUME DE L'OBJET DE L'ENQUETE

### Objet de l'enquête

Le SYCTOM, l'agence métropolitaine des déchets ménagers, projette de construire un centre de tri de collecte sélective des déchets sur la commune de Paris dans le XVII<sup>e</sup> arrondissement.

Il a confié la conception-construction-exploitation de ce nouveau au groupement CNIM / Ateliers Monique LABBE / URBAINE DE TRAVAUX / ARVAL / INGEROP Conseil et ingénierie / SEGIC ingénierie.

La société Constructions Industrielles de la Méditerranée (CNIM), futur exploitant, dont le siège social est situé 35 rue Bassano à Paris 8<sup>ème</sup>, est le signataire de la demande d'autorisation d'exploiter auprès du préfet de Police de Paris, sur le futur centre de tri des déchets de Paris 17<sup>ème</sup>, sis 27-41 boulevard de Douaumont, installation de tri de déchets non dangereux, classable sous la rubrique suivante de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement :

**2714-1** : Installation de transit, regroupement ou tri de déchets non dangereux de papiers/cartons, plastiques, caoutchouc, textiles, bois à l'exclusion des activités visées aux rubriques 2710 et 2711. Le volume susceptible d'être présent dans l'installation étant supérieur ou égal à 1 000 m<sup>3</sup> – **Autorisation**.

### Description sommaire du projet de création d'un centre de tri des déchets de Paris XVII<sup>e</sup>

#### Les acteurs du projet

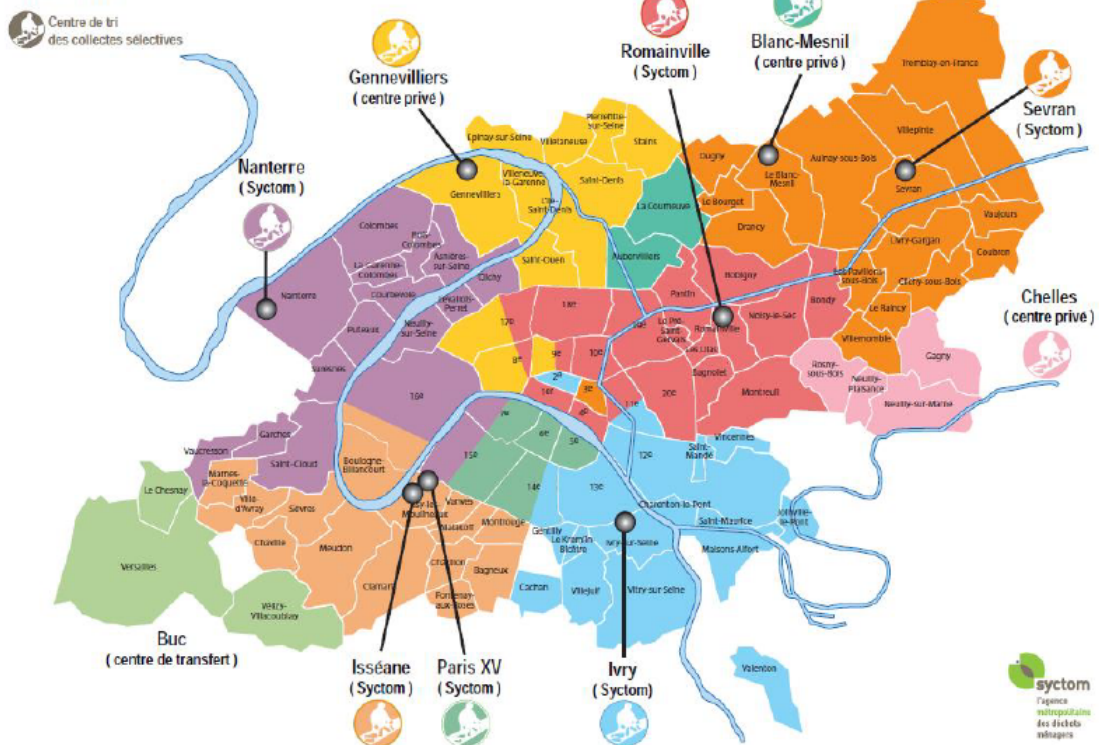
- Le SYCTOM, agence métropolitaine des déchets ménagers, propriétaire du futur centre de tri, est le maître d'ouvrage du projet. Etablissement public administratif, il assure depuis plus de 30 ans le service public de traitement des déchets ménagers de 84 communes franciliennes, soit près de 6 millions d'habitants, correspondant à la moitié de la population d'Ile-de-France, dans 5 départements : Paris, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis, le Val-de-Marne et les Yvelines. Chaque année, plus de 2 millions de tonnes de déchets sont traitées et valorisées dans ses installations. Afin d'exercer cette responsabilité, il possède ses propres installations industrielles qu'il entretient, modernise et développe, selon un programme pluriannuel. Il dispose ainsi de 6 centres de tri, les centres de Romainville, d'Ivry-Paris XIII, de Paris XV, d'Isséane, de Nanterre et de Sevran. La capacité totale de traitement de ces centres étant insuffisante, il recourt à des équipements extérieurs par le biais de procédures de marchés publics (cf carte ci-dessous). Le nouveau centre de tri soumis à enquête répond à la hausse des tonnages de traitement en raison du développement des gisements de collectes sélectives, résultant :
  - en partie de l'élargissement des consignes de tri des plastiques (loi de Transition Energétique votée en août 2015),
  - du plan d'Amélioration de la Collecte d'Eco-Emballages et du plan d'incitation du Syctom déployés en 2015 ayant pour vocation à développer les gisements de collectes sélectives,
  - de la politique de coopération intersyndicale développée depuis 2013, conduisant le Syctom à trier 12 000 tonnes/an de collectes sélectives supplémentaires en provenance du SITRU depuis le 01/01/2016 dans le centre de tri de Nanterre.
  - Par ailleurs, le vieillissement du centre d'Ivry-Paris XIII, inapte à l'élargissement de la consigne de tri à tous les emballages plastiques et les projets de reconstruction de l'usine de valorisation énergétique adjacente, ce centre de tri sera arrêté dans les

prochaines années (envisagé fin 2017). Cette fermeture augmentera le déficit de capacité de tri du Sycotom de 30 000t/an.

Le projet de centre de tri de Paris XVII, avec une capacité de traitement de 45 000 t/an, permettra de limiter le déficit de capacité de tri à environ 25 000t/an en 2021, intégrant la fermeture d'Ivry-Paris XIII et le maintien à leur capacité actuelle de tous les autres centres de tri du Sycotom.

### Bassins versants des Collectes Sélectives

Janvier 2015



Carte des installations de tri des collectes sélectives du Sycotom, extrait de l'étude d'impact du projet

- Le groupement d'entreprises chargé de la conception-construction-exploitation du centre : CNIM, Ateliers Monique LABBÉ, URBAINE DE TRAVAUX, ARVAL, INGEROP Conseil et ingénierie, SEGIC ingénierie :  
La CNIM, demandeur et futur exploitant, est une société par actions simplifiée. Considéré comme l'un des grands spécialistes européens de la valorisation énergétique des déchets ménagers ou des biomasses, ce groupe traite également les déchets hospitaliers, les boues d'usine de traitement d'eau ou les algues vertes. Les installations « clés en main » de la CNIM utilisent des technologies propriétaires répondant à des normes environnementales strictes ; elles intègrent la valorisation énergétique des déchets, mais également leur tri, recyclage et la production de compost. La CNIM a réalisé 160 usines de traitement de déchets en France et à travers le monde, dont l'usine d'incinération d'Issy-les-Moulineaux en 1965 et celle d'Ivry-sur-Seine en 1969 ;
- La mairie du 17<sup>e</sup> arrondissement et la ville de Paris, qui est l'unique propriétaire du foncier. Un bail de location par le Sycotom prendra effet au démarrage des travaux. Conformément à l'article R.512-6-7° du code de l'environnement, lors de l'arrêt définitif de l'installation, la remise en état initial, hors démolition des bâtiments, est primordiale, avec la fourniture d'un certificat de dépollution des sols. La mairie de Paris est par ailleurs garante de la cohérence globale du projet Clichy-Batignolles. Elle finance et assure notamment la maîtrise d'ouvrage des équipements publics (écoles, collège, crèches, gymnases...), du Parc Martin-Luther-King,

de la mise en place du réseau de la collecte pneumatique, du réaménagement de la rue Cardinet, ainsi que des futurs ouvrages de franchissement du faisceau ferré. La ville de Paris est également co-maître d'ouvrage, avec la RATP, du prolongement du Tramway T3 depuis la Porte de la Chapelle jusqu'à la Porte d'Asnières et participe au financement de la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14;

- Paris Batignolles Aménagement, aménageur. Société publique locale d'aménagement, elle a été créée en 2010 pour conduire l'opération sur les ZAC Clichy-Batignolles et Cardinet Chalabre. Elle conduit les études et coordonne l'ensemble des opérateurs intervenants sur le site. Elle réalise le pont de franchissement du boulevard Berthier, les dalles de couverture du RER C et des installations techniques ferroviaires le long du faisceau Saint-Lazare, ainsi que les nouvelles voies qui desservent le quartier. Elle achète les terrains, les viabilise et vend les droits à construire des différents programmes aux opérateurs privés et aux bailleurs sociaux.

## Présentation de l'opération

### ▪ La ZAC Clichy Batignolles



Plan masse de la ZAC Clichy Batignolles avec la Cité judiciaire (extrait de l'étude d'impact du dossier d'enquête publique)



Plan d'ensemble de l'éco quartier Clichy Batignolles, extrait de la plaquette de présentation du projet réalisé pour l'enquête publique

Le secteur Clichy-Batignolles, délimité par la rue de Saussure, le faisceau ferré Saint-Lazare, la rue Cardinet et la rue Saint-Just, l'avenue de la Porte de Clichy et le boulevard périphérique, couvre environ 62 hectares, en y intégrant les voies ferrées et les voies publiques.

La réflexion sur un projet urbain cohérent en matière de développement durable autour d'un vaste espace vert a été engagé le 08/04/2002 par la Ville de Paris. De nombreuses études ont suivies, notamment dans le cadre de la candidature de Paris pour accueillir les Jeux Olympiques de 2012. La libération rapide d'une première tranche de terrains appartenant à la SNCF et à RFF a permis la création d'une première ZAC, dite Cardinet-Chalabre, les 20 et 21/06/2005, sur une superficie de 7,3 ha, dont un jardin de 4,3 ha livré en 2007.

Malgré le refus de la candidature parisienne pour les JO, la ville de Paris a décidé de poursuivre l'aménagement sur l'ensemble du secteur Clichy Batignolles. Ce dernier se décompose en 3 opérations :

- La ZAC Cardinet-Chalabre ;
- La ZAC Clichy-Batignolles (43,2ha) ;
- et le secteur Saussure (3 ha).

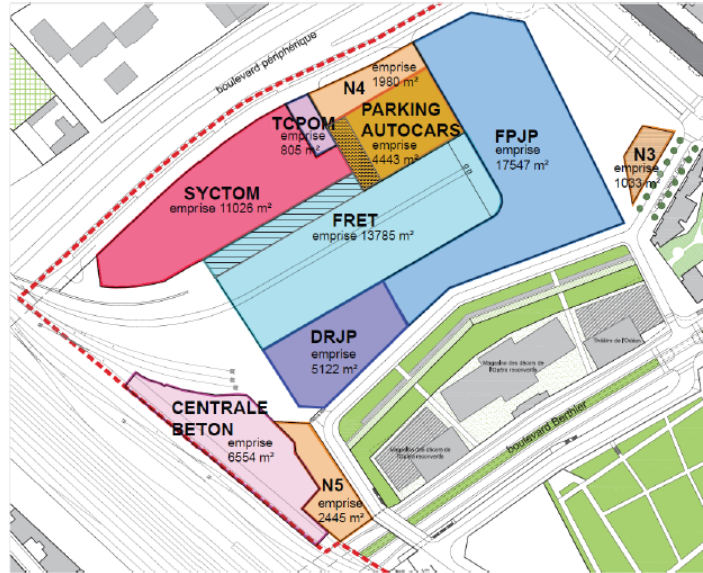
La ZAC Clichy-Batignolles a créée par délibération du 23/02/2007 et ambitionnait la conception d'un éco-quartier exemplaire alliant mixité sociale, générationnelle et fonctionnelle. Cette dernière a été modifiée les 17 et 18/10/2011, modifiant partiellement son programme et son périmètre, intégrant, entre autre le Nouveau Palais de Justice de Paris, la Direction Régionale de la Police Judiciaire, le dépassement du plafond historique des hauteurs parisiennes pour animer le site par des formes bâties diversifiées autour du parc, et l'extension de son périmètre à la porte de Clichy pour lui donner un cadre d'intervention opérationnel.



### ▪ Le site d'implantation du centre de tri

Le site est implanté au sein de la ZAC des Batignolles, en sa partie Nord, qui intègre également le nouveau Tribunal de Grande Instance (FPJP), la Direction Régionale de la Police Judiciaire, (DRPJ) une base fret ferroviaire, un parking d'autocars à l'Est et le Terminal de Collecte des Ordures Ménagère (TCPOM) qui le jouxte à l'Est.

L'environnement du site est urbain, délimité par de grandes infrastructures de transport, telles le boulevard périphérique (à 10-15 m au Nord), le boulevard des Maréchaux (Bd Berthier, à 300 m au Sud-est) ou le réseau ferré SNCF Paris St-Lazare (à 50 m à l'Ouest).



La zone Nord de la ZAC, du boulevard Berthier au boulevard du Douaumont, était une zone à caractère industriel, ayant accueilli des activités logistiques pendant plus d'un siècle, outre les ateliers de l'Opéra le long du boulevard Berthier. Ce site est actuellement à l'état de friche mais hébergeait, depuis la fin du 19<sup>e</sup> siècle, des installations et activités ferroviaires et différents stockages de matières combustibles. La zone SERNAM était propriété de Réseau Ferré de France, exploitée par ce dernier, puis louée à différentes sociétés.

Localisation des projets de construction à proximité du futur centre de tri paris XVII, extrait de l'étude d'impact du projet

## Les caractéristiques du projet

### ▪ Le programme

Le futur centre de tri des déchets est situé en limite du boulevard périphérique et de la ZAC des Batignolles. Très automatisée et conçue pour répondre à la future extension des consignes de tri, cette installation préparera au recyclage de 45 000 tonnes / an de déchets pré-triés par plus de 900 000 habitants, à partir de 2019.

Ce centre de tri très automatisé permettra de répondre au besoin de mieux répartir le traitement des déchets sur l'ensemble de l'agglomération parisienne et par conséquent de se rapprocher des lieux de production des déchets. Il sera susceptible d'accueillir les déchets issus du tri sélectif de 10 arrondissements de Paris et des communes de Neuilly-sur-Seine, Levallois-Perret, Clichy et Saint-Ouen. D'autres communes pourront, à l'avenir, le fournir en déchets.

L'implantation du centre aux abords d'une voie ferrée permettra en outre à l'exploitant d'évacuer la moitié des balles de matériaux triés dans le centre par fret ferroviaire. Le futur centre de tri réceptionnera également les déchets recyclables du terminal de collecte pneumatique de la Mairie de Paris implanté à proximité.

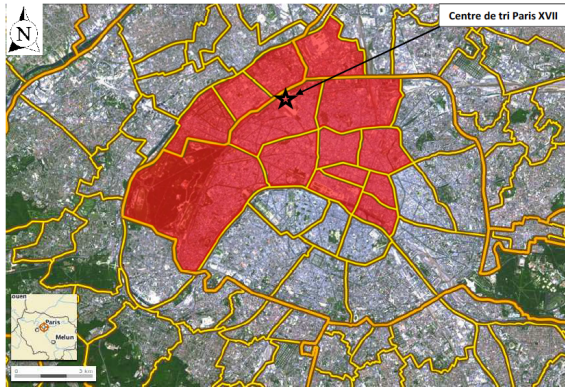
Le volume de déchets ménagers susceptible d'être présent dans l'installation et soumis au régime de l'autorisation est de 11 200 m3.

Le site est également soumis au régime de la déclaration pour :

- ✓ 100 m<sup>2</sup> de stockage de métaux ferreux (rubrique 2713) ;
- ✓ 180 m<sup>3</sup> de stockage de déchets non dangereux et non inertes (refus de process) (rubrique 2716) ;
- ✓ Ateliers de charge d'accumulateurs pour une puissance totale de 200 kW (rubrique 2925).

Le Sycotom souhaite à l'horizon de mars 2019, la mise en exploitation du futur centre de tri après deux ans de travaux. Ce centre de tri sera exploité les deux premières années par le groupe CNIM.

Le projet de centre de tri doit permettre au Sycotom de maintenir et développer ses capacités de tri en



lien avec l'augmentation du gisement de collectes sélectives et l'arrêt du centre de tri d'Ivry-Paris 13.

Deuxième centre de tri de collectes sélectives intra muros, après celui de Paris XV, il accueillera les déchets de 10 arrondissements parisiens (du 1<sup>er</sup> au 4<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup> à 10<sup>e</sup> et des 16<sup>e</sup> à 18<sup>e</sup>) et des communes de Neuilly-sur-Seine, Levallois-Perret, Clichy et Saint-Ouen. D'autres communes pourront, à l'avenir, fournir en déchets le futur centre de tri, afin d'utiliser au mieux les capacités existantes et d'équilibrer les bassins versants en application du principe de proximité.

« Aire d'étendue des communes susceptibles de fournir en déchets le centre de tri Paris XVII (aire en rouge) », extrait de la description des installations, dossier d'enquête publique

Ce futur centre sera également connecté à la plate forme logistique ferroviaire qui jouxte le terrain, permettant ainsi d'évacuer par voie ferrée l'ensemble des tonnages de JRM en utilisant la base fret à raison d'environ un demi train par semaine Ceci permettra d'éviter la circulation hebdomadaire de 10 gros porteurs par voie routière.

Par ailleurs, la ZAC Clichy-Batignolles a mis en place un réseau de collecte pneumatique des déchets issus des poubelles vertes et jaunes (ordures ménagères et déchets triés de collectes sélectives multimatériaux). La centrale d'aspiration de tout ce réseau sera accolée au centre de tri, permettant ainsi que ce dernier traite sur place les déchets de collectes sélectives aspirés et compactés. Ceci permettra d'éviter 2 rotations hebdomadaires de camions de collecte sélective compactées vers le centre de tri de Nanterre.



Vue du futur centre de tri depuis le boulevard du Douaumont. Vue sur le portail d'accès et la partie administrative en premier plan. Le périphérique jouxte le bd (à gauche). (Extrait de la plaquette de présentation réalisée pour l'enquête publique)

La parcelle, d'une superficie de 11 026 m<sup>2</sup>, accueillera le futur centre de tri d'une surface totale de 6130 m<sup>2</sup>, répartis comme suit :

- Les locaux administratifs d'une surface au sol de 781 m<sup>2</sup> et déployée sur 3 niveaux ;
- Le procédé de tri d'une surface de 2 466 m<sup>2</sup>, se répartissant sur 2 niveaux ;
- La zone de stockage d'une surface de 2 436 m<sup>2</sup>, avec une zone amont au RdC et une zone aval au R+3;
- Les locaux techniques pour une surface de 447 m<sup>2</sup>.

La surface totale des voiries s'élève à environ 4 200 m<sup>2</sup>, celle pour les parkings prévus compte 533 m<sup>2</sup> pour les véhicules utilitaires et 95 m<sup>2</sup> pour le stationnement 2 roues.

La toiture, avec une surface totale de 5 547 m<sup>2</sup>, se décompose en 2 386 m<sup>2</sup> de toiture végétalisée et de 1491 m<sup>2</sup> de panneaux photovoltaïques.

Un poste de distribution de gazole (GNR) sera réalisé pour alimenter en carburant les véhicules sur site. Une cuve enterrée double enveloppe de 7m<sup>3</sup> sera installée à proximité du poste de distribution.

## ▪ Exploitation du site

### Organisation

Le site sera accessible uniquement depuis le boulevard du Douaumont et fonctionnera 6 jours sur 7, avec 68 salariés.

Les horaires de travail sont les suivants :

- Personnel posté : 2 roulements par jours de 7h (6h15 -13h30 et 15h – 22h15, avec une période de maintenance entre les deux périodes ;
- Autres catégories professionnelles : du lundi au vendredi, horaires variant suivant les métiers :
  - Personnel de journée : 8h-18h ;
  - Expéditions / Livraisons : entre 6h et minuit.

Le site sera gardienné par un agent en interne entre 6h et 22h du lundi au samedi, et, en dehors de ces horaires, surveillé par une entreprise privée de gardiennage.

La capacité horaire de traitement des déchets est de 15 tonnes.

### Des flux optimisés

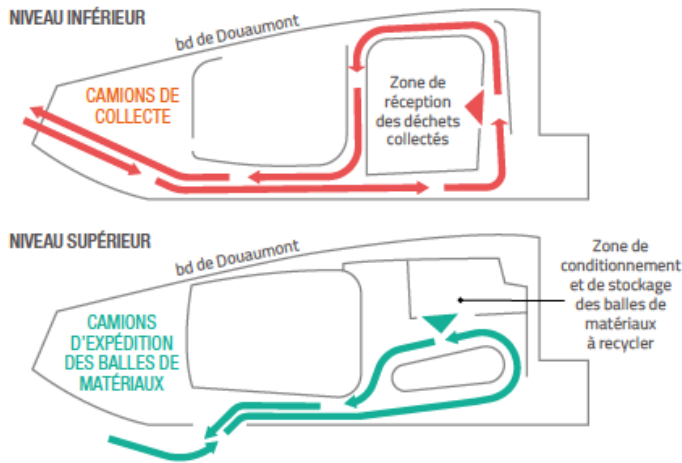
La livraison des déchets se fera par le boulevard de Douaumont, entre 6h et 24h.

350 camions d'apports de collecte et 31 camions d'expédition des matériaux sont prévus par semaine.

Un trafic de 50 à 80 camions benne/jour est estimé pour l'apport des déchets issus de la collecte sélective, empruntant une voie réservée, avec barrière de contrôle de la pesée et portique de détection de la radioactivité.

Les déchets réceptionnés seront ensuite momentanément stockés dans 6 alvéoles, pour faciliter le traitement des collectes par ordre d'arrivée. Ces dernières seront protégées par une détection incendie et un système de protection de type déluge. La capacité totale de stockage des alvéoles de déchets non triés est de 7 000 m<sup>3</sup>.

À l'aval du process de tri, les camions d'expédition des balles de matériaux à recycler vers les filières de recyclage accéderont, eux, au site par le côté voie Fret et passeront par la pesée avant de repartir avec leur chargement et les documents d'enlèvement des produits .

**Deux niveaux de circulation**

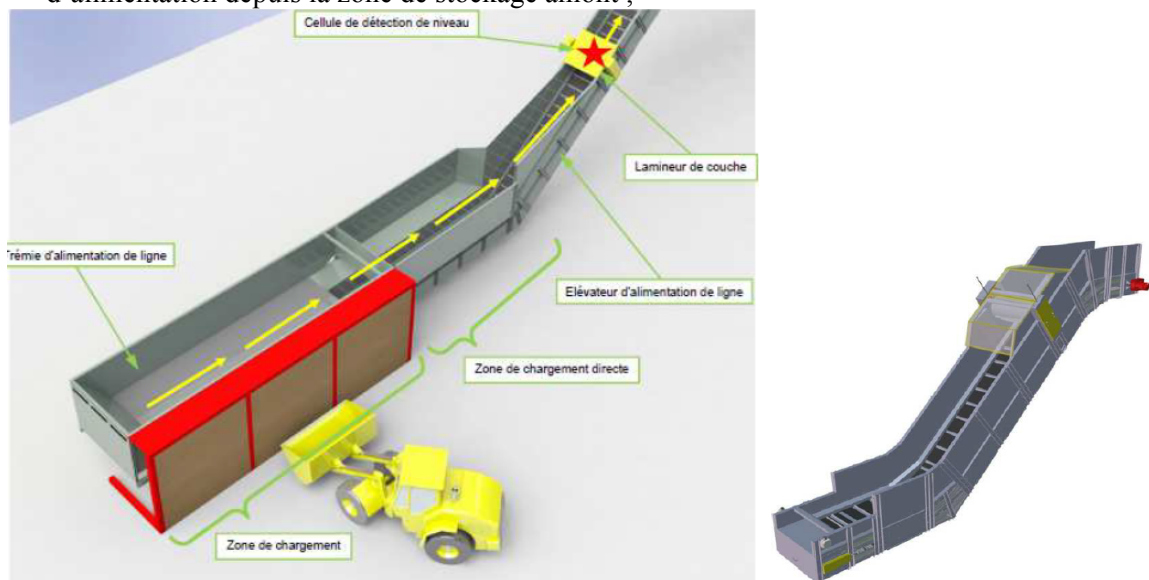
Quant aux balles de papier, elles seront transportées par train, évitant chaque semaine la circulation de 12 camions.

Dans un second temps, le Sycotom et la CNIM étudieront la possibilité d'utiliser également la base fret pour le transport des cartons tirés vers les filières de recyclage adaptées.

Extrait de la plaquette de présentation du projet pour l'enquête publique

**Les principales étapes du tri :**

- Chargement des déchets et alimentation : la chaîne de tri est approvisionnée par un convoyeur d'alimentation depuis la zone de stockage amont ;



Chargement de la trémie doseuse et élévateur, extrait de la Description des installations, dossier d'autorisation d'exploiter

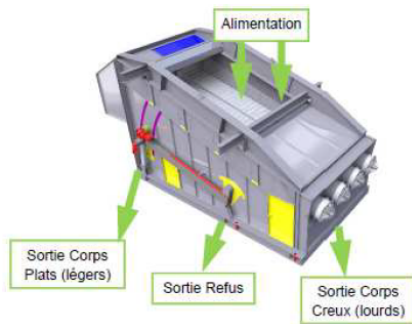
- Criblage des déchets par séparation granulométrique : le trommel est utilisé afin de séparer les déchets suivant leur taille.



○ 1

Trommel, extrait de la Description des installations, dossier d'autorisation d'exploiter

- Séparation des corps creux et des corps plats : 2 cribles balistiques séparent les corps creux et les plats :

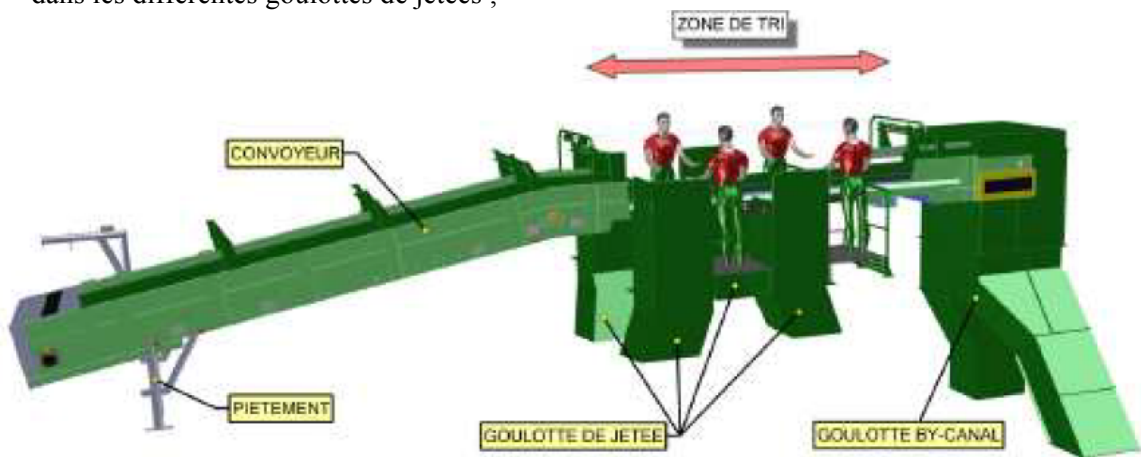


- tri des corps plats, qui ne rebondissent pas « remontent » et des ventilateurs en partie basse les évacuent : 8 machines de tri optiques séparent les corps plats ;

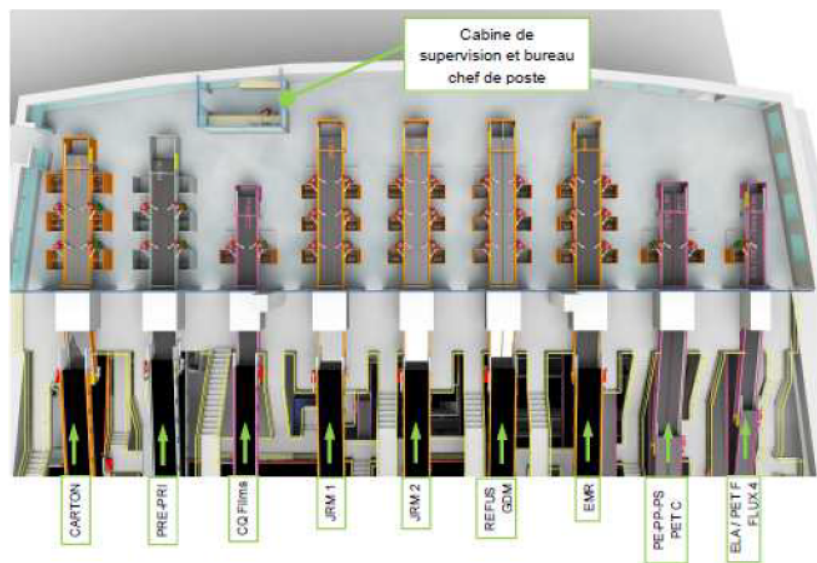
- tri des corps creux, rebondissant sur les palettes du séparateur et s'évacuant par gravité : 4 machines de tri optique séparent le flux des corps creux.

Séparateur balistique, extrait de la Description des installations, dossier d'autorisation d'exploiter

- 
- Tri des films : 1 séparateur balistique et 1 séparateur optique permettent d'isoler les films ;
- Tri en cabine : 8 tapis de tri permettent de contrôler la qualité de chaque produit avant mise en balles. Des agents postés viennent épurer les flux d'entrée issus des différentes séparations amont, mécaniques et automatiques, en sélectionnant et séparant les produits en les plaçant dans les différentes goulottes de jetées ;



Représentation d'une table de tri, extrait de la Description des installations, dossier d'autorisation d'exploiter



Agencement des différentes tables de tri, extrait de la Description des installations, dossier d'autorisation d'exploiter

- Conditionnement : les produits triés sont conditionnés à l'aide de 2 presses à balles et d'une presse à paquet ;
- Compactage des refus de process : 2 compacteurs FMA (à Fond Mouvant Alternatif) sont prévus ;
- Une fois conditionnés, les produits triés seront stockés dans des alvéoles au niveau de la zone de stockage aval avant expéditions dans les filières adéquates. La capacité totale de stockage des déchets triés est de 3 600 m<sup>3</sup>. Cette zone sera coupe-feu et à proximité immédiate de la zone de chargement des camions.

#### Les grandes étapes du process de tri



**1** Déversement du contenu des bennes de collecte dans la zone de stockage amont.



**2** Chargement sur la trémie d'alimentation des lignes de tri.



**3** Séparation automatique des différents types de déchets (tri magnétique, granulométrique, balistique et optique).



**4** Contrôle de la qualité du tri par les agents.



**5** Conditionnement des matériaux en balles.



**6** Stockage aval avant transport vers les filières de recyclage

Extrait de la plaquette de présentation du projet pour l'enquête publique

#### L'extension des consignes de tri

D'ici 2018 à Paris, et à l'horizon 2022 sur le reste du territoire, les consignes de tri seront élargies à l'ensemble des emballages plastiques et des emballages métalliques.

##### Les consignes de tri s'appliquent aujourd'hui aux déchets suivants :



Extrait de la plaquette de présentation du projet pour

l'enquête publique

### La sécurité sur le site

Au delà du respect de la réglementation en vigueur, présentée dans l'étude de dangers réalisée dans le cadre de la demande d'autorisation d'exploiter, la prévention de tous les risques liés à l'activité se traduit de plusieurs manières :

- Les circulations sur le site sont ainsi séparées entre véhicules légers, camions entrants et sortants, pour éviter tout accident ;
- La sécurité incendie, risque majeur pour l'activité future, est garantie sur l'ensemble de la chaîne, depuis la zone de stockage amont, équipée d'un dispositif de détection et protection incendie de type déluge, jusqu'à la zone de stockage aval, coupe-feu ;
- Pour le personnel de tri, une vigilance particulière a été apportée à l'ergonomie des postes de tri manuel et au traitement de l'air dans les cabines de tri pour permettre aux agents de travailler dans les meilleures conditions.

### Une recherche d'exemplarité environnementale

#### ▪ Des choix en cohérence avec les principes de l'éco quartier Clichy-Batignolles

Implanté au sein de l'éco-quartier Clichy-Batignolles, le projet poursuit une ambition d'exemplarité environnementale. De part la nature même de ses activités en faveur du recyclage des déchets, ce nouveau centre de tri, participe à la préservation des ressources naturelles. Sa conception même vise également à limiter au maximum tout impact sur son environnement.

Il a un recours large aux matériaux renouvelables comme le bois, présente de grandes surfaces végétalisées, avec 3 200 m<sup>2</sup> de jardins et terrasses suspendus répondant à ceux du futur palais de justice. Les panneaux photovoltaïques implantés en toiture simulent un cours d'eau, accompagnant le paysagement des toitures.

#### ▪ Des consommations d'eau et d'énergie maîtrisées

Isolation performante du bâtiment, éclairage naturel privilégié, luminaires à détecteurs de présence systématisés... les besoins énergétiques du bâtiment seront modérés. Il produira également lui-même



Équipées de panneaux photovoltaïques, les toitures offrent un paysage de cours d'eau utilisant une grande variété d'essences, en faveur d'un milieu bio-diversifié.

de l'énergie grâce à l'installation en toiture de près de 1 500 m<sup>2</sup> de panneaux photovoltaïques dont la production sera revendue au réseau d'électricité. La fourniture de chaleur, elle, sera assurée par le réseau de la CPCU (Compagnie parisienne de chauffage urbain), à 85% de source renouvelable. En matière de consommation d'eau enfin, un prétraitement des eaux rejetées est prévu, ainsi qu'une récupération des eaux de pluie via une cuve de stockage de 10 m<sup>3</sup> pour alimenter les sanitaires du bâtiment administratif.

Vue extraite de l'étude d'impact du dossier d'enquête publique

### ■ Une recherche de réduction des nuisances

Les nuisances générées par le nouveau centre de tri seront limitées au maximum, y compris durant la phase de construction. En phase d'exploitation, les poussières générées seront directement aspirées par un système de dépoussiérage interne. Par ailleurs, la configuration des voies de circulation à l'intérieur du site permettra de fluidifier le trafic et de limiter les manœuvres des camions. A l'extérieur, la façade Nord du bâtiment a été conçue pour limiter la réverbération acoustique et au contraire absorber le bruit généré par la circulation des véhicules sur le périphérique et le boulevard de Douaumont.



Façade Nord du centre de tri, bénéficiant d'un traitement acoustique (extrait étude d'impact)

### ■ Privilégier le transport ferroviaire

Connecté aux voies ferrées grâce à la base fret jouxtant le site, le projet offre pour le Sycotom l'opportunité de poursuivre le développement des transports alternatifs à la route, et ainsi de réduire le trafic et d'améliorer la qualité de l'air. Ici, la moitié des balles produites sera ainsi évacuée par fret ferroviaire vers les filières de recyclage, soit 12 camions d'expédition évités grâce au transport ferroviaire des balles de papier.

Et, comme évoqué précédemment, le Sycotom et la CNIM étudieront la possibilité d'utiliser également la base fret pour le transport des cartons tirés vers les filières de recyclage adaptées.

## Un chantier maîtrisé

### ■ Une Charte « Chantier vert »

Engageant tous les intervenants du projet, ce document contractuel vise à limiter les nuisances pour l'environnement, les riverains et le personnel évoluant sur le chantier. Signés par l'ensemble des intervenants, il fixe plusieurs objectifs : limiter les nuisances visuelles, acoustiques, liées au trafic ou encore les rejets dans l'air, assurer la propreté du chantier et la gestion des déchets générés, préserver la qualité de l'eau, limiter les consommations électriques, ainsi que les risques pour la santé du personnel.

### ■ Un dialogue continu avec les riverains

Durant le chantier, les riverains et acteurs locaux seront informés par affichage, tant sur la démarche de qualité environnementale que sur les différentes phases de travaux. Un système de registres permettra en outre de recueillir les questions et réclamations et d'apporter des réponses dans les meilleurs délais. Ce dispositif d'information et de dialogue sera complémentaire à celui mis en place par Paris Batignolles Aménagement, auquel le Sycotom participe par ailleurs en présentant son projet dans les outils d'information en participant à des rencontres avec le public.

## Le calendrier prévisionnel de réalisation

La construction du futur centre de tri des déchets nécessitera des travaux s'étalant entre février 2017 et mars 2019.

Le phasage des travaux se divisera en 8 phases principales d'une durée de 2 ans et 1 phase préliminaire d'une durée de 2 mois :

- **Phase 0** : 2 mois – Investigations complémentaires et injections ;
- **Phase 1** : 2 mois – Préparation du chantier (installation des bungalows, début des terrassements généraux) ;
- **Phase 2** : 2 mois – Poursuite des terrassements généraux et réalisation des fondations profondes ;
- **Phase 3** : 4 mois – Réalisation des fondations des zones administration et procédé de tri et démarrage de la construction des rez-de-chaussée ;
- **Phase 4** : 4 mois – Poursuite de la réalisation des rez-de-chaussée et des premiers étages et réalisation de la charpente du bâtiment procédé ;
- **Phase 5** : 3 mois – Poursuite de la réalisation des 1<sup>ers</sup> étages, réalisation des 2<sup>èmes</sup> étages et des travaux de second œuvre ;
- **Phase 6** : 3 mois – Réalisation des 2<sup>èmes</sup> étages, réalisation des 3<sup>èmes</sup> étages et poursuite des travaux de second œuvre ;
- **Phase 7** : 3 mois – Poursuite de la réalisation des travaux de second œuvre des différentes zones ;
- **Phase 8** : 3 mois – Fin des travaux de second œuvre des différentes zones, réalisation des travaux de V.R.D et repliement des installations de chantier.

A noter que l'installation du procédé de tri se fera à l'intérieur de ce planning de juillet 2017 à mars 2019.

## Remise en état du site après exploitation

Le terrain appartenant à la Ville de Paris, le Conseil de Paris des 29, 30 et 31 mars 2016 a autorisé Madame la Maire de Paris à consentir et à signer un bail emphytéotique administratif (BEA) avec le Sycotom pour une durée de 30 ans, afin de permettre la réalisation et l'exploitation du centre.

Conformément à la réglementation en matière d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), le Sycotom a saisi par courrier du 17 mars 2016 le Secrétaire Général de la Ville de Paris afin d'obtenir l'avis du propriétaire du terrain, prévu à l'article R.512-6-7 du code de l'environnement, portant sur l'état dans lequel devra être remis le site lors de l'arrêt définitif de l'installation.

La Direction de la propreté et de l'eau, en accord avec la direction de l'urbanisme a répondu dans un courrier daté du 18 avril 2016, formulant les demandes suivantes, lors de l'arrêt définitif du centre de tri et à l'issue du BEA : Le Sycotom, à cette date, devra avoir :

- achevé les formalités matérielles et juridiques de cessation d'activité, prévues par la législation et la réglementation en vigueur, de toute ICPE présente sur le terrain donné à bail ;
- procédé au déséquipement de toutes les installations classées et de tout équipement susceptible d'être polluant, sauf à ce qu'il ait été expressément convenu avec la Ville de Paris que l'exploitation de l'ICPE serait poursuivie après le terme du bail, et que les démarches administratives de changement de l'exploitant aient été effectuées avant ce terme.

## Le contexte de l'enquête

### Les textes applicables

#### ▪ L'enquête publique

L'enquête publique est régie par les articles L.123-1 à L.123-19 du Code de l'environnement et par les articles R.123-1 à R.123-27 de ce même Code, modifié par la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant Engagement national pour l'Environnement (loi « Grenelle II ») et par le décret n°2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique. Ce décret fixe ainsi la procédure et le déroulement de l'enquête publique prévue par le Code de l'Environnement.

Seules les installations classées soumises à autorisation (et pour celles soumises à enregistrement pour lesquelles le Préfet a estimé que c'était nécessaire) font l'objet d'une enquête publique dans les formes prescrites par les articles R.512-2 et suivants du Code de l'environnement.

Les dispositions des articles R512-2 suivants du Code de l'environnement complètent en effet les articles précités, notamment au niveau du contenu du dossier des autorisations ICPE et des modalités de déroulement de l'enquête publique.

#### ▪ Un projet soumis à étude d'impact

Cette dernière est régie par les articles suivants :

- Code de l'environnement : articles L.122-1 à L.122-3 et R.122-1 à R.122-16 et R512-8 ;
- Décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact sur l'environnement des projets de travaux, ouvrages ou aménagements, pris en application de la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.

Ces dispositions prévoient qu'une étude d'impact doit être établie pour la construction des équipements mentionnés en annexe à l'article R.122-2 du Code de l'environnement.

Cette étude d'impact présente les conséquences des travaux envisagés sur l'environnement et les réductions d'impact associées.

L'article R122-5 du Code de l'environnement est lui-même complété par les articles R512-8 et R.515-59-I (notamment pour les conditions de la remise en état du site après exploitation, la réalisation d'une étude de dangers, telle que définie à l'article R512-9 du même Code), une notice portant sur la conformité de l'installation projetée avec les prescriptions législatives et réglementaires relatives à l'hygiène et la sécurité du personnel, l'avis du propriétaire du site nouveau et celui du maire, sur l'état dans lequel devra être remis le site lors de l'arrêt définitif de l'installation. Ces avis sont réputés émis si les personnes consultées ne se sont pas prononcées dans un délai de 45 jours suivant leur saisine par le demandeur.

#### ▪ L'avis de l'autorité environnementale

L'étude d'impact est soumise à l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement prévue à l'article R.122-1-1 du Code de l'environnement. Le système européen d'évaluation environnementale des projets repose sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011, relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics ou privés sur l'environnement. L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive européenne. A l'issue de l'enquête publique, cet avis constitue l'un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet. Cet avis a été rendu le 1er septembre 2016 et est joint au dossier d'enquête publique. Dans le cadre de l'élaboration de l'avis de l'Autorité Environnementale et en application de l'article R. 122-1-1 du Code de l'environnement modifié par le décret no 2011-210 du 24 février 2011, la Délégation territoriale de Paris de l'Agence Régionale de Santé a été sollicitée pour émettre un avis sur l'étude d'impact du dossier présenté. Cet avis a été rendu le 4 juillet 2016.

▪ **Les textes spécifiques au classement ICPE**

- Arrêté du 2 février 1998 modifié relatif aux prélèvements et à la consommation d'eau ainsi qu'aux émissions de toute nature des ICPE soumises à autorisation ;
- Arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement ;
- Arrêté du 29 septembre 2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique, de l'intensité des effets et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des ICPE soumises à autorisation
- Le Code de l'environnement, titre 1<sup>er</sup> du Livre V, articles L.512-1 à L.512-6-1 et R 512-1 à R.512-46 du même Code, encadre les dossiers relevant du régime de l'autorisation.

▪ **Une demande de permis de construire**

Une demande de permis de construire est nécessaire pour réaliser la construction du centre de tri qui se compose d'un bâtiment comportant plusieurs zones (locaux administratifs, process de tri et zones de stockage). Conformément à l'article R512-4 du code de l'environnement, la demande d'autorisation d'exploiter est complétée au plus tard dans les 10 jours suivant sa présentation par la justification du dépôt de la demande de permis de construire.

▪ **Compatibilité du projet avec l'affectation des sols :**

- **Le Plan Local d'Urbanisme de Paris** : le futur centre de tri sera implanté dans la zone UGSU (Zone de Grands Services urbains) du PLU de la ville de Paris, approuvé en Conseil de Paris les 12 et 13 juin 1006, zone réservée aux équipements et services nécessaires au fonctionnement de l'agglomération apportant un véritable service aux parisiens.

Les parcelles du projet sont concernées par la présence de poches de gypse antéludien. La réalisation du centre de tri sera subordonnée aux conditions spéciales imposées par l'Inspection générale des carrières en vue d'assurer la stabilité des constructions projetées et de prévenir tout risque d'éboulement ou d'affaissement.

- **Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)** est un document de planification qui fixe, pour une période de six ans, « les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux » (article L212-1 du code de l'environnement) à atteindre dans le bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands. Le SDAGE du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands a été adopté par le comité de bassin le 5 novembre 2015 et sera mis en œuvre pour la période 2016- 2021. Le projet de tri est concerné par les défis suivants du SDAGE :

- Défi 1 : Diminuer les pollutions ponctuelles : Le projet prévoit la présence d'une cuve de rétention de 1,5 m3 afin de récupérer les eaux de process (liquides restant dans les bouteilles et divers emballages, récupérés par les caniveaux sous les presses à balle et les presses à paquets) ; selon les résultats d'analyse, la cuve est évacuée par aspiration par une entreprise spécialisée ou déversée dans le réseau public. Par temps de pluie, l'objectif est de maîtriser les rejets avec une réduction de 30% pour une pluie de 16 mn (conformément au plan de zonage) via la présence de toitures végétalisées, de jardins suspendus et d'un jardin en pleine terre sur le site ;
- Défi 3 : Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les micropolluants : Nettoyage prévu des zones process et stockage et des locaux techniques par des machines auto laveuses afin de limiter notamment le rejet dans le réseau d'assainissement d'effluent chargé en produits lessiviels et en diverses particules liées à l'activité du site ;
- Défi 7 : Gestion de la rareté de la ressource en eau : Récupération prévue des eaux pluviales pour alimenter les sanitaires (objectif de réduction des consommations

d'eau égal à 47%) et utilisation de machines auto-laveuses afin de limiter la consommation d'eau ;

- Défi 8 : limiter et prévoir le risque d'inondation : gestion des eaux à la parcelle avec réduction du ruissellement via la présence de toitures végétalisées, de jardins suspendus et d'un jardin en pleine terre.
- **Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE)** d'Ile-de-France a été élaboré conjointement par les services de l'Etat (Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie - DRIEE -), du conseil régional et de l'ADEME, sous le pilotage du préfet de région et du président du conseil régional, en associant de multiples acteurs du territoire dans un important processus de concertation. Approuvé à l'unanimité par le conseil régional le 23 novembre 2012, le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie d'Ile-de-France (SRCAE) a été arrêté le 14 décembre 2012 par le préfet de la région Ile-de-France.

Il fixe 17 objectifs et 58 orientations stratégiques pour le territoire régional en matière de réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration de la qualité de l'air, de développement des énergies renouvelables et d'adaptation aux effets du changement climatique. Ce document stratégique s'est appuyé sur plusieurs études préalables qui ont permis d'approfondir les connaissances sur les principaux enjeux régionaux.

Le SRCAE définit les trois grandes priorités régionales en matière de climat, d'air et d'énergie à l'horizon 2020 :

- Le renforcement de l'efficacité énergétique des bâtiments avec un objectif de doublement du rythme des réhabilitations dans le tertiaire et de triplement dans le résidentiel,
- Le développement du chauffage urbain alimenté par des énergies renouvelables et de récupération, avec un objectif d'augmentation de 40 % du nombre d'équivalent logements raccordés d'ici 2020,
- La réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier, combinée à une forte baisse des émissions de polluants atmosphériques (particules fines, dioxyde d'azote).

Les principales mesures prises pour limiter la consommation énergétique du futur centre de tri sont les suivantes :

Pour les espaces tertiaires :

- Concernant l'étanchéité à l'air du bâtiment, un test « par portes soufflantes » sera réalisé à la fin du chantier,
- L'isolation thermique de l'enveloppe se fera par l'extérieur ou sera double intérieur-extérieur,
- Les apports en éclairage naturel ainsi que la solarisation seront favorisés au maximum,
- Aucun système de climatisation ne sera mis en œuvre, seuls des systèmes de rafraîchissements à faible consommation énergétique seront autorisés (puits canadien, surventilation nocturne, brasseurs d'air, circulation d'eau de nappe dans les planchers...),
- Les bâtiments tertiaires seront équipés d'une VMC double flux avec récupération de chaleur,
- Les eaux de pluie seront récupérées pour l'alimentation des sanitaires,
- La puissance d'éclairage installée pour tout local utilisé plus d'une heure par jour en continu sera  $< 2\text{W/m}^2.100\text{ lux}$ .

Pour les espaces industriels (cabines de tri) :

- Des coefficients de transmission thermique maximums ont été définis (spécifiques aux sols, ouvrants, toitures, murs, vitrages...),
- L'étanchéité à l'air de la cabine sera maximisée via des dispositifs empêchant l'air d'entrer dans les ouvertures (convoyeurs, goulottes, portes, fenêtres...) tels que fermes-portes, trappes ou convoyeurs de reprise pour fermer les goulottes, bavettes à l'entrée et à la sortie des convoyeurs, etc....,
- Afin de limiter les consommations électriques du procédé de tri, une liste de préconisations a été fournie.

Par ailleurs, dans le cadre du Plan parisien de lutte contre le dérèglement climatique, les mesures suivantes seront appliquées :

- Le centre de tri sera alimenté par le réseau de chaleur urbaine CPCU de la métropole parisienne, afin de répondre aux besoins de chauffage et d'eau chaude sanitaire du site (depuis le 1er janvier 2016, le réseau CPCU parisien est majoritairement d'origine renouvelable),
- Conformément aux objectifs de la ZAC de réduction d'émission de CO<sub>2</sub>, le centre sera équipé d'une installation photovoltaïque d'une puissance crête de 250kW (soit le maximum admissible pour une installation basse tension). L'objectif de production est fixé à 250 MWh(e)/an, avec un minimum admissible à 225 MWh(e)/an,
- Les toitures seront traitées comme une 5ème façade, à l'aide notamment de panneaux solaires ; une attention particulière sera portée à leur volumétrie, qui présentera des surfaces dégagées, bien ensoleillées, et globalement orientées au sud. Dans la mesure du possible, les équipements techniques seront orientés sur les parties nord ou ombragées.

Les activités du projet seront ainsi conçues pour être en adéquation avec les exigences du SRCAE.

- **Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)** d'Ile-de-France a été approuvé le 26 septembre 2013. Il définit pour les milieux urbains les objectifs suivants:
  - Limiter la consommation des espaces naturels et agricoles résultant de l'étalement urbain ;
  - Accorder une attention particulière aux franges urbanisées, lisières, lieux d'interface entre ville et nature, aux friches ;
  - Traiter le tissu bâti de manière à assurer sa contribution à la trame verte par la végétalisation des espaces verts ;
  - Promouvoir une gestion adaptée à la biodiversité des espaces verts privés (jardins, foncier des entreprises). Ils constituent souvent la majorité des espaces verts en ville ;
  - Favoriser les schémas des liaisons douces et les réseaux hydrauliques et promouvoir la multifonctionnalité des espaces verts et publics en valorisant leur potentiel écologique par une gestion différenciée adaptée (parcs, coulées vertes, ouvrages hydrauliques) ;
  - Favoriser la nature en ville y compris jusqu'à l'échelle des bâtiments qui peuvent s'avérer aptes à recevoir certaines espèces.

Le futur centre vise à s'intégrer dans les objectifs du SRCE en s'implantant sur une ancienne friche industrielle abandonnée, en intégrant une végétalisation du site et en privilégiant expéditions par voie ferroviaire.

Le futur centre de tri Paris 17 intégrera les diverses orientations nationales évoquées notamment à travers le code de l'environnement, et de ce fait satisfait aux exigences du SRCE.

- Compatibilité du centre de tri avec le **Plan Régional d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés (PREDMA)**. Adopté le 26/11/2009 par la Région Ile-de-France, en concertation avec les acteurs régionaux concernés, il précise la portée des objectifs du Grenelle de l'Environnement à l'échelon territorial et affiche les objectifs suivants en termes de prévention et de modes de traitement :
  - Réduire de 50 kg par personne la production de déchets ménagers sur 10 ans, pour la ramener à 440 kg/habitants en 2019 (base de référence 2005= 490 kg)
  - Augmenter de 16,2 kg par habitant la collecte sélective d'ici 2019 (60%);
  - Collecter 65% des déchets dangereux des ménages en 2019 (contre 18% en 2005) ;
  - Respecter le principe de proximité en favorisant une meilleure répartition géographique des centres d'enfouissement;
  - Réduire respectivement de 25% et 30% l'incinération et l'enfouissement des déchets municipaux ;
  - Développer l'usage du transport alternatif à la route.

Le centre de tri de Paris XVII doit permettre de répondre aux préconisations suivantes :

- Augmenter la performance des centres de tri : Les différents procédés mis en place sur le centre de tri permettront de limiter les taux de refus.
- Les conditions pour la création de nouveaux centres de tri emballages et JRM : L'implantation du futur centre de tri permettra d'optimiser les transports entre les lieux de collecte et le centre de tri. Le centre de tri aura pour vocation de réduire les déplacements pour les autres centres de tri déjà présents sur la région Ile de France et d'assurer le tri des déchets des communes limitrophes.
- Augmenter de 500 000 t le transport alternatif de déchets ménagers et assimilés (DMA) par rapport à la situation de 2005 : Le Syctom a déjà intégré le transport alternatif des DMA. Ainsi, en 2014, environ 360 000 tonnes de déchets ont ainsi été transportées par voie d'eau, représentant 31% des transports du SYCTOM.

Le site futur est situé à 1,7 km au Sud-est de la Seine et à 4,5 km du port autonome de Paris. Le Syctom pourra donc également dupliquer ce type de transport au futur centre de tri Paris 17ème.

Enfin, le terrain est situé à proximité de différentes voies ferroviaires. Les JRM seront expédiés une fois par semaine par chargement de demi-train (7 wagons). La quantité annuelle expédiée par train est estimée à 14 000 tonnes.

- **Plan Régional d'élimination des déchets de chantier (PREDEC)**. L'article 202 de la loi Grenelle 2, « portant engagement national pour l'environnement », a créé un article L541-14-1 dans le Code de l'environnement qui rend obligatoire l'élaboration de plans de gestion des déchets de chantier et attribue la compétence de planification au Conseil Régional pour l'Île-de-France et aux Conseils Généraux pour le reste du territoire. Le décret n°2011-828 du 11 juillet 2011 portant diverses dispositions relatives à la prévention et à la gestion des déchets a établi les conditions d'élaboration et de suivi des plans de prévention et de gestion des déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics.  
Après avoir approuvé trois plans d'élimination des déchets en novembre 2009 (le PREDMA pour les déchets ménagers et assimilés, le PREDD pour les déchets dangereux et le PREDAS pour les déchets d'activités de soins à risques infectieux), le Conseil

régional d'Ile-de-France a adopté le 19/06/2015 le PREDEC, Plan régional de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics.

L'article L.541-15 du Code de l'environnement précise que dans les zones où les plans de prévention et de gestion des déchets du BTP sont applicables, les décisions prises par les personnes morales de droit public et leurs concessionnaires dans le domaine de la prévention et de la gestion des déchets et, notamment, les décisions prises en application de la réglementation sur les ICPE doivent être compatibles avec ces plans. Cela concernera tout particulièrement les ordres de travaux et les autorisations d'exploiter les installations de prise en charge des déchets de chantier.

La Région a approuvé le 19/06/2015 son Plan régional de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics (PREDEC) qui constitue, non seulement un instrument évolutif de programmation et d'organisation, mais également un outil d'information et de sensibilisation d'un large public.

Les principaux enjeux liés à l'élaboration du PREDEC sont les suivants :

- Réduire les déchets ;
- Favoriser l'émergence de filières et d'une économie circulaire locale et régionale ;
- Assurer un rééquilibrage et une solidarité territoriale ;
- Répondre à l'enjeu croisé du recyclage et de l'approvisionnement en matériaux ;
- Optimiser le transport ;
- Impliquer la maîtrise d'ouvrage et encourager les bonnes pratiques notamment pour réduire et trier les déchets de chantiers ;
- Favoriser la traçabilité et le contrôle ;
- Permettre une meilleure connaissance des déchets du BTP.

Le PREDEC comporte :

- Un programme de prévention pour réduire la production de déchets et leur nocivité ;
- Des objectifs sur les déchets inertes ;
- Des objectifs sur les déchets non dangereux et dangereux ;
- Des objectifs sur le développement des modes de transports alternatifs et l'optimisation du transport routier ;
- Des objectifs transversaux.

Ce plan aborde ainsi l'enjeu croisé du recyclage des déchets et du déficit de production de matériaux naturels d'approvisionnement.

Les déchets issus du chantier du futur centre de tri seront triés et envoyés vers des filières adaptées en vue de valorisation.

Le PREDEC fixe notamment les objectifs de valorisation suivants :

- Déchets inertes : 68 % à l'horizon 2020. Une valorisation à hauteur de 95% est prévue pour le chantier du futur centre de tri Paris 17.
- Déchets non dangereux : 70% à l'horizon 2026. En fonction du type de déchets, le taux de valorisation des déchets non dangereux issus du futur chantier est estimé entre 15% et 100%.

Le chantier du futur centre de tri Paris 17 sera donc compatible avec les objectifs du PREDEC.

- **Schéma régional de raccordement au réseau des énergies renouvelables (S3Renr)**

Définis par l'article L 321-7 du Code de l'Energie et par le décret n° 2012-533 du 20 avril 2012 modifié, le S3Renr s'appuie sur les objectifs fixés par les SRCAE et doit être élaboré par RTE en accord avec les gestionnaires des réseaux publics de distribution d'électricité concernés. Ce schéma comporte essentiellement

- un état initial des ouvrages des réseaux publics (incluant les travaux de réhabilitation, renouvellement, renforcement ou création d'ouvrages décidés ou identifiés) ;
- les travaux de création (détaillés par ouvrages) nécessaires à l'atteinte des objectifs du SRCAE ;
- la capacité d'accueil globale du S3Renr, ainsi que la capacité réservée pour chaque poste ;
- le coût prévisionnel des ouvrages à créer (détaillé par ouvrage) ;
- le calendrier prévisionnel des études à réaliser et procédures à suivre pour la réalisation des travaux ;
- le calendrier prévisionnel de la mise en service des créations et renforcements d'ouvrages indiqués dans l'état initial ;
- les cartes permettant de localiser les ouvrages (existants, à créer et à renforcer).

L'objectif régional affiché dans le SRCAE d'Île-de-France présenté au §8.4 est d'atteindre à l'horizon 2020 un productible de 1609 GWh/an (scénario éolien bas) à 2357 GWh/an (scénario éolien haut) pour l'ensemble des installations de production d'électricité à partir des sources d'énergie renouvelable. Cet objectif est réparti et décliné dans le SRCAE, de la manière suivante :

- usines d'incinération des ordures ménagères (UIOM) : la production électrique est de 266 GWh/an pour une puissance de 132 MW correspondant à une fraction renouvelable de 50% soit 133 GWh/an ;
- solaire photovoltaïque : 517 GWh/an, soit 520 MW dont 370 MW sur les bâtiments et 150 MW avec des centrales au sol ;
- biogaz : 2046 GWh/an (productions de chaleur, d'électricité et d'injection sur les réseaux de gaz de ville) dont 434 GWh/an d'électricité pour une puissance installée de 84 MW ;
- éolien : 800 GWh/an pour la valeur moyenne de la fourchette des 440 à 1188 GWh/an correspondant aux puissances installées minimale de 200 MW et maximale de 540 MW. Dans la suite du document le scénario haut éolien fera référence à une puissance installée de 540 MW et le scénario bas éolien fera référence à une puissance installée de 200 MW ;
- hydraulique : 85 GWh/an, soit 38 MW (en considérant un doublement de la production installée qui est de 19 MW).

L'intégration de panneaux photovoltaïques en toiture du futur centre de tri s'inscrit donc pleinement dans les objectifs de ce schéma.

- **Le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France (P.D.U.I.F.)** a été arrêté le 15 décembre 2000, en application de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) de 1996. Il définit les principes d'organisation des déplacements de personnes et du transport des marchandises, de la circulation et du stationnement.

Le PDUIF a été mis en révision et passé en enquête publique du 15 avril au 18 mai 2013. Le projet, modifié suite à l'enquête publique, a été soumis à l'avis de l'Etat. Par courrier du 5 juin 2014, le Préfet de la région Ile-de-France a émis un avis favorable sur le projet de PDUIF et les modifications proposées. Il a définitivement été approuvé par vote du Conseil régional d'Ile-de-France le 19 juin 2014.

Le PDUIF coordonne à l'échelle régionale les politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de transport (transports collectifs, voiture particulière, deux-roues motorisés, marche et vélo) ainsi que les politiques de stationnement ou encore d'exploitation routière. Il concerne le transport de personnes, le transport de marchandises et les livraisons. Il traite également la dimension de l'aménagement dans son lien avec la mobilité.

Le PDUIF fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens pour l'ensemble des modes de transport d'ici 2020.

Afin de respecter les réglementations en matière de qualité de l'air et l'engagement national de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, le projet de PDUIF vise, dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7% :

- une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs ;
- une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo) ;
- une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

Il cherche à atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, d'une part, la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, d'autre part, le tout sous la contrainte des capacités de financement.

Le PDUIF a ainsi identifié 9 défis à relever, déclinés en 34 actions opérationnelles, pour atteindre cet équilibre. Le plan d'action porte sur la période 2010-2020. Les actions à mettre en œuvre :

- Défi 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs [Action 1.1]. PMV : Le partage multimodal de la voirie au cœur de la stratégie du PDUIF
- Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs [Actions 2.1 à 2.9]
- Défis 3 et 4 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo [Actions 3/4.1 à 3/4.2 – 3.1 – 4.1 à 4.3]
- Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés [Actions 5.1 à 5.6]
- Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement [Actions 6.1 à 6.2]
- Défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train [Actions 7.1 à 7.5]
- Défi 8 : Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF (pas d'actions)
- Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements [Actions 9.1 à 9.3].

La proximité du futur centre de tri avec les réseaux de transports en commun existants ou projetés (station Porte de Clichy et Pont Cardinet) permettra de favoriser l'utilisation des transports en commun pour le personnel du centre.

Par ailleurs, la liaison du centre avec la base FRET voisine pour l'expédition d'une partie des déchets triés est en cohérence avec les objectifs du PDU d'Ile de France (Défi 7).

## **Personnes Publiques Consultées**

Conformément à l'article R.512-20 du Code de l'environnement, la commune dans laquelle l'installation doit être implantée et chacune de celles concernées par les risques et inconvénients dont l'établissement peut être la source (article R.512-14), sont appelés à donner leur avis sur la demande d'autorisation dès l'ouverture de l'enquête. Seuls ceux exprimés au plus tard dans les 15 jours suivant la clôture de l'enquête publique, soit au 2 décembre 2016, peuvent être pris en considération.

Les 3 communes concernées, conformément à la réglementation en vigueur, ont ainsi été informées :

- Courrier transmis par M le Préfet de Police de Paris à Madame la Maire de Paris le 16/08/2016 ;
- Courrier transmis par M le Préfet de Police de Paris à Monsieur le Maire de Clichy-sous-Bois le 21/09/2016
- Courrier transmis par M le Préfet de Police de Paris à Monsieur le Maire de Levallois-Perret le 21/09/2016

Seule la Ville de Paris a émis un avis, transmis au 24/11/2016.

L'avis rendu par le conseil de Paris lors de sa séance des 7, 8 et 9 novembre 2016, après visa de l'avis du conseil du XVII<sup>e</sup> arrondissement du 24 octobre 2017, est favorable à la demande d'autorisation déposée pour le nouveau centre de tri de Paris XVII.



## DEROULEMENT DE L'ENQUETE

### Désignation du commissaire enquêteur

Sur la demande présentée le 17 août 2016 par Monsieur le Préfet de Police de Paris, le Tribunal Administratif de Paris a désigné le 26 août 2016 (E16000011/75) le commissaire enquêteur titulaire et le commissaire enquêteur suppléant pour conduire cette enquête:

- Marie-Claire EUSTACHE, Architecte Urbaniste, titulaire,
- Roger RADIGOIS, géomètre expert foncier DPLG, suppléant.

### Arrêté Préfectoral

Arrêté préfectoral n°DTPP-2016-947 du 21 septembre 2016 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique au titre de la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement suite à la demande présenté par la société Constructions Industrielles de la Méditerranée (CNIM), pour l'autorisation d'exploiter le futur centre de tri de déchets de Paris 17e, sis 27-41 bd du Douaumont, installation de tri de déchets non dangereux classable sous la rubrique suivante de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement :

2714-1 : installation de transit, regroupement ou tri de déchets non dangereux de papiers/cartons, plastiques, caoutchouc, textiles, bois à l'exclusion des activités visées aux rubriques 2710 et 2711. Le volume susceptible d'être présent dans l'installation étant supérieur ou égal à 1 000 m3- autorisation.

### Durée de l'enquête

Conformément à l'arrêté préfectoral, elle s'est déroulée du jeudi 13 octobre 2016 au jeudi 17 novembre 2016 inclus, durant **36 jours consécutifs**.

### Registres d'enquête

Mise à disposition des pièces des dossiers et du registre d'enquête en mairies du 17<sup>e</sup> arrondissement de Paris, de Clichy-la-Garenne et de Levallois-Perret aux jours et heures habituels d'ouverture des mairies.

Les registres comportaient chacun 16 feuillets, numérotés de 1 à 16, paraphés par le Commissaire enquêteur. Ceux-ci sont restés durant toute la durée de l'enquête à la disposition du public pour l'enregistrement des réclamations, remarques, suggestions ou autres.

## BILANS DES OBSERVATIONS

### Observations et courriers

**5 observations** étaient portées sur le registre d'enquête de Paris 17e.

**2 observations** étaient déposées sur celui de Clichy-la-Garenne.

**Aucune** sur celui de Levallois-Perret.

4 courriers sont arrivés après la clôture de l'enquête et n'ont donc pas pu être pris en compte.

### Procès-Verbal de fin d'enquête

Conformément aux dispositions du Code de l'environnement en matière d'enquête publique, un procès verbal de fin d'enquête a été réalisé dans les 8 premiers jours suivant la clôture de l'enquête et remis au pétitionnaire lors d'une réunion qui s'est tenue le 25 novembre 2016.

Il se compose du procès-verbal proprement dit, présentant les observations par thématiques et également du dépouillement exhaustif des observations déposées pendant l'enquête publique.

### Mémoire en réponse du pétitionnaire

Un mémoire en réponse a été remis par le pétitionnaire lors d'une réunion qui s'est tenue le 9 décembre 2016. Une version finalisée é été transmise le 13 décembre 2016.

### Conclusions du déroulement de l'enquête

L'enquête s'est déroulée sans incident notoire et dans des conditions très satisfaisantes de consultation et de réception du public.

L'enquête a mobilisé un nombre relativement peu élevé de personnes. Cela peut s'expliquer par la combinaison de plusieurs facteurs :

- l'objet de l'enquête concernant une ouverture d'un centre de tri sélectif, présentant un impact moindre qu'une usine de traitement de déchets ménagers, par exemple ;
- un projet allant s'implanter dans une zone de la ZAC Clichy-Batignolles dédiée aux grands équipements et encore en cours de réalisation ;
- et enfin, des habitations relativement éloignées, ou encore en construction : ainsi, ce sont les habitants de Clichy, de l'autre côté du périphérique, parmi les plus « proches riverains » qui ont déposés, ou encore une association et un collectif de quartiers situés à l'Ouest du réseau ferré Paris-Saint-Lazare.

## **CONCLUSIONS MOTIVEES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DU CENTRE DE TRI DE PARIS XVIIe**

Après avoir pris connaissance du dossier et du site, ainsi que des observations du public, de l'avis de l'Autorité environnementale et de l'Agence régionale pour la santé, des commentaires techniques du pétitionnaire, complétés par ceux des services de la ville de Paris concernés dans le cadre du mémoire en réponse, réalisé l'analyse détaillée du projet dans sa globalité, je suis à même d'établir mes conclusions sur le dossier d'enquête publique portant sur l'autorisation d'exploiter du futur centre de tri de Paris XVII.

### **Sur la forme et procédure de l'enquête**

- les conditions de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation en vigueur pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse et l'affichage dans les communes concernées et autour du site;
- cet affichage a été vérifié et maintenu tout au long de l'enquête ;
- l'information du public a été complétée par divers moyens allant au-delà des obligations réglementaires, permettant de disposer d'une information simple et accessible ;
- le dossier relatif à la demande d'autorisation d'exploiter le futur centre de tri des déchets de Paris XVII était complet, quoique d'un abord difficile pour un public non initié, comprenait les éléments nécessaires à la compréhension du contexte, était dans de bonnes conditions de consultation et sa composition tout comme son contenu apparaissaient conformes aux textes en vigueur ;
- les permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions d'organisation ;
- le public a pu, pendant toute la durée de l'enquête, s'exprimer librement dans les registres disposés en mairies du XVIIe arrondissement de Paris, de Clichy-la-Garenne et de Levallois-Perret, envoyer ou venir déposer des courriers à mon attention;

## Sur le fond de l'enquête

### Préambule

Les conclusions du rapport d'enquête publique, portant sur la demande d'autorisation d'exploiter le futur centre de tri de Paris XVII, resituent le projet dans son contexte et s'attachent à examiner son impact sur son environnement naturel, humain, et bien sûr, celui plus spécifiquement lié à l'exploitation de cette installation classée pour la protection de l'environnement.

### Une enquête publique qui a peu mobilisé mais dont les observations ne remettent pas en cause le projet d'implantation du futur centre de tri

La participation du public a été relativement faible pendant cette enquête, avec des observations portées sur Clichy-la-Garenne et par des particuliers, association et collectif des quartiers situés à l'Ouest du faisceau ferré Paris-Saint-Lazare.

Les remarques ne remettent pas en cause l'opportunité de l'installation d'un nouveau centre de tri sélectif, mais se concentrent essentiellement sur les impacts circulation, acoustique et vibratiles pour les riverains et les circulations douces entre Clichy et le 17<sup>e</sup> arrondissement parisien.

Il est à noter que ces observations concernent en réalité des aspects dépassant l'impact strict du futur centre de tri pour le secteur, et interrogent plus globalement ceux de la ZAC Clichy-Batignolles, et ces évolutions au fil des années, notamment au niveau de sa programmation dans sa partie Nord.

### Un projet s'inscrivant dans la zone de logistique urbaine en partie Nord de la ZAC Clichy Batignolles

Le site du futur centre de tri est localisé au sein de la ZAC des Batignolles, en sa partie Nord, dédié aux équipements publics et notamment de logistique urbaine.

Cette zone intégrera à terme le nouveau Tribunal de Grande Instance (FPJP), la Direction Régionale de la Police Judiciaire, (DRPJ) une base fret ferroviaire, un parking d'autocars à l'Est et le Terminal de Collecte des Ordures Ménagère (TCPOM) qui le jouxte à l'Est.

La réflexion sur un projet urbain cohérent en matière de développement durable autour d'un vaste espace vert a été engagée dès 2002 par la Ville de Paris. De nombreuses études ont suivies, notamment dans le cadre de la candidature de Paris pour accueillir les Jeux Olympiques de 2012. Malgré le refus de la candidature olympique, la Ville de Paris a toutefois décidé de poursuivre l'aménagement sur l'ensemble du secteur Clichy Batignolles. Ce dernier se décompose en 3 opérations :

- La ZAC Cardinet-Chalabre ;
- La ZAC Clichy-Batignolles (43,2ha) ;
- et le secteur Saussure (3 ha).

Créée par délibération du 23/02/2007, la ZAC Clichy-Batignolles ambitionnait la conception d'un éco-quartier exemplaire alliant mixité sociale, générationnelle et fonctionnelle.

Elle a été modifiée les 17 et 18/10/2011, modifiant partiellement son programme et son périmètre, intégrant, entre autre le Nouveau Palais de Justice de Paris, la Direction Régionale de la Police Judiciaire, le dépassement du plafond historique des hauteurs parisiennes pour animer le site par des formes bâties diversifiées autour du parc, et l'extension de son périmètre à la porte de Clichy pour lui donner un cadre d'intervention opérationnel.

Le centre de tri était prévu dès la création de la ZAC, seul le tonnage annuel de déchets recyclés a été augmenté pour répondre aux besoins croissants de tri.

La ZAC Clichy-Batignolles doit accueillir à terme :

- 232 500 m<sup>2</sup> de logements (41%), soit 3 385 logements, dont 50 à 55% de logements sociaux et 500 logements pour étudiants ;
- 140 000 m<sup>2</sup> de bureaux (25%) ;
- 38 500 m<sup>2</sup> d'équipements publics (7%). Ces équipements comprennent les équipements de logistique urbaine (halles de fret ferroviaire, centrale à béton, parking autocars et centre de tri du Sycotm) ;
- 32 500 m<sup>2</sup> dédiés aux commerces, à la culture, aux loisirs et aux services (6%).

Le projet urbain s'organise autour du parc Martin Luther King qui s'étend sur 10 ha et est traversé à niveau par la Petite Ceinture ferroviaire et prolongé par des espaces verts complémentaires (en particulier au Nord du bastion de Thiers).

L'environnement du site du futur centre de tri est urbain, délimité par de grandes infrastructures de transport, telles le boulevard périphérique (à 10-15 m au Nord), le boulevard des Maréchaux (Bd Berthier, à 300 m au Sud-est) ou le réseau ferré SNCF Paris St-Lazare (à 50 m à l'Ouest).

La programmation du futur centre de tri se compose d'une partie « halle de tri » et d'une partie « espaces de vie », complétées par des locaux techniques annexes.

La parcelle, d'une superficie de 11 026 m<sup>2</sup>, accueillera le futur centre de tri d'une surface totale de 6130 m<sup>2</sup>, répartis comme suit :

- Les locaux administratifs d'une surface au sol de 781 m<sup>2</sup> et déployée sur 3 niveaux ;
- Le procédé de tri d'une surface de 2 466 m<sup>2</sup>, se répartissant sur 2 niveaux ;
- La zone de stockage d'une surface de 2 436 m<sup>2</sup>, avec une zone amont au RdC et une zone aval au R+3 ;
- Les locaux techniques pour une surface de 447 m<sup>2</sup>.

La surface totale des voiries s'élève à environ 4 200 m<sup>2</sup>, celle pour les parkings prévus compte 533 m<sup>2</sup> pour les véhicules utilitaires et 95 m<sup>2</sup> pour le stationnement 2 roues.

La toiture, avec une surface totale de 5 547 m<sup>2</sup>, se décompose en 2 386 m<sup>2</sup> de toiture végétalisée et de 1491 m<sup>2</sup> de panneaux photovoltaïques.

Un poste de distribution de gazole (GNR) sera réalisé pour alimenter en carburant les véhicules sur site. Une cuve enterrée double enveloppe de 7m<sup>3</sup> sera installée à proximité du poste de distribution.

Ce nouveau centre apparaît en parfaite cohérence avec les objectifs, tant de la ZAC Clichy-Batignolles, faisant partie du pôle de logistique urbaine au Nord de la ZAC, que du PLU de Paris, s'implantant dans sa zone de « Grands Service Urbains » (zone UGSU) et

## Les impacts du projet sur l'environnement

### Un centre de tri sélectif s'inscrivant dans les engagements du SRCAE et du Plan Climat Energie de Paris

Très automatisé et conçu pour répondre à la future extension des consignes de tri, le futur centre de tri préparera au recyclage de 45 000 tonnes / an de déchets pré-triés par plus de 900 000 habitants, à partir de 2019.

Il permettra ainsi de répondre au besoin de mieux répartir le traitement des déchets sur l'ensemble de l'agglomération parisienne et par conséquent de se rapprocher des lieux de production des déchets. Deuxième centre de tri de collectes sélectives intra muros, après celui de Paris XV, il accueillera les déchets issus du tri sélectif de 10 arrondissements de Paris et des communes de Neuilly-sur-Seine, Levallois-Perret, Clichy et Saint-Ouen. D'autres communes pourront, à l'avenir, le fournir en déchets afin d'utiliser au mieux les capacités existantes et d'équilibrer les bassins versants en application du principe de proximité.

L'implantation du centre aux abords d'une voie ferrée permettra en outre à l'exploitant d'évacuer la moitié des balles de matériaux triés dans le centre grâce à la base de fret ferroviaire le joutant. Le futur centre de tri réceptionnera également les déchets recyclables du terminal de collecte pneumatique de la Mairie de Paris mis en place pour la ZAC, et implanté à proximité.

Le volume de déchets ménagers susceptible d'être présent dans l'installation, et soumis au régime de l'autorisation, est de 11 200 m<sup>3</sup>.

La nature même de l'activité du futur centre de tri répond aux engagements du Plan Climat Énergie de Paris en favorisant le recyclage et la valorisation des déchets au plus près de leur source de production.

Les émissions de gaz à effet de serre générés par l'activité sont évaluées à 1 479 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> par an. Le transport des déchets est optimisé par la centralisation sur un site unique et le recours au transport ferré pour une partie des 45 000 tonnes de déchets traitées tous les ans. Ses impacts sur le climat sont ainsi mesurés.

Plusieurs mesures ont été étudiées pour limiter la consommation énergétique du futur centre de tri :  
Pour les espaces tertiaires du centre :

- Concernant l'étanchéité à l'air du bâtiment, un test « par portes soufflantes » sera réalisé à la fin du chantier,
- L'isolation thermique de l'enveloppe se fera par l'extérieur ou sera double intérieur-extérieur,
- Les apports en éclairage naturel ainsi que la solarisation seront favorisés au maximum,
- Par ailleurs, aucun système de climatisation ne sera mis en œuvre, seuls des systèmes de rafraîchissements à faible consommation énergétique seront autorisés (puits canadien, sur ventilation nocturne, brasseurs d'air, circulation d'eau de nappe dans les planchers...),
- Les bâtiments tertiaires seront équipés d'une VMC double flux avec récupération de chaleur,
- Les eaux de pluie seront récupérées pour l'alimentation des sanitaires,
- La puissance d'éclairage installée pour tout local utilisé plus d'une heure par jour en continu sera < 2W/m<sup>2</sup>. 100 lux.

Pour les espaces industriels (cabines de tri) :

- Des coefficients de transmission thermique maximums ont été définis (spécifiques aux sols, ouvrants, toitures, murs, vitrages...),
- L'étanchéité à l'air de la cabine sera maximisée via des dispositifs empêchant l'air d'entrer dans les ouvertures (convoyeurs, goulottes, portes, fenêtres...) tels que fermes-portes, trappes ou convoyeurs de reprise pour fermer les goulottes, bavettes à l'entrée et à la sortie des convoyeurs, etc....,
- Afin de limiter les consommations électriques du procédé de tri, une liste de préconisations a été fournie.

Par ailleurs, dans le cadre du Plan parisien de lutte contre le dérèglement climatique, les mesures suivantes seront appliquées :

- Le centre de tri sera alimenté par le réseau de chaleur urbaine CPCU de la métropole parisienne, afin de répondre aux besoins de chauffage et d'eau chaude sanitaire du site (depuis le 1er janvier 2016, le réseau CPCU parisien est majoritairement d'origine renouvelable),
- Egalement, conformément aux objectifs de la ZAC de réduction d'émission de CO<sub>2</sub>, le centre sera équipé d'une installation photovoltaïque d'une puissance crête de 250kW (soit le maximum admissible pour une installation basse tension). L'objectif de production est fixé à 250 MWh(e)/an, avec un minimum admissible à 225 MWh(e)/an,
- Enfin, les toitures seront traitées comme une 5ème façade, à l'aide notamment de panneaux solaires ; une attention particulière sera portée à leur volumétrie, qui présentera des surfaces

dégagées, bien ensoleillées, et globalement orientées au sud. Dans la mesure du possible, les équipements techniques seront orientés sur les parties nord ou ombragées.

### **Impacts sur l'eau**

Le projet s'inscrit dans les orientations d'une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définies par le SDAGE du bassin de la Seine, et notamment :

- Défi 1 : Diminuer les pollutions ponctuelles : Le projet prévoit la présence d'une cuve de rétention de 1,5 m<sup>3</sup> afin de récupérer les eaux de process (liquides restant dans les bouteilles et divers emballages, récupérés par les caniveaux sous les presses à balle et les presses à paquets) ; selon les résultats d'analyse, la cuve est évacuée par aspiration par une entreprise spécialisée ou déversée dans le réseau public. Par temps de pluie, l'objectif est de maîtriser les rejets avec une réduction de 30% pour une pluie de 16 mn (conformément au plan de zonage) via la présence de toitures végétalisées, de jardins suspendus et d'un jardin en pleine terre sur le site ;
- Défi 3 : Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les micropolluants : Nettoyage prévu des zones process et stockage et des locaux techniques par des machines auto laveuses afin de limiter notamment le rejet dans le réseau d'assainissement d'effluent chargé en produits lessiviels et en diverses particules liées à l'activité du site ;
- Défi 7 : Gestion de la rareté de la ressource en eau : Récupération prévue des eaux pluviales pour alimenter les sanitaires (objectif de réduction des consommations d'eau égal à 47%) et utilisation de machines auto-laveuses afin de limiter la consommation d'eau ;
- Défi 8 : limiter et prévoir le risque d'inondation : gestion des eaux à la parcelle avec réduction du ruissellement via la présence de toitures végétalisées, de jardins suspendus et d'un jardin en pleine terre.

Les eaux rejetées par les activités de tri (écoulement des liquides restant dans les bouteilles...), le nettoyage des locaux et des véhicules seront acheminées par un réseau spécifique à une citerne de rétention dédiée. Après analyse, elles seront, soit rejetées dans le réseau public, soit évacuées vers une filière de traitement adapté. Les eaux pluviales potentiellement polluées en hydrocarbures de l'aire de distribution de carburant seront traitées par un séparateur d'hydrocarbures. Les rejets aqueux du futur centre seront donc limités.

Une demande d'autorisation de déversement en égout d'eaux usées non domestiques a été déposée le 30 mars 2016. Le demandeur s'engage à respecter les valeurs limites en concentrations des effluents pouvant être rejetés à l'égout par l'installation. Il effectuera une surveillance annuelle des eaux rejetées vers le réseau d'assainissement.

Il appartiendra au pétitionnaire de veiller à la bonne mise en œuvre de ces mesures pour préserver la qualité de la ressource en eau.

### **Les impacts sur l'air, la circulation**

L'impact sur l'air a été traité à plusieurs niveaux :

- Dans le périmètre d'étude, certains paramètres ne respectent pas les objectifs de qualité de l'air (NO<sub>2</sub>, PM). Cette qualité de l'air est en effet fortement influencée par le trafic routier en raison de la proximité du bd périphérique.  
A noter qu'à l'échelle de la ville de Paris, l'augmentation de nouveaux déplacements induits par le projet sera limitée puisque la collecte et l'évacuation des déchets sont déjà en partie réalisées et que ce projet permettra un exutoire de proximité.  
Par ailleurs l'impact de ces déplacements est déjà en diminution car la Ville de Paris a engagé une démarche de dédiésélisation de sa collecte par l'usage de véhicule GNV et que la connexion du site au réseau ferré permettra d'évacuer par train une grande partie des matières premières secondaires à recycler issues du tri. Par ailleurs, la collecte pneumatique de la ville

de Paris qui sera accolée au site, permettra également d'éviter deux rotations de camions par semaine.

Les émissions atmosphériques liées à l'activité du site sont déjà celles liées à la circulation des poids lourds approvisionnant le futur centre et venant reprendre les déchets issus de la valorisation réalisée.:

- Ces camions représentent entre 55 et 85 rotations par jour, c'est à dire un équivalent de 80 à 206 véhicules légers (ou UVP, un camion valant 2 UVP) par jour, soit moins de 1% du trafic actuel sur la zone, basé sur les études de circulations réalisées au niveau de la ZAC et l'étude d'impact réalisée pour cette enquête.
- Les flux à l'intérieur du site sont optimisés et couverts.
- Par ailleurs, les émissions de poussières liées au procédé du tri seront directement aspirées par le système de dépoussiérage. Après filtration des rejets, le projet induira de faibles quantités de poussières, avec un taux inférieur à 3 mg/m<sup>3</sup> et une granulométrie moyenne de 20 f.µm.
- Enfin, le futur centre de tri Paris 17 sera raccordé au réseau de chaleur urbaine CPCU, qui est issue à plus de 85% de source d'origine renouvelable, ce qui contribuera à limiter les émissions de polluants atmosphériques.

Comme évoqué précédemment, la circulation générale sur le secteur a préoccupé le public qui s'est inquiété, notamment, de ne pas retrouver un historique clair des différentes études de circulation globales, redoutant que la circulation sur le secteur ait été mal appréhendée. J'ai donc été amené à solliciter le pétitionnaire sur ces aspects plus généraux, qui ont également été complétés au besoin par les services compétents de la Ville de Paris et de la Préfecture de police.

- Les préoccupations exprimées par le public sont compréhensibles, la situation du quartier ayant considérablement évolué depuis le départ des activités logistiques préexistantes à la mise en oeuvre de la ZAC Clichy-Batignolles jusqu'au tournant du XXI<sup>e</sup> siècle, suite aux changements de programmation de la zone Nord de la ZAC et les difficultés engendrées par les travaux actuels des différents chantiers concomitants ou se succédant : projets de transport (ligne 14, tramway T 3), l'intervention sur le pont ferroviaire du faisceau ferroviaire Saint-Lazare, construction de la cité judiciaire (futur Palais de Justice de Paris, Direction régionale de la police judiciaire), réorganisation des voies et carrefours...

Les différentes phases d'études se succédant ne sont pas nécessairement portées à la connaissance du public qui, dès lors, se saisit des enquêtes publiques pour interpeler les maîtres d'ouvrage et la Ville de Paris.

Le pétitionnaire a présenté, dans le cadre de son mémoire en réponse, un historique qui permet de constater que les recommandations émises à l'issue de l'enquête publique sur la ZAC Clichy-Batignolles ont bien été suivies d'effet et que des études sont venues progressivement affiner les données sur la circulation en fonction de l'évolution des implantations prévues en partie Nord.

Ces études, prenant en compte, à la fois la ZAC Clichy-Batignolles, la ZAC Cardinet-Chalabre et le secteur Saussure, ont également intégré les différents projets connexes à la ZAC, tels le prolongement de la ligne 14 du métro, l'aménagement de la place de Clichy, les projets des communes de Clichy-la-Garenne et de Saint-Ouen, la mise en service du prolongement du T3 jusqu'à la porte d'Asnières...

L'évolution majeure se situe au niveau du trafic des poids lourds. La partie Nord était principalement utilisée par des activités logistiques de fret route/route, générant un trafic de poids lourds très important au Nord et au Sud, de l'ordre de 600 camions par jour. La libération des emprises acquises par la Ville de Paris, avant la mise en oeuvre de la ZAC, a entraîné un déplacement des activités et une disparition importante des poids lourds dans le secteur. Les évolutions engendrées par la ZAC, avec la création d'espaces associés aux bureaux et logements, le redéploiement de l'activité ferroviaire et la suppression du fret route/route au profit du fret ferroviaire pour le transport de marchandises, mais également la mise en place d'une collecte de déchets par réseau pneumatique souterrain, supprimera la circulation des camions bennes dans le

quartier. Il est ainsi estimé, à l'horizon 2018 à l'heure de pointe du matin : environ 38 camions sortant de la ZAC et 34 camions entrant, dont environ la moitié concerne le futur centre de tri.

Des schémas, présentés pour illustrer les propos, montrent l'évolution des trafics en 2018 en hausse aux heures de pointe du matin et du soir sur les axes périmétraux à la ZAC, entre une situation de référence sans ZAC et une situation avec la ZAC réalisée.

La réalisation de la ZAC et de la Cité judiciaire, vont normalement générer un trafic accru en véhicules légers, notamment au niveau de la Porte de Clichy (carrefour avec le Bd périphérique et dans le secteur Clichy-Cardinet. Toutefois, l'évolution demeurera limitée: le surcroît de trafic prévisible sur l'avenue de la porte de Clichy, dans le sens entrant vers Paris représente 230 veh/h, soit 15% à l'heure de pointe et correspond, approximativement, au trafic de poids lourds qui préexistait lorsque l'emprise de la ZAC était une zone logistique. Ainsi, le remplacement, pour une part importante, des poids lourds par des véhicules légers, permet d'envisager un fonctionnement correct du carrefour.

En outre, les hypothèses de génération de trafic de la ZAC pour la Cité judiciaire semblent avoir été surévaluées, comme le présente une enquête sur le mode de déplacement des employés et usagers qui fréquentent le Tribunal de Grande Instance actuel, mettant en évidence qu'environ 80 % des personnes viennent à pied ou en transports en commun. Des parcs de stationnement sont par ailleurs prévus pour cet équipement.

Or l'accessibilité du secteur va notablement évoluer avec l'arrivée du tramway T3 sur le bd des Maréchaux qui va conduire à modifier radicalement le fonctionnement du carrefour Avenue de Clichy / Avenue de la porte de Clichy / Boulevard Berthier / Boulevard Bessières.

Outre l'aménagement des carrefours avec les voies du nouveau quartier, le projet entraînera la requalification de l'avenue de Clichy et du boulevard du Fort de Douaumont, l'élargissement de la rue Cardinet, l'adaptation du boulevard Berthier pour le nouvel accès à la ZAC, la restructuration du Bd du Douaumont. L'avenue de la Porte de Clichy sera également requalifiée, tout comme le carrefour de la Porte de Clichy, qui fera également l'objet d'un réaménagement en coordination avec la Ville de Clichy afin de faciliter les échanges avec le périphérique et la ville de Clichy.

La Ville de Paris va ainsi être amenée à réorganiser totalement le fonctionnement des carrefours, de manière à les adapter à la réalité des nouveaux flux, pour permettre un écoulement correct des circulations attendues, sans toutefois créer un « appel d'air » pour de nouvelles circulations motorisées. Les réaménagements des carrefours et voiries viseront en effet à assurer un fonctionnement optimum, tant des circulations des véhicules et des fonctions logistiques, que celles des transports en commun de surface et des modes actifs (piétons et vélos).

Il est actuellement difficile d'appréhender l'ensemble des aménagements à venir, le secteur demeurant un vaste chantier qui perturbe le quotidien des riverains. Toutefois, la diversité et complémentarité des réaménagements envisagés permettent, à mon sens, de voir la mobilisation des acteurs concernés pour redonner un fonctionnement plus fluide et urbain au quartier, y compris avec le pôle de logistique urbaine qui va s'implanter en partie Nord de la ZAC.

- Des questions ont également été posées sur des points plus spécifiques et dépassant les compétences du pétitionnaire, concernant l'opportunité d'un nouvel accès au périphérique extérieur Porte de Clichy, les élargissements bd Fort de Vaux et Douaumont ou encore l'accessibilité à la partie Nord de la ZAC via des voies internes Nord-Sud. Le pétitionnaire a interrogé les services compétents de la Ville de Paris et de la Préfecture de Police. Les réponses apportées sont venues compléter les aspects précisés par les études générales menées et dénotent l'attention dont l'accessibilité fait l'objet. En effet, l'opération Clichy-Batignolles génère depuis plusieurs années une vaste réflexion sur l'organisation des déplacements sur ce secteur du 17<sup>e</sup>, mais également en lien avec les communes limitrophes de la petite couronne, impliquant les différents acteurs concernés, tant au niveau des villes que des départements, de la préfecture de police.

Concernant plus spécifiquement le Bd du Douaumont, seul axe de desserte, non seulement du futur centre de tri, mais également de tout le pôle de logistique urbaine de la partie Nord de la ZAC, les modélisations font apparaître un trafic plutôt en baisse, en particulier à l'heure de pointe du matin, et donc, une fois les différents chantiers menés à terme, les riverains seront certainement en mesure d'apprécier l'évolution.

Le remaillage viaire de la ZAC va contribuer à lisser ces déplacements. Toutefois, la spécificité du fonctionnement de la future Cité judiciaire, et en particulier celle de la Direction Régionale de la Police Judiciaire ont nécessité de restreindre les liaisons Nord-Sud.

En revanche, une réflexion fine sur les circulations logistiques (fret ferroviaire, centrale à béton, centre de tri, collecte pneumatique des déchets) a été menée pour les fluidifier et minimiser l'impact sur le bd du Douaumont, en organisant leur répartition depuis une placette au niveau ce boulevard.

Cet aspect circulation est effectivement important sur ce territoire contraint par des axes de communication (bd périphérique et réseau ferré), générant des coupures urbaines majeures. La réflexion menée depuis une quinzaine d'année sur le secteur Clichy Batignolles vise à travailler sur un remaillage viaire en cohérence avec la refonte d'un ancien site logistique en un vaste éco quartier. Ce dernier proposera une programmation mixte de logements, bureaux, commerces, activités, équipements culturels autour d'un grand parc de 10 hectares, la reconversion de sa partie Nord avec l'implantation de la future cité judiciaire de Paris et la volonté de retisser des liens avec les communes limitrophes.

L'ensemble des études transversales menées laissent à penser, à mon sens, que l'impact global est correctement pris en compte et qu'il sera positif à terme sur le fonctionnement urbain et la qualité de vie et de l'air.

L'impact du trafic généré par le centre de tri sur cette circulation globale est bien entendu mineur (inférieur à 1%), mais il est important de constater que ses données ont bien été intégrées dès le démarrage des études circulation à l'échelle du secteur et que son implantation est conforme avec les préconisations réalisées, notamment en matière d'accessibilité à son site.

Par ailleurs, en raison de la nature même de son activité et de cette implantation sur le territoire parisien, il va contribuer à réduire les circulations des camions de collecte des déchets en favorisant une gestion de proximité, et le recours possible au fret ferroviaire va également réduire la circulation des poids lourds (12 camions par semaine évités, avec un potentiel de report plus important à l'étude).

Ainsi, l'impact sur la qualité de l'air de ce futur centre de tri doit s'apprécier localement mais également plus globalement au niveau du territoire parisien et de la petite couronne.

### **Les impacts sur les autres déplacements**

Ne sont évoqués ici que les transports en commun et les modes actifs, l'accès par la route et le fer ayant été abordés précédemment.

- Les impacts directs du projet sur les transports en commun sont évidemment réduits.

Le public s'est toutefois interrogé sur les retards pris par les projets de transport actuellement en travaux (ligne 14, T3), dont les plannings se décalent dans le temps, risquant d'impacter le personnel du futur centre de tri et il a ainsi demandé l'ouverture anticipée des nouvelles lignes de bus prévues..

Il convient toutefois de rappeler que le site est déjà desservi par des transports en commun à distance de marche raisonnable (ligne 13, RERC).

Le projet intègre également des capacités de stationnement pour le personnel, à la fois pour des véhicules légers, des 2 roues motorisés et des vélos.

Les mises en service des nouvelles lignes de bus sont liées à la réalisation, à la fois du nouveau terminus et des restructurations et créations de voies impactées par de nombreux chantiers.

Toutefois, le calendrier présenté par la Ville de Paris pour la mise en service des nouvelles lignes

de bus courant 2018 permet de penser que les futurs employés pourront en bénéficier pour l'ouverture du centre de tri prévu en mars 2019.

- Des questions ont également été formulées sur Clichy-la-Garenne concernant le franchissement du périphérique par une passerelle piétonne, évoquée lors des réflexions globales portant sur la ZAC et non réalisée à ce jour. Les services de la Ville de Paris ont été sollicités par le pétitionnaire pour apporter des réponses qui ne relevaient pas directement du projet du centre de tri. Les éléments fournis ainsi dans le cadre du mémoire en réponse permettent de disposer d'éléments factuels, tant historiques que de mise à jour en fonction de l'avancement des études et travaux.

Les modes actifs font partie intégrante de la réflexion menée au niveau de la ZAC Clichy-Batignolles. Le remaillage viaire réalisé au sein de la ZAC se fait dans l'optique d'un partage de voirie pour tous les usagers et de continuités piétonnes et cyclables réfléchies à grande échelle.

Et l'un des objectifs affichés par cette opération était de mieux mailler Paris avec les communes limitrophes, en particulier en travaillant sur la coupure urbaine forte que représente le boulevard périphérique.

Toutefois, les contraintes combinées de plusieurs coupures générées par des infrastructures de transports (ici le périphérique et le faisceau ferré de Paris Saint-Lazare) avec une topographie prégnante, appellent à faire des choix plus pertinents pour la sécurité des utilisateurs et le fonctionnement urbain global, privilégiant des continuités de réaménagement cohérentes avec les projets urbains des villes concernées au niveau de la porte de Clichy.

A proximité du site, le bd du Douaumont va faire l'objet d'une requalification pour permettre une circulation confortable des piétons et cyclistes. Toutefois, le gabarit réduit du pont ferroviaire amène les services de la Ville de Paris, pour des raisons de sécurité des usagers compréhensibles, à renoncer au contre sens cyclable, obligeant de passer par le bd du Douaumont sur Clichy-la-Garenne pour rejoindre la porte d'Asnières depuis la porte de Clichy.

Les réponses apportées par la Ville de Paris m'apparaissent ainsi cohérentes avec, d'une part les objectifs affichés de l'opération Clichy-Batignolles et les contraintes des infrastructures nécessitant des arbitrages.

### **Les impacts sur les sol et sous-sol**

Le site a été occupé par diverses activités industrielles ayant pu polluer les sols. De nombreuses études de sols ont été réalisées pour l'aménagement de la ZAC Batignolles. Des investigations complémentaires ont été effectuées au droit du site en 2014. Les concentrations en polluants observées (teneurs en métaux lourds caractéristiques des remblais) sont compatibles avec l'usage industriel futur, mais nécessiteront des précautions particulières au niveau du stockage et de l'évacuation des déblais de chantier.

Les dispositions prises pour éviter une pollution des sols sont satisfaisantes (dalle étanche, cuve double enveloppe et détecteur de fuite pour le stockage de gazole).

La présence d'une zone présentant un risque de dissolution du gypse sous le site a été prise en compte pour la construction du bâtiment.

### **Les impacts sur la biodiversité**

Le site est implanté au sein d'une zone actuellement en chantier sur lequel la faune et la flore sont en conséquence peu développées.

Le projet prévoit de végétaliser de grandes surfaces (murs et toitures terrasses végétalisés) qui auront un effet positif sur l'environnement floristique et faunistique, en constituant des habitats pour la reproduction et la recherche de nourriture de nombreuses espèces. Il permettra également de créer des continuités écologiques avec le parc de 10 ha réalisé sur la ZAC.

Le parti architectural et paysager du futur centre de tri, respectant les préconisations de la ZAC, permettra d'assurer sa bonne intégration dans l'environnement.

### La gestion des déchets

C'est la raison même du futur centre, les déchets stockés étant des déchets non dangereux (papiers, cartons, plastiques, verre et métaux). Les refus de tri seront renvoyés préférentiellement à l'usine Isséane d'Issy-les-Moulineaux gérée par le Sycotom.

Le centre de tri de Paris XVII doit permettre de répondre aux préconisations du Plan Régional d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés (PREDMA) :

- Augmenter la performance des centres de tri : Les différents procédés mis en place sur le centre de tri permettront de limiter les taux de refus.
- Les conditions pour la création de nouveaux centres de tri emballages et JRM : L'implantation du futur centre de tri permettra d'optimiser les transports entre les lieux de collecte et le centre de tri. Le centre de tri aura pour vocation de réduire les déplacements pour les autres centres de tri déjà présents sur la région Ile de France et d'assurer le tri des déchets des communes limitrophes.
- Augmenter de 500 000 t le transport alternatif de déchets ménagers et assimilés (DMA) par rapport à la situation de 2005 : Le Sycotom a déjà intégré le transport alternatif des DMA. Ainsi, en 2014, environ 360 000 tonnes de déchets ont ainsi été transportées par voie d'eau, représentant 31% des transports du SYCTOM.

Le site futur est situé à 1,7 km au Sud-est de la Seine et à 4,5 km du port autonome de Paris. Le Sycotom pourra également dupliquer ce type de transport au futur centre de tri Paris 17ème.

Enfin, le terrain est situé à proximité de différentes voies ferroviaires. Les JRM seront expédiés une fois par semaine par chargement de demi-train (7 wagons). La quantité annuelle expédiée par train est estimée à 14 000 tonnes.

### Les impacts sonores et vibratoires

Le site, bordé par des voies ferrées et le boulevard périphérique, est très contraint au niveau des nuisances sonores.

La proximité du boulevard périphérique, notamment, est génératrice d'un niveau sonore ambiant important et l'évolution du front bâti sur le bd du Douaumont a fait l'objet de préconisations spécifiques de la ZAC au niveau des lots concernés.

En effet, les résultats de modélisation acoustique réalisée lors des études globales menées au niveau de la ZAC, font apparaître une réflexion du bruit émis par le boulevard périphérique sur l'immeuble du centre de tri, conduisant à une augmentation des niveaux de bruit sur tous les étages du bâtiment Olympe, situé de l'autre côté du boulevard périphérique à Clichy-sous-Bois.

Afin de minimiser cet impact, un traitement absorbant de la façade du bâtiment du SYCTOM a été étudié. La modélisation acoustique indique que ce traitement permet d'obtenir des niveaux de bruit identiques à la situation existante sur le bâtiment Olympe.

Comme pour l'impact sur le trafic routier global, le surplus de trafic de bennes et de poids lourds entraîné par l'exploitation de l'installation au niveau de l'environnement sonore et vibratoire doit être considéré comme négligeable, en raison de la nature de l'activité et du trafic généré.

Les éléments présentés au niveau de l'étude d'impact du centre de tri passaient rapidement sur l'environnement sonore et vibratoire du futur centre de tri, ne mentionnant pas le faisceau ferré, et générant ainsi l'incompréhension du public situé à l'Ouest du réseau ferré qui ne comprenait pas pourquoi il ne bénéficiait pas de la même attention..

Le rappel historique réalisé par le pétitionnaire dans son mémoire en réponse permet de mieux comprendre les mesures, notamment acoustiques, prises par rapport à certains immeubles, et faisant partie du cahier des charges des lots concernés et que devaient mettre en œuvre les équipements prévus.

Ces mesures étaient corrélées à l'augmentation du bruit ou des vibrations liée à la mise en œuvre de la ZAC pour les riverains, selon un seuil définit réglementairement. Seuls les résidents sur Clichy ont ainsi été identifiés comme impactés par le nouveau front bâti au Nord, venant réverbérer les bruits du

bd périphérique. Cela peut se comprendre également par la volumétrie du centre de tri par rapport au faisceau ferré qui se trouve surélevé, ne pouvant ainsi pas renvoyer les bruits ou vibrations émises par ce dernier.

Quant au futur Palais de Justice de Paris, dont la silhouette aurait pu réverbérer le bruit du faisceau ferré, son étude d'impact n'a identifié aucun élément en ce sens.

L'étude globale acoustique a bien été réalisée au niveau de la ZAC, contrairement aux craintes exprimées par ce public, et si les mesures avaient montré une augmentation du volume sonore pour les riverains situés à l'ouest du réseau ferré, le cahier des charges de la ZAC pour les lots concernés aurait intégré des mesures correctives à mettre en œuvre.

Par ailleurs, les activités du futur centre de tri étant toutes implantées à l'intérieur du centre, les émissions sonores sont principalement dues aux camions entrant ou sortant du centre, sur une très courte distance non couverte et à très faible vitesse.

Ainsi, au vu des compléments apportés en réponse aux questions posées, j'estime que les éléments présentés au niveau de l'étude d'impact du projet ne démontrent pas d'émissions de bruit ou de vibrations pouvant amener le pétitionnaire à prendre des mesures spécifiques pour les réduire pour les immeubles situés à l'Ouest du faisceau ferré.

### **Des impacts temporaires maîtrisés au niveau du chantier**

La construction du futur centre de tri des déchets nécessitera des travaux qui vont s'étaler sur 2 ans, entre mars 2017 et mars 2019. Ces travaux se dérouleront en 8 phases de 2 à 4 mois.

Ce thème n'a pas été particulièrement abordé durant l'enquête, ce projet appelant toutefois maîtrise, coordination et rigueur pour limiter autant que faire ce peut, les nuisances au niveau du quartier. D'autant que plusieurs chantiers se dérouleront simultanément dans le secteur, y compris dans la zone Nord de la ZAC, nécessitant une grande vigilance et un dialogue permanent, tant avec les porteurs de projets, l'aménageur, les services de la Ville de Paris, de la Préfecture de Police, qu'avec les riverains de la ZAC et des quartiers concernés. Les réunions hebdomadaires et mensuelles existant pour coordonner tous ces chantiers sont ainsi essentielles.

Par ailleurs, la description des moyens pris pour informer, échanger, et donc être en mesure de corriger des dysfonctionnements potentiels, apparaissent cohérents et en rapport avec un chantier allant se dérouler sur 2 années.

### **La charte chantier vert**

Les différents moyens décrits par le pétitionnaire dans le mémoire en réponse et présentés dans le thème 6 du rapport, montrent une bonne maîtrise et savoir-faire de la conduite de chantier en milieu contraint et la charte de chantier vert, document contractuel s'imposant à tous les intervenants sur le chantier et précisant les engagements qui seront mis en œuvre, laissent présager des conditions satisfaisantes de réalisation et de limitation des nuisances, tant pour les riverains, que pour le personnel allant travailler sur ce chantier qui va se dérouler sur deux années.

Engageant tous les intervenants du projet, la charte de chantier vert est en effet un document contractuel qui vise à limiter les nuisances pour l'environnement, les riverains et le personnel évoluant sur le chantier. Signés par l'ensemble des intervenants, il fixe plusieurs objectifs : limiter les nuisances visuelles, acoustiques, liées au trafic ou encore les rejets dans l'air, assurer la propreté du chantier et la gestion des déchets générés, préserver la qualité de l'eau, limiter les consommations électriques, ainsi que les risques pour la santé du personnel.

L'impact sur la ressource en eau, en particulier, devra faire l'objet d'une attention particulière.

### **Un centre de tri compatible avec les objectifs du Plan Régional d'élimination des déchets de chantier (PREDEC)**

Le PREDEC comporte :

- Un programme de prévention pour réduire la production de déchets et leur nocivité ;
- Des objectifs sur les déchets inertes ;
- Des objectifs sur les déchets non dangereux et dangereux ;
- Des objectifs sur le développement des modes de transports alternatifs et l'optimisation du transport routier ;
- Des objectifs transversaux.

Ce plan aborde ainsi l'enjeu croisé du recyclage des déchets et du déficit de production de matériaux naturels d'approvisionnement.

Les déchets issus du chantier du futur centre de tri seront triés et envoyés vers des filières adaptées en vue de valorisation.

Le PREDEC fixe notamment les objectifs de valorisation suivants :

- Déchets inertes : 68 % à l'horizon 2020. Une valorisation à hauteur de 95% est prévue pour le chantier du futur centre de tri Paris 17.
- Déchets non dangereux : 70% à l'horizon 2026. En fonction du type de déchets, le taux de valorisation des déchets non dangereux issus du futur chantier est estimé entre 15% et 100%.

Le chantier du futur centre de tri Paris 17 me paraît compatible avec les objectifs du PREDEC.

Le site a pendant plus d'un siècle hébergé des activités polluantes, avec notamment des dépôts de matières combustibles. Malgré la dépollution réalisée, il semblerait que les taux de sulfates soient importants et des précautions particulières doivent être prises, tant au niveau du chantier que de l'exploitation future. Le recours à une filière spécifique d'évacuation des déblais et des précautions d'excavation et stockage doivent ainsi être mis en œuvre.

Le process décrit par le pétitionnaire dans le cadre de son mémoire en réponse apparaît cohérent et proportionné mais appelle toutefois à une grande vigilance dans sa mise en oeuvre.

### **Les impacts liés à l'exploitation du futur centre de tri**

Conformément à la réglementation en vigueur en matière d'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), ces aspects ont été étudiés au niveau d'un document spécifique, l'étude de dangers. Plusieurs scénarios d'accidents ont ainsi été étudiés.

Cet aspect, essentiel dans le cadre d'une demande d'autorisation ICPE, n'a pas été abordé au niveau des observations déposées par le public. J'ai malgré tout interrogé le pétitionnaire pour qu'il fasse en une présentation synthétique mais exhaustive et l'ai croisé avec les éléments constatés lors des visites de centres de tri réalisées pour l'enquête et l'avis de l'Autorité environnementale et de l'Agence régionale pour la santé.

Le risque majeur lié à l'exploitation du futur centre de tri est lié au stockage de matière combustibles. L'analyse des dangers réalisée dans le cadre de l'étude de dangers a conduit à une hiérarchisation des risques prépondérants.

Ces derniers ont fait l'objet de mesures spécifiques, rappelées par le pétitionnaire dans le cadre de son mémoire en réponse, qui apparaissent en relation avec l'importance des risques engendrés.

Selon moi, les séparations des flux de matières et de camions, les dispositions constructives et moyens de détection et d'extinction mis œuvre, permettent effectivement d'assurer la sécurité du personnel et de l'activité. Ces dispositifs sont également relayés par une information et formation du personnel.

Par ailleurs, les effets thermiques ne sortent pas des limites du site et les parois coupe feu ceinturant le site protègent les activités voisines de toute propagation potentielle. La modélisation des scénarios a également exclu tout risque d'effet domino, tant vis-à-vis de l'extérieur du site qu'à l'intérieur.

Il est à noter, en cas de détection de radioactivité au moment de la livraison des déchets, le camion sera immobilisé dans une zone réservée en attendant la venue des services compétents.

Par ailleurs, le corolaire du risque d'incendie est le dégagement de fumées toxiques. Le rappel des mesures prises pour les limiter et les effets constatés paraissent clairs et suffisants.

En effet, à la lecture de la réponse apportée par le pétitionnaire et détaillée au niveau de l'étude de dangers, il apparaît que le seuil de toxicité à hauteur d'homme n'est pas dépassé et que les dégagements de fumées se situent à des hauteurs qui ne sont pénalisantes, à l'extérieur du site, ni pour des piétons, ni pour la circulation automobiles.

Les mesures prises pour maîtriser les risques (incendie, explosion, pollution de l'air, des eaux, des sols, etc.) en alliant la prévention et la protection m'apparaissent ainsi satisfaisantes et proportionnées au danger.

**Après avoir entendu et pris connaissance des observations du public, des réponses apportées par le pétitionnaire et les services concernés de la Ville de Paris et de la Préfecture de police, visité le site et différents centres de tri en activité, examiné le contexte général et spécifique dans lequel s'inscrit le futur centre de tri, ses différents impacts temporaires (pendant le chantier) ou permanents, et considéré les mesures présentées pour les réduire ou maîtriser les risques potentiels liés à l'exploitation de cette ICPE, j'estime que le dossier mis à enquête est complet et proportionné aux enjeux et risques potentiels.**

**Et son activité et son implantation au sein de la partie Nord de la ZAC de Clichy Batignolles apparaissent répondre à de nombreux enjeux en matière environnementale et satisfaire à de nombreux objectifs réglementaires et documents communaux et supracommunaux.**

Je fais précéder mon avis des deux recommandations suivantes :

- **RECOMMANDATION 1:** Je recommande au pétitionnaire de veiller à la bonne mise en œuvre des mesures énoncées pour préserver la qualité de la ressource en eau, tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation.
- **RECOMMANDATION 2 :** La gestion des déblais pollués du chantier nécessite une organisation rigoureuse et je recommande au pétitionnaire une grande vigilance quant à sa mise en œuvre.

**AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR ENQUETE PORTANT SUR  
LA DEMANDE D'AUTORISATION D'EXPLOITER DU CENTRE DE  
TRI PARIS XVII**

Après avoir examiné le dossier mis à ma disposition, visité les lieux et des centres de tri présentant des caractéristiques similaires à celui projeté, examiné l'avis de l'Autorité environnementale et de l'Agence régionale pour la santé, pris connaissance et analysé les observations du public, discuté du projet dans une démarche très constructive avec le pétitionnaire, le SYCTOM, les services de l'Aménageur de la ZAC Paris Batignolles Aménagement, de la Préfecture de police et de la Ville de Paris qui ont apporté des éléments de réponses détaillés et satisfaisants aux questions posées, j'estime être en mesure de conclure cette enquête. La demande d'autorisation d'exploiter du futur centre de tri soumis à enquête m'apparaît complète et bien maîtrisée dans ses différents aspects et impacts.

**Je donne un AVIS FAVORABLE au projet de demande d'autorisation d'exploiter du centre de tri Paris XVII déposé par la CNIM et soumis à enquête.**

Fait à Paris le 16/12/2016



Le commissaire enquêteur  
Mme Marie-Claire Eustache