

**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**

### **RAPPORT D'ENQUÊTE**

**Décembre 2016**

Dossier N° E16000011/75

Marie Claire Eustache Titulaire  
Gérard Radigois, suppléant



Paris, le 16 décembre 2016

**Le présent rapport 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 1

## TABLE DES MATIERES

|                                                                                                                                                             |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>CHAPITRE 1.....</b>                                                                                                                                      | <b>7</b>  |
| <b>GENERALITES .....</b>                                                                                                                                    | <b>7</b>  |
| OBJET DE L'ENQUETE .....                                                                                                                                    | 9         |
| DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET DE CREATION D'UN CENTRE DE TRI DES<br>DECHETS DE PARIS XVII <sup>E</sup> .....                                               | 9         |
| <i>Les acteurs du projet .....</i>                                                                                                                          | <i>9</i>  |
| <i>Présentation de l'opération.....</i>                                                                                                                     | <i>11</i> |
| La ZAC Clichy Batignolles .....                                                                                                                             | 11        |
| Le site d'implantation du centre de tri.....                                                                                                                | 14        |
| <i>Les caractéristiques du projet .....</i>                                                                                                                 | <i>15</i> |
| Le programme .....                                                                                                                                          | 15        |
| Exploitation du site.....                                                                                                                                   | 17        |
| Une recherche d'exemplarité environnementale .....                                                                                                          | 21        |
| Un chantier maîtrisé .....                                                                                                                                  | 22        |
| Le calendrier prévisionnel de réalisation.....                                                                                                              | 22        |
| Remise en état du site après exploitation .....                                                                                                             | 23        |
| LE CONTEXTE DE L'ENQUETE .....                                                                                                                              | 24        |
| <i>Les textes applicables .....</i>                                                                                                                         | <i>24</i> |
| <i>Personnes Publiques Consultées.....</i>                                                                                                                  | <i>32</i> |
| <i>Composition du dossier .....</i>                                                                                                                         | <i>33</i> |
| <i>Documents complémentaires.....</i>                                                                                                                       | <i>38</i> |
| <i>Avis du commissaire enquêteur sur le dossier .....</i>                                                                                                   | <i>38</i> |
| <b>CHAPITRE 2.....</b>                                                                                                                                      | <b>39</b> |
| <b>ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE .....</b>                                                                                                       | <b>39</b> |
| DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR ET DE SON SUPPLEANT .....                                                                                              | 41        |
| ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE .....                                                                                                              | 41        |
| <i>Réunions avec le pétitionnaire .....</i>                                                                                                                 | <i>41</i> |
| <i>Signature des registres d'enquête .....</i>                                                                                                              | <i>41</i> |
| <i>Visites du site et de centres de tri existants sur Paris et Romainville .....</i>                                                                        | <i>41</i> |
| <i>Réunion avec l'aménageur de la ZAC Clichy-Batignolles, le PC Lutèce et les Directions<br/>Urbanisme et Voirie Déplacement de la Ville de Paris .....</i> | <i>42</i> |

|                                                                                                |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <i>Arrêté Préfectoral</i> .....                                                                | 42  |
| <i>Durée de l'enquête</i> .....                                                                | 42  |
| <i>Réception du public</i> .....                                                               | 42  |
| <i>Permanences du commissaire enquêteur</i> .....                                              | 43  |
| <b>PUBLICITE DE L'ENQUETE</b> .....                                                            | 44  |
| <i>Mesures de publicité officielle légales</i> .....                                           | 44  |
| <i>Mesures de publicité complémentaire</i> .....                                               | 44  |
| <i>Parutions légales dans les journaux</i> .....                                               | 45  |
| <b>DEROULEMENT DE L'ENQUETE</b> .....                                                          | 46  |
| <i>Registre d'enquête</i> .....                                                                | 46  |
| <i>Clôture de l'enquête</i> .....                                                              | 46  |
| <i>Observations du public</i> .....                                                            | 46  |
| <i>Procès Verbal de fin d'enquête</i> .....                                                    | 46  |
| <i>Mémoire en réponse du pétitionnaire</i> .....                                               | 46  |
| <i>Conclusions du déroulement de l'enquête</i> .....                                           | 47  |
| <b>CHAPITRE 3</b> .....                                                                        | 49  |
| <b>ANALYSE DES OBSERVATIONS</b> .....                                                          | 49  |
| <b>EXAMEN DE L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE</b> .....                                   | 51  |
| <i>Avis de l'autorité environnementale</i> .....                                               | 51  |
| <i>Commentaires du commissaire enquêteur</i> .....                                             | 52  |
| <b>OBSERVATIONS RECUEILLIES</b> .....                                                          | 53  |
| <i>Procès Verbal de fin d'enquête</i> .....                                                    | 53  |
| <i>Observations orales</i> .....                                                               | 53  |
| <i>Observations écrites</i> .....                                                              | 53  |
| <i>Bilan global</i> .....                                                                      | 53  |
| <b>EXAMEN DES OBSERVATIONS</b> .....                                                           | 54  |
| <i>Remarque liminaire</i> .....                                                                | 54  |
| <i>Thèmes développés</i> .....                                                                 | 55  |
| <i>Thème 1 : Les impacts sur le trafic routier</i> .....                                       | 56  |
| <i>Thème 2 : Le fret ferroviaire</i> .....                                                     | 66  |
| <i>Thème 3 : L'accessibilité par les transports en commun et les circulations douces</i> ..... | 73  |
| <i>Thème 4 : Les impacts sonores et liés aux vibrations</i> .....                              | 77  |
| <i>Thème 5 : Organisation des flux internes</i> .....                                          | 81  |
| <i>Thème 6 : Les travaux : calendrier, impacts temporaires</i> .....                           | 84  |
| <i>Thème 7 : Les principaux risques liés à l'activité</i> .....                                | 91  |
| <b>CHAPITRE 4</b> .....                                                                        | 99  |
| <b>ANNEXES</b> .....                                                                           | 99  |
| <b>ANNEXES</b> .....                                                                           | 101 |
| <b>DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS</b> .....                                                    | 103 |
| <b>PROCES VERBAL DE FIN D'ENQUETE</b> .....                                                    | 109 |

# **DOCUMENT 1**

## **CHAPITRE 1**

### **GENERALITES**



## OBJET DE L'ENQUETE

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 CREATION D'UN CENTRE DE TRI DES DECHETS DE PARIS XVII<sup>e</sup>

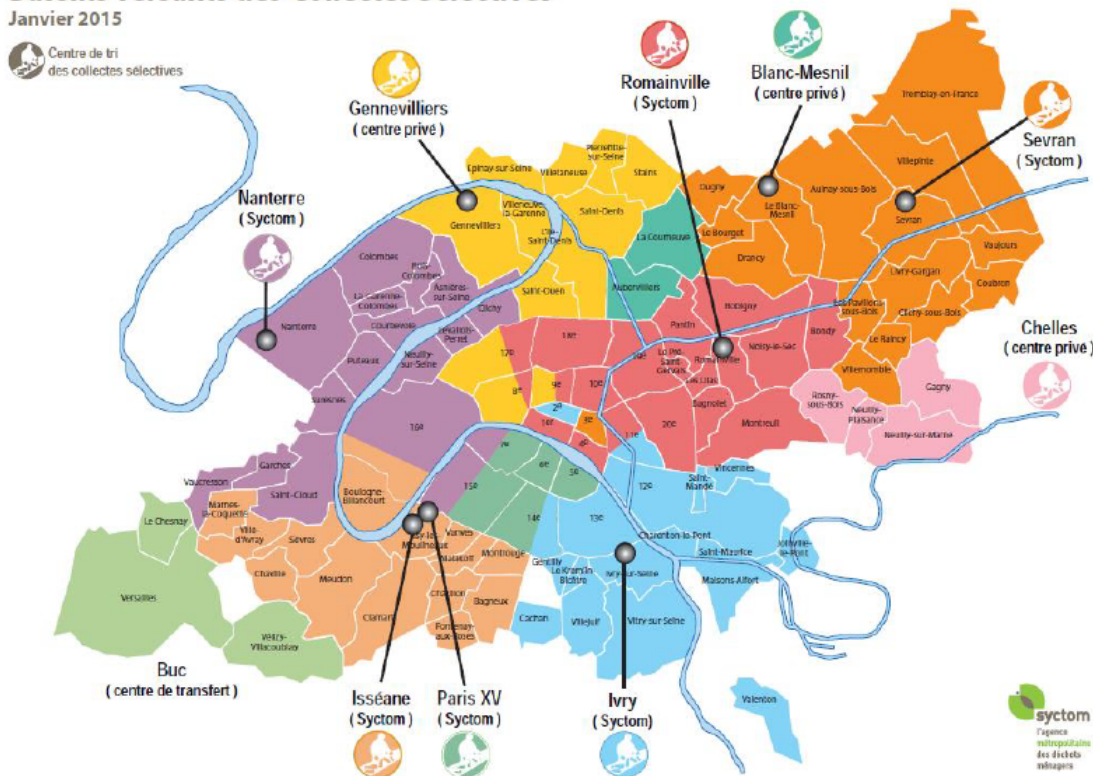
### Les acteurs du projet

- 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 insuffisantes, 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 Syctom 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 Syctom.

### Bassins versants des Collectes Sélectives

Janvier 2015



Carte

des installations de tri des collectes sélectives du Syctom, 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 Syctom 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).

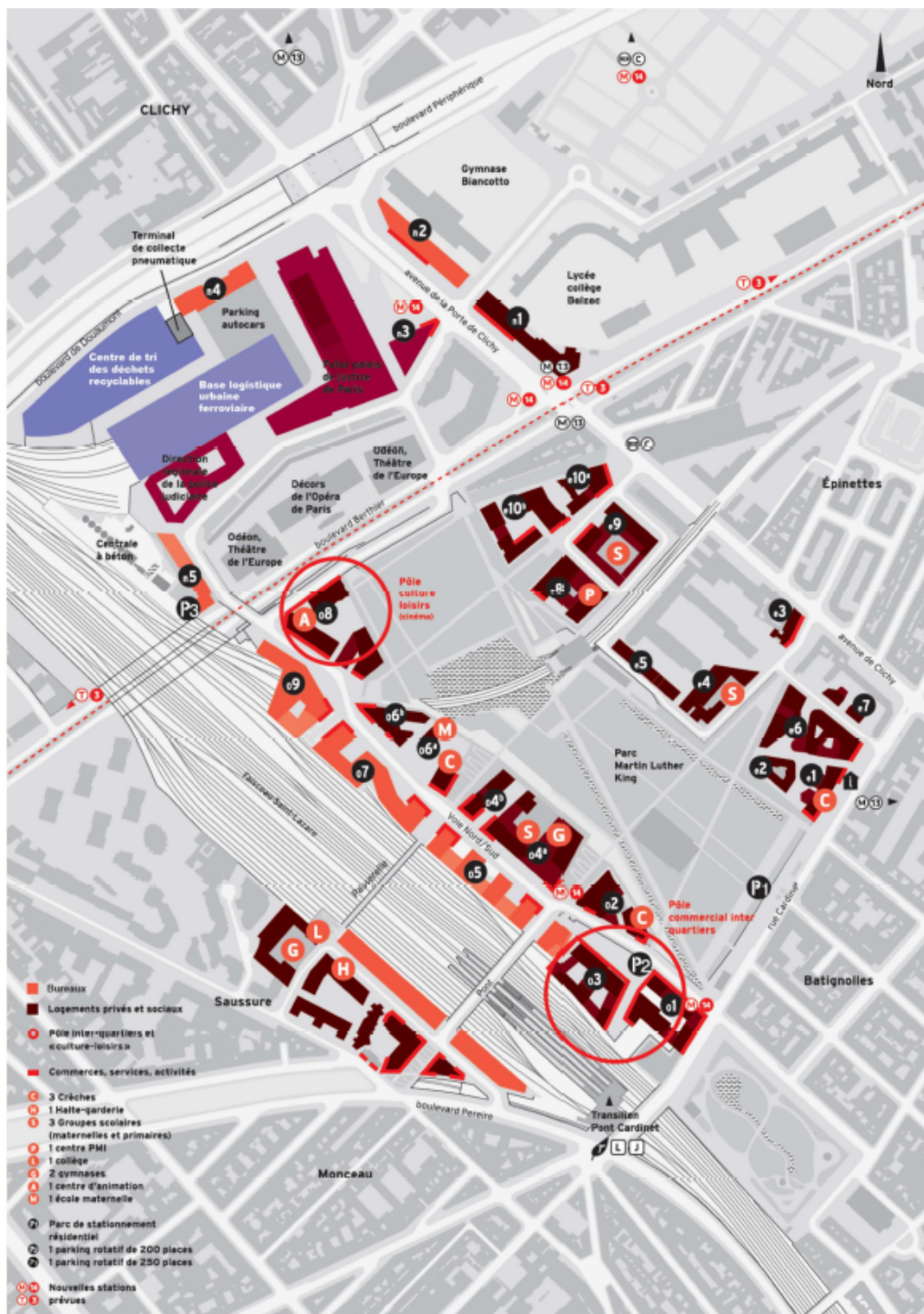
La ZAC Clichy-Batignolles a été créée par délibération du 23/02/2007 et ambitionnait la conception d'un éco-quartier exemplaire alliant mixité sociale, générationnelle et fonctionnelle. Cette dernière a été modifiée les 17 et 18/10/2011, modifiant partiellement son programme et son périmètre, intégrant, 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.

La ZAC Clichy-Batignolles accueillera 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 logistiques urbaine (halles de fret ferroviaire, centrale à béton, parking autocars et centre de tri du Syctom) ;
- 32 500 m<sup>2</sup> dédiés aux commerces, à la culture, aux loisirs et aux services (6%).

La Cité Judiciaire (Nouveau Palais de Justice –NPJ et Direction Régionale de la Police Judiciaire – DRPJ) occupera 120000 m<sup>2</sup>, soit 21% des emprises du projet d'ensemble de la ZAC.

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).

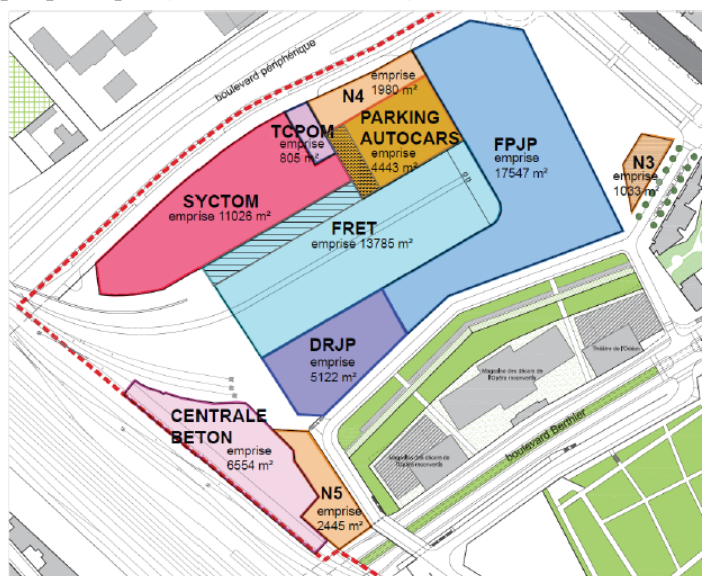


Insertion du centre de tri dans la ZAC Clichy Batignolles (étude d'impact)

## 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 loué 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.

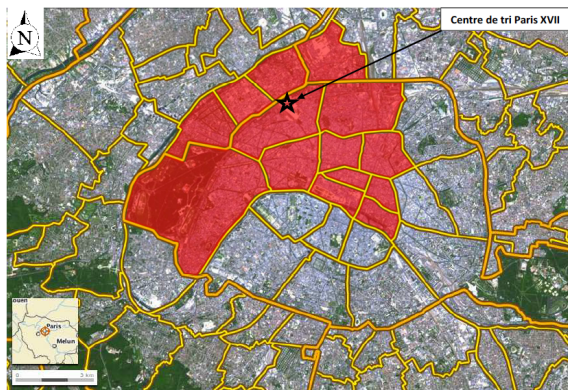
Le volume de déchets ménagers susceptible d'être présent dans l'installation et soumis au régime de l'autorisation est de 11 200 m<sup>3</sup>.

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 Syctom 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 Syctom 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.

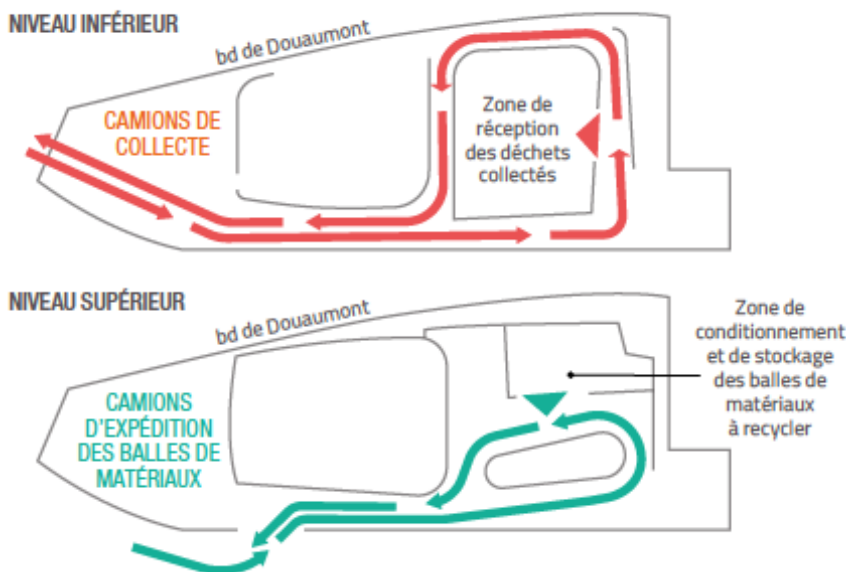
Un trafic de 50 à 80 camions benne/jour est estimé pour l'apport des déchets issus de la collecte sélective, empruntant une voie réservée, avec barrière de contrôle de la pesée et portique de détection de la radioactivité.

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



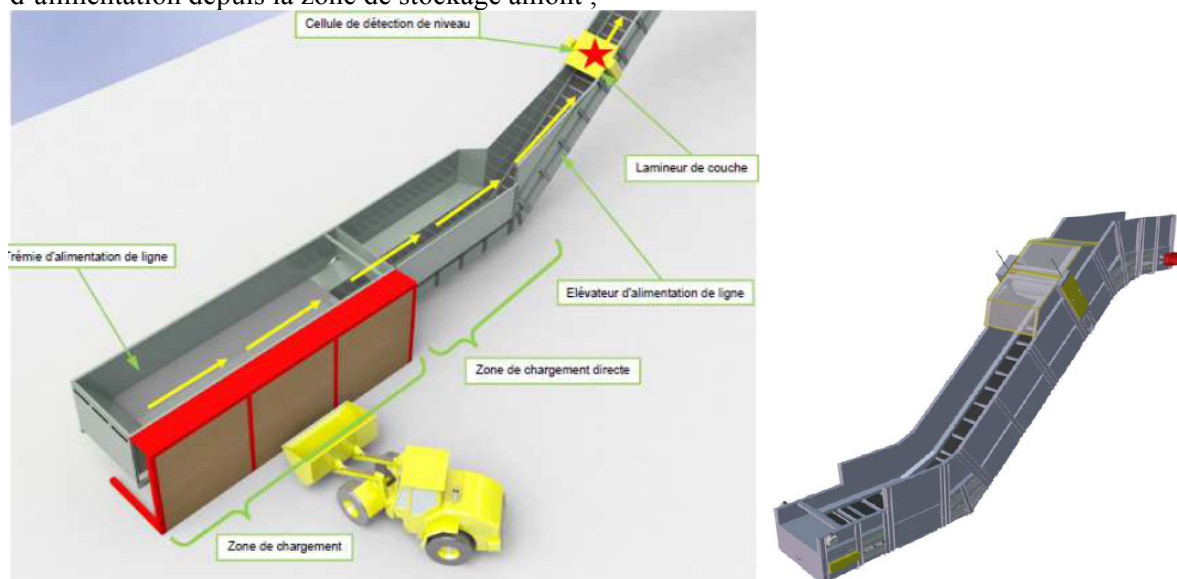
Extrait de la plaquette de présentation du projet pour l'enquête publique

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.

### 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 ;



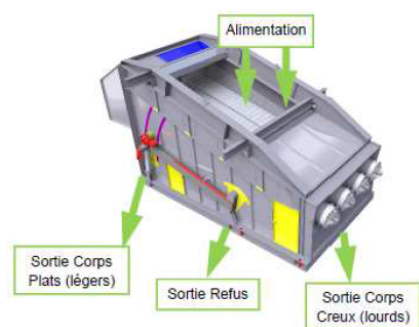
Chargement de la trémie doseuse et élévateur, extrait de la Description des installations, dossier d'autorisation d'exploiter

- 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 :

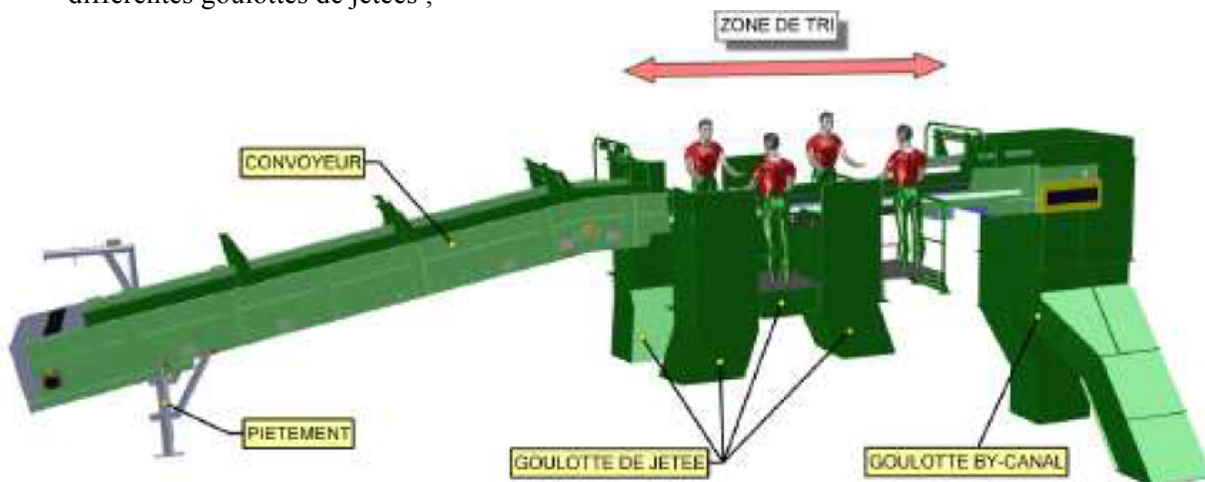


- tri des corps plats, qui ne rebondissent pas « remontent » et des ventilateurs en partie basse les évacuent : 8 machines de tri optiques séparent les corps plats ;
  - tri des corps creux, rebondissant sur les palettes du séparateur et s'évacuant par gravité : 4 machines de tri optique séparent le flux des corps creux.

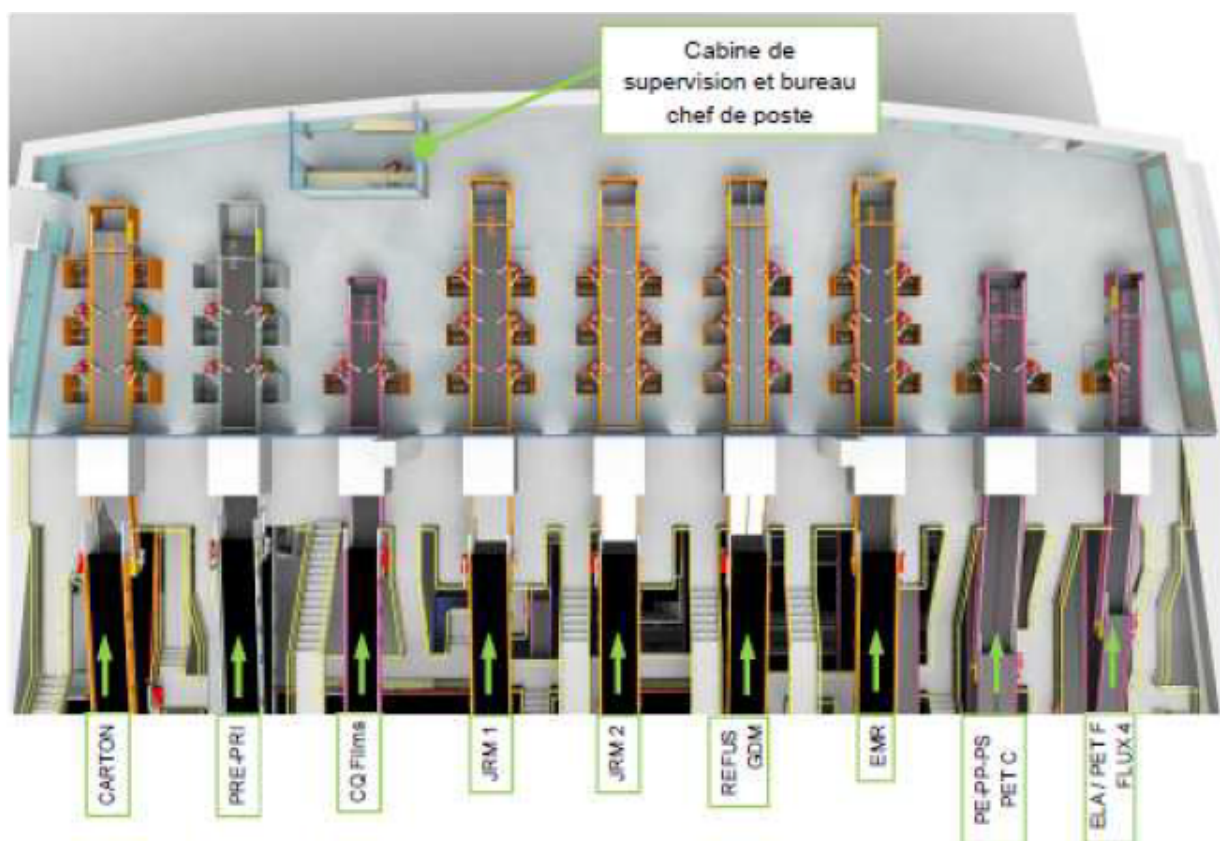
Séparateur balistique, extrait de la Description des installations, dossier d'autorisation d'exploiter

- 
- 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 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



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.

### 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'ENQUETE

### Les textes applicables

- **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.
- Le dossier est 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'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** 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, 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),
- 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'Elimination 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 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 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.

## Composition du dossier

Le dossier mis à l'enquête se présentait sous la forme d'un classeur avec 13 onglets, regroupant 379 pages de dossier de demande d'autorisation et 525 pages d'annexes. Il était ainsi composé des rubriques suivantes :

- **A : La lettre de demande (24 pages)**
  1. Préambule
  2. Identification des responsables
    - a. Identification du propriétaire
    - b. Identification du demandeur
    - c. Identification du responsable de l'étude
    - d. Acteurs du dossier de la demande d'autorisation d'exploiter
  3. Capacités techniques et financières
    - a. Capacités techniques
    - b. Politique environnementale
    - c. Capacités financières
    - d. Garanties financières
  4. Localisation du futur centre de tri Paris XVII
    - a. Localisation du site
  5. Motivation du Sycotom pour la présente demande
    - a. Motivation environnementale
    - b. Motivation économique
  6. Objet de la présente demande
    - a. Classement ICPE du projet
    - b. Classement au titre de la directive IED
    - c. Communes concernées par le rayon d'affichage
    - d. Permis de construire
    - e. Textes réglementaires associés
    - f. Loi sur l'eau
    - g. Compatibilité de l'exploitation avec les documents d'urbanisme
  7. Procédure d'instruction de la demande
- **B : Annexe à la lettre de demande : calcul des garanties financières (9 pages)**
  1. Contexte réglementaire
  2. Description du calcul
  3. ME : mesure de gestion des produits dangereux et des déchets
  4. MI : neutralisation des cuves
  5. MC : limitation accès au site
  6. MS : montants des diagnostics
  7. Gardiennage du site
- **C : Annexe à la lettre de demande : Plans, plan cadastral et PLU (7 planches)**
  1. Plan cadastral
  2. Plan 1/25000
  3. Plan 1/2500
  4. Plan 1/500
  5. Caractère de la zone de grands services urbains (PLU)
  6. Atlas général du PLU, plan de zonage
  7. CE 02

- **D : Description des installations (40 pages)**
  1. Préambule
  2. Présentation générale
    - a. Superficies
    - b. Voisinage
    - c. Exploitation du site
  3. Description des activités du site
    - a. Description du procédé
    - b. Utilités
    - c. Description des bâtiments
    - d. Phasage des travaux
  
- **E : Etude d'impact (168 pages)**

Préambule

  1. Résumé non technique
  2. Géo référencement du site
  3. Analyse de l'état initial du site et de son environnement
    - a. Sites et paysages
    - b. Caractéristiques naturelles du milieu naturel terrestre
    - c. Caractéristiques du milieu naturel aquatique
    - d. Caractéristiques climatiques
    - e. Qualité de l'air
    - f. Caractéristiques de l'environnement : faune et flore
    - g. Environnement socio-économique
    - h. Biens matériels et patrimoine culturel et archéologique
    - i. 3Réseaux de transports
    - j. Environnement sonore
    - k. Interactions entre les différents milieux
    - l. Synthèse des enjeux environnementaux
  4. Effets directs et indirects, temporaires et permanents de l'installation sur l'environnement
    - a. Impacts sur le paysage et le patrimoine
    - b. Impacts sur le milieu naturel terrestre
    - c. Impacts sur le milieu naturel aquatique
    - d. Impacts sur le climat
    - e. Impacts sur la qualité de l'air
    - f. Impacts sur l'environnement faunistique et floristique
    - g. Impacts sur l'environnement socio-économique
    - h. Impacts sur la santé
    - i. Impacts sur le transport
    - j. Impacts sur les biens matériels et archéologiques
    - k. Impacts de l'éclairage du projet sur l'environnement
    - l. Impacts sur l'environnement olfactif
    - m. Impacts sur la gestion des déchets
    - n. Impacts sur la consommation énergétique
    - o. Impacts sur la sécurité publique
    - p. Impacts sur l'hygiène et la salubrité publique
    - q. 4Impacts sur l'environnement sonore
    - r. Impacts sur les vibrations
    - s. Impacts liés à la période de chantier
    - t. Addition et interactions entre les différents milieux impactés
  5. Etude des effets cumulés avec d'autres projets connus

- a. Projets connus dans l'aire étude
- b. Présentation du programme d'aménagement du secteur Clichy-Batignolles
- 6. Mesures envisagées pour supprimer, limiter, et si possible, compenser les inconvénients de l'installation ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes
  - a. Mesures pour limiter les effets sur le paysage et le patrimoine
  - b. Mesures pour limiter les effets sur le milieu naturel terrestre
  - c. Mesures pour limiter les effets sur le milieu naturel aquatique
  - d. Mesures pour limiter les effets sur la qualité de l'air
  - e. Mesures pour limiter les effets sur la faune et la flore
  - f. Mesures pour limiter les effets sur le transport
  - g. Mesures pour limiter les effets sur l'environnement lumineux
  - h. Mesures pour limiter les effets sur l'environnement olfactif
  - i. Mesures pour limiter les effets sur la gestion des déchets
  - j. Mesures pour limiter la consommation énergétique
  - k. Mesures pour limiter les effets sur l'environnement sonore
  - l. Synthèse des mesures prises pour supprimer, limiter ou compenser les effets
- 7. Remise en état du site après exploitation
  - a. Evacuation des produits dangereux
  - b. Démantèlement des installations et des bâtiments
  - c. Dépollution des sols et des eaux souterraines éventuellement polluées
  - d. Insertion du site dans son environnement
- 8. Compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable, et articulation avec les plans, schémas et programmes
  - a. Compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le PLU
  - b. Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)
  - c. Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)
  - d. Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE)
  - e. Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)
  - f. Compatibilité du centre de tri avec le PREDMA
  - g. Plan Régional d'Elimination des Déchets de Chantier (PREDEC)
  - h. Plan de prévention des risques d'inondation
  - i. Schéma Régional Raccordement au Réseau des Energies Renouvelables (S3RENR)
  - j. Schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris
  - l. Plan de déplacement urbain (PDU)
- 9. Raisons du choix du site
  - m. Rappel des intérêts de la localisation du site de Paris XVII
  - n. Les autres alternatives envisagées
- 10. Présentation des méthodes utilisées
  - a. Caractéristiques de l'état initial
  - b. Etudes d'impact
  - c. Liste des bureaux d'études intervenants
- 11. Description des difficultés rencontrées
  - a. Etat initial
  - b. Evaluation des risques sanitaires

- **F. Annexe étude d'impact : diagnostic de pollution**
  1. Pollution des sols - Rapport EUROFINS (40 pages)
  2. Diagnostic environnemental initial en milieu souterrain (75 pages)
  3. Pollution des sols - Diagnostic de sol ATI ZONE 2 (123 pages)
  4. Pollution des sols - Diagnostic de pollution des sols (106 pages)
- **G : Annexe étude d'impact : mesures de bruit avant construction (23 pages)**
  1. Contexte de l'étude
  2. Généralités sur le bruit
  3. Contexte réglementaire
  4. Mesures acoustiques
  5. Conclusion
  6. Annexes
- **H. Annexe étude d'impact : données météorologiques**
  1. Fiche climatologique Paris-Montsouris (2 pages)
  2. Normales de rose de vent Paris-Montsouris (1 page)
- **I. Etude de dangers (90 pages)**

Préambule

  1. Résumé non technique
    - a. Présentation du site
    - b. Enseignements tirés du retour d'expérience des accidents et incidents représentatifs
    - c. Analyse préliminaire des risques
    - d. Quantification des scénarios retenus
    - e. Analyse détaillée des risques
  2. Description du site et de son environnement
  3. Caractérisation des éléments agresseurs
    - a. Eléments agresseurs d'origine naturelle
    - b. Eléments agresseurs d'origine humaine
    - c. Synthèse des dangers
  4. Identification, caractérisation et quantification des potentiels de dangers
    - a. Produits utilisés et mise en œuvre
    - b. Risques liés aux produits
    - c. Risques liés aux poussières combustibles
    - d. Réduction des potentiels de dangers
  5. Enseignements tirés du retour d'expérience des accidents et incidents représentatifs
    - a. Méthodologie
    - b. Sélection d'accidents impliquant une activité de récupération de déchets triés
    - c. Analyse de l'accidentologie du secteur d'activité
  6. Analyse préliminaire des risques
    - a. Description de la méthode
    - b. Cotation du niveau de probabilité
    - c. Cotation du niveau de gravité
    - d. Grille de criticité
    - e. Tableau d'analyse préliminaire des risques
    - f. Synthèse de l'analyse préliminaire des risques
    - g. Scénarios retenus
  7. Quantification des scénarios retenus
    - a. Zones d'effets modélisés

- b. Méthodes d'évaluation des conséquences de la libération des potentiels de dangers
- c. Méthodes d'évaluation des conséquences de la dispersion des produits de combustion
- d. Modélisation des scénarios retenus
- e. Analyse des effets dominos
- 8. Analyse détaillée des risques
  - a. Objectifs
  - b. Cotation de la gravité
  - c. Cotation de la probabilité
  - d. Positionnement dans la grille MMR
- 9. Description détaillée des moyens de prévention, de protection et d'intervention
  - a. Mesures préventives
  - b. Organisation de la sécurité
- 10. Conclusion

▪ **J : Annexe étude de dangers : analyse du risque foudre**

- 1. Analyse du risque foudre selon NF EN 62305-2 (51 pages)
- 2. Etude technique foudre (40 pages)
- 3. Notice de vérification de maintenance (30 pages)

▪ **K : Annexe étude de dangers : accidentologie (9 pages)**

- 1. Résultats de recherche d'accidents sur [www.aria.developpement-durable.gouv.fr](http://www.aria.developpement-durable.gouv.fr)

▪ **L : Notice d'hygiène et de sécurité (24 pages)**

- 1. Préambule
- 2. Contexte réglementaire
  - a. Dispositions législatives et réglementaires
  - b. Règlement intérieur
  - c. Convention collective
  - d. Comité d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de travail (CHSCT)
- 3. Personnel
  - a. Effectif et rythme d'activités
  - b. Formation du personnel
  - c. Surveillance médicale
  - d. Evaluation des risques
  - e. Intervention d'entreprises extérieures
- 4. Hygiène et aménagement des lieux de travail
  - a. Eclairage
  - b. Aération, assainissement
  - c. Ambiance thermique
  - d. Ambiance sonore
  - e. Vestiaires et installations sanitaires
  - f. Restauration, repas, boissons, repos
  - g. Hygiène et nettoyage des locaux
- 5. Sécurité du personnel
  - a. Risques pour les travailleurs
  - b. Signalisations et affichage
  - c. Equipements de protection
  - d. Sécurité des installations
  - e. Registres
  - f. Mesures contre l'incendie
  - g. Secours

6. Inspections
  - a. Inspections du travail
  - b. DRIEE

- **M : Avis du propriétaire et du maire sur la remise en état du site après arrêt définitif de l'installation** (5 pages)

**La charte « Chantier vert » a été également fournie en annexe à ce dossier, pour la parfaite information du public.** 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

## **Documents complémentaires**

Le commissaire enquêteur a souhaité mettre à disposition du public des supports synthétiques résumant le dossier mis à enquête et lui permettant de se repérer plus aisément.

**Plaquette d'information sur le projet et le déroulement de l'enquête publique** (8 pages au format A4).

**Sommaire détaillé du dossier d'enquête publique** (1 feuille recto-verso plastifiée au format A3)

Il permettait au public, sur chaque lieu d'enquête, de disposer d'un sommaire détaillé du dossier et d'éléments d'informations sur l'objet et le rôle de l'enquête publique et des indications sur les éléments du dossier à consulter selon le temps disponible et les sujets recherchés.

### **Vidéo**

Une vidéo présentant le projet, réalisée dans le cadre d'un atelier participatif qui s'est déroulé le 22 mars 2016 à la maison du projet de la ZAC Clichy-Batignolles a également été mise à disposition du public pendant toute la durée de l'enquête.

## **Avis du commissaire enquêteur sur le dossier**

### **Sur la forme :**

La totalité du dossier fourni semble conforme aux exigences de la réglementation.

L'ensemble de ce dossier semble correctement traité du point de vue du respect de la législation en vigueur.

Les éléments de communication complémentaire ont été particulièrement appréciés par les personnes s'étant déplacées pour consulter le dossier. En effet, ce dernier, bien que comportant l'ensemble des éléments constitutif à une demande d'autorisation d'exploiter se révélait ardu pour un public non initié.

### **Sur le fond :**

Il n'appartient pas au commissaire enquêteur de se prononcer sur le fond qui reste de la responsabilité du pétitionnaire. Il donnera son avis à l'issue de l'enquête, en fonction des observations reçues et de ses convictions propres, dans le cadre de ses conclusions.

## **CHAPITRE 2**

### **ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE**



## **DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR ET DE SON SUPPLEANT**

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.

Ordonnance de désignation figurant en pièce jointe 1.

## **ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE**

### **Réunions avec le pétitionnaire**

Une réunion a eu lieu à la Préfecture de Police de Paris avec le pétitionnaire (CNIM), le maître d'ouvrage (SYCTOM) et les services concernés de la Préfecture le 14 septembre 2016 pour prendre connaissance du projet et préparer l'organisation pratique de l'enquête. D'autres réunions se sont déroulées, préalablement à l'ouverture de l'enquête -pour préparer notamment les supports de communications complémentaires, pendant l'enquête afin d'échanger avec le pétitionnaire sur son déroulement et les observations déposées, puis après la clôture pour travailler sur les réponses aux questions posées dans le cadre du procès verbal de synthèse.

### **Signature des registres d'enquête**

Le 28 septembre 2016, le commissaire enquêteur a paraphé les registres d'enquête en préfecture.

### **Visites du site et de centres de tri existants sur Paris et Romainville**

Une visite du site a été organisée le 30 septembre 2016 par la maîtrise d'ouvrage pour permettre au commissaire enquêteur d'appréhender l'environnement du futur projet. Cette visite a été complétée le même jour par celle du centre de tri du 15<sup>e</sup> arrondissement parisien, seul autre centre similaire existant sur la Capitale, afin de comprendre le fonctionnement et les particularités spatiales et environnementales d'un centre en activité déjà existant sur Paris.

La visite du centre de Romainville le 18 octobre 2016 a permis au commissaire enquêteur d'appréhender des équipements et chaînes de tri sélectif plus récents et similaires à ceux prévus sur le centre de Paris XVII<sup>e</sup> et parfaissait ainsi ses connaissances en la matière pour lui permettre de appréhender le process envisagé et le présenter au public.

## **Réunion avec l'aménageur de la ZAC Clichy-Batignolles, le PC Lutèce et les Directions Urbanisme et Voirie Déplacement de la Ville de Paris**

Une réunion s'est tenue le 22 novembre 2016 dans les locaux de Paris Batignolles Aménagement, aménageur de la ZAC Clichy-Batignolles, pour évoquer les questions posées dans le cadre du PV de synthèse et portant plus spécifiquement sur les études environnementales et de circulation au niveau de la ZAC, des flux logistiques globaux sur sa partie Nord, des transports en commun et des circulations douces.

Etaient ainsi présents, outre l'aménageur, le pétitionnaire, le Sycotom et le commissaire enquêteur, le PC Lutèce, en charge de la gestion de la circulation routière parisienne et les Directions Urbanisme et Voirie Déplacements de la Ville de Paris.

Cette réunion a permis de retracer l'historique de l'aménagement du secteur depuis le tournant du 21<sup>e</sup> siècle et les études réalisées sur l'environnement et sur l'accessibilité en général, afin de permettre, d'une part au pétitionnaire de solliciter ces services pour compléter certaines réponses du PV de synthèse et, d'autre part, au commissaire enquêteur d'avoir une bonne compréhension de ces enjeux et des éléments de cadrage.

### **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 17<sup>e</sup>, 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 m<sup>3</sup>- autorisation.

Arrêté préfectoral figurant en pièce jointe 2.

### **Durée de l'enquête**

Elle s'est déroulée du jeudi 13 octobre 2016 au jeudi 17 novembre 2016 inclus, durant **36 jours consécutifs**.

### **Réception du public**

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.

## Permanences du commissaire enquêteur

Conformément à l'arrêté préfectoral du 21/09/2016, le commissaire enquêteur était présent pour recevoir le public lors des permanences suivantes:

- ✓ En mairie du 17<sup>e</sup> arrondissement de Paris :
  - samedi 15/10/2016 de 9h à 12h ;
  - lundi 17/10/2016 de 14h à 17h ;
  - mercredi 09/11/2016 de 14h à 17h ;
  - mercredi 16/11/2016 de 14h à 17h ;
  - et jeudi 17/11/2016 de 16h30 à 19h30.
- ✓ En mairie de Clichy-La-Garenne :
  - jeudi 17/11/2016 de 9h à 12h.
- ✓ En mairie de Levallois-Perret :
  - samedi 05/11/2016 de 9h à 12h.

## PUBLICITE DE L'ENQUETE

### Mesures de publicité officielle légales

S'agissant d'une installation classée (ICPE), l'affichage a été réalisé conformément aux dispositions de l'article R.123-11 du Code de l'environnement et des modalités particulières en application de l'article R.512-14 du Code de l'environnement, concernant un périmètre comprenant l'ensemble des communes concernées par les risques et inconvénients dont l'établissement peut être la source et, au moins, celles dont une partie du territoire est située à une distance, prise à partir du périmètre de l'installation, inférieure au rayon d'affichage fixé dans la nomenclature des installations classées pour la rubrique dont l'installation relève.

La publicité légale a été effectuée du 27/09/2016 au 17/11/2016 inclus. L'avis a été publié par voie d'affiches dans la mairie du 17<sup>e</sup> arrondissement, en mairie de Clichy-La-Garenne et en mairie de Levallois-Perret aux lieux habituels d'affichage administratif, et en 28 points du 17<sup>e</sup> arrondissement et de Clichy-la-Garenne et de Levallois-Perret. 14 affiches ont par ailleurs été apposées au niveau du site dans le 17<sup>e</sup> arrondissement parisien. Certificat d'affichages joints.

Publilégal a ainsi été mettre en place les affiches le 27/09/2016, a effectué 4 contrôles, les 13 et 25/10/2016 et les 8 et 16/11/2016. Un contrôle final et à la dépose des affiches ont été réalisés le 18 novembre 2016.

Le SYCTOM a fait constaté les 28/09/2016, 13 et 28/10/2016 et 17/11/2016 par huissiers, M.Mme Desagneaux, SCP Huissiers de Justice Associés, 4, rue Quentin Bauchart, 75008 Paris, le contrôle des panneaux d'affichage sur Paris.

Le SYCTOM a également fait constaté les 28/09/2016, 17 et 28/10/2016 et 17/11/2016 par huissiers, M. Maze et M Molina, SCP Huissiers de Justice Associés, 2, place Bonaventure Leca, 92 130 Issy-les-Moulineaux, le contrôle des panneaux d'affichage sur Clichy-la-Garenne et Levallois-Perret. Certificats et constats d'affichage joints. (Pièces jointes 3).

Conformément à l'arrêté préfectoral, le dossier d'enquête publique était également consultable sur les sites de la Préfecture de police [www.prefecturedepolice.fr](http://www.prefecturedepolice.fr) et de la Préfecture des Hauts-de-Seine [www.hauts-de-seine.gouv.fr](http://www.hauts-de-seine.gouv.fr).

### Mesures de publicité complémentaire

Le SYCTOM a réalisé plusieurs supports de communication complémentaire à l'occasion de l'enquête publique, en étroite concertation avec le commissaire enquêteur :

- ✓ Une plaquette de 8 pages permettant de présenter le projet de centre de tri et l'enquête publique ICPE. Cette dernière a été distribuée sur les 3 lieux d'enquête, à raison de 150 exemplaires en mairie du 17<sup>e</sup> arrondissement parisien, et 100 exemplaires en mairies de Clichy-la-Garenne et Levallois-Perret ;
- ✓ Un guide de lecture A3 recto-verso permettant au public, sur chaque lieu d'enquête, de disposer d'un sommaire détaillé du dossier et d'éléments d'informations sur l'objet et le rôle de l'enquête publique et des indications sur les éléments du dossier à consulter selon le temps disponible et les sujets recherchés. 3 exemplaires de ce sommaire étaient disponible sur les 3 lieux d'enquête.

Par ailleurs, une vidéo présentant le projet, en complément du dossier, a été diffusée dans les 3 mairies pendant la durée de l'enquête publique. Cette dernière a été réalisée pour un atelier participatif qui s'est tenu le 22 mars 2016 à la maison du projet de la ZAC Clichy-Batignolles.

Cf. pièces jointes n°5)

## Parutions légales dans les journaux

L'insertion dans les journaux a donné lieu aux parutions suivantes :

- ✓ LE PARISIEN (éditions de Paris et des Hauts-de-Seine) des 27 septembre et 18 octobre 2016
- ✓ LES ECHOS des 27 septembre et 18 octobre 2016

Copies des parutions en pièces jointes 4.

## **DEROULEMENT DE L'ENQUETE**

### **Registre d'enquête**

Durant toute la durée de l'enquête, un registre d'enquête a été tenu à disposition du public dans chaque commune (17<sup>e</sup> arrondissement de Paris, Clichy-la-Garenne et Levallois-Perret) pour l'enregistrement des réclamations, remarques, suggestions ou autres.

### **Clôture de l'enquête**

L'enquête a été clôturée le jeudi 17 novembre 2016 : mention de clôture jointe à chaque registre d'enquête.

### **Observations du public**

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

**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 déposés pendant l'enquête publique.

Cf. annexe n°2

### **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 a été transmise le 13 décembre 2016.

Cf. pièce jointe n°6

## Conclusions du déroulement de l'enquête

### Examen de la procédure

L'ensemble du dossier semble correctement traité du point de vue du respect de la législation en vigueur.

A la lumière des différents paragraphes ci-dessus, notamment en ce qui concerne les formalités de publicité relatives à l'enquête, il semble au commissaire enquêteur que la procédure ait été bien respectée, ainsi qu'en attestent les différents documents produits dans ce rapport et en pièces jointes.

Il n'est bien entendu pas de la responsabilité du commissaire enquêteur de se prononcer sur la légalité de l'environnement administratif. Cela est et reste du ressort du Tribunal Administratif compétent. Il n'est donc pas du ressort du commissaire enquêteur de dire le droit, mais simplement il peut dire s'il lui semble que la procédure décrite ci-dessus est légale et si à son avis elle a été respectée. C'est le cas en ce qui concerne l'enquête unique objet du présent rapport.



## **CHAPITRE 3**

### **ANALYSE DES OBSERVATIONS**



## EXAMEN DE L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

### Avis de l'autorité environnementale

L'étude d'impact du dossier de création du poste source 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, de l'étude de danger qui l'accompagne pour une autorisation ICPE, et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive européenne. Cet avis est un avis simple, non conclusif, ne liant pas l'autorité décisionnaire. Joint au dossier d'enquête publique, cet avis ne porte donc pas sur l'opportunité du projet sur laquelle elle n'est pas légitime à s'exprimer, mais vise, en expert, à éclairer le public sur la manière dont le pétitionnaire a pris en compte les enjeux environnementaux. Dans le cadre de l'élaboration de son avis, l'Autorité Environnementale, 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, a sollicité la Délégation territoriale de Paris de l'Agence Régionale de Santé pour émettre un avis sur l'étude d'impact du dossier présenté. Cet avis a été rendu le 4 juillet 2016.

La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France (DRIEE) a rendu son avis le 1er septembre 2016 et note les points suivants :

- Elle considère que l'étude d'impact et l'étude de dangers sont représentatifs du projet et proportionnées aux risques engendrés. Les effets sur l'environnement présentés, la justification du projet, intégrant des objectifs de protection de l'environnement, et la définition des mesures de suppression et de réduction des incidences du projet sur l'environnement apparaissent satisfaisantes. Notamment, l'analyse des dangers est en relation avec l'importance des risques engendrés par les installations compte tenu de l'environnement et de la vulnérabilité des intérêts mentionnés aux articles L.211-1 et L. 511-1 du Code de l'environnement. Elle révèle que :
  - les effets thermiques ne sortent pas des limites du site et que les parois coupe-feu protègent les activités voisines ;
  - les seuils d'effet liés à la toxicité des fumées ne sont pas atteints au niveau du sol en dehors des limites du site ;
  - l'opacité des fumées n'altère pas la circulation piétonne et routière, notamment au niveau du boulevard périphérique.

Le pétitionnaire propose des mesures de prévention et de protection permettant de réduire la probabilité d'occurrence des phénomènes dangereux et de limiter les distances d'effets des phénomènes dangereux.
- L'Agence Régionale de Santé, sollicitée, a rendu son avis, précisant les points suivants :
  - « concernant la qualité des sols : au vu des engagements du pétitionnaire mentionnés dans le dossier, les sols ne devraient pas être impactés. Le pétitionnaire devra respecter ses engagements lors de l'aménagement et de l'exploitation du site pour limiter les risques. »
  - « concernant la qualité des eaux : L'impact sur les eaux devrait être négligeable. Toutefois, l'aire de distribution de carburant pourrait polluer les eaux pluviales. Le pétitionnaire devra prendre toutes les dispositions lors de l'exploitation du site pour limiter ces risques. »
  - « concernant l'ambiance sonore : l'ensemble des activités n'engendrera pas d'impact significatif sur l'environnement sonore. Cependant, le pétitionnaire s'est fixé comme objectif de ne pas dégrader la situation en façade du bâtiment Olympe. Cette prescription devra être respectée. »

- « concernant la qualité de l'air : bien que les installations de tri et de conditionnement des déchets soient en général émettrices de poussières, celles du présent site seront confinées à l'intérieur des bâtiments. Le pétitionnaire devra respecter les dispositions prévues dans le rapport pour limiter ces risques. »
- « concernant le trafic routier : selon le pétitionnaire, le trafic généré par le site n'aura pas d'incidence notable sur le trafic routier actuel. »

## Commentaires du commissaire enquêteur

Les documents fournis par le pétitionnaire présentent effectivement des réponses cohérentes en fonction de l'activité future du centre de tri.

Toutefois, comme l'a soulevé le public pendant l'enquête, certains points, concernant plus spécifiquement l'environnement sonore et la circulation au niveau de la ZAC, s'appuyant sur des études antérieures, pouvaient prêter à confusion sur les éléments pris effectivement en compte, ne détaillant pas spécifiquement certaines affirmations ou évolutions.

Ces précisions ont été utilement fournies dans le cadre du mémoire en réponse du pétitionnaire, réalisé à la suite de la remise du Procès Verbal de synthèse établi à l'issue de l'enquête.

Elles sont présentées dans les paragraphes suivants.

Par ailleurs, les points de vigilance rappelés par l'Agence Régionale de Santé sont importants et appellent le pétitionnaire à mettre en œuvre ses engagements pour limiter l'impact de la future installation sur son environnement.

## OBSERVATIONS RECUEILLIES

### Procès Verbal de fin d'enquête

Comme il a été précisé précédemment, et 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 réception des registres les 17 et 18 novembre 2016, à l'issue de clôture de l'enquête et transmis à la maîtrise d'ouvrage le 25 novembre 2016. Le mémoire en réponse de celle-ci m'a été remis le 9 décembre 2016, avec une version définitive envoyée le 13 décembre 2016 pour permettre une réponse coordonnée du pétitionnaire avec les services concernés de la Ville de Paris. Le procès-verbal est annexé au présent rapport et le mémoire en réponse de la maîtrise d'ouvrage est situé au niveau du document 3 « pièces jointes ». (Cf. annexe n°2 et pièce jointe 6).

### Observations orales

Durant les permanences tenues, cinq personnes sont venues s'informer sur le projet et échanger avec le commissaire enquêteur. Les propos qui ont été tenus ont été repris dans les observations écrites déposées sur les registres.

### Observations écrites

**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.

### Bilan global

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.

## EXAMEN DES OBSERVATIONS

### Remarque liminaire

L'ensemble des observations portées sur les registres mis à la disposition du public ont été résumées et numérotées par commune et par registre.

Les numéros des observations et courriers ont été reportés dans le **tableau de synthèse** en annexe 1 du présent rapport, avec :

- en abscisses (colonnes), les différents thèmes abordés
- en ordonnées (lignes), les communes et registres concernés

Ce dépouillement exhaustif a permis de faire apparaître des thématiques récurrentes dans les propos tenus par le public, les associations et collectifs s'étant exprimés.

Durant ces permanences, cinq personnes se sont présentées, venues s'informer et déposer. Les registres, à leur clôture, comprenaient un total de 7 observations, dont 5 sur celui de la mairie du 17<sup>e</sup> et 2 sur celui de Clichy.

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

1 association et 1 collectif sont venus déposer.

Même si un découpage « pour » ou « contre » le projet n'a pas de réel sens eu égard à l'objet de l'enquête, mais juste une valeur informative, il convient de noter que sur 7 avis déposés, 4 se déclarent expressément favorables à l'implantation du centre de tri, même si 6 des 7 avis redoutent de forts impacts sur la circulation environnante.

Les observations déposées par le public ont fait l'objet d'un dépouillement exhaustif joint en annexe à ce procès verbal permettant ainsi de dégager des thématiques récurrentes.

Les questions posées dans ce procès verbal regroupent, à la fois celles exprimées par la population pendant l'enquête publique et celles du commissaire enquêteur, sur des thématiques qui n'ont pas été abordées par le public et qui permettent d'avoir un éclairage complet sur le dossier soumis à enquête.

Dans un souci de clarté et de lisibilité du traitement des observations, le développement et la réponse thématique ont ainsi été privilégiés.

## Thèmes développés

- Thème 1 : Les impacts sur le trafic routier ;
- Thème 2 : Le fret ferroviaire ;
- Thème 3 : Accessibilité par les transports en commun et les circulations douces ;
- Thème 4 : Les impacts sonores et liés aux vibrations ;
- Thème 5 : Organisation des flux internes
- Thème 6 : Les travaux: le phasage, le calendrier prévisionnel, les impacts temporaires (évacuation des déchets, les impacts sonores, vibratiles, sur la circulation, le stationnement), les mesures d'accompagnement, l'information... ;
- Thème 7 : Les risques potentiels liés à l'activité : le risque incendie, les fumées, la fermentation

Ce découpage thématique permet de développer des réponses plus complètes, sans redondances inutiles. Les observations présentées et les questions posées permettent d'aborder les différents points soulevés et ont également été complétées par des interrogations du commissaire enquêteur.

Les thèmes abordés par le public sont analysés ci-après selon un découpage en trois parties :

- **1<sup>ère</sup> partie** : les observations recueillies sur ce thème (synthèse des observations relatives à la problématique, renseignée par le commissaire enquêteur) ;
- **2<sup>e</sup> partie** : réponses et commentaires techniques du pétitionnaire et services associés dans un mémoire en réponse ;
- **3<sup>e</sup> partie** : commentaires du commissaire enquêteur.

Si certaines questions, liées directement à l'exploitation du futur centre de tri, concernent le pétitionnaire, d'autres, en revanche, dépassent ses compétences et capacités d'action, et ont nécessité que ce dernier échange avec l'aménageur de la ZAC et les services de la Ville ou de la Préfecture de Police de Paris compétents en la matière.

Les réponses du pétitionnaire ou des services consultés, clairement identifiées, sont consignées dans la 3<sup>e</sup> partie de l'analyse thématique (Réponses et commentaires techniques).

Le mémoire en réponse du pétitionnaire figure dans le document 3 « pièces jointes » (pièce jointe 6).

## Thème 1 : Les impacts sur le trafic routier

La zone Nord de la ZAC Clichy-Batignolles accueillera, à terme, outre le futur centre de tri, une base logistique urbaine ferroviaire, la centrale à béton, le Pôle Régional de la Police judiciaire, le Palais de justice et un parking pour autocars.

Le projet de centre de tri de collecte sélective, dont l'accès se situe boulevard du Douaumont, recevra des déchets de 10 arrondissements parisiens et de 4 communes voisines par camions bennes qui seront traités puis réexpédiés par balles de matériaux à recycler dans des camions ou par fret ferroviaire.

### Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête complétées par celles du commissaire enquêteur

Les impacts de ces flux aux abords du site, sur le quartier, et plus largement sur l'arrondissement et les communes limitrophes, ont été questionnés par la quasi totalité des personnes venues déposer lors de l'enquête publique, et en particulier pour les quartiers situés à l'Ouest du faisceau ferré ou à Clichy. L'association des Résidents de la Porte d'Asnières a plus particulièrement détaillé les aspects les préoccupant en venant impacter leur quartier, rejoints par le collectif Résidactif, des résidents riverains et des habitants de Clichy-la-Garenne. L'étude d'impact du dossier est jugée incomplète au niveau des effets cumulés des différents équipements prévus sur une circulation déjà saturée.

L'association des Résidents de la Porte d'Asnières demande que l'étude de trafic intégrant les évolutions de la programmation de la zone Nord de la ZAC (TGI, cité du théâtre, PJ, centre de tri, centrale à béton, parking autocars et centre de fret logistique), soit enfin réalisée. Elle a été demandée en 2007 (lors de l'enquête publique portant sur la ZAC Clichy-Batignolles), alors que le palais de justice n'était pas prévu et que le trafic du centre de tri était estimé à la moitié de ce qui est annoncé en 2016. Elle est d'autant plus d'actualité maintenant, en y incluant les conséquences de la livraison du T3.

Les questions suivantes ont été posées, dans leur quasi totalité, par l'association des Résidents de la Porte d'Asnières, puis reprises par les autres déposants.

#### Questions :

1. Selon l'Association des Résidents de la Porte d'Asnières (obs. 2, registre mairie du 17<sup>e</sup>), l'étude d'impact ne parle à aucun moment de la capacité du croisement av de la Porte d'Asnières/périphérique puis bd du Fort de Vaux/Bd de Douaumont et enfin carrefour av de la Porte de Clichy/périphérique à traiter le trafic lié à la zone nord de Clichy Batignolles. Or cet axe va desservir le centre de tri et la situation des carrefours du bd Berthier avec les av de la porte de Clichy et d'Asnières n'est pas évoquée, alors qu'une partie du trafic lié au centre de tri devra y passer. Ce besoin d'études de trafic précises sur le secteur Nord de Clichy Batignolles avait été identifié en 2007 (lors de l'enquête publique portant sur la ZAC Clichy-Batignolles), la Ville de Paris ayant comptabilisé le trafic sur la future zone logistique et ceux des cars de touristes au niveau du bd de Douaumont ; la commission d'enquête de 2007 avait alors recommandé qu'une étude de trafic soit menée sur ce secteur (avant que viennent s'y implanter le FPJP et la Police Judiciaire). Quelles réponses peuvent être faites sur ces différents points ?
2. Pouvez-vous identifier les points d'entrée dans la zone pour les bennes venant des arrondissements parisiens: passeront-elles toutes par le carrefour Berthier/Malesherbes, hormis pour le 16e qui arriveront par le périphérique?
3. Pour les points de sorties, les bennes passeront-elles par les carrefours Berthier Clichy ou Berthier Malesherbes pour rentrer dans Paris? Quelles sont celles qui devront passer par le Bd du Douaumont pour rejoindre Levallois, Neuilly ou le 16e, en l'absence de tout accès au périphérique extérieur Porte de Clichy?

4. Par ailleurs, l'association demande que les études de trafic, sollicitées en 2007, soient enfin menées en prenant en compte tous les trafics générés dans la zone Nord de la ZAC (FPJP, Police Judiciaire, centre de tri, centrale à béton, base logistique Fret, cité du théâtre), les capacités de traitement du trafic automobile aux 4 carrefours encadrant le secteur, les besoins de fluidité du trafic exprimés par le FPJP pour ses fourgons cellulaires...
5. Le besoin de fluidité pour le bon fonctionnement du futur palais de justice et de la direction régionale de la police judiciaire pourrait-il rouvrir le dossier d'un accès au périphérique extérieur Porte de Clichy ?
6. Les bd Fort de Vaux/du Douaumont seront-ils élargis, comme évoqués en 2007? Et dans l'affirmative, quel sera le trafic qui y entrera Porte d'Asnières et qui en sortira Porte de Clichy par les bd Sud dans le sens Ouest-Est (et l'inverse dans le sens Est-Ouest les bd Nord) ?
7. Les impacts sur la circulation sont jugés particulièrement importants en sortie du périphérique à la porte de Clichy. Et si les camions empruntent le bd de Douaumont, la situation va empirer. Il apparaît donc préférable d'utiliser les nouvelles voies accessibles de l'av de Clichy et du Bd Berthier par la rampe actuellement créée (ce qui semble être le cas, selon ce que montre le film de présentation lors des permanences) (obs. 2 M Caracotta, registre de Clichy) : quelle réponse pouvez-vous apporter à cette proposition alternative ?

### **Réponse et commentaires techniques du Pétitionnaire**

#### **Questions :**

1. Selon l'Association des Résidents de la Porte d'Asnières (obs. 2, registre mairie du 17<sup>e</sup>), l'étude d'impact ne parle à aucun moment de la capacité du croisement av de la Porte d'Asnières/périphérique puis bd du Fort de Vaux/Bd de Douaumont et enfin carrefour av de la Porte de Clichy/périphérique à traiter le trafic lié à la zone nord de Clichy Batignolles. Or cet axe va desservir le centre de tri et la situation des carrefours du bd Berthier avec les av de la porte de Clichy et d'Asnières n'est pas évoquée, alors qu'une partie du trafic lié au centre de tri devra y passer. Ce besoin d'études de trafic précises sur le secteur Nord de Clichy Batignolles avait été identifié en 2007 (lors de l'enquête publique portant sur la ZAC Clichy-Batignolles), la Ville de Paris ayant comptabilisé le trafic sur la future zone logistique et ceux des cars de touristes au niveau du bd de Douaumont ; la commission d'enquête de 2007 avait alors recommandé qu'une étude de trafic soit menée sur ce secteur (avant que viennent s'y implanter le FPJP et la Police Judiciaire). Quelles réponses peuvent être faites sur ces différents points ?

#### **Réponse du pétitionnaire :**

*Afin de préciser le contexte du projet de création du centre de tri et ses impacts sur la circulation, un historique des études trafics menées dans le cadre de la création de la ZAC est rappelé ci-après.*

*En 2007, suite à l'approbation du dossier de création de ZAC par le Conseil de Paris, la commission d'enquête chargée d'émettre un avis sur ce projet a mis en exergue la nécessité de réaliser une étude spécifique au niveau des circulations des poids lourds liées aux installations logistiques implantées au nord de la ZAC, afin de quantifier l'impact des nuisances générées par la circulation accrue des camions (centre de tri et centrale béton) et autocars (parking).*

*La société EGIS Mobilité a donc été sollicitée en 2008 pour la réalisation d'une étude des circulations liées aux futures installations logistiques dans le nord de la ZAC Clichy Batignolles. Cette étude intégrait le projet de construction du centre de tri de déchets avec une hypothèse de capacité de 30 000 t/an.*

*Suite à l'évolution du projet de ZAC et notamment à l'intégration du FPJP et de la DRPJ au périmètre de la zone, une étude complète de circulation a été reprise en 2009 et 2010 par le bureau d'étude ETC Philippe Massé. Le projet de centre de tri de déchets n'ayant pas évolué entre 2008 et 2010, les données d'entrée utilisées pour cette étude ont été reprises de l'étude de circulation produite par EGIS Mobilité en 2008.*

Enfin, cette évolution du projet de ZAC a également nécessité une mise à jour de l'étude d'impact de la ZAC. Une étude d'impact a donc été produite en mars 2011 intégrant notamment les conclusions de l'étude de circulation réalisée par le bureau d'étude ETC Philippe Massé.

Ainsi, au fil de ces différentes études les données de base utilisées pour l'étude réalisée en 2008 par EGIS Mobilité sont restées la référence pour l'étude des impacts de la création du centre de tri sur la circulation. Le projet de centre de tri ayant évolué en termes d'organisation, d'origine des déchets et de capacité, un comparatif de la situation projetée en 2008 par EGIS Mobilité et de la situation projetée dans l'étude d'impact du centre de tri de déchets est proposé ci-après.

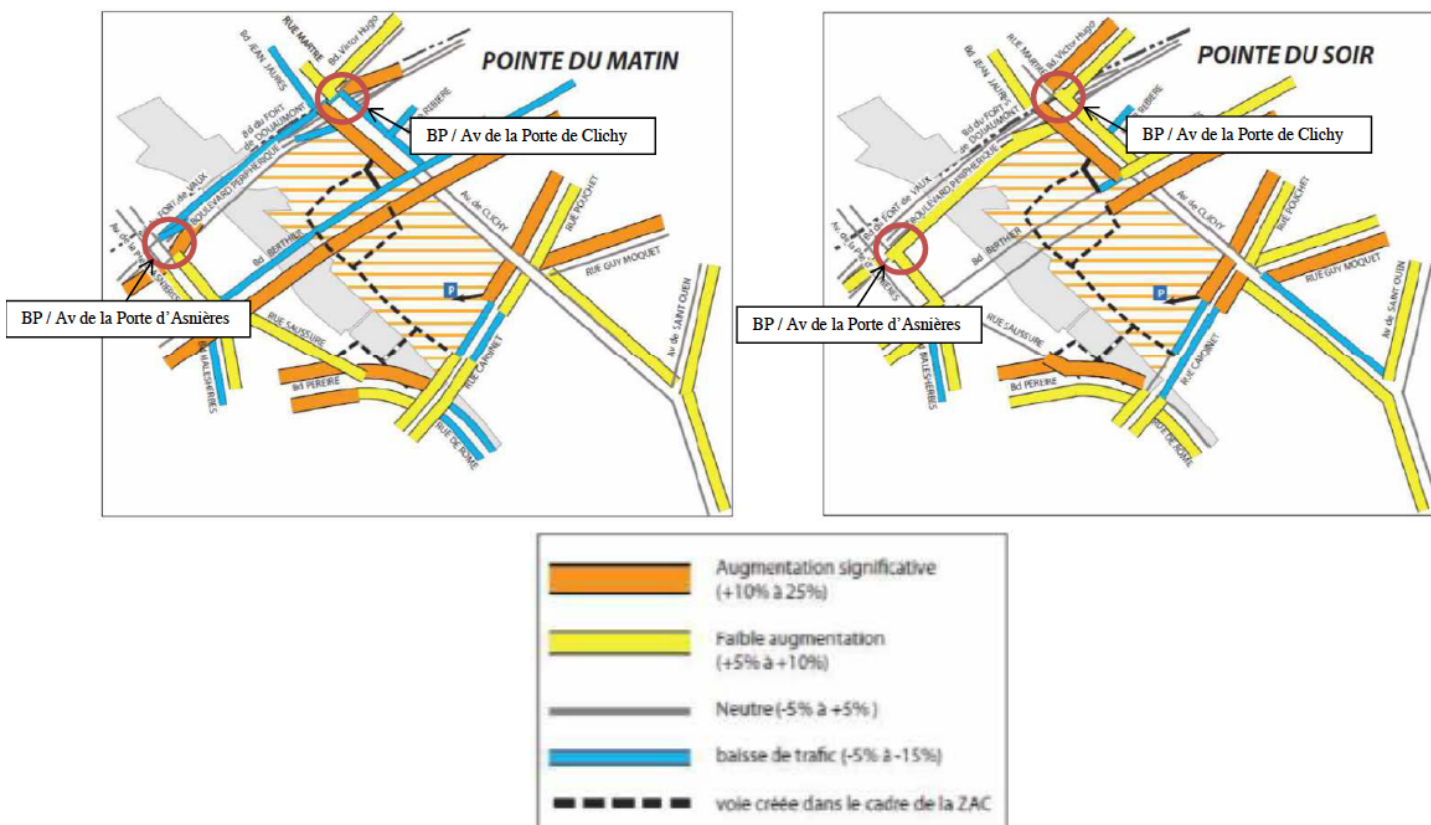
|                                                 | Situation projetée en 2008 – EGIS Mobilité                                                                                                                                                           | Situation projetée dans l'étude d'impact du centre de tri de déchets                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Capacité du centre de tri</b>                | 30 000 t/an                                                                                                                                                                                          | 45 000 t/an                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Origine des déchets</b>                      | 1 <sup>er</sup> , 2 <sup>ème</sup> , 3 <sup>ème</sup> , 4 <sup>ème</sup> , 7 <sup>ème</sup> , 8 <sup>ème</sup> , 9 <sup>ème</sup> , 10 <sup>ème</sup> , 17 <sup>ème</sup> et 18 <sup>ème</sup>       | 1 <sup>er</sup> , 2 <sup>ème</sup> , 3 <sup>ème</sup> , 4 <sup>ème</sup> , 8 <sup>ème</sup> , 9 <sup>ème</sup> , 10 <sup>ème</sup> , 16 <sup>ème</sup> , 17 <sup>ème</sup> , 18 <sup>ème</sup> , Neuilly-sur-Seine, Levallois-Perret, Clichy, Saint-Ouen                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Jours de collecte</b>                        | Mardi et jeudi                                                                                                                                                                                       | Du lundi au samedi                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Evacuation par le fer</b>                    | 45%                                                                                                                                                                                                  | 45% au minimum                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Trafic généré</b>                            | <u>Expédition des déchets triés et des refus :</u><br>10 porteurs par jour entre 22h et 17h.<br>➔ 10 PL / jour, soit 1 PL/heure en émission et attraction                                            | <u>Expédition des déchets triés:</u><br>7 porteurs par jour entre 06h et minuit sur 5 jours.<br>➔ 7 PL / jour, soit au maximum 1 PL/heure en émission ou en attraction en heures de pointe (durée de chargement d'environ 1h).<br><br><u>Expédition des refus:</u><br>3 porteurs par jour entre 06h et minuit.<br>➔ 3 PL / jour, soit au maximum 1 PL/heure en émission et attraction en heures de pointe.                                                                                                         |
|                                                 | <u>Collecte des déchets :</u><br>115 bennes par jour entre 6h et 11h30 puis 17h et 23h.<br>➔ 115 VU/jour, soit 12 VU/heure en émission et attraction                                                 | <u>Collecte des déchets et TCPOM:</u><br>Le trafic est variable selon les jours de la collecte. Au maximum, 80 bennes par jour entre 6h et 00h. La collecte TCPOM génère quant à elle un trafic moyen de 1 camion par jour.<br>➔ 81 VU/jour, soit au maximum 9 VU/heure en émission et attraction                                                                                                                                                                                                                  |
|                                                 | <u>Personnel et visiteurs :</u><br>10 véhicules particuliers par jour pour le personnel et 5 véhicules pour les visiteurs<br>➔ 15 VP/jour, soit 15 VP en HPM (attraction) et 15 VP en HPS (émission) | <u>Personnel et visiteurs :</u><br>20 véhicules particuliers par jour pour le personnel et 5 véhicules pour les visiteurs<br>➔ 25 VP/jour.<br>Le personnel travaillant en 2x7 (le matin de 6h15 à 13h30, l'après-midi de 15h00 à 22h15 avec une période de maintenance de 1h30 entre ces deux périodes) les aller/retour seront décalés par rapport aux heures de pointe. Seuls les véhicules des visiteurs seront donc comptés sur les heures de pointe, soit 5 VP en HPM (attraction) et 5 VP en HPS (émission). |
| <b>Impact sur le trafic en heures de pointe</b> | <u>HPM :</u> 41 véhicules<br>- 28 véhicules entrants<br>- 13 véhicules sortants<br><u>HPS :</u> 39 véhicules<br>- 12 véhicules entrants<br>- 27 véhicules sortants                                   | <u>HPM :</u> 31 véhicules<br>- 16 véhicules entrants<br>- 15 véhicules sortants<br><u>HPS :</u> 31 véhicules<br>- 15 véhicules entrants<br>- 16 véhicules sortants                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

Malgré une capacité augmentée de 15 000 t/an par rapport aux projections initiales, l'organisation des collectes sur 6 jours au lieu de 2 et le fonctionnement en 2x7 des équipes permet d'obtenir un impact du projet sur le trafic inférieur aux prévisions réalisées lors de définition de la ZAC et utilisées pour l'étude d'impact de celle-ci.

Bien que légèrement inférieure par rapport à la situation initialement projetée en heures de pointes, les prévisions de trafics issue de l'étude d'impact du centre et présentées ci-dessus restent du même ordre de grandeur. L'évolution du trafic sur le secteur de la ZAC présentée dans l'étude d'impact de mars 2011 reste donc valable. Cette étude intègre notamment les carrefours Avenue de la Porte d'Asnières / Boulevard Périphérique et Avenue de la Porte de Clichy / Boulevard Périphérique.

En conclusion, la recommandation de 2007 a été suivie d'effets puisque l'étude d'impact de 2011 tient compte des nouveaux équipements (DRPJ, TGI), et les données globales de circulation utilisées dans l'étude d'impact du centre de tri de Paris 17 sont mises à jour à partir :

- b. Des données du projet SYCTOM actuelles
- c. Des données autres projets que celui du SYCTOM de 2011 (données restant d'actualité en 2016)



Carte d'évolution entre la situation de référence sans ZAC et la situation avec ZAC réalisée (source : étude d'impact de la ZAC – Mars 2011)

### **Commentaires du commissaire enquêteur**

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 T3), 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.

La réponse très complète apportée ci-dessus par le pétitionnaire 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 œuvre 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.

Les cartes de la page précédente 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 ont été surévalués, comme le montre 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 prévu 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 entrainera 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 système de fonctionnement des carrefours, de manière à l'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 réaménagement 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'avenir, le secteur demeurant un vaste chantier qui perturbe le quotidien des riverains. Toutefois, l'ensemble des réaménagements envisagés permettent 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.

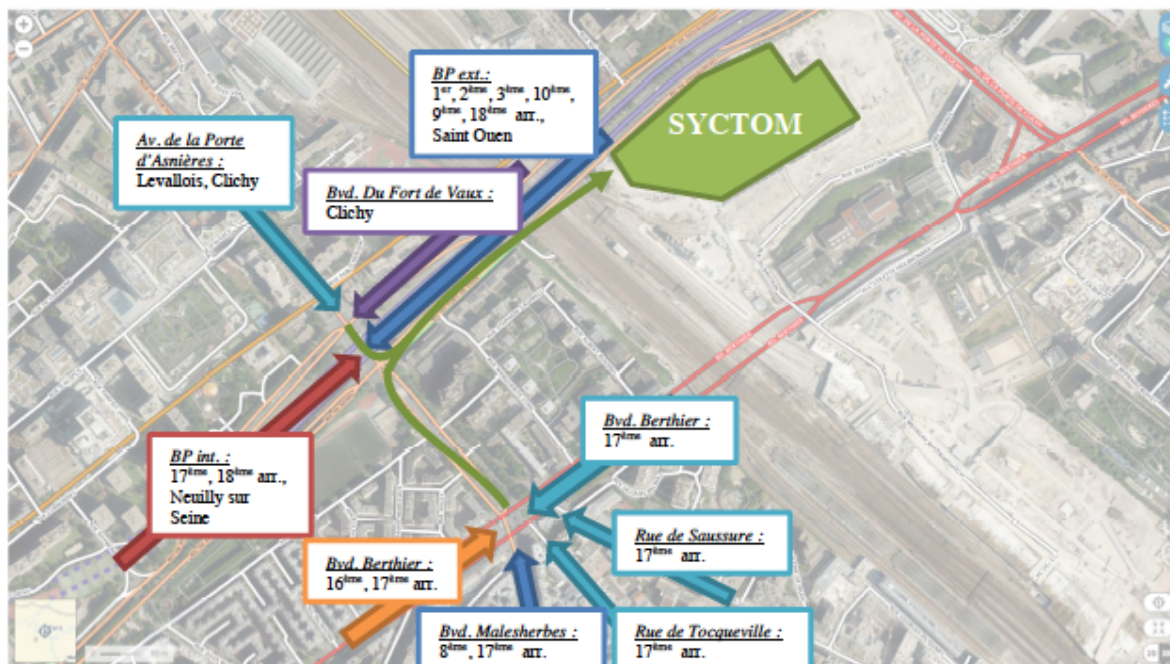
### Réponse et commentaires techniques du Pétitionnaire

#### Questions :

2. Pouvez-vous identifier les points d'entrée dans la zone pour les bennes venant des arrondissements parisiens: passeront-elles toutes par le carrefour Berthier/Malesherbes, hormis pour le 16e qui arriveront par le périphérique?

#### Réponse du pétitionnaire :

La figure ci-dessous présente les points d'entrée dans la zone pour chacun des arrondissements et communes collectées.



**Questions :**

3. Pour les points de sorties, les bennes passeront-elles par les carrefours Berthier Clichy ou Berthier Malesherbes pour rentrer dans Paris? Quelles sont celles qui devront passer par le Bd du Douaumont pour rejoindre Levallois, Neuilly ou le 16e, en l'absence de tout accès au périphérique extérieur Porte de Clichy?

**Réponse du pétitionnaire :**

*Après avoir déchargé les déchets, les camions peuvent repartir en tournée de collecte ou rentrer au remisage. Dans le premier cas, une estimation des différents trajets susceptibles d'être emprunter par les camions selon leur destination est proposée ci-dessous. La répartition de ces trajets n'est à ce jour toutefois pas précisément connue.*



*Dans le cas où les camions repartent au remisage après leur tournée, ils devront emprunter le périphérique extérieur et passeront donc par le boulevard de Douaumont (côté Clichy) pour regagner la Porte d'Asnières.*

**Questions :**

4. Par ailleurs, l'association demande que les études de trafic, sollicitées en 2007, soient enfin menées en prenant en compte tous les trafics générés dans la zone Nord de la ZAC (FPJP, Police Judiciaire, centre de tri, centrale à béton, base logistique Fret, cité du théâtre), les capacités de traitement du trafic automobile aux 4 carrefours encadrant le secteur, les besoins de fluidité du trafic exprimés par le FPJP pour ses fourgons cellulaires...

**Réponse du pétitionnaire :**

*Comme précisé dans la réponse à la question 1, suite à l'approbation du dossier de création de ZAC par le Conseil de Paris, la commission d'enquête chargée d'émettre un avis sur ce projet a mis en exergue la nécessité de réaliser une étude spécifique au niveau des circulations des poids lourds liées aux installations logistiques implantées au nord de la ZAC, afin de quantifier l'impact des nuisances générées par la circulation accrue des camions (centre de tri et centrale béton) et autocars (parking).*

*La réponse à la question 1 détaille les différentes études réalisées suite à la demande de la commission d'enquête et aux évolutions du projet. Un comparatif entre les trafics issus de ces différentes études et les trafics retenus pour l'étude d'impact du centre est également présenté dans cette réponse.*

**Commentaires du commissaire enquêteur**

Les flux entrants des camions bennes sont liés, d'une part à la provenance des déchets triés par le futur centre, mais également au sens de circulation du Bd de Douaumont sur lequel se situera l'accès unique au centre. Cette concentration est toutefois à moduler, d'une part en raison de la proximité immédiate, à la fois du périphérique et d'une zone de fret ferroviaire, permettant à la fois de circonscrire les flux et de les réduire, et d'autre part en fonction des horaires des circuits de collecte de chaque commune qui peuvent étaler les trafic sur le secteur.

Les flux sortant sont, eux, plus diffus, car dépendants du circuit de collecte.

En tout état de cause, comme l'a rappelé le pétitionnaire en réponse à la première question, le nombre de camions concernés est très faible, représentant moins de 1% du trafic global sur les axes encadrant.

Par ailleurs, les études globales de circulations ont bien été mises à jour, suivant ainsi la recommandation faite à l'occasion de l'enquête publique sur la ZAC Clichy-Batignolles, intégrant l'ensemble des évolutions de la ZAC ( Cf réponse pétitionnaire et commentaires du commissaire enquêteur pour la question 1). Et l'étude d'impact du futur centre de tri prend bien en compte les derniers chiffres connus.

**Réponse et commentaires techniques du Pétitionnaire**

**Questions :**

5. Le besoin de fluidité pour le bon fonctionnement du futur palais de justice et de la direction régionale de la police judiciaire pourrait-il rouvrir le dossier d'un accès au périphérique extérieur Porte de Clichy ?

**Réponse formulée par la Ville de Paris :**

*« L'ouverture d'une nouvelle bretelle n'est pas à l'ordre du jour. Le fonctionnement du carrefour de la porte de Clichy est étudié par la Ville de Paris, le CD 92 en liaison avec la Préfecture de Police. Sur le principe, la reprise de la géométrie au Nord du Boulevard Périphérique devrait soulager le fonctionnement de la porte de Clichy avec l'aménagement d'une liaison directe reprenant la sortie du BP extérieur vers les avenues Victor Hugo et du 8 mai 1945 à Clichy »*

**Questions :**

6. Les bd Fort de Vaux/du Douaumont seront-ils élargis, comme évoqués en 2007? Et dans l'affirmative, quel sera le trafic qui y entrera Porte d'Asnières et qui en sortira Porte de Clichy par les bd Sud dans le sens Ouest-Est (et l'inverse dans le sens Est-Ouest les bd Nord) ?

**Réponse formulée par la Ville de Paris :**

*« Le Bd du Fort de Vaux sera élargi dans l'opération au profit des circulations douces (piétons et vélos). L'étude d'impact de la ZAC réalisée en 2011 avait montré que l'évolution du trafic à l'horizon de l'achèvement de l'opération (évolution entre une situation de référence sans ZAC et la situation avec ZAC réalisée) sur cet axe prévoyait une baisse de trafic à l'heure de pointe du matin et une évolution neutre à l'heure de pointe du soir sur les deux parties Nord et Sud du Boulevard de Douaumont. Plus précisément, à l'horizon de la ZAC achevée, l'étude globale de circulation réalisée en 2010 (support de cette étude d'impact) prévoyait sur le boulevard de Douaumont, à l'heure de pointe du matin 379 UVP dans le sens Porte d'Asnières – Porte de Clichy et 908 UVP dans le sens inverse, et à l'heure de pointe du soir 608 UVP et 1206 UVP. Une réactualisation a été effectuée par la société CODRA dans le contexte de réalisation du prolongement du T3 et de diminution tendancielle du trafic. Ainsi sur le boulevard de Douaumont, on devrait obtenir : à l'heure de pointe du matin 330 UVP dans le sens Porte d'Asnières – Porte de Clichy et 908 UVP dans le sens inverse, et à l'heure de pointe du soir respectivement 350 UVP et 904 UVP. »*

**Questions :**

7. Les impacts sur la circulation sont jugés particulièrement importants en sortie du périphérique à la porte de Clichy. Et si les camions empruntent le bd de Douaumont, la situation va empirer. Il apparaît donc préférable d'utiliser les nouvelles voies accessibles de l'av de Clichy et du Bd Berthier par la rampe actuellement créée (ce qui semble être le cas, selon ce que montre le film de présentation lors des permanences) (obs. 2 M Caracotta, registre de Clichy) : quelle réponse pouvez-vous apporter à cette proposition alternative ?

**Réponse formulée par la Ville de Paris :**

*« La rampe évoquée n'a pas vocation à recevoir le trafic du centre de tri du SYCTOM ni celui de la base Fret mais seulement celui de la cimenterie, les véhicules de celle-ci ressortant de la zone de services urbains par cette même rampe sur le boulevard de Douaumont. En effet, une circulation débouchant vers le Sud le long des façades de la Direction Régionale de la Police Judiciaire est apparue trop problématique sur le plan de la sûreté du site et ne sera permise qu'à titre exceptionnel. En revanche, cette rampe participera à fluidifier les flux en les divisant et en évitant le franchissement des voies ferrées ce qui aura un impact positif sur la circulation en amont sur le boulevard de Douaumont. »*

### **Commentaires du commissaire enquêteur**

Les trois dernières questions ne relevaient pas directement de la compétence du pétitionnaire. Ce dernier a ainsi interrogé les services compétents de la Ville de Paris et de la Préfecture de Police

Les réponses apportées par ces derniers viennent compléter la réponse à la question 1. 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, 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, comme cela va être détaillé dans le thème suivant, 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.

## Thème 2 : Le fret ferroviaire

### Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par celles du commissaire enquêteur

Une base logistique urbaine ferroviaire sera implantée entre le futur centre de tri et la Direction Régionale de la Police Judiciaire.

Cette base fret permettra au futur centre de tri d'expédier chaque semaine par train les balles de papier recyclées dans le centre de tri.

L'organisation des flux liés à cette activité fret n'est pas clairement présentée dans le dossier.

Par ailleurs, le calendrier de réalisation de cette infrastructure est repoussé, laissant présager un fonctionnement différé des expéditions, et donc le report sur des expéditions par camions.

L'accès à cette base fret depuis le boulevard du Douaumont est commun à celui du futur centre de tri et de la centrale à béton, nécessitant une organisation globale de ces différents flux pour limiter les impacts sur le boulevard.

Questions :

1. Le rôle et le fonctionnement des voies ferrées de fret n'est pas clair: quel est leur rôle ? (obs. 1, M Piciotto, registre de la mairie du 17<sup>e</sup> et obs. 2 M Caracotta, registre de Clichy). Pouvez-vous présenter les flux liés à cette activité entre le centre de tri et la base fret ?
2. Cette base fret n'est pas exclusivement réservée à l'activité du futur centre de tri. Pouvez-vous préciser les volumes traités et les circuits empruntés par les camions et les trains et leur impact au niveau de l'accès au niveau du Bd de Douaumont ?
3. La centrale à béton empruntera également l'accès commun depuis le boulevard du Douaumont. Pouvez-vous préciser l'aménagement envisagé afin d'organiser les différents flux sans pénaliser la circulation sur le boulevard ?
4. Pourquoi le centre de tri, le FPJP et la base logistique fret sont-ils soumis à la réglementation ICPE et pas la centrale à béton? Une étude sur les conséquences de cette installation pour les riverains aurait été justifiée et avait été annoncée par la mairie de Paris en 2007 (obs. 2, Association des Résidents de la Porte d'Asnières) registre mairie du 17<sup>e</sup>).
5. Quel planning de réalisation est annoncé pour la base de fret, dont l'installation devait précéder celle du centre de tri ? Si le calendrier de réalisation de la base fret est décalé, quel fonctionnement sera mis en place et quels impacts seront attendus ?

### Réponse et commentaires techniques du pétitionnaire

Questions :

1. Le rôle et le fonctionnement des voies ferrées de fret n'est pas clair: quel est leur rôle? (obs. 1, M Piciotto, registre de la mairie du 17<sup>e</sup> et obs. 2 M Caracotta, registre de Clichy). Pouvez-vous présenter les flux liés à cette activité entre le centre de tri et la base fret ?

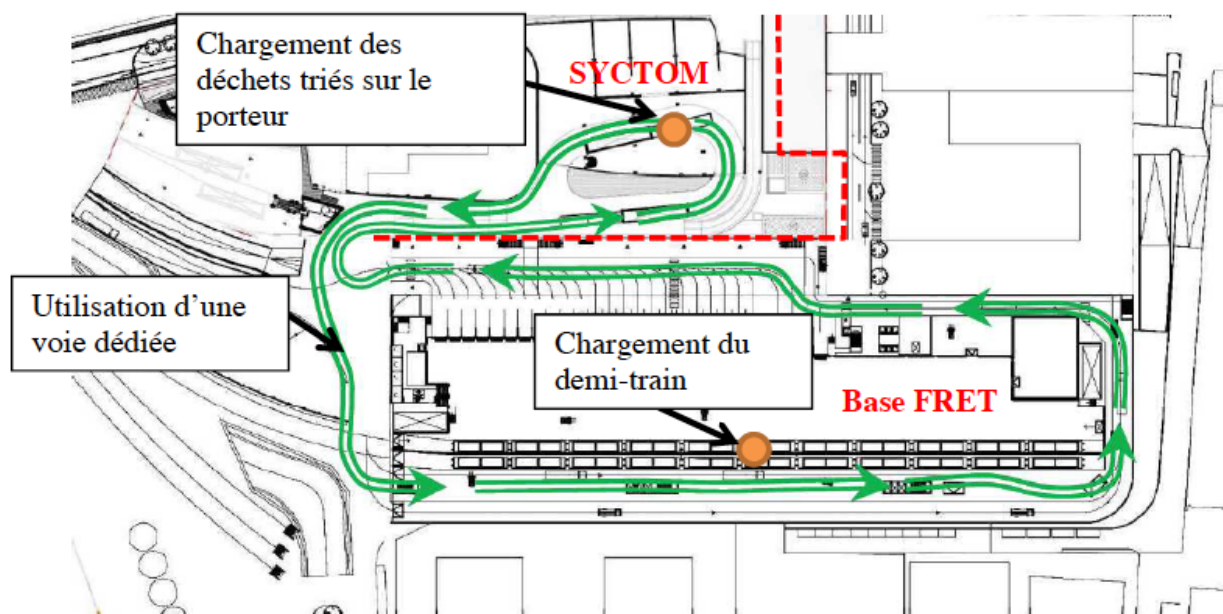
### **Réponse du pétitionnaire :**

*Comme indiqué dans l'étude d'impact du centre de tri de déchets, l'expédition des déchets type Journaux, Revues, Magazines (JRM) se fera par train à raison d'un demi-train par semaine (7 wagons, soit 350 tonnes) soit 13 200 tonnes. A termes, à ces déchets de type JRM, viendront également s'ajouter les déchets fibreux. La part de déchets triés expédiés par fret ferroviaire sera donc supérieure à 45%.*

*De manière à optimiser les flux, une voie dédiée sera utilisée par un porteur effectuant la liaison entre le centre de tri et la base fret. Ce porteur sera chargé au niveau 3 du centre de tri, à proximité des cellules de*

stockage de déchets triés. Une fois chargé, il empruntera une voie menant à un quai de la base fret dédié au chargement du demi-train. Ainsi, les déchets expédiés par fret ferroviaire n'emprunteront à aucun moment les voies routières.

Les flux de circulation entre le centre de tri et la base fret sont représentés sur le plan suivant.



### **Commentaires du commissaire enquêteur**

Les précisions apportées par le pétitionnaire permettent de mieux appréhender les synergies optimisées entre le futur centre de tri et la base de fret ferroviaire. Cette organisation permettra d'envisager une montée en charge de ce report sur le fer et réduire ainsi considérablement les flux de camions et corrélativement les émissions de polluants liés à cette circulation routière. La localisation du futur centre de tri, en accès rapide depuis le périphérique et en accès direct au transport ferré apparaît tout à fait pertinent.

### **Réponse et commentaires techniques du pétitionnaire**

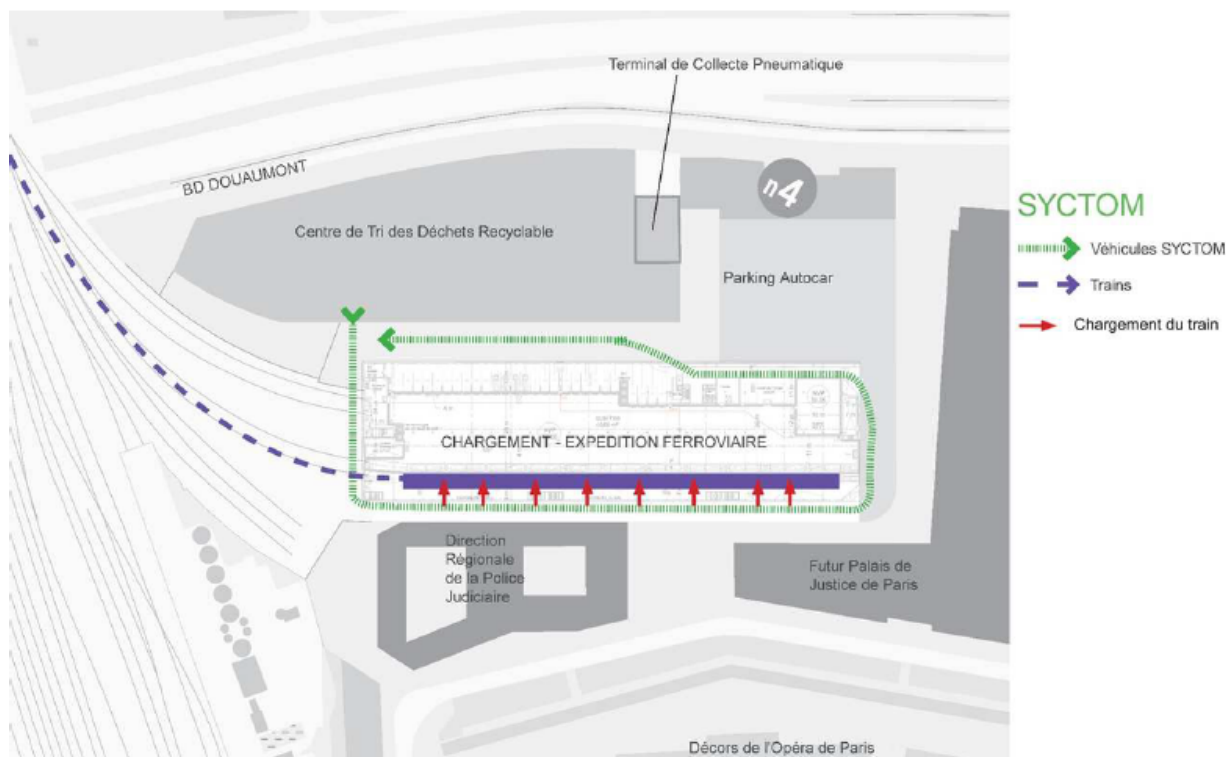
#### **Questions :**

2. Cette base fret n'est pas exclusivement réservée à l'activité du futur centre de tri. Pouvez-vous préciser les volumes traités et les circuits empruntés par les camions et les trains et leur impact au niveau de l'accès au niveau du Bd de Douaumont ?

#### **Réponse du pétitionnaire :**

Comme indiqué dans la réponse à la question 1, à terme la quantité de déchets triés expédiée par voies ferrées sera supérieure à 45%, soit environ 20 000 tonnes par an.

Les flux de circulation entre le centre de tri et la base fret et les arrivées de train sont représentés sur la figure ci-dessous. Le chargement des trains par porteur n'utilisant que des voies internes, il n'impactera pas le trafic au niveau du boulevard de Douaumont.



Source : Paris Batignolles Aménagement

*En l'état actuel du dossier, les trafics totaux projetés liés à la base fret ne sont pas connus pas le pétitionnaire. Une étude d'impact de ce projet est par ailleurs en cours d'instruction.*

*De la même manière que pour le centre de tri, on peut cependant se référer en première approche à l'étude réalisée par EGIS Mobilité en 2008. Cette étude projetait pour l'activité de logistique légère un trafic de 1 à 2 trains par jour et 50 véhicules de livraisons de petit gabarit en émission répartis entre 6h et 9h du matin et 50 véhicules en attraction répartis de 10h à 19h. Par ailleurs, lors de la réunion « Atelier citoyen » du 22 mars 2016, cette estimation de trafic a été réévaluée à environ 80 camions par jour.*

*Les circuits d'accès et de départ à la base logistique sont présentés dans la question suivante.*

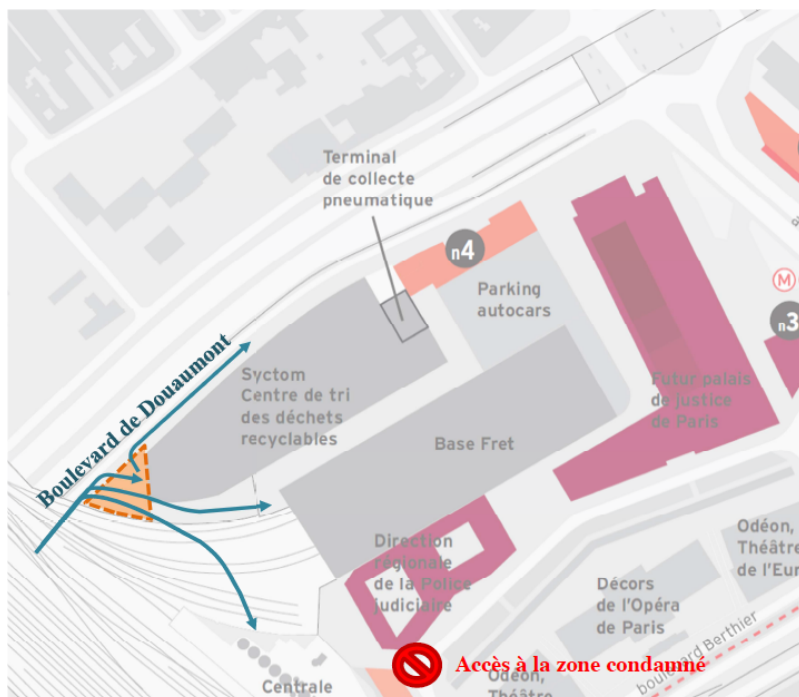
### Questions :

- La centrale à béton empruntera également l'accès commun depuis le boulevard du Douaumont. Pouvez-vous préciser l'aménagement envisagé afin d'organiser les différents flux sans pénaliser la circulation sur le boulevard ?

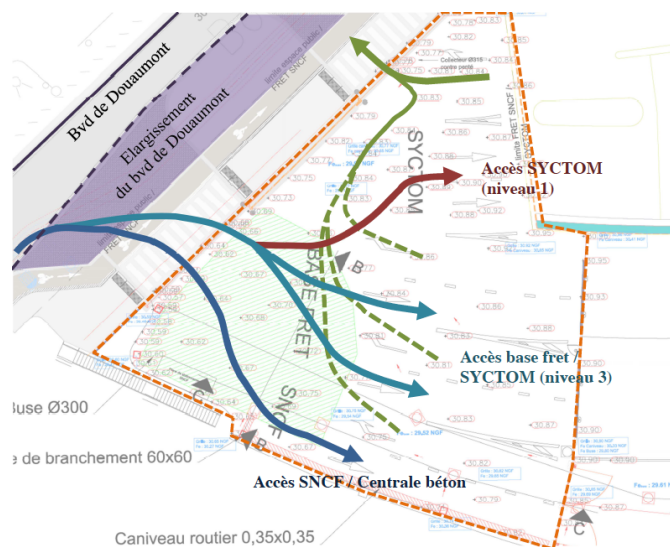
### Réponse du pétitionnaire :

*La placette créée à l'entrée de la zone sur le boulevard de Douaumont sera l'unique accès au centre de tri, et à la centrale à béton. Les accès à la base fret se feront pour les véhicules utilitaires depuis cette placette et pour les véhicules légers depuis un second passage sous porche, situé plus à l'est sur le bd de Douaumont. L'accès à la zone située au sud sera quant lui condamné pour sécuriser les accès à la DRPJ.*

*Cette placette permettra de séparer les différents flux et de rendre la circulation la plus fluide possible.*



Le schéma suivant illustre la répartition des flux au niveau de la placette.



### Commentaires du commissaire enquêteur

L'organisation des différents flux au niveau de cette placette est essentielle pour limiter tout impact sur la circulation sur le bd du Douaumont qui concentre l'accès des différents équipements logistiques en un point.

Chaque entité dispose ainsi d'une voie dédiée et d'un accès sécurisé. Une rampe permettra un accès rapide à la centrale à béton sans franchissement des voies ferrées.

## Réponse et commentaires techniques du pétitionnaire

### Questions :

4. Pourquoi le centre de tri, le FPJP et la base logistique fret sont-ils soumis à la réglementation ICPE et pas la centrale à béton? Une étude sur les conséquences de cette installation pour les riverains aurait été justifiée et avait été annoncée par la mairie de Paris en 2007 (obs. 2, Association des Résidents de la Porte d'Asnières) registre mairie du 17°).

### Réponse du pétitionnaire :

*Les activités relevant de la législation des installations classées sont énumérées dans une nomenclature qui les soumet à un régime d'autorisation ou de déclaration en fonction de l'importance des risques ou des inconvénients qui peuvent être engendrés :*

- **Déclaration** : pour les activités les moins polluantes et les moins dangereuses. Une simple déclaration en préfecture est nécessaire
- **Enregistrement** : conçu comme une autorisation simplifiée visant des secteurs pour lesquels les mesures techniques pour prévenir les inconvénients sont bien connues et standardisées. Ce régime a été introduit par l'ordonnance n°2009-663 du 11 juin 2009 et mis en œuvre par un ensemble de dispositions publiées au JO du 14 avril 2010.
- **Autorisation** : pour les installations présentant les risques ou pollutions les plus importants. L'exploitant doit faire une demande d'autorisation avant toute mise en service, démontrant l'acceptabilité du risque. Le préfet peut autoriser ou refuser le fonctionnement.

*La centrale à béton fait l'objet d'un classement ICPE au titre de la rubrique 2518. Installation de production de béton prêt à l'emploi équipée d'un dispositif d'alimentation en liants hydrauliques mécanisé. Les régimes associés à cette rubrique sont des régimes d'enregistrement ou de déclaration selon la capacité de malaxage de l'installation. Ces régimes définis pour ces rubriques en août 2011 (arrêtés du 8 août 2011) pour l'enregistrement et mis à jour en novembre 2011 pour la déclaration (arrêtés du 26/11/2011) n'impliquent pas de procédure d'enquête publique.*

### Complément apporté par la Ville de Paris :

*« Lors de la rédaction de la première étude d'impact de la ZAC en 2007, la réglementation alors en vigueur classait les ICPE en deux catégories (déclaration et autorisation) et, sans que cela ait pu être vérifié du fait de l'ancienneté du dossier, il est probable que la nécessité affirmée d'une étude d'impact pour la future centrale à béton était liée au fait que le projet rentrait dans la catégorie « autorisation ». Il n'a toutefois pas été possible de retrouver les caractéristiques du projet de l'époque permettant de le vérifier. Mais lorsque le permis de construire de la centrale à béton a été instruit en 2011, l'installation était bien soumise à une simple demande d'enregistrement au titre de la rubrique 2518 de la nomenclature des installations classées. Celle-ci a été déposée le 23 septembre 2011 pour une capacité totale de malaxage de 6,5 m3 ainsi qu'en atteste le document (ci-dessous). Cette demande a ensuite fait l'objet d'un avis favorable de la Préfecture de Police en date du 15/11/2011. »*



Holcim

Holcim Bétons (France)  
49 avenue Georges Pompidou  
F-92593 Levallois Perret

Tél. +33 1 41 06 11 07  
Fax +33 1 41 06 11 08  
www.holcim.fr



**Préfecture de Police de Paris**  
Direction des transports et de la protection du public  
SDPSE-BPSE-ICPE  
12 Quai de Gesvres  
75004 Paris

Levallois Perret, le 22 septembre 2011

**Objet :** demande d'enregistrement d'une installation classée pour la protection de l'environnement (rubrique 2518) sur le 17<sup>ème</sup> arrondissement de Paris (75)

Monsieur Le Préfet,

Je soussigné, Emmanuel HAAG, agissant en qualité de Président d'HOLCIM BETONS (France), ai l'honneur de vous soumettre un dossier de demande d'enregistrement pour l'exploitation d'une unité de production de béton prêt à l'emploi.

Dénomination et adresse du siège social :

S.A.S. Holcim Bétons (France)  
49 avenue Georges Pompidou  
92593 Levallois Perret



Adresse de l'installation projetée :

Parcelles cadastrées n°16 de la section CA, n°4 de la section CB et n°28 de la section CW  
ZAC de Clichy-Batignolles  
75017 Paris

Description de l'activité :

L'unité de production de béton prêt à l'emploi aura une capacité totale de malaxage de 6,5m³. Elle est donc soumise à enregistrement au titre de la rubrique 2518 de la nomenclature des installations classées.

Le présent dossier comprend :

- Le dossier de demande d'enregistrement ;
- Un plan de situation au 1/25 000 ;
- Un plan des abords à l'échelle 1/2 500 ;
- Un plan d'ensemble des installations projetées au 1/200 ;
- Le justificatif du dépôt de demande de permis de construire.

Restant à votre disposition pour vous fournir tout renseignement complémentaire, je vous prie de croire, monsieur le Préfet, en l'expression de mes sentiments les plus respectueux.

Emmanuel HAAG  
Président

holcim construire les fondations de demain

Holcim Bétons (France) sas au capital de 1 529 150 Euros - RCS Nanterre 945 550 549  
Siège Social : 49 avenue Georges Pompidou - F-92593 Levallois Perret  
SIRET 945 550 549 01541 - N° d'identification Intracommunautaire : FR 62 945 550 549

## Commentaires du commissaire enquêteur

Les explications fournies par le pétitionnaire et complétées par les services de la Ville de Paris permettent de mieux comprendre les motifs qui ont fait échapper la centrale à béton à étude d'impact et procédure d'enquête publique.

Toutefois, conformément à l'article R.512-46-3 du Code de l'environnement, le régime de l'autorisation n'exonère pas le demandeur de fournir des informations concernant, notamment, les mesures de prévention mises en place pour réduire les nuisances acoustiques, le respect des prescriptions réglementaires, des éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec certains plans, schémas et programmes (par

exemple : SDAGE, plans déchets...)... L'instruction de la demande a donc été faite sur la base d'un dossier complet.

### **Réponse et commentaires techniques du pétitionnaire**

#### **Questions :**

5. Quel planning de réalisation est annoncé pour la base de fret, dont l'installation devait précéder celle du centre de tri ? Si le calendrier de réalisation de la base fret est décalé, quel fonctionnement sera mis en place et quels impacts seront attendus ?

#### **Réponse du pétitionnaire :**

*Initialement, le calendrier de réalisation de la base fret ferroviaire prévoyait un démarrage de chantier au 4ème trimestre 2016 pour une livraison au 4ème trimestre 2018. A ce jour, l'instruction du permis de construire ayant pris du retard, le planning prévisionnel des travaux de la base fret laisse envisager un décalage d'environ 6 mois entre la mise en exploitation du centre de tri et celle de la base fret. Ainsi, en cas de fonctionnement sans expédition par fret ferroviaire, le nombre de poids lourd supplémentaire serait de l'ordre de 3 camions par jour. Comme indiqué dans les réponses du Thème 1, l'organisation envisagée pour le centre de tri permet de conserver des trafics en accord avec la circulation projetée lors de la définition du projet de ZAC. Un fonctionnement sans fret ferroviaire ajoutera donc temporairement un trafic supplémentaire tout en restant conforme à la capacité de trafic dimensionnée pour la ZAC.*

*Selon la Ville de Paris, le planning prévisionnel envisagé à ce jour permettrait une livraison de la base fret à l'horizon 2019.*

### **Commentaires du commissaire enquêteur**

Ce décalage de chantier, bien que préjudiciable pour le centre de tri, fait partie des aléas qui nécessitent de réorganiser temporairement le fonctionnement initialement envisagé. L'impact sur la circulation du décalage de mise en service de la base fret apparaît toutefois relativement limité et ne va pas non plus générer de nuisances importantes pour l'environnement.

### Thème 3 : L'accessibilité par les transports en commun et les circulations douces

#### ➤ Les transports en communs

#### Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par celles du commissaire enquêteur

(Obs. 2, association Les Résidents de la Porte d'Asnières, registre de la mairie du 17<sup>e</sup>) : Le centre de tri va ouvrir début 2018. Plusieurs nouveaux moyens de transport en commun sont en cours de réalisation aux abords de la ZAC. Toutefois, contrairement à ce qu'indique le dossier d'étude d'impact, les calendriers de réalisation s'étant décalés, ils ne permettront pas aux futurs employés de les emprunter, les obligeant à utiliser leur véhicule personnel

- Création en septembre 2018 de nouvelles lignes de bus (28, 163) qui amélioreront la desserte du quartier dans le cadre du Projet Grand Paris des Bus ;
- Livraison du T3 à la fin de l'année 2018 (au lieu de fin 2017) ;
- Livraison de la ligne de métro 14 en 2019 ou 2020 (si les problèmes d'inondation de la future station Porte de Clichy perdurent) au lieu de 2017.

Questions :

1. Les futurs employés devront recourir à l'utilisation de véhicules particuliers de manière plus importante dans l'attente de la mise en service des moyens de transport indiqués ci-dessus. Le projet prévoit-il un stationnement suffisant pour les véhicules légers ?
2. La création anticipée des nouvelles lignes de bus allant desservir Clichy Batignolles, sans attendre 2018, est-elle envisageable ?

#### Réponse et commentaires techniques du pétitionnaire

Questions :

1. Les futurs employés devront recourir à l'utilisation de véhicules particuliers de manière plus importante dans l'attente de la mise en service des moyens de transport indiqués ci-dessus. Le projet prévoit-il un stationnement suffisant pour les véhicules légers ?

#### Réponse du pétitionnaire :

*La mise en exploitation du centre de tri est prévue pour mars 2019. Les lignes de bus 28 et 163 et la ligne de tram T3 seront donc en exploitation. La mise en exploitation de la prolongation de la ligne de métro 14 doit intervenir dans le courant de l'année 2019, soit possiblement quelques mois après ouverture du centre de tri. La station de métro Porte de Clichy desservie par la ligne de métro 13 et de la ligne de RER C située à environ 10 minutes de marche du centre de tri sera toutefois disponible.*

*Le retour d'expérience du SYCTOM et de CNIM montre que le personnel en poste dans les centres de tri utilise prioritairement les transports en commun même si les accès sont situés à plus de 15 minutes de marche.*

*Par ailleurs, le projet intègre 20 places de parking pour le personnel et les visiteurs auxquelles s'ajoutent 10 places pour les véhicules 2 roues motorisés et un local pour environ 10 vélos.*

**Questions :**

2. La création anticipée des nouvelles lignes de bus allant desservir Clichy Batignolles, sans attendre 2018, est-elle envisageable ?

**Réponse formulée par la Ville de Paris :**

*« Le STIF, la RATP, la Ville de Paris et son aménageur travaillent actuellement sur ces questions. Toutefois, compte tenu de la création du nouveau terminus de bus sur la rue André Suarès, qui ouvrira au mieux à partir de fin 2017, ainsi que des nombreux travaux de construction des immeubles le long de la voie Mstsislaw Rostropovitch encore dite « voie Nord-Sud » (nouvelle voie qui maille la rue Cardinet au Bd Berthier et à l'avenue de la Porte de Clichy), un renforcement provisoire des lignes de bus, dans l'attente de la livraison du T3, ne semble envisageable que dans le courant de l'année 2018. »*

**Commentaires du commissaire enquêteur**

Il semble, tout d'abord, y avoir une erreur dans la date de mise en service du futur centre de tri retenue par cette association. En effet, le dossier, et les différents documents de communication complémentaires disponibles pendant la période d'enquête publique, précisent une ouverture prévisionnelle pour mars 2019 et non début 2018... laissant donc plus d'une année supplémentaire aux différents projets de transports collectifs pour être opérationnels.

Par ailleurs, le site est déjà desservi par des transports en commun à distance de marche raisonnable.

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 ci-dessus permet de penser que les futurs employés pourront en bénéficier.

➤ **Les circulations douces**

**Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complété par celles du commissaire enquêteur**

(Obs1, M Gladin, registre de Clichy) : Aucune circulation douce n'est prévue pour les piétons et les cycles entre Porte d'Asnières et Porte de Clichy pour relier Clichy-Levallois et Paris 17e. Et l'implantation des bâtiments va entériner cette coupure infranchissable... alors même que la réalisation de la ZAC avait dans ses objectifs d'améliorer les circulations et le tissu urbain.

Question :

1. Ne serait-il pas opportun de prévoir un cheminement en passerelle au-dessus du périphérique, en longeant l'emprise ferroviaire, ou encore en-dessous du périphérique, en prolongeant la rue de Paris en prévoyant également une voie de l'autre côté? Cette décision doit intervenir avant que l'implantation n'interdise cette option.
2. Comment s'organisent les circulations douces aux abords du site (Bd du Douaumont...) ?

**Réponse et commentaires techniques du pétitionnaire**

Questions :

1. Ne serait-il pas opportun de prévoir un cheminement en passerelle au-dessus du périphérique, en longeant l'emprise ferroviaire, ou encore en-dessous du périphérique, en prolongeant la rue de Paris en prévoyant également une voie de l'autre côté? Cette décision doit intervenir avant que l'implantation n'interdise cette option.

**Réponse formulée par la Ville de Paris : Réponse du pétitionnaire :**

*« Un des objectifs poursuivis dans l'opération était dès le départ une amélioration des liaisons, ce qui a été fait là où c'était possible. Compte tenu du nivellement du terrain ferroviaire en remblai par rapport au sol naturel, le boulevard périphérique passe sous le réseau Saint Lazare mais au-dessus de l'avenue de la Porte de Clichy et tout nouveau franchissement serait irréaliste du point de vue urbain car présentant un dénivelé trop important. En revanche, un accent particulier a été mis sur le traitement de l'avenue de la Porte de Clichy et son réaménagement au droit du boulevard périphérique en privilégiant les liaisons douces et l'urbanité du franchissement (élargissement des espaces piétons, circulations douces plus confortables avec des traversées piétonnes plus directes, requalification de l'éclairage piéton...). »*

Questions :

2. Comment s'organisent les circulations douces aux abords du site (Bd du Douaumont...) ?

**Réponse formulée par la Ville de Paris :**

*« En dehors de l'effort particulier, évoqué dans la réponse précédente, sur les liaisons douces entre Paris et Clichy, il est prévu une piste cyclable sur la portion du Boulevard de Douaumont côté sud du périphérique, qui prolongera l'existante depuis la Porte d'Asnières vers la Porte de Clichy. De plus, les études en cours sont en train de vérifier la possibilité d'intégrer, sur ce boulevard, un contre-sens cyclable entre la Porte de Clichy et le pont ferroviaire afin de pouvoir desservir l'ensemble des activités prévues sur ce boulevard (immeuble tertiaire et services urbains). Toutefois, compte tenu du gabarit réduit de la voie et du trottoir sous le pont ferroviaire, il apparaîtrait trop dangereux de poursuivre le contre sens cyclable sous ce pont. Aussi, pour rejoindre la Porte d'Asnières depuis la Porte de Clichy, les vélos devront emprunter les boulevards de Douaumont et Fort de Vaux dans leurs portions situées au Nord du boulevard périphérique. »*

### **Commentaires du commissaire enquêteur**

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 il est exact que 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.

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 apparaissent ainsi cohérentes avec, d'une part les objectifs affichés de l'opération Clichy-Batignolles et les contraintes des infrastructures nécessitant des arbitrages.

## Thème 4 : Les impacts sonores et liés aux vibrations

### Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par celles du commissaire enquêteur

(Obs. 2, association Les Résidents de la Porte d'Asnières, registre de la mairie du 17<sup>e</sup>) : Concernant l'environnement sonore, le dossier (partie 3.10) oublie de mentionner le trafic ferroviaire qui génère bruits et vibrations (alors que le dossier d'enquête du futur palais de justice le mentionne, bien qu'étant plus éloigné). Par ailleurs, certains immeubles de la Sablière (164 rue de Saussure) et des Hauts de Malesherbes/ZAC de la Porte d'Asnières (2 à 26 rue A Roussel et 17 rue S Grappelli) avaient été identifiés dans l'enquête publique de 2007 sur Clichy Batignolles comme étant situés en zone noire, avec un bruit en façade supérieur à 70 dB le jour et 65 dB la nuit (chap. 4 10 2 de l'étude d'impact).

- Pourquoi ne sont-ils pas en ZER alors que seules les voies SNCF (créant aussi bruits et vibrations) les séparent du centre de tri?
- Par ailleurs, la centrale à béton était identifiée en 2007 comme source de bruit potentiel importante, avec un impact qui pouvait atteindre 55 dB sur les immeubles des Hauts de Malesherbes. Enfin, la réalisation de Clichy Batignolles sans le FPJP, entraînait une augmentation du bruit pour les habitants de ces immeubles, hausse inférieure à 1% provoquée par une réflexion supérieure du bruit des trains, malgré une baisse de la réflexion du bruit des voitures sur le périphérique. Le dossier d'enquête du centre de tri s'est logiquement penché sur les conséquences de sa création sur l'immeuble Olympe et a proposé la construction d'un mur anti-bruit pour empêcher un phénomène de réflexion du bruit du périphérique.
- En revanche, pourquoi le dossier oublie les voies ferrées comme source de bruit et donc leur impact sur les immeubles situés à l'Ouest du faisceau St-Lazare. Il ignore également les conséquences éventuelles de la création du Palais de justice eu du pôle judiciaire sur la réflexion des bruits générés par la centrale à béton, le centre de tri et les voies ferrées vers ces immeubles.

#### Questions :

1. Quel est l'impact sonore du centre de tri pour les immeubles situés à l'Ouest du faisceau ferré ?
2. Pourquoi le dossier d'étude d'impact omet-il l'existence des voies ferrées comme source de bruit ? A la fois ayant un impact sur le centre de tri, mais également sur les immeubles situés à l'Ouest du faisceau ferré Saint-Lazare.
3. Il en va de même pour les vibrations ?
4. L'association demande que l'impact de toutes les constructions réalisées ou à réaliser sur Clichy-Batignolles sur les immeubles situés à l'Ouest du faisceau ferré soit étudié dans leur ensemble et non isolément et que des mesures correctives nécessaires soient mises en œuvre pour empêcher toute hausse du bruit sur tous les immeubles des Hauts de Malesherbes et de la rue de Saussure déjà très exposés, au-delà des seuils d'alerte (70 dB le jour et 65 dB la nuit). Quelles sont les conséquences éventuelles de la création du Palais de Justice et du Pôle Judiciaire sur la réflexion des bruits générés par la Centrale à béton, le centre de tri et les voies ferrées vers ces immeubles ?

### Réponse et commentaires techniques du pétitionnaire

#### Questions :

1. Quel est l'impact sonore du centre de tri pour les immeubles situés à l'Ouest du faisceau ferré ?
2. Pourquoi le dossier d'étude d'impact omet-il l'existence des voies ferrées comme source de bruit ? A la fois ayant un impact sur le centre de tri, mais également sur les immeubles situés à l'Ouest du faisceau ferré Saint-Lazare.

## Réponses du pétitionnaire :

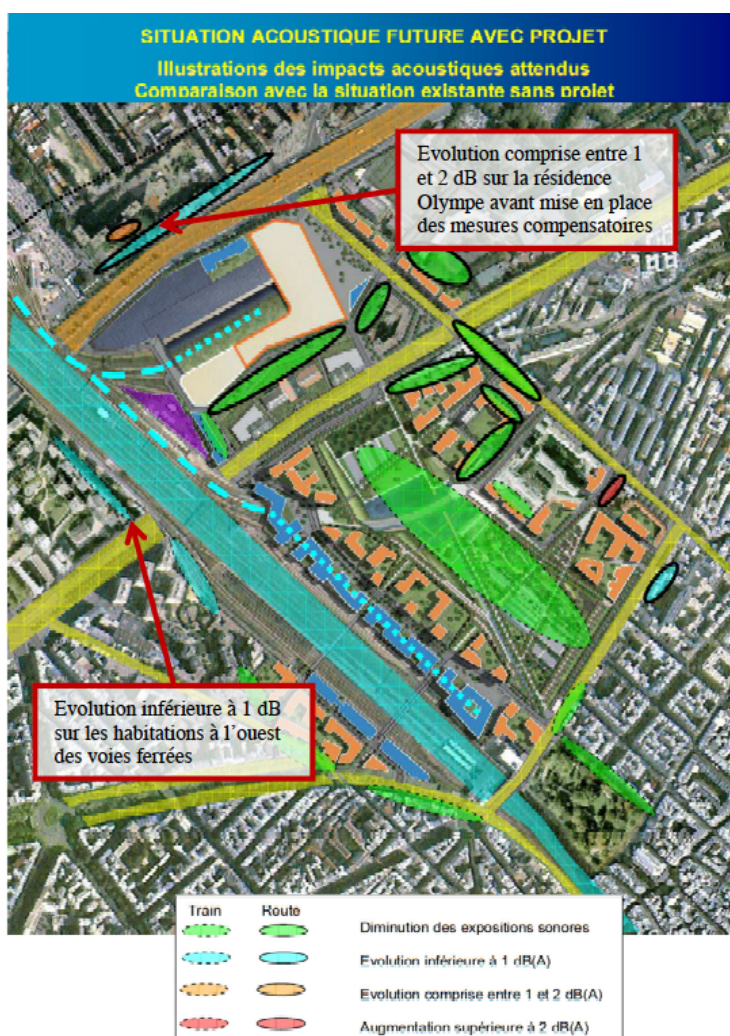
*Afin de préciser le contexte du projet de création du centre de tri et ses impacts sur l'environnement sonore, un historique des études menées dans le cadre de la création de la ZAC est rappelé ci-après.*

*Les premières études menées ont d'abord concerné l'ensemble de la zone Clichy-Batignolles et ont fait office de documents cadres pour les études qui ont suivi spécifiquement pour chaque projet.*

*Ainsi l'analyse de l'environnement sonore du secteur d'aménagement de la ZAC Clichy-Batignolles dans l'étude d'impact de mars 2011 a permis de préciser les secteurs devant faire l'objet d'une surveillance accrue et d'une précision détaillée au niveau des futures études. Cette étude prenait notamment en compte l'impact de la réflexion du bruit généré par le trafic routier et ferroviaire sur les façades des nouveaux bâtiments de la ZAC.*

*Les conclusions issues de cette première étude ont donc été une base de travail pour l'étude spécifique détaillée dans l'étude d'impact du centre de tri.*

*La figure suivante, issue de l'étude d'impact de la ZAC de mars 2011, présente l'ensemble des impacts sonores dus à la réflexion des bruits générés par le trafic routier et ferroviaire sur les équipements de la ZAC (Centre de tri, base fret, DRPJ, FPJP...). Cette figure illustre notamment les impacts sur les habitations situées à l'ouest des voies ferrées et sur la résidence Olympe avant mise en place des mesures compensatoires détaillées dans l'étude d'impact du centre de tri.*



*Pour rappel (« extrait de l'étude d'impact – Aménagement de la ZAC Clichy-Batignolles, Mars 2011 ») :*

*« L'analyse de l'environnement sonore du projet d'aménagement Clichy a été réalisée sur la base d'une campagne de mesures de bruit in situ et d'une étude acoustique prévisionnelle par simulation du site sans et avec projet. Elle prend en compte l'ensemble des sources sonores caractéristiques et notamment le bruit routier, le bruit ferroviaire et le bruit des activités présentes et projetées.*

*Elle permet d'apprécier l'impact acoustique du projet au droit des riverains du site et de déterminer les degrés d'isolement acoustiques de façades du nouveau bâti.*

*[...]*

*On recense toutefois sur certains sites des augmentations des niveaux sonores, notamment au droit des immeubles collectifs à Clichy qui subissent les réflexions provenant du nouveau front bâti côté intérieur du Boulevard Périphérique. Cet impact se traduit par une légère augmentation pouvant atteindre 1,2 dB(A) de jour et 1,6 dB(A) de nuit, sans dépasser la valeur de 2 dB(A) correspondant à une transformation significative. Ce dernier, bien qu'admissible, fera l'objet de mesures d'accompagnement acoustique pour le réduire au droit de la résidence Olympe. Elles consistent à traiter la façade du bâtiment Syctom par la mise en œuvre de matériaux absorbants jusqu'à 19m de hauteur et, en complément, à envisager une façade inclinée en partie basse. » »*

*C'est donc sur la base de ces constats que le bâtiment Olympe a été identifié comme secteur sensible lié à l'aménagement du centre de tri et a fait l'objet d'une étude plus poussée que les immeubles situés à l'ouest du faisceau ferré.*

#### **Questions :**

3. Il en va de même pour les vibrations ?

#### **Réponses du pétitionnaire :**

*Le projet de centre de tri étant d'une part peu sensible aux vibrations provenant de l'extérieur de par sa conception et d'autre part, son activité n'étant pas génératrice de vibrations, le volet Vibration de l'étude n'a pas été décrit en détail conformément au principe de proportionnalité des études d'impact (article R122-5 du code de l'environnement).*

*On peut cependant rappeler ici les conclusions de l'analyse de l'environnement vibratoire réalisée dans le cadre de l'étude d'impact de la ZAC en mars 2011 :*

*Au regard des niveaux de vitesses vibratoires mesurés à proximité des installations ferroviaires, les vibrations ne présentent pas de risque pour la structure des futurs bâtiments au sens de la circulaire du 23/07/1986.*

#### **Commentaires du commissaire enquêteur**

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.

Le rappel historique réalisé par le pétitionnaire 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 défini 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.

Au vu des compléments apportés en réponse aux questions posées, le commissaire enquêteur estime ainsi 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.

### **Réponse et commentaires techniques du pétitionnaire**

#### **Questions :**

4. L'association demande que l'impact de toutes les constructions réalisées ou à réaliser sur Clichy-Batignolles sur les immeubles situés à l'Ouest du faisceau ferré soit étudié dans leur ensemble et non isolément et que des mesures correctives nécessaires soient mises en œuvre pour empêcher toute hausse du bruit sur tous les immeubles des Hauts de Malesherbes et de la rue de Saussure déjà très exposés, au-delà des seuils d'alerte (70 dB le jour et 65 dB la nuit) . Quelles sont les conséquences éventuelles de la création du Palais de Justice et du Pôle Judiciaire sur la réflexion des bruits générés par la Centrale à béton, le centre de tri et les voies ferrées vers ces immeubles ?

#### **Réponses du pétitionnaire :**

*Nous rappelons que l'impact de l'ensemble de l'aménagement Clichy-Batignolles a été réalisé dans l'étude d'impact de la création de la ZAC.*

*Il est à souligner que l'étude d'impact du FPJP datant d'avril 2012 n'a pas identifié de conséquences sur le voisinage dû à la réflexion du bruit généré par les trafics routiers et ferroviaires. La centrale à béton bénéficiant du régime de l'enregistrement, aucune étude d'impact n'a été réalisée. Le dossier d'enregistrement comprend notamment les mesures de prévention mises en place pour réduire les nuisances acoustiques.*

*Par ailleurs, comme indiqué dans l'étude d'impact spécifique au centre de tri, l'ensemble des activités du site étant situées à l'intérieur du centre de tri, leur impact sur l'environnement sonore est négligeable.*

### **Commentaires du commissaire enquêteur**

Le commissaire enquêteur rejoint le pétitionnaire sur les éléments de réponses présentés.

L'étude globale acoustique a bien été réalisée au niveau de la ZAC, 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 faible distance non couverte et à très faible vitesse.

Le commissaire enquêteur considère ainsi que la demande exprimée par l'association n'apparaît pas justifiée.

## Thème 5 : Organisation des flux internes

### Questions posées par le commissaire enquêteur

L'optimisation des flux des véhicules et des matières constitue une composante essentielle d'un centre de tri. Elle influe sur l'organisation des volumes bâtis et des circulations.

#### *Questions :*

1. Pouvez-vous présenter les différents flux à l'intérieur de la parcelle ?
2. Quelles liaisons physiques et fonctionnelles sont prévues entre le centre de tri et le Terminal de Collecte Pneumatique d'Ordures Ménagères qui va le juxter ? Pouvez-vous présenter ce projet et l'organisation prévue pour le traitement de ces déchets ?
3. Quelles sont les capacités de stockage des camions dans l'enceinte du site du futur centre de tri ?

### Réponse et commentaires techniques du pétitionnaire

#### **Questions :**

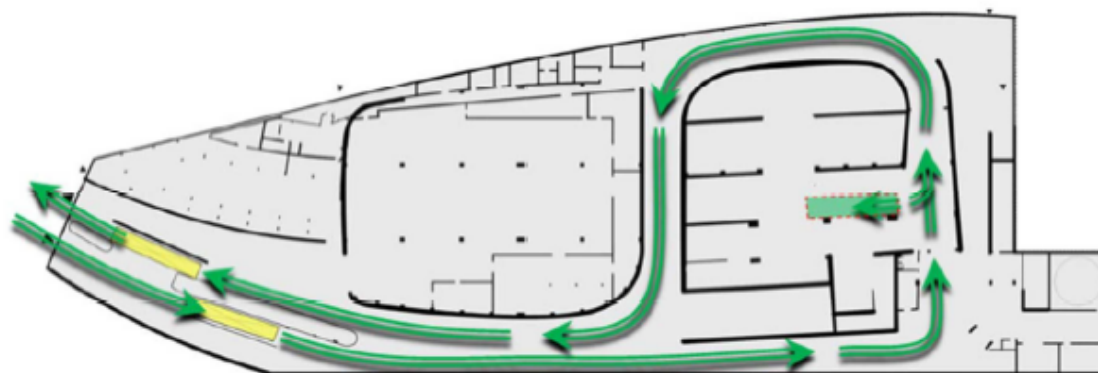
1. Pouvez-vous présenter les différents flux à l'intérieur de la parcelle ?
2. Quelles liaisons physiques et fonctionnelles sont prévues entre le centre de tri et le Terminal de Collecte Pneumatique d'Ordures Ménagères qui va le juxter ? Pouvez-vous présenter ce projet et l'organisation prévue pour le traitement de ces déchets ?

#### **Réponses du pétitionnaire :**

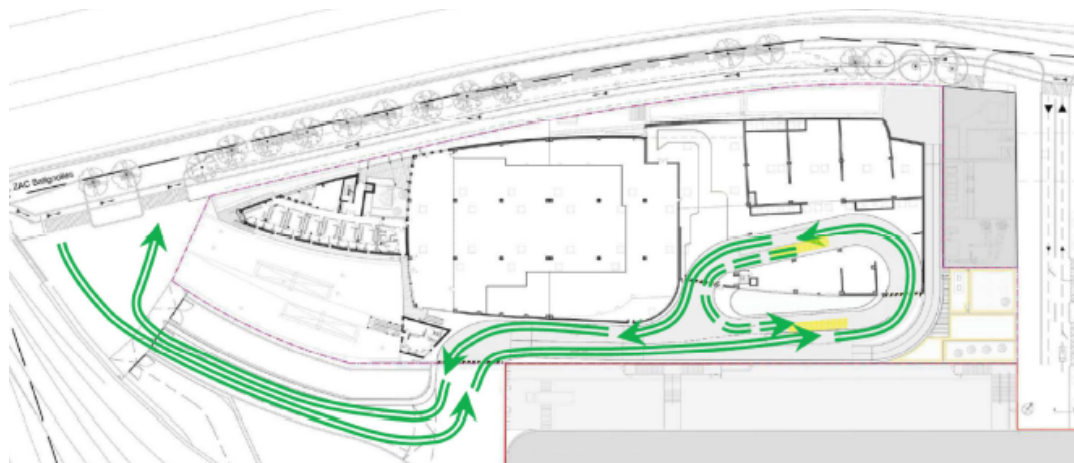
*Les flux de circulation sur le centre de tri seront de 4 types :*

- *Apport de déchets par les camions de collecte*
- *Chargement et expédition des déchets par les porteurs*
- *Evacuation des bennes TCPOM*
- *Liaison Centre de tri – Base fret pour le chargement des trains*

*Chacun de ces flux est représenté sur les schémas suivants :*



*Apport de déchets par les camions de collecte*

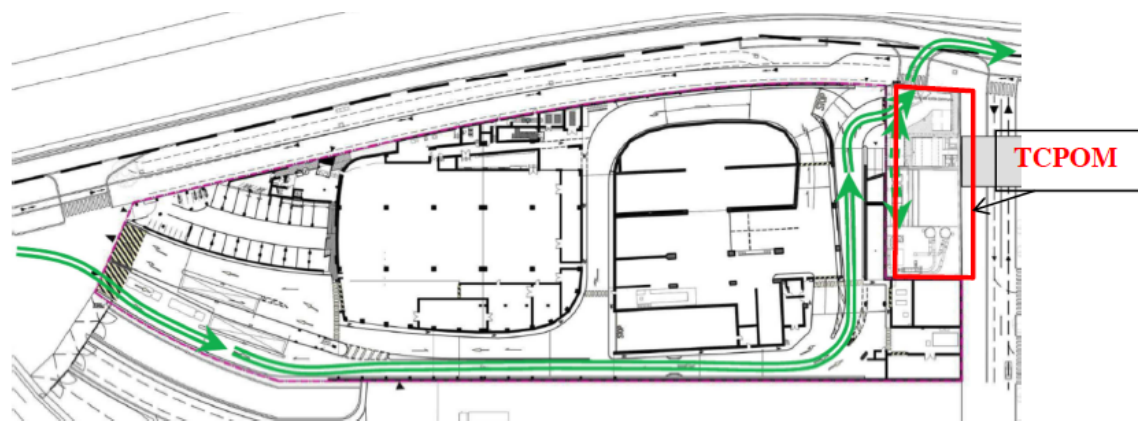


*Chargement et expédition des déchets par les porteurs*

La collecte pneumatique des ordures ménagères permet d'acheminer les déchets ménagers par aspiration souterraine depuis des bornes de collecte mises à la disposition des habitants vers le Terminal de Collecte Pneumatique des Ordures Ménagères (TCPOM). Les déchets y sont compactés dans 2 caissons séparés en fonction du type de collecte : collecte sélective ou ordures ménagères. Ces caissons sont ensuite évacués par transport routier vers leurs filières de traitement respectives : le centre de tri mitoyen pour les collectes sélectives et les usines de valorisation énergétiques du Sycotom pour les ordures ménagères.

Bien que mitoyennes, les deux installations centre de tri et TCPOM ne peuvent être simplement raccordées pour des raisons :

- Réglementaires : obligation de clôture et de parois coupe-feu entre les deux établissements distincts
- Techniques : obligation de pesage des caissons de compacteurs (gabarit routier) à l'entrée du centre de tri.

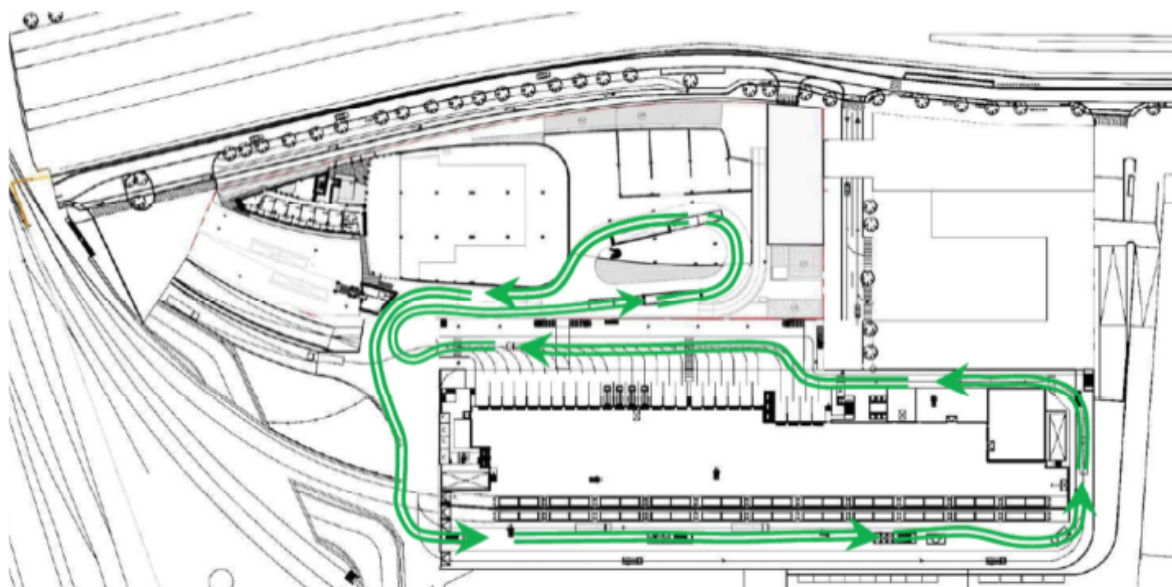


*Evacuation des bennes TCPOM*

Pour la collecte sélective, la logistique associée est la suivante : les camions accèdent au TCPOM via le centre de tri suivant le schéma ci-dessus afin d'éviter des manœuvres sur le boulevard de Douaumont. Ils chargent le caisson et retournent à l'entrée du centre de tri via les voies de circulation publiques.

Nous soulignons le fait qu'il y a un portail entre les deux établissements et que ce dernier est sécurisé via un report au PC sécurité du centre de tri.

*Pour les ordures ménagères, la récupération des caissons s'opère de la même manière, les camions empruntant ensuite les voies de circulation publiques pour rejoindre les usines de valorisation énergétique.*



*Liaison Centre de tri – Base fret pour le chargement des trains*

### Questions :

3. Quelles sont les capacités de stockage des camions dans l'enceinte du site du futur centre de tri ?

### Réponses du pétitionnaire :

*Les capacités de stockage des camions dans l'enceinte du centre sont les suivantes :*

- 14 en attente déchargement
- 2 en déchargement
- 20 en attente sortie

*La capacité totale de camion en attente du centre est donc de 36 camions.*

### Commentaires du commissaire enquêteur

Le descriptif très précis et illustré par des schémas présentant les différents flux permet de bien appréhender l'organisation spatiale hiérarchisée, permettant d'optimiser les flux des véhicules comme ceux des matières, les contrôles et la sécurité sur le site. La capacité de stockage des camions sur la parcelle permet de limiter au maximum les remontées de file sur le bd du Douaumont en cas nécessité.

La localisation du centre de tri, à l'interface de la base fret, du Terminal de Collecte Pneumatique des Ordures Ménagères et du bd périphérique permet de limiter au maximum les circulations de camions dans la ville.

Si les contraintes techniques et réglementaires du centre de tri et du TPCOM peuvent s'entendre, empêchant le transit direct des déchets issus du tri sélectif du terminal vers le centre, on ne peut toutefois que regretter la nécessité de charger un camion et d'effectuer une boucle par la route afin de rentrer à nouveau dans le centre de tri pour y déposer les déchets.

## Thème 6 : Les travaux : calendrier, impacts temporaires

### Questions posées par le commissaire enquêteur

Dans un secteur voyant se succéder les chantiers, les subissant souvent de manière concomitante sur près d'une décennie, ces derniers appellent un grand savoir-faire et savoir-être.

La phase de travaux est un moment délicat pour le fonctionnement d'un quartier, nécessitant une grande rigueur d'organisation, une charte de chantier partagée, une concertation accrue avec les différents acteurs concernés (aménageur, différents services de la ville et de la préfecture de police de Paris, chantiers voisins), et une communication importante auprès des riverains.

Les impacts sont nombreux, en matière de circulation, de bruits, de poussières...

Questions :

1. Pouvez-vous présenter votre calendrier d'intervention?
2. Quels seront les impacts sur la circulation automobile et les mesures prises pour les réduire?
3. Quels seront les impacts sur les circulations douces et les mesures prises pour les réduire?
4. Quels seront les impacts sur le stationnement et les mesures prises pour les réduire?
5. Quelles seront les mesures prises pour réduire les émissions de bruits, vibrations, poussières, pollution pendant la phase du chantier ?
6. Comment seront évacués les déblais ?
7. Sera-t-il mis en place une concertation avec les riverains, d'un médiateur, d'une "maison de projet" ?
8. Comment sera géré le chantier décalé de la future zone de logistique urbaine ferroviaire ?
9. La présence simultanée de nombreux chantiers nécessite une coordination importante avec l'ensemble des acteurs. Quels sont les moyens mis en œuvre pour coordonner et minimiser les impacts sur le quartier ?

### Réponse et commentaires techniques du pétitionnaire

Questions :

1. Pouvez-vous présenter votre calendrier d'intervention?

### Réponses du pétitionnaire :

*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 2èmes étages, réalisation des 3èmes 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.*

#### **Questions :**

2. Quels seront les impacts sur la circulation automobile et les mesures prises pour les réduire?

#### **Réponses du pétitionnaire :**

*Conformément à la charte de chantier vert, pour réduire l'impact sur la circulation automobile, un ensemble de procédures sera mis en place :*

- *un plan de circulation sera imposé aux entreprises,*
- *un planning d'évacuation et d'approvisionnement sera réalisé sur la journée pour limiter les embouteillages aux heures de pointes,*
- *lors de la mise en place d'un convoi exceptionnel, celui-ci sera soumis à autorisation, particulièrement après étude des horaires et conditions de circulation du convoi.*

*Par ailleurs, des réunions de préparation et de suivi des travaux hebdomadaires sont réalisées conjointement avec le PC Lutèce avant et pendant les travaux afin d'anticiper les problématiques et résoudre les problèmes dès leur apparition.*

*Ces réunions sont d'ores et déjà en place pour l'ensemble des chantiers de la zone (FPJP, DRPJ...). CNIM et SYCTOM ont été intégrés au plus tôt à ces réunions de suivi de manière à anticiper les impacts du chantier et à identifier les contraintes auxquelles celui-ci devra se plier.*

*Suite aux premiers échanges entre le pétitionnaire et le PC Lutèce, il a été convenu qu'une largeur minimale de 3,5 m serait maintenue le long du chantier sur le boulevard Douaumont.*

#### **Questions :**

3. Quels seront les impacts sur les circulations douces et les mesures prises pour les réduire?

#### **Réponses du pétitionnaire :**

*Pour réduire l'impact sur les modes doux, la sécurité des piétons sera assurée par le maintien du passage des poussettes et des personnes à mobilité réduite sur le boulevard de Douaumont et si nécessaire par des passages piétons temporaires.*

*Comme indiqué précédemment, des réunions hebdomadaires de préparation et de suivi des travaux sont réalisées conjointement avec le PC Lutèce avant et pendant les travaux afin d'anticiper les problématiques et résoudre les problèmes dès leur apparition.*

*Suite aux premiers échanges entre le pétitionnaire et le PC Lutèce, il a été convenu qu'un cheminement d'une largeur de 1,4 m serait maintenu le long du chantier sur le boulevard Douaumont. Cette largeur pourra ponctuellement être réduite à 0,9 m.*

**Questions :**

4. Quels seront les impacts sur le stationnement et les mesures prises pour les réduire?

**Réponses du pétitionnaire :**

*Pour réduire l'impact sur le stationnement, le stationnement lié aux activités de chantier sera proscrit sur la voie publique. Il devra s'effectuer uniquement sur l'emprise de chantier. Si l'espace n'est pas suffisant, les entreprises intervenantes du chantier prendront les mesures nécessaires pour favoriser les transports en communs, afin de ne pas impacter le stationnement des riverains.*

**Commentaires du commissaire enquêteur**

Les réponses apportées aux différents points soulevés apparaissent satisfaisantes, quant aux mesures qui seront mises en œuvre pour limiter les impacts d'un chantier qui viendra succéder à celui du Futur Palais de Justice.

L'encadrement des différents chantiers lors de réunions hebdomadaires et mensuelles réunissant les différents acteurs concernés (PC Lutèce, Ville de Paris, aménageur et maîtres d'ouvrage, maîtres d'œuvre et entreprises) permet d'ajuster le plus finement possible des avancements spécifiques et souvent différés. L'objectif ultime étant bien de réduire les nuisances pour le quartier.

La charte de chantier vert, document contractuel signé par toutes les parties prenantes, permet de disposer d'un document cadre visant à réduire les nuisances générées.

**Réponse et commentaires techniques du pétitionnaire**

**Questions :**

5. Quelles seront les mesures prises pour réduire les émissions de bruits, vibrations, poussières, pollution pendant la phase du chantier ?

**Réponses du pétitionnaire :**

*Toutes les dispositions seront prises, afin que le chantier soit maintenu en parfait état de propreté, à la fois pendant les travaux et jusqu'à la livraison des ouvrages. Les entreprises intervenant sur le chantier ont l'obligation de nettoyer les postes de travail au quotidien. Le pétitionnaire prévoira le nettoyage des abords de son chantier autant que de besoin pendant toute la durée de son intervention, avec un minimum d'une fois par semaine, pendant les phases particulièrement salissantes (travaux de terrassement, etc.). En outre, pendant toute la durée du chantier, le responsable chantier vert fera assurer autant que besoin le nettoyage des voies publiques sur les distances jugées nécessaires.*

*Concernant les émissions de bruit, le pétitionnaire a procédé dans le cadre de l'étude d'impact, préalablement à l'ouverture du chantier, à une mesure du niveau moyen équivalent, Leq, diurne et nocturne, qui servira de base d'évaluation. Dans « l'esprit » de la réglementation et en tenant compte de la réalité du chantier et du site du projet, les niveaux de pression acoustique maximum à ne pas dépasser en limite de propriété dans toutes les directions seront définis.*

*S'il s'avère que le niveau acoustique pouvait être problématique, par exemple pour une phase donnée du chantier, il pourra être mis en place un contrôle permanent du niveau de bruit sur le chantier et/ou en périphérie dans une zone sensible permettant de vérifier que le niveau sonore ne dépasse pas le niveau*

*règlementaire. Ce dispositif permettra au responsable chantier vert de mener les actions correctives en temps réel.*

*Lors de la préparation du chantier, les entreprises devront évaluer le niveau sonore des engins pour estimer leur impact sur l'environnement.*

*Concernant les dispositions prises pour limiter l'envol des poussières, des arrosages réguliers du sol, en période sèche, seront pratiqués. L'eau utilisée sera de préférence, celle récupérée après le lavage des outils ou l'eau de pluie.*

*Les matériaux fins ou pulvérulents seront recouverts d'une bâche lors des transports et ils seront stockés à l'abri du vent.*

*Des limitations de vitesse pourront être imposées par la personne publique compétente, sur les voies publiques alentours afin de limiter les soulèvements de poussière.*

*Le déballage des matériaux devra se faire obligatoirement à proximité d'un moyen de collecte interne au chantier ou d'une benne appropriée, pour les produits dont l'emballage n'assure pas la protection.*

*Les envols de matériaux seront évités en adaptant les techniques de mise en œuvre (pas de découpage de polystyrène expansé à la scie sur le chantier, ...).*

*Les gravats devront être déposés dans les bennes et non jetés pour éviter la poussière inutile.*

*Tout feu sera interdit sur le chantier.*

*Enfin, concernant les mesures de prévention de pollution des eaux, le pétitionnaire mettra en œuvre des mesures préventives dès la préparation du chantier afin de réserver les surfaces suffisantes pour les aires de lavage des camions et engins de chantier, pour les aires de fabrication, pour le stockage des effluents avant traitement, pour le stockage des produits polluants ainsi que pour les différents équipements de prétraitement et de stockage des effluents nécessaires notamment dans le cadre du rejet au réseau d'assainissement. Leurs caractéristiques seront les suivantes :*

- surfaces bâchées ou bétonnées ;*
- bacs de rétention ou de décantation ;*
- dispositifs de séparation des hydrocarbures ;*
- conformité des stockages et étiquetages réglementaires (cuves, fûts, bidons, pots, etc.) ;*
- suivi et contrôle du traitement des effluents.*

### **Commentaires du commissaire enquêteur**

Le commissaire enquêteur considère que les différentes mesures présentées sont nécessaires et suffisantes pour limiter et réduire les émissions. Leur bon respect est toutefois indispensable et il incombera au conducteur de travaux et responsable du chantier de les faire appliquer.

### **Réponse et commentaires techniques du pétitionnaire**

#### **Questions :**

6. Comment seront évacués les déblais ?

#### **Réponses du pétitionnaire :**

*Des analyses de sols ont été préalablement réalisées sur la zone correspondant au futur chantier. Les résultats de ces analyses indiquent que les remblais et les alluvions anciennes présentent des dépassements systématiques en sulfates.*

*Les déblais qu'engendreront le projet seront donc évacués en Installation de Stockage de Déchets Inertes aménagée (ISDI +), acceptant des terres sulfatées, correspondant généralement à des centres de comblement de carrières.*

*Les terres seront chargées au fur et à mesure de leur terrassement en regroupant les terres de même catégorie pour la constitution des chargements.*

*Un tri visuel pourra être nécessaire si une contamination ponctuelle non identifiée lors des sondages est découverte (pollution par des hydrocarbures par exemple).*

*L'excavation des terres sera ensuite réalisée maille par maille, conformément au plan de dépollution.*

*Cette opération sera assurée par des semis bennes bâchées selon la réglementation en vigueur afin d'éviter tout envol de poussières, du site à l'exutoire final.*

*Dans le cas où des terres paraîtraient plus impactées que ce qui était prévu, le technicien dépollution contactera immédiatement le responsable dépollution. L'Assistant à Maitrise d'Ouvrage Site est Sol pollué sera également mis au courant.*

*Des prélèvements d'urgence pourront être réalisés et envoyés dans la journée au laboratoire, pour analyse des HCT et des HAP en délai court.*

*Les analyses seront fournies par le laboratoire après un délai de 48h à 72h, ce qui permettra de définir clairement l'orientation des terres.*

*L'ensemble des travaux sera supervisé par une équipe de projet constituée d'un conducteur de travaux, d'un ingénieur en dépollution et d'un chef de chantier pour les prestations de terrassement / dépollution (gestion des sols pollués, suivi, traçabilité, suivi des règles d'hygiène et de sécurité, investigations complémentaires), de remblaiement, de compactage...*

*Aucun dépôt de matériaux, de matériels, de déblais ou de remblais ne sera toléré sur la voie publique en dehors des emprises de chantier.*

*Par ailleurs, afin de limiter les émissions de poussières, des arrosages réguliers du sol, en période sèche, seront pratiqués. L'eau utilisée sera de préférence, celle récupérée après le lavage des outils ou l'eau de pluie.*

### **Commentaires du commissaire enquêteur**

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 apparaît cohérent et proportionné et appelle une grande vigilance dans sa mise en œuvre.

### **Réponse et commentaires techniques du pétitionnaire**

#### **Questions :**

7. Sera-t-il mis en place une concertation avec les riverains, d'un médiateur, d'une "maison de projet" ?

#### **Réponses du pétitionnaire :**

*Un dispositif de recueil des demandes et plaintes des riverains sera mis en place (boîte aux lettres, répondeur, adresse mail...) par le pétitionnaire. Un registre des plaintes et des demandes d'information pourra également être relayé à la maison du projet de la ZAC Clichy Batignolles.*

*Un responsable chantier vert sera nommé par le pétitionnaire. Il tiendra à disposition sur le chantier un registre consignait les remarques et/ou plaintes émanant des personnes extérieures au chantier (riverains, élus, etc.). Il proposera les réponses à apporter.*

*Le responsable chantier vert conservera la trace des demandes et des réponses qui ont été faites.*

*Par ailleurs, sur le même principe que la réunion d'information du public tenue le 22 mars 2016 (Atelier citoyen), nous nous réservons la possibilité de réaliser des réunions d'information du public en partenariat avec l'aménageur de la ZAC.*

### **Commentaires du commissaire enquêteur**

Les moyens mis en œuvre apparaissent proportionnés et suffisants.

La communication avec les riverains est un aspect important pendant la phase chantier, permettant, à la fois d'informer le public de l'évolution de ce dernier, mais également aux riverains de déposer des doléances qui seront examinées.

Le relai de ce process via la maison de projet de la ZAC apparaît un point positif, cette dernière étant déjà identifiée par la population.

### **Réponse et commentaires techniques du pétitionnaire**

#### **Questions :**

8. Comment sera géré le chantier décalé de la future zone de logistique urbaine ferroviaire ?
9. La présence simultanée de nombreux chantiers nécessite une coordination importante avec l'ensemble des acteurs. Quels sont les moyens mis en œuvre pour coordonner et minimiser les impacts sur le quartier ?

#### **Réponses du pétitionnaire :**

*La coordination des deux chantiers sera suivie par Paris Batignolles Aménagement. Cette coordination se traduira par la mise en place de missions d'OPC pour chacun des chantiers et plus largement pour l'ensemble des chantiers de la zone.*

*Des réunions mensuelles de suivi des chantiers sont organisées par l'aménageur (Paris Batignolles Aménagement) pendant toute la durée des travaux afin d'anticiper les problématiques et résoudre les problèmes dès leur apparition.*

*Ces réunions sont donc d'ores et déjà en place pour l'ensemble des chantiers de la zone (FPJP, DRPJ...). CNIM et SYCTOM ont donc été intégrés au plus tôt à ces réunions de suivi de manière à anticiper les impacts du chantier et à identifier les contraintes auxquelles celui-ci devra se plier.*

*De plus, comme indiqué pour les questions 2 et 3, des réunions hebdomadaires de préparation et de suivi des travaux sont réalisées conjointement entre le pétitionnaire du future centre de tri de déchets, les différents porteurs de projet de la ZAC et le PC Lutèce avant et pendant les travaux afin d'anticiper les problématiques et résoudre les problèmes dès leur apparition.*

#### **Commentaires du commissaire enquêteur**

Le commissaire enquêteur se félicite du suivi et de la coordination des différents chantiers mis en place avec les différents acteurs concernés et pilotés par l'aménageur de la ZAC. Le suivi existant pour les différents chantiers permet d'ajuster les plannings respectifs et les autorisations délivrées par les services préfectoraux et municipaux en fonction des besoins pour limiter les impacts sur le quartier et la population.

## Thème 7 : Les principaux risques liés à l'activité

### Questions posées par le commissaire enquêteur

Le risque le plus important lié à l'activité du futur centre de tri est le risque incendie et son corollaire au niveau de la toxicité des fumées et de leur opacité, à la fois dans le site, en dehors du site.

Ce dernier peut avoir différentes sources : auto échauffement, acte de malveillance, erreur humaine ou effet domino. 5 risques prépondérants ont été identifiés et hiérarchisés : incendie de stockage (des déchets non triés, des refus, des alvéoles de stockage de déchets triés) et incendie d'un camion (de déchargement, d'expédition).

Questions :

1. Pouvez-vous présenter, selon les 5 risques prépondérants identifiés, les différents moyens pour les contrer, les limiter?
2. Comment est traité le dégagement de fumées toxiques ?
3. Pouvez-vous préciser le niveau d'opacité des fumées dans le site, à l'extérieur, ses incidences sur la circulation piétonne, automobile ?
4. Quel est l'impact de la fermentation des déchets ?

### Réponse et commentaires techniques du pétitionnaire

Questions :

1. Pouvez-vous présenter, selon les 5 risques prépondérants identifiés, les différents moyens pour les contrer, les limiter?

### **Réponses du pétitionnaire :**

*Afin de réduire les risques de l'installation, différents moyens de préventions et de protections seront mis en place :*

- *Un dispositif anti-intrusion sera installé pour prévenir les risques de malveillance. Une présence sera assurée en permanence sur le site, lors des heures d'ouverture, par une personne chargée de contrôler les entrées et sorties à l'entrée du site, et, lors des heures de fermeture, par un gardien. En période d'inactivité, l'accès aux installations sera interdit (le site sera clos et les accès seront verrouillés de l'intérieur) ;*
- *La construction coupe-feu des bâtiments assurera de contenir un éventuel incendie à l'intérieur du site et les dispositifs de sécurité adéquats (détection incendie, extincteurs, lances à incendie, réseau d'extinction automatique d'incendie) assureront un haut niveau de protection ;*
- *Des procédures et des formations régulières seront mises en place pour diminuer le risque d'erreur humaine (autorisation de travail préalable pour tout travail par point chaud, un plan de prévention sera mis en place pour les entreprises extérieures, les consignes de sécurité de l'installation seront mises à la disposition de ces mêmes entreprises, l'ensemble des intervenants de l'établissement recevront les formations nécessaires à la sécurité) ;*
- *Les modélisations des scénarios identifiés, à savoir l'incendie de stockage (des déchets non triés, des refus, des alvéoles de stockage de déchets triés) et l'incendie d'un camion (de déchargement, d'expédition), montrent qu'aucun d'entre eux n'est susceptible d'engendrer d'effets dominos à l'extérieur du site, le site étant isolé des activités voisines par des parois coupe-feu 4h. De plus, les effets dominos ne sont pas susceptibles d'atteindre des éléments de sécurité à l'intérieur du site (local incendie).*

Plus spécifiquement, pour chacun des scénarios identifiés lors de l'étude de dangers, les dispositions constructives et les moyens de détection et d'extinction sont détaillés ci-dessous.

Incendie des alvéoles de stockage des déchets non triés :

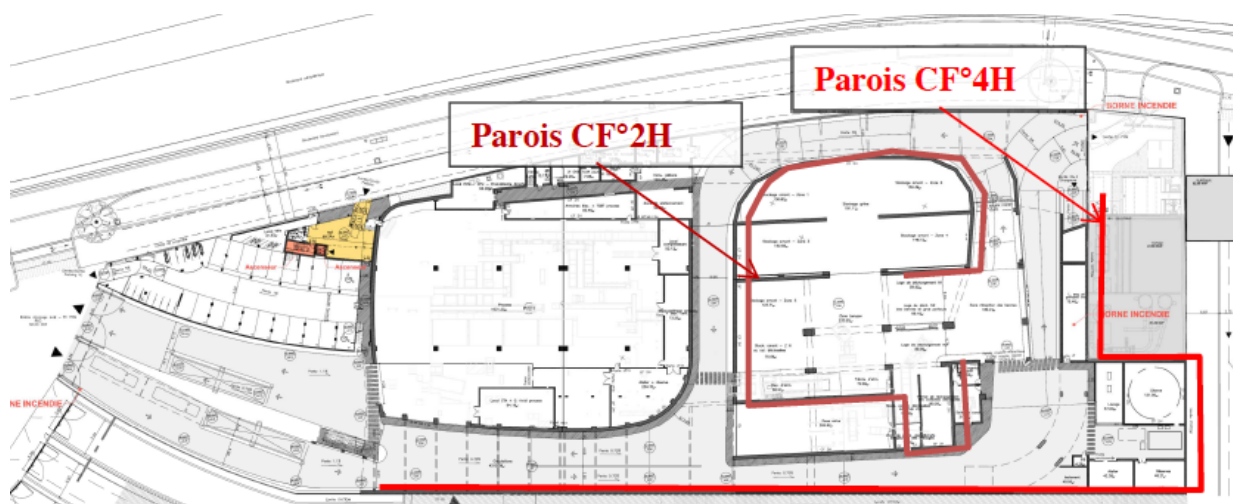
- Disposition constructives : L'installation sera séparée des limites de propriété par un mur séparatif coupe-feu de degré 4 heures (REI 240), lorsque le mur séparatif est situé à moins de 10 mètres des tiers.

L'installation disposera d'un accès permettant aux services d'incendie et de secours d'intervenir à l'entrée côté Boulevard Douaumont. La voie respectera les caractéristiques d'une voie échelle, l'installation présentant des hauteurs supérieures à 8 m de hauteur.

Une aire sera aménagée permettant la mise en station des échelles, parallèle à la façade, à une distance comprise entre 1 et 8 mètres de cette façade.

La façade côté Bd Douaumont sera équipée d'ouvrant permettant l'intervention des sapeurs-pompiers.

A l'intérieur des installations les zones à risques seront séparées par des parois séparatives CF°2 heures (REI 120).



- Moyens de détection et d'extinction : les moyens de détection et d'extinction mis en place sont listés dans le tableau ci-dessous.

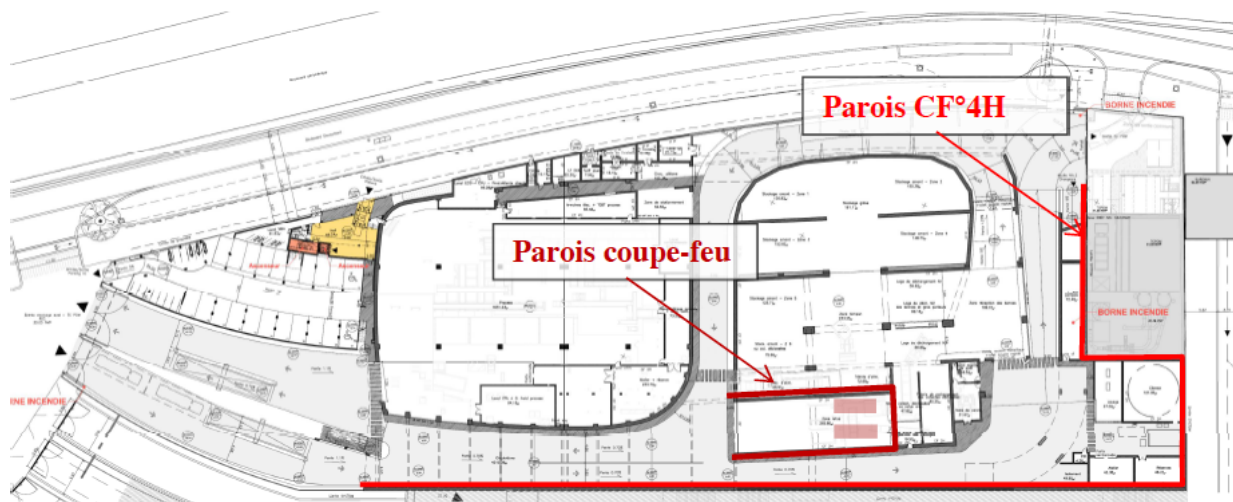
| Niveau | Zone                           | Local                             | Risques           | Liste moyens de détection et d'extinction interne |
|--------|--------------------------------|-----------------------------------|-------------------|---------------------------------------------------|
| RdC    | Déchets entrants               | Convoyeur zone amont vers procédé | Traversée zone CF | Détection incendie, Système déluge                |
| RdC    | Déchets entrants               | Compacteur déchets                | déchets           | Détection incendie, Sprinklers                    |
| RdC    | Déchets entrants – Alvéole n°1 | Stockage amont                    | Déchets vrac      | Caméras thermique Système déluge                  |
| RdC    | Déchets entrants – Alvéole n°2 | Stockage amont                    | Déchets vrac      | Caméras thermique Système déluge                  |
| RdC    | Déchets entrants – Alvéole n°3 | Stockage amont                    | Déchets vrac      | Caméras thermique Système déluge                  |
| RdC    | Déchets entrants – Alvéole n°4 | Stockage amont                    | Déchets vrac      | Caméras thermique Système déluge                  |
| RdC    | Déchets entrants – Alvéole n°5 | Stockage amont                    | Déchets vrac      | Caméras thermique Système déluge                  |
| RdC    | Déchets entrants – Alvéole n°6 | Stockage amont                    | Déchets vrac      | Caméras thermique Système déluge                  |

Le centre sera par ailleurs équipé d'un réseau de poteaux incendie enterré. Il sera implanté sur le centre de tri 4 poteaux incendies ayant chacun un débit unitaire de 120 m<sup>3</sup>/h. Des poteaux incendies extérieurs sont également implantés à proximité des accès du site soit à moins de 100 m des entrées des différentes zones.

- Désenfumage : En cas d'incendie, les locaux sont désenfumés par balayage naturel, réalisé par ouverture d'exutoires d'une surface de 2% de la superficie à désenfumer. Pour les locaux supérieurs à 1 600m<sup>2</sup>, les cellules seront divisées en 2 cantons d'une longueur maximale de 60m. Les cantons seront délimités par des écrans de cantonnement, réalisé en matériaux A2s, d0, y compris leurs fixations, et SF°1/4 heure. Les dispositifs d'évacuation seront implantés sur la toiture à moins de 7m des murs CF séparant les cellules de stockage. Les amenées d'air de surface égale seront assurées par les volumes adjacents ouverts. Les dispositifs de commande seront automatiques et manuels. La commande d'ouverture manuelle sera placée à proximité de l'accès principal du bâtiment.

#### Incendie du stockage des refus :

- Disposition constructives : L'installation sera séparée des limites de propriété par un mur séparatif CF°4 heures (REI 240), lorsque le mur séparatif est situé à moins de 10 mètres des tiers. L'installation disposera d'un accès permettant aux services d'incendie et de secours d'intervenir à l'entrée côté Boulevard Douaumont. La voie respectera les caractéristiques d'une voie échelle, l'installation présentant des hauteurs supérieures à 8 m de hauteur. Une aire sera aménagée permettant la mise en station des échelles, parallèle à la façade, à une distance comprise entre 1 et 8 mètres de cette façade. La façade côté Bd Douaumont sera équipée d'ouvrant permettant l'intervention des sapeurs-pompiers. A l'intérieur des installations les zones à risques seront séparées par des parois séparatives CF°2 heures (REI 120).



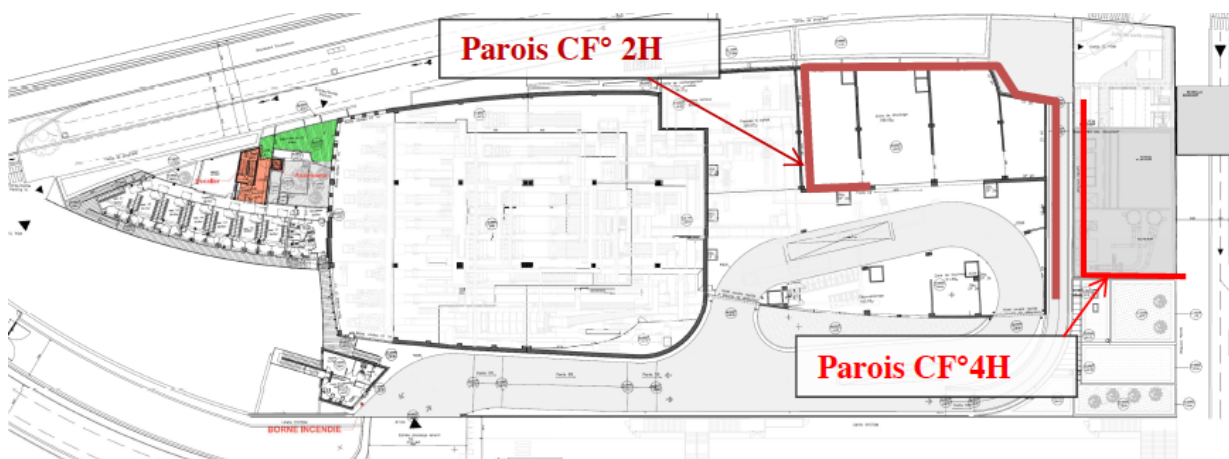
- Moyens d'extinction : Un réseau RIA sera présent en enterré depuis la nourrice jusqu'aux postes. Les RIA seront alimentés depuis une bache d'eau via un ensemble de surpression avec pompe jockey. L'installation sera conforme à la règle APSAD R5. Le centre sera par ailleurs équipé d'un réseau de poteaux incendies enterré. Il sera implanté sur le centre de tri 4 poteaux incendies ayant chacun un débit unitaire de 120 m<sup>3</sup>/h. Des poteaux incendies

extérieurs sont également implantés à proximité des accès du site soit à moins de 100 m des entrées des différentes zones.

- Désenfumage : En cas d'incendie, les locaux sont désenfumés par balayage naturel, réalisé par ouverture d'exutoires d'une surface de 2% de la superficie à désenfumer. Les cantons seront délimités par des écrans de cantonnement, réalisé en matériaux A2s, d0, y compris leurs fixations, et SF°1/4 heure. Les amenées d'air de surface égale seront assurées par les volumes adjacents ouverts. Les dispositifs de commande seront automatiques et manuels. La commande d'ouverture manuelle sera placée à proximité de l'accès principal du bâtiment.

Incendie du stockage des déchets triés :

- Disposition constructives : L'installation sera séparée des limites de propriété par un mur séparatif CF°4 heures (REI 240), lorsque le mur séparatif est situé à moins de 10 mètres des tiers. L'installation disposera d'un accès permettant aux services d'incendie et de secours d'intervenir à l'entrée côté Boulevard Douaumont. La voie respectera les caractéristiques d'une voie échelle, l'installation présentant des hauteurs supérieures à 8 m de hauteur. Une aire sera aménagée permettant la mise en station des échelles, parallèle à la façade, à une distance comprise entre 1 et 8 mètres de cette façade. La façade côté Bd Douaumont sera équipée d'ouvrant permettant l'intervention des sapeurs-pompiers. A l'intérieur des installations les zones à risques seront séparées par des parois séparatives CF°2 heures (REI 120).



- Moyens de détection et d'extinction : les moyens de détection et d'extinction mis en place sont listés dans le tableau ci-dessous.

| Niveau     | Zone          | Local            | Risques              | Liste moyens de détection et d'extinction interne |
|------------|---------------|------------------|----------------------|---------------------------------------------------|
| 3ème étage | Déchets triés | Presses à balles | Caisse à huile       | Détection incendie, Système déluge                |
| 3ème étage | Déchets triés | Stockage aval    | Balle                | Détection par aspiration, RIA                     |
| 3ème étage | Déchets triés | Dépoussiéreurs   | Incendie / Explosion | Détection incendie ATEX Sprinkleur                |

*Le centre sera par ailleurs équipé d'un réseau de poteaux incendies enterré. Il sera implanté sur le centre de tri 4 poteaux incendies ayant chacun un débit unitaire de 120 m<sup>3</sup>/h. Des poteaux incendies extérieurs sont également implantés à proximité des accès du site soit à moins de 100 m des entrées des différentes zones.*

- *Désenfumage : En cas d'incendie, les locaux sont désenfumés par balayage naturel, réalisé par ouverture d'exutoires d'une surface de 2% de la superficie à désenfumer. La surface du local étant supérieure à 1600m<sup>2</sup>, les cellules seront divisées en 3 cantons, et d'une longueur maximale de 60m. Les cantons seront délimités par des écrans de cantonnement, réalisé en matériaux A2s, d0, y compris leurs fixations, et SF°1/4 heure. Les dispositifs d'évacuation seront implantés sur la toiture à moins de 7m des murs CF séparant les cellules de stockage. Les amenées d'air de surface égale seront assurées par les volumes adjacents ouverts. Les dispositifs de commande seront automatiques et manuels. La commande d'ouverture manuelle sera placée à proximité de l'accès principal du bâtiment.*

#### Incendie d'un camion:

- *Disposition constructives : L'installation sera séparée des limites de propriété par un mur séparatif CF°4 heures (REI 240), lorsque le mur séparatif est situé à moins de 10 mètres des tiers. L'installation disposera d'un accès permettant aux services d'incendie et de secours d'intervenir à l'entrée côté Boulevard Douaumont. La voie respectera les caractéristiques d'une voie échelle, l'installation présentant des hauteurs supérieures à 8 m de hauteur. Une aire sera aménagée permettant la mise en station des échelles, parallèle à la façade, à une distance comprise entre 1 et 8 mètres de cette façade. La façade côté Bd Douaumont sera équipée d'ouvrant permettant l'intervention des sapeurs-pompiers.*
- *Moyens d'extinction : Un réseau RIA sera présent en enterré depuis la nourrice jusqu'aux postes. Les RIA seront alimentés depuis une bache d'eau via un ensemble de surpression avec pompe jockey. L'installation sera conforme à la règle APSAD R5. Le centre sera par ailleurs équipé d'un réseau de poteaux incendies enterré. Il sera implanté sur le centre de tri 4 poteaux incendies ayant chacun un débit unitaire de 120 m<sup>3</sup>/h. Des poteaux incendies extérieurs sont également implantés à proximité des accès du site soit à moins de 100 m des entrées des différentes zones.*

*Désenfumage : En cas d'incendie, les locaux sont désenfumés par balayage naturel, réalisé par ouverture d'exutoires d'une surface de 2% de la superficie à désenfumer. Les cantons seront délimités par des écrans de cantonnement, réalisé en matériaux A2s, d0, y compris leurs fixations, et SF°1/4 heure. Les amenées d'air de surface égale seront assurées par les volumes adjacents ouverts. Les dispositifs de commande seront automatiques et manuels. La commande d'ouverture manuelle sera placée à proximité de l'accès principal du bâtiment.*

#### Commentaires du commissaire enquêteur

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 ci-dessus qui apparaissent en relation avec l'importance des risques engendrés.

Selon le commissaire enquêteur, à la lecture de ces réponses, 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.

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 satisfaisantes et proportionnées au danger.

### **Réponse et commentaires techniques du pétitionnaire**

#### **Questions :**

2. Comment est traité le dégagement de fumées toxiques ?

#### **Réponses du pétitionnaire :**

*Comme indiqué précédemment, en cas d'incendie, les locaux seront désenfumés par balayage naturel, réalisé par ouverture d'exutoires d'une surface de 2% de la superficie à désenfumer. Les cantons seront délimités par des écrans de cantonnement, réalisé en matériaux A2s, d0, y compris leurs fixations, et SF°1/4 heure. Les amenées d'air de surface égale seront assurées par les volumes adjacents ouverts. Les dispositifs de commande seront automatiques et manuels. La commande d'ouverture manuelle sera placée à proximité de l'accès principal du bâtiment.*

*Concernant le dégagement de fumées toxiques d'incendie, les différentes modélisations effectuées ont montré que le nuage de fumées, issu des exutoires en toiture, s'étend sur une distance de 23 à 25 m, selon les conditions météorologiques. Il n'est pas observé de dépassement des seuils de toxicité des fumées hors du site à hauteur d'homme.*

#### **Questions :**

3. Pouvez-vous préciser le niveau d'opacité des fumées dans le site, à l'extérieur, ses incidences sur la circulation piétonne, automobile ?

#### **Réponses du pétitionnaire :**

*Concernant l'opacité des fumées, dans des conditions météorologiques pénalisantes, les études ont montré que :*

- *Pour la circulation piétonne, une visibilité inférieure à 2 m n'est observée qu'à partir d'une hauteur de 11 m minimum. La perte de visibilité n'impactera donc pas la circulation piétonne ;*
- *Pour la circulation routière, une visibilité inférieure à 10 m n'est observée, dans le cas le plus défavorable, qu'à partir d'une hauteur de 6 m minimum. Le panache n'altère donc pas la visibilité des véhicules situés sur le boulevard périphérique situé sur le même niveau que le rez de chaussée du bâtiment à proximité du centre.*

### **Commentaires du commissaire enquêteur**

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.

A la lecture de la réponse apportée 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.

### **Réponse et commentaires techniques du pétitionnaire**

#### **Questions :**

4. Quel est l'impact de la fermentation des déchets ?

#### **Réponses du pétitionnaire :**

*Les déchets traités sur le centre de tri ne sont pas des déchets organiques susceptibles de fermenter. A l'exception des erreurs de tri réalisées par les ménages, le centre est très peu exposé au risque de fermentation des déchets.*

*Par ailleurs, l'agent de quai aura une vue parfaite sur l'entrée des bennes et un accès direct à la zone de contrôle visuel des collectes. Ce contrôle par l'agent de quai permettra d'éviter la présence fortuite d'un produit non désiré par un contrôle qualité et grâce à une procédure de déclassement.*

*De plus, les stocks de déchets seront gérés selon le principe First In First Out (FIFO) de manière à limiter au maximum le temps de transit des déchets dans l'installation. Ainsi, la première alvéole de stockage des déchets entrants remplie sera la première à être mise en traitement dans le convoyeur. Ce principe permet de limiter le risque d'accumulation des stocks et l'éventuelle fermentation des déchets souillés.*

### **Commentaires du commissaire enquêteur**

Le risque lié à la fermentation des déchets est effectivement faible en raison de la nature même du centre de tri sélectif. Toutefois, les déchets liés aux erreurs de tri sont bien présents, même en faible quantité et leur traitement mais surtout leur stockage doit être étudiés .

Selon le commissaire enquêteur, les dispositions prises et rappelées ci-dessus, apparaissent satisfaisantes.

Paris, le 16 décembre 2016



Marie-Claire Eustache  
Commissaire enquêteur



## CHAPITRE 4

## ANNEXES



## ANNEXES

Elles concernent les pièces venant compléter ce rapport, pour une compréhension exhaustive de son contenu. Sont ainsi présentées, dans le cas du présent rapport :

- le dépouillement exhaustif des observations déposées lors de l'enquête publique, avec leur ventilation selon les sept thématiques présentées dans ce rapport, dans le chapitre 3 ;
- et le procès verbal de synthèse que j'ai établi à l'issue de l'enquête.

Le mémoire en réponse du pétitionnaire est joint, dans son intégralité, dans le volume 3 « pièces jointes ». En effet, les réponses apportées à chaque thème, à la fois par le pétitionnaire, et les services concernés de la Ville de Paris, ont été systématiquement intégrées dans la partie « réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'ouvrage » dans le chapitre 3 du présent rapport, « examen des observations ».

Il serait ainsi redondant de replacer ici le mémoire en réponse.

**Les annexes se différencient des pièces jointes** qui sont destinées à l'autorité organisatrice de l'enquête et regroupent, dans un document distinct, document 3 « pièces jointes » : l'ordonnance de désignation du commissaire enquêteur, l'arrêté préfectoral, le mémoire en réponse du pétitionnaire, les certificats d'affichage, les contrôles effectués et constats d'huissiers, les parutions officielles dans les journaux, les mesures de publicité complémentaire...



## DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS



|                                              |          |          |             |      |        | 1                                 | 2                   | 3                                                                | 4                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|----------------------------------------------|----------|----------|-------------|------|--------|-----------------------------------|---------------------|------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Observation                                  | Courrier | Date     | Association | Pour | Contre | Les impacts sur le trafic routier | Le fret ferroviaire | L'accessibilité en transports en commun, les circulations douces | Les impacts sonores, vibratiles, pollution | Résumé de l'observation                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>COMMUNE DE CLICHY-LA-GARENNE</b>          |          |          |             |      |        |                                   |                     |                                                                  |                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| R1/1                                         |          | 03/11/16 |             |      |        | x                                 |                     | x                                                                | x                                          | <b><u>M Gladin, 6, rue des cailloux</u></b><br>° Impacts sur la circulation importants avec cet accès unique par le bd du Douaumont, imposant aux véhicules d'emprunter les voies riveraines situées porte de Clichy et porte d'Asnières et de franchir des "noeuds" de circulation saturés. Ces derniers sont également empruntés par des autocars avec la proximité d'un parking et des équipements de la zone. Dans un environnement très contraint avec les infrastructures routières sans mise à niveau (feux, bretelles d'accès, voies réservées...) et coupures ferroviaires. La circulation des bennes viendra s'ajouter à cet engorgement. Son corollaire: pollution de l'air et pollution sonore.<br>° Aucune circulation douce prévue pour les piétons et les cycles entre porte d'Asnières et Porte de Clichy pour relier Clichy-Levallois et Paris 17e. Et l'implantation des bâtiments va entériner cette coupure infranchissable... alors même que la réalisation de la ZAC avait dans ses objectifs d'améliorer les circulations et le tissu urbain. Ne serait-il pas opportun de prévoir un cheminement en passerelle au-dessus du périphérique, en longeant l'emprise ferroviaire, ou encore en-dessous du périphérique, en prolongeant la rue de Paris en prévoyant également une voie de l'autre côté? Cette décision doit intervenir avant que l'implantation n'interdise cette option. |
| R1/2                                         |          | 17/11/16 |             |      |        | x                                 | x                   | x                                                                | x                                          | <b><u>M Caracota, 6, rue des cailloux</u></b><br>° Impacts sur la circulation importants notamment en sortie du périphérique à la porte de Clichy. Et ainsi, si les camions empruntent le bd de Douaumont, la situation va empirer. Il apparait donc préférable d'utiliser les nouvelles voies accessibles de l'av de Clichy et du Bd Berthier par la rampe actuellement créée (ce qui semble être le cas, selon ce que montre le film de présentation lors des permanences).<br>* 'Le rôle et le fonctionnement des voies ferrées de fret n'est pas clair: quel est leur rôle?<br>* La création d'une passerelle en dessous du périphérique en longeant le pont des voies ferrées, côté Clichy ou Levallois, apparait une très bonne idée.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>COMMUNE DE LEVALLOIS-PERRET</b>           |          |          |             |      |        |                                   |                     |                                                                  |                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|                                              |          |          |             |      |        |                                   |                     |                                                                  |                                            | Aucune observation déposée.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>MAIRIE DU 17e ARRONDISSEMENT DE PARIS</b> |          |          |             |      |        |                                   |                     |                                                                  |                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| R1/1                                         |          | 02/11/16 |             |      |        |                                   | x                   |                                                                  |                                            | <b><u>M Picciotto, 95 rue Marcadet, 75018 Paris</u></b><br>* Indique que l'étude d'impact ne mentionne pas les activités ferroviaires ayant existé antérieurement sur le site du futur centre de tri. Mention erronée de la petite ceinture, omission du chemin de fer de la gare St Lazare-Porte d'Auteuil....<br>* Déplore l'absence de précisions sur la desserte ferroviaire du site et la vidéo ne donnant aucune information sur ce point.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

| Observation | Courrier | Date     | Association | Pour | Contre | 1                                 | 2                   | 3                                                                | 4                                          | Résumé de l'observation                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-------------|----------|----------|-------------|------|--------|-----------------------------------|---------------------|------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|             |          |          |             |      |        | Les impacts sur le trafic routier | Le fret ferroviaire | L'accessibilité en transports en commun, les circulations douces | Les impacts sonores, vibratiles, pollution |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| R1/2        |          | 09/11/16 | x           | x    |        | x                                 | x                   | x                                                                | x                                          | <p><b>Association "Résidents Porte d'Asnières"</b></p> <p>Contribution de 10 pages remise en mains propres par M Morvan, président de l'association.</p> <p>* Rappelle le soutien de l'association au projet Clichy-Batignolles depuis 2007, comme sa vigilance sur les répercussions pour ses riverains, en particulier ceux de la porte d'Asnières, qu'ils résident rue de Saussure, dans les Hauts de Malesherbes ou à proximité.</p> <p>* Estime que certains aspects ne sont pas suffisamment traités, notamment en termes de nuisances sonores ou de circulation pour leur quartier.</p> <p>* Demande, comme cela a été réalisé pour l'immeuble Olympe à Clichy, que soit réalisé une étude d'impact sonore sur les conséquences individuelles et cumulées du projet avec le futur TGI, la Centrale à béton, le trafic ferroviaire sur le bruit subi par les immeubles rues de Saussure, A Roussel et S Grappelli qui longent le faisceau ferré St-Lazare et qui supportent déjà une exposition au bruit supérieure aux niveaux d'alerte de 70 dB le jour et 65 dB la nuit (comme pour l'immeuble Olympe). Ne pas avoir traité les impacts en termes de bruit et vibration du trafic ferroviaire (alors que cela est fait pour le périphérique) apparaît comme une grave lacune. Demande que l'étude d'impact soit complétée par la préconisation de mesures correctives nécessaire, comme cela a été fait pour l'immeuble Olympe.</p> <p>* Impact liés à la circulation très importante sur le bd du Fort de Vaux/Bd de Douaumont et aux 4 carrefours qui encadrent la zone Nord de Clichy Batignolles (av de la Porte de Clichy avec le périphérique et bd Berthier / av de la Porte d'Asnières avec le périphérique et le Bd Berthier). L'association refuse que le quartier devienne un lieu d'encombrements permanents (et son corollaire de pollution élevée) en raison de l'accumulation de projets qui, isolément ont un impact limité mais donc l'impact cumulé aura un impact fort sur le trafic (+15%).</p> <p>* Demande que l'étude de trafic intégrant les évolutions de la programmation de la zone Nord de la ZAC, soit mise à jour (TGI, cité du théâtre, PJ, centre de tri, centrale à béton, parking autocars et centre de fret logistique), soit enfin réalisée. Elle a été demandée en 2007, alors que le palais de justice n'était pas prévu et que le trafic du centre de tri était estimé à la moitié de ce qui est annoncé en 2016. Elle est d'autant plus d'actualité maintenant, en y incluant les conséquences de la livraison du T3.</p> <p>* Les modalités d'élargissement du bd du Fort de Vau/Bd de Douaumont, mentionné dès 2017 soient enfin présentés, sous réserve que cet élargissement soit techniquement possible au niveau du Pont de la Révolte, sous le faisceau ferré St Lazare.</p> <p>* Reconsidérer, si cela s'avère nécessaire, la création d'un accès au périphérique extérieur Porte de Clichy, pour des raisons de fluidité liées aux besoins du Palais de justice.</p> <p>* Pourquoi aucune enquête/ étude d'impact, n'a été réalisée pour la centrale à béton, contrairement à ce que la mairie avait annoncé en 2007?</p> <p>* Le centre de tri va être livré début 2018 sans que ses employés puissent bénéficier des nouveaux moyens de transport (bus, tram et métro qui avaient été annoncés pour desservir Clichy Batignolles, et qui, eux seront livrés seulement à partir de la fin 2018.</p> <p>*Pj sur l'environnement sonore: le dossier (partie 3.10) oublie de mentionner le trafic ferroviaire qui génère bruits et vibrations (alors que le dossier d'enquête du futur palais de justice le mentionne, bien qu'étant plus éloigné). Par ailleurs, certains immeubles de la Sablière (164 rue de Saussure) et des Hauts de Malesherbes/ZAC de la Porte d'Asnières (2 à 26 rue A Roussel et 17 rue S Grappelli) avaient été identifiés dans l'enquête publique de 2007 sur Clichy Batignolles comme étant situés en zone noire, avec un bruit en façade supérieur à 70 dB le jour et 65 dB la nuit (chp4 10 2 de l'étude d'impact). Pourquoi ne sont-ils pas en ZER alors que seules les voies SNCF (créant aussi bruits et vibrations) les séparent du centre de tri? Par ailleurs, la centrale à béton était identifiée en 2007 comme source de bruit potentiel importante, avec un impact qui pouvait atteindre 55 dB sur les immeubles des Hauts de Malesherbes. Enfin, la réalisation de Clichy Batignolles sans le FPJP, entraînait une augmentation du bruit pour les habitants de ces immeubles, hausse inférieure à 1% provoquée par une réflexion supérieure du bruit des trains, malgré une baisse de la réflexion du bruit des voitures sur le périphérique. Le dossier d'enquête du centre de tri s'est logiquement penché sur les conséquences de sa création sur l'immeuble Olympe et a proposé la construction d'un mur anti-bruit pour empêcher un phénomène de réflexion du bruit du périphérique. En revanche, pourquoi le dossier oublie les voies ferrées comme source de bruit et donc leur impact sur les immeubles situés à l'Ouest du faisceau St-Lazare. Il ignore également les conséquences éventuelles</p> |

| Observation | Courrier | Date | Association | Pour | Contre | 1                                 | 2                   | 3                                                                | 4                                          | Résumé de l'observation                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-------------|----------|------|-------------|------|--------|-----------------------------------|---------------------|------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|             |          |      |             |      |        | Les impacts sur le trafic routier | Le fret ferroviaire | L'accessibilité en transports en commun, les circulations douces | Les impacts sonores, vibratiles, pollution |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|             |          |      |             |      |        |                                   |                     |                                                                  |                                            | <p>de la création du Palais de justice et du pôle judiciaire sur la réflexion des bruits générés par la centrale à béton, le centre de tri et les voies ferrées vers ces immeubles. L'association demande donc que l'impact de toutes les constructions réalisées ou à réaliser sur Clichy-Batignolles sur les immeubles situés à l'Ouest du faisceau ferré soit étudié dans leur ensemble et non isolément et que des mesures correctives nécessaires soient mises en oeuvre pour empêcher toute hausse du bruit sur tous les immeubles des Hauts de Malesherbes et de la rue de Saussure déjà très exposés, au-delà des seuils d'alerte (70 dB le jour et 65 dB la nuit).</p> <p>* PJ sur la pollution et le trafic automobile: le trafic estimé, basé sur les études de 2009 (chap. 3.9.1) aux environs du centre de tri est d'environ 27000 UVP à l'heure de pointe, en donnant des détails sur plusieurs axes dont le périphérique (avec 6 000 à 8 000 UVP), les bd des Maréchaux, les avenues de la Porte d'Asnières et de Clichy, la rue Cardinet mais en oubliant le bd du Fort de Vaux/de Douaumont qui est la rue où sera précisément localisé le centre de tri. Les chiffres du périphériques sont questionnés par le trafic quotidien de 270000 véhicules (page 93) représente 38 fois celui de l'heure de pointe... L'étude indique également que le trafic automobile du centre de tri serait de 80 à 206 UVP par jour. Comparé au trafic quotidien du quartier, il serait marginal (moins de 0,1%), bien en dessous du 1% cité p 101. En termes de pollution, l'impact du centre de tri pris isolément est sans doute exagéré, l'étude comparant le trafic quotidien du centre de tri avec un trafic en heure de pointe. Concernant la circulation, l'étude ne parle à aucun moment de la capacité du croisement av de la Porte d'Asnières/périphérique puis bd du Fort de Vaux/Bd de Douaumont et enfin carrefour av de la Porte de Clichy/périphérique à traiter le trafic lié à la zone nord de Clichy Batignolles. Or cet axe va desservir le centre de tri et la situation des carrefours du bd Berthier avec les av de la porte de Clichy et d'Asnières n'est pas évoquée, alors qu'une partie du trafic lié au centre de tri devra y passer. En revanche le besoin d'études de trafic précises sur le secteur Nord de Clichy Batignolles avait été identifié en 2007, la Ville de Paris ayant comptabilisé le trafic sur la future zone logistique et ceux des cars de touristes au niveau du bd de Douaumont, la commission d'enquête de 2007 (ZAC Clichy Batignolles) avait alors recommandé qu'une étude de trafic soit menée sur ce secteur (avant que viennent s'y implanter le FPJP et le pôle parisien de la Police Judiciaire. L'association demande ainsi que soient identifiés les points d'entrée dans la zone pour les bennes venant des arrondissements parisiens: passeront-elles toutes par le carrefour Berthier/Malesherbes, hormis pour le 16e qui arriveront par le périphérique? Pour les points de sorties, les bennes passeront-elles par les carrefours Berthier Clichy ou Berthier/Malesherbes pour rentrer dans Paris? Quelles sont celles qui devront passer par le Bd du Douaumont pour rejoindre Levallois, Neuilly ou le 16e, en l'absence de tout accès au périphérique extérieur Porte de Clichy? Par ailleurs, elle demande que les études de trafic, demandées en 2007, soient enfin menées en prenant en compte tous les trafics générés dans la zone Nord de la ZAC (FPJP, pôle parisien de la Police Judiciaire, centre de tri, centrale à béton, base logistique Fret, cité du théâtre), les capacités de traitement du trafic automobile aux 4 carrefours encadrant le secteur, les besoins de fluidité du trafic exprimés par le FPJP pour ses fourgons cellulaires... le besoin de fluidité rouvrira peut-être le dossier d'un accès au périphérique extérieur Porte de Clichy. Les bd Fort de Vaux/du Douaumont seront-ils élargis, comme évoqués en 2007? Et dans l'affirmative, quel sera le trafic qui y entrera Porte d'Asnières et qui en sortira Porte de Clichy par les bd Sud dans le sens Ouest-Est (et l'inverse dans le sens Est-Ouest les bd Nord).</p> <p>Pourquoi le centre de tri, le FPJP et la base logistique fret sont-ils soumis à la réglementation ICPE et pas la centrale à béton? Une étude sur les conséquences de cette installation pour les riverains aurait été justifiée et avait été annoncée par la mairie de Paris en 2007.</p> <p>Enfin pas les TC annoncés au moment de l'ouverture du centre de tri en raison des retards pris (T3, ligne 14...). Il faudrait donc peut-être prévoir, de manière provisoire, un recours accru en 2018 aux véhicules individuels pour les employés ou avoir des lignes de bus desservant la zone sans attendre la fin 2018.</p> |

| Observation | Courrier | Date | Association | Pour | Contre | 1                                 | 2                   | 3                                                                | 4                                          | Résumé de l'observation                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-------------|----------|------|-------------|------|--------|-----------------------------------|---------------------|------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|             |          |      |             |      |        | Les impacts sur le trafic routier | Le fret ferroviaire | L'accessibilité en transports en commun, les circulations douces | Les impacts sonores, vibratiles, pollution |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| R1/3        | 16/11/16 |      |             | x    |        | x                                 |                     |                                                                  | x                                          | <p><b><u>M d'Ambrières, 6, rue S Grappelli, 75017 Paris</u></b></p> <p>Le projet de centre de tri a du sens et permettra de traiter une partie des déchets de la ville. Si l'analyse de ses impacts est assez complète, elle présente des faiblesses sur 2 points:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>° l'impact sonore n'est pas suffisamment précis au niveau des répercussions des nouveaux projets ou de ceux existants sur les riverains habitant à l'Ouest du réseau ferré. Demande une étude d'impact complétée et des mesures correctives.</li> <li>° l'impact sur la circulation dans le quartier: lors de l'enquête sur la ZAC en 2007 avait identifié le besoin de mener des études complémentaires sur la zone Nord de la ZAC en raison des risques de saturation de l'av de la Porte de Clichy, et l'accès par la porte d'Asnières. Il est temps que cette étude soit réalisée et , au besoin, que des mesures correctives soient mises en place.</li> </ul> |
| R1/4        | 16/11/16 |      |             |      |        | x                                 |                     | x                                                                | x                                          | <p><b><u>M Jourdan, 4, rue S Grappelli, 75017 Paris</u></b></p> <p>Considère que le projet de centre de tri n'a pas traité correctement les conséquences en termes de nuisances sonores et de circulation pour le quartier des Hauts de Malesherbes.</p> <p>Reprend tous les arguments développés ci-dessus par l'association "Résidents Porte d'Asnières".</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| R1/5        |          |      | x           | x    |        | x                                 |                     | x                                                                | x                                          | <p><b><u>M Louradou, Collectif informel d'action du secteur Nord-Ouest Paris 17e Résidactif</u></b></p> <p>Intérêt pour la création d'un centre de tri, mais vigilance quant aux conséquences négatives au niveau de la circulation et des impacts sonores.</p> <p>Reprend les arguments principaux développés ci-dessus par l'association "Résidents Porte d'Asnières".</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

## **PROCES VERBAL DE FIN D'ENQUETE**



## Procès Verbal de fin d'enquête

L'enquête publique portant sur la demande d'autorisation d'exploiter une installation classée pour la protection de l'environnement sise au 27-41 bd de Douaumont Paris 17<sup>e</sup>, présentée par les Constructions Industrielles de la Méditerranée s'est achevée jeudi 17 novembre 2016.

J'ai réceptionné les registres d'enquête à sa clôture, les 17 et 18 novembre 2016.

Le dossier d'enquête était tenu à disposition du public en mairies du 17<sup>e</sup> arrondissement de Paris, de Clichy-La-Garenne et de Levallois-Perret, aux jours et horaires habituels, assorti d'un registre d'enquête pour y déposer toute remarque ou observation. Des courriers pouvaient également m'être adressés en mairie du 17<sup>e</sup> arrondissement, désignée siège de l'enquête

J'ai reçu le public lors de 7 permanences qui se sont déroulées, conformément à l'arrêté de la Préfecture de police de Paris du 21/09/2016 :

- ✓ En mairie du 17<sup>e</sup> arrondissement de Paris :
  - samedi 15/10/2016 de 9h à 12h ;
  - lundi 17/10/2016 de 14h à 17h ;
  - mercredi 09/11/2016 de 14h à 17h ;
  - mercredi 16/11/2016 de 14h à 17h ;
  - et jeudi 17/11/2016 de 16h30 à 19h30.
- ✓ En mairie de Clichy-La-Garenne :
  - jeudi 17/11/2016 de 9h à 12h.
- ✓ En maire de Levallois-Perret :
  - samedi 05/11/2016 de 9h à 12h.

Le dossier était également disponible sur le site Internet de la Préfecture de police de Paris.

Durant ces permanences, j'ai eu la visite de cinq personnes, venues s'informer et déposer. Les registres, à leur clôture, comprenaient un total de 7 observations, dont 5 sur celui de la mairie du 17<sup>e</sup> et 2 sur celui de Clichy.

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

1 association et 1 collectif sont venus déposer.

Même si un découpage « pour » ou « contre » le projet n'a pas de réel sens eu égard à l'objet de l'enquête, mais juste une valeur informative, il convient de noter que sur 7 avis déposés, 4 se déclarent expressément favorables à l'implantation du centre de tri, même si 6 des 7 avis redoutent de forts impacts sur la circulation environnante.

Les observations déposées par le public ont fait l'objet d'un dépouillement exhaustif joint en annexe à ce procès verbal permettant ainsi de dégager des thématiques récurrentes.

Les questions posées dans ce procès verbal regroupent, à la fois celles exprimées par le public, tant à l'oral qu'à l'écrit, pendant l'enquête publique (sur le registre, lors des permanences) et les miennes, sur des thématiques qui n'ont pas été abordées par le public et qui permettent d'avoir un éclairage complet sur le dossier soumis à enquête.

- Thème 1 : Les impacts sur le trafic routier ;
- Thème 2 : Le fret ferroviaire ;
- Thème 3 : Accessibilité par les transports en commun et les circulations douces ;

- Thème 4 : Les impacts sonores et liés aux vibrations ;
- Thème 5 : Organisation des flux internes
- Thème 6 : Les travaux: le phasage, le calendrier prévisionnel, les impacts temporaires (évacuation des déchets, les impacts sonores, vibratiles, sur la circulation, le stationnement), les mesures d'accompagnement, l'information... ;
- Thème 7 : Les risques potentiels liés à l'activité : le risque incendie, les fumées, la fermentation

Ce découpage thématique permet de développer des réponses plus complètes, sans redondances inutiles. Les observations présentées et les questions posées permettent d'aborder les différents points soulevés.

En annexe figure le tableau de dépouillement intégral des observations durant la période d'enquête.

Si certaines questions, liées directement à l'exploitation du futur centre de tri, concernent le maître d'ouvrage, d'autres, en revanche, dépassent ses compétences et capacités d'action, et nécessitent d'interroger l'aménageur de la ZAC et les services de la Ville ou de la Préfecture de Police de Paris compétents en la matière.

*Je vous remercie de me donner votre avis technique sur ces différents, en répondant à l'ensemble des questions posées.*

## Thème 1 : Les impacts sur le trafic routier

La zone Nord de la ZAC Clichy-Batignolles accueillera, à terme, outre le futur centre de tri, une base logistique urbaine ferroviaire, la centrale à béton, le Pôle Régional de la Police judiciaire, le Palais de justice et un parking pour autocars.

Le projet de centre de tri de collecte sélective, dont l'accès se situe boulevard du Douaumont, recevra des déchets de 10 arrondissements parisiens et de 4 communes voisines par camions bennes qui seront traités puis réexpédiés par balles de matériaux à recycler dans des camions ou par fret ferroviaire.

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête complétées par celles du commissaire enquêteur**

Les impacts de ces flux aux abords du site, sur le quartier, et plus largement sur l'arrondissement et les communes limitrophes, ont été questionnés par la quasi totalité des personnes venues déposer lors de l'enquête publique, et en particulier pour les quartiers situés à l'Ouest du faisceau ferré ou à Clichy. L'association des Résidents de la Porte d'Asnières a plus particulièrement détaillé les aspects les préoccupant en venant impacter leur quartier, rejoints par le collectif Résidactif, des résidents riverains et des habitants de Clichy-la-Garenne. L'étude d'impact du dossier est jugée incomplète au niveau des effets cumulés des différents équipements prévus sur une circulation déjà saturée.

L'association des Résidents de la Porte d'Asnières demande que l'étude de trafic intégrant les évolutions de la programmation de la zone Nord de la ZAC (TGI, cité du théâtre, PJ, centre de tri, centrale à béton, parking autocars et centre de fret logistique), soit enfin réalisée. Elle a été demandée en 2007 (lors de l'enquête publique portant sur la ZAC Clichy-Batignolles), alors que le palais de justice n'était pas prévu et que le trafic du centre de tri était estimé à la moitié de ce qui est annoncé en 2016. Elle est d'autant plus d'actualité maintenant, en y incluant les conséquences de la livraison du T3.

Les questions suivantes ont été posées, dans leur quasi totalité, par l'association des Résidents de la Porte d'Asnières, puis reprises par les autres déposants.

#### *Questions :*

1. *Selon l'Association des Résidents de la Porte d'Asnières (obs 2, registre mairie du 17<sup>e</sup>), l'étude d'impact ne parle à aucun moment de la capacité du croisement av de la Porte d'Asnières/périphérique puis bd du Fort de Vaux/Bd de Douaumont et enfin carrefour av de la Porte de Clichy/périphérique à traiter le trafic lié à la zone nord de Clichy Batignolles. Or cet axe va desservir le centre de tri et la situation des carrefours du bd Berthier avec les av de la porte de Clichy et d'Asnières n'est pas évoquée, alors qu'une partie du trafic lié au centre de tri devra y passer. Ce besoin d'études de trafic précises sur le secteur Nord de Clichy Batignolles avait été identifié en 2007 (lors de l'enquête publique portant sur la ZAC Clichy-Batignolles), la Ville de Paris ayant comptabilisé le trafic sur la future zone logistique et ceux des cars de touristes au niveau du bd de Douaumont ; la commission d'enquête de 2007 avait alors recommandé qu'une étude de trafic soit menée sur ce secteur (avant que viennent s'y implanter le FPJP et la Police Judiciaire). Quelles réponses peuvent être faites sur ces différents points ?*
2. *Pouvez-vous identifier les points d'entrée dans la zone pour les bennes venant des arrondissements parisiens: passeront-elles toutes par le carrefour Berthier/Malesherbes, hormis pour le 16e qui arriveront par le périphérique?*
3. *Pour les points de sorties, les bennes passeront-elles par les carrefours Berthier Clichy ou Berthier Malesherbes pour rentrer dans Paris? Quelles sont celles qui devront passer par le Bd du Douaumont pour rejoindre Levallois, Neuilly ou le 16e, en l'absence de tout accès au périphérique extérieur Porte de Clichy?*
4. *Par ailleurs, l'association demande que les études de trafic, sollicitées en 2007, soient enfin menées en prenant en compte tous les trafics générés dans la zone Nord de la ZAC (FPJP, Police Judiciaire, centre de tri, centrale à béton, base logistique Fret, cité du théâtre), les capacités de traitement du trafic automobile aux 4 carrefours encadrant le secteur, les besoins de fluidité du trafic exprimés par le FPJP pour ses fourgons cellulaires...*

5. *Le besoin de fluidité pour le bon fonctionnement du futur palais de justice et de la direction régionale de la police judiciaire pourrait-il rouvrir le dossier d'un accès au périphérique extérieur Porte de Clichy ?*
6. *Les bd Fort de Vaux/du Douaumont seront-ils élargis, comme évoqués en 2007? Et dans l'affirmative, quel sera le trafic qui y entrera Porte d'Asnières et qui en sortira Porte de Clichy par les bd Sud dans le sens Ouest-Est (et l'inverse dans le sens Est-Ouest les bd Nord) ?*
7. *Les impacts sur la circulation sont jugés particulièrement importants en sortie du périphérique à la porte de Clichy. Et si les camions empruntent le bd de Douaumont, la situation va empirer. Il apparaît donc préférable d'utiliser les nouvelles voies accessibles de l'av de Clichy et du Bd Berthier par la rampe actuellement créée (ce qui semble être le cas, selon ce que montre le film de présentation lors des permanences) (obs 2 M Caracotta, registre de Clichy) : quelle réponse pouvez-vous apporter à cette proposition alternative ?*

### **Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

## **Thème 2 : Le fret ferroviaire**

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par celles du commissaire enquêteur**

Une base logistique urbaine ferroviaire sera implantée entre le futur centre de tri et la Direction Régionale de la Police Judiciaire.

Cette base fret permettra au futur centre de tri d'expédier chaque semaine par train les balles de papier recyclées dans le centre de tri.

L'organisation des flux liés à cette activité fret n'est pas clairement présentée dans le dossier.

Par ailleurs, le calendrier de réalisation de cette infrastructure est repoussé, laissant présager un fonctionnement différé des expéditions, et donc le report sur des expéditions par camions.

L'accès à cette base fret depuis le boulevard du Douaumont est commun à celui du futur centre de tri et de la centrale à béton, nécessitant une organisation globale de ces différents flux pour limiter les impacts sur le boulevard.

#### *Questions :*

1. *Le rôle et le fonctionnement des voies ferrées de fret n'est pas clair: quel est leur rôle? (obs 1, M Piciotto, registre de la mairie du 17<sup>e</sup> et obs 2 M Caracotta, registre de Clichy) Pouvez-vous présenter les flux liés à cette activité entre le centre de tri et la base fret ?*
2. *Cette base fret n'est pas exclusivement réservée à l'activité du futur centre de tri. Pouvez-vous préciser les volumes traités et les circuits empruntés par les camions et les trains et leur impact au niveau de l'accès au niveau du Bd de Douaumont ?*
3. *La centrale à béton empruntera également l'accès commun depuis le boulevard du Douaumont. Pouvez-vous préciser l'aménagement envisagé afin d'organiser les différents flux sans pénaliser la circulation sur le boulevard ?*
4. *Pourquoi le centre de tri, le FPJP et la base logistique fret sont-ils soumis à la réglementation ICPE et pas la centrale à béton? Une étude sur les conséquences de cette installation pour les riverains aurait été justifiée et avait été annoncée par la mairie de Paris en 2007 (obs 2, Association des Résidents de la Porte d'Asnières) registre mairie du 17<sup>e</sup>).*
5. *Quel planning de réalisation est annoncé pour la base de fret, dont l'installation devait précéder celle du centre de tri ? Si le calendrier de réalisation de la base fret est décalé, quel fonctionnement sera mis en place et quels impacts seront attendus ?*

### **Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

### **Thème 3 : L'accessibilité par les transports en commun et les circulations douces**

#### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par celles du commissaire enquêteur**

(Obs 2, association Les Résidents de la Porte d'Asnières, registre de la mairie du 17<sup>e</sup>) : Le centre de tri va ouvrir début 2018. Plusieurs nouveaux moyens de transport en commun sont en cours de réalisation aux abords de la ZAC. Toutefois, contrairement à ce qu'indique le dossier d'étude d'impact, les calendriers de réalisation s'étant décalés, ils ne permettront pas aux futurs employés de les emprunter, les obligeant à utiliser leur véhicule personnel

- Création en septembre 2018 de nouvelles lignes de bus (28, 163) qui amélioreront la desserte du quartier dans le cadre du Projet Grand Paris des Bus ;
- Livraison du T3 à la fin de l'année 2018 (au lieu de fin 2017) ;
- Livraison de la ligne de métro 14 en 2019 ou 2020 (si les problèmes d'inondation de la future station Porte de Clichy perdurent) au lieu de 2017.

#### *Questions :*

1. *Les futurs employés devront recourir à l'utilisation de véhicules particuliers de manière plus importante dans l'attente de la mise en service des moyens de transport indiqués ci-dessus. Le projet prévoit-il un stationnement suffisant pour les véhicules légers ?*
2. *La création anticipée des nouvelles lignes de bus allant desservir Clichy Batignolles, sans attendre 2018, est-elle envisageable ?*

#### **Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

#### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complété par celles du commissaire enquêteur**

(Obs1, M Gladin, registre de Clichy) : Aucune circulation douce n'est prévue pour les piétons et les cycles entre Porte d'Asnières et Porte de Clichy pour relier Clichy-Levallois et Paris 17e. Et l'implantation des bâtiments va entériner cette coupure infranchissable... alors même que la réalisation de la ZAC avait dans ses objectifs d'améliorer les circulations et le tissu urbain.

#### *Question :*

1. *Ne serait-il pas opportun de prévoir un cheminement en passerelle au-dessus du périphérique, en longeant l'emprise ferroviaire, ou encore en-dessous du périphérique, en prolongeant la rue de Paris en prévoyant également une voie de l'autre côté? Cette décision doit intervenir avant que l'implantation n'interdise cette option.*
2. *Comment s'organisent les circulations douces aux abords du site (Bd du Douaumont...).*

#### **Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

## Thème 4 : Les impacts sonores et liés aux vibrations

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par celles du commissaire enquêteur**

(Obs 2, association Les Résidents de la Porte d'Asnières, registre de la mairie du 17<sup>e</sup>) : Concernant l'environnement sonore, le dossier (partie 3.10) oublie de mentionner le trafic ferroviaire qui génère bruits et vibrations (alors que le dossier d'enquête du futur palais de justice le mentionne, bien qu'étant plus éloigné).

Par ailleurs, certains immeubles de la Sablière (164 rue de Saussure) et des Hauts de Malesherbes/ZAC de la Porte d'Asnières (2 à 26 rue A Roussel et 17 rue S Grappelli) avaient été identifiés dans l'enquête publique de 2007 sur Clichy Batignolles comme étant situés en zone noire, avec un bruit en façade supérieur à 70 dB le jour et 65 dB la nuit (chp4 10 2 de l'étude d'impact).

- Pourquoi ne sont-ils pas en ZER alors que seules les voies SNCF (créant aussi bruits et vibrations) les séparent du centre de tri?
- Par ailleurs, la centrale à béton était identifiée en 2007 comme source de bruit potentiel importante, avec un impact qui pouvait atteindre 55 dB sur les immeubles des Hauts de Malesherbes. Enfin, la réalisation de Clichy Batignolles sans le FPJP, entraînait une augmentation du bruit pour les habitants de ces immeubles, hausse inférieure à 1% provoquée par une réflexion supérieure du bruit des trains, malgré une baisse de la réflexion du bruit des voitures sur le périphérique. Le dossier d'enquête du centre de tri s'est logiquement penché sur les conséquences de sa création sur l'immeuble Olympe et a proposé la construction d'un mur anti-bruit pour empêcher un phénomène de réflexion du bruit du périphérique.
- En revanche, pourquoi le dossier oublie les voies ferrées comme source de bruit et donc leur impact sur les immeubles situés à l'Ouest du faisceau St-Lazare. Il ignore également les conséquences éventuelles de la création du Palais de justice eu du pôle judiciaire sur la réflexion des bruits générés par la centrale à béton, le centre de tri et les voies ferrées vers ces immeubles.

#### *Question :*

1. *Quel est l'impact sonore du centre de tri pour les immeubles situés à l'Ouest du faisceau ferré ?*
2. *Pourquoi le dossier d'étude d'impact omet l'existence des voies ferrées comme source de bruit ? A la fois ayant un impact sur le centre de tri, mais également sur les immeubles situés à l'Ouest du faisceau ferré Saint-Lazare.*
3. *Il en va de même pour les vibrations ?*
4. *L'association demande que l'impact de toutes les constructions réalisées ou à réaliser sur Clichy-Batignolles sur les immeubles situés à l'Ouest du faisceau ferré soit étudié dans leur ensemble et non isolément et que des mesures correctives nécessaires soient mises en oeuvre pour empêcher toute hausse du bruit sur tous les immeubles des Hauts de Malesherbes et de la rue de Saussure déjà très exposés, au-delà des seuils d'alerte (70 dB le jour et 65 dB la nuit) . Quelles sont les conséquences éventuelles de la création du Palais de Justice et du Pôle Judiciaire sur la réflexion des bruits générés par la Centrale à béton, le centre de tri et les voies ferrées vers ces immeubles ?*

### **Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

## **Thème 5 : Organisation des flux internes**

### **Questions posées par le commissaire enquêteur**

L'optimisation des flux des véhicules et des matières constitue une composante essentielle d'un centre de tri.  
Elle influe sur l'organisation des volumes bâtis et des circulations.

#### *Questions :*

1. *Pouvez-vous présenter les différents flux à l'intérieur de la parcelle ?*
2. *Quelles liaisons physiques et fonctionnelles sont prévues entre le centre de tri et le Terminal de Collecte Pneumatique d'Ordures Ménagères qui va le jouxter ? Pouvez-vous présenter ce projet et l'organisation prévue pour le traitement de ces déchets ?*
3. *Quelles sont les capacités de stockage des camions dans l'enceinte du site du futur centre de tri ?*

### **Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

## **Thème 6 : Les travaux : calendrier, impacts temporaires**

### **Questions posées par le commissaire enquêteur**

Dans un secteur voyant se succéder les chantiers, les subissant souvent de manière concomitante sur près d'une décennie, ces derniers appellent un grand savoir-faire et savoir-être.

La phase de travaux est un moment délicat pour le fonctionnement d'un quartier, nécessitant une grande rigueur d'organisation, une charte de chantier partagée, une concertation accrue avec les différents acteurs concernés (aménageur, différents services de la ville et de la préfecture de police de Paris, chantiers voisins), et une communication importante auprès des riverains.

Les impacts sont nombreux, en matière de circulation, de bruits, de poussières...

#### *Questions :*

1. *Pouvez-vous présenter votre calendrier d'intervention?*
2. *Quels seront les impacts sur la circulation automobile et les mesures prises pour les réduire?*
3. *Quels seront les impacts sur les circulations douces et les mesures prises pour les réduire?*
4. *Quels seront les impacts sur le stationnement et les mesures prises pour les réduire?*
5. *Quelles seront les mesures prises pour réduire les émissions de bruits, vibrations, poussières, pollution pendant la phase du chantier ?*
6. *Comment seront évacués les déblais ?*
7. *Sera t-il mis en place une concertation avec les riverains, d'un médiateur, d'une "maison de projet" ?*
8. *Comment sera géré le chantier décalé de la future zone de logistique urbaine ferroviaire ?*
9. *La présence simultanée de nombreux chantiers nécessite une coordination importante avec l'ensemble des acteurs. Quels sont les moyens mis en œuvre pour coordonner et minimiser les impacts sur le quartier ?*

### **Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

## Thème 7 : Les principaux risques liés à l'activité

### Questions posées par le commissaire enquêteur

Le risque le plus important lié à l'activité du futur centre de tri est le risque incendie et son corollaire au niveau de la toxicité des fumées et de leur opacité, à la fois dans le site, en dehors du site.

Ce dernier peut avoir différentes sources : auto échauffement, acte de malveillance, erreur humaine ou effet domino. 5 risques prépondérants ont été identifiés et hiérarchisés : incendie de stockage (des déchets non triés, des refus, des alvéoles de stockage de déchets triés) et incendie d'un camion (de déchargement, d'expédition).

#### Questions :

1. Pouvez-vous présenter, selon les 5 risques prépondérants identifiés, les différents moyens pour les contrer, les limiter?
2. Comment est traité le dégagement de fumées toxiques ?
3. Pouvez-vous préciser le niveau d'opacité des fumées dans le site, à l'extérieur, ses incidences sur la circulation piétonne, automobile ?
4. Quel est l'impact de la fermentation des déchets ?

### Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage



Marie-Claire Eustache  
Commissaire enquêteur

Remis en mains propres ce vendredi 25 novembre 2016, au Maître d'ouvrage :

