



RISQUES, NUISANCES ET DANGERS

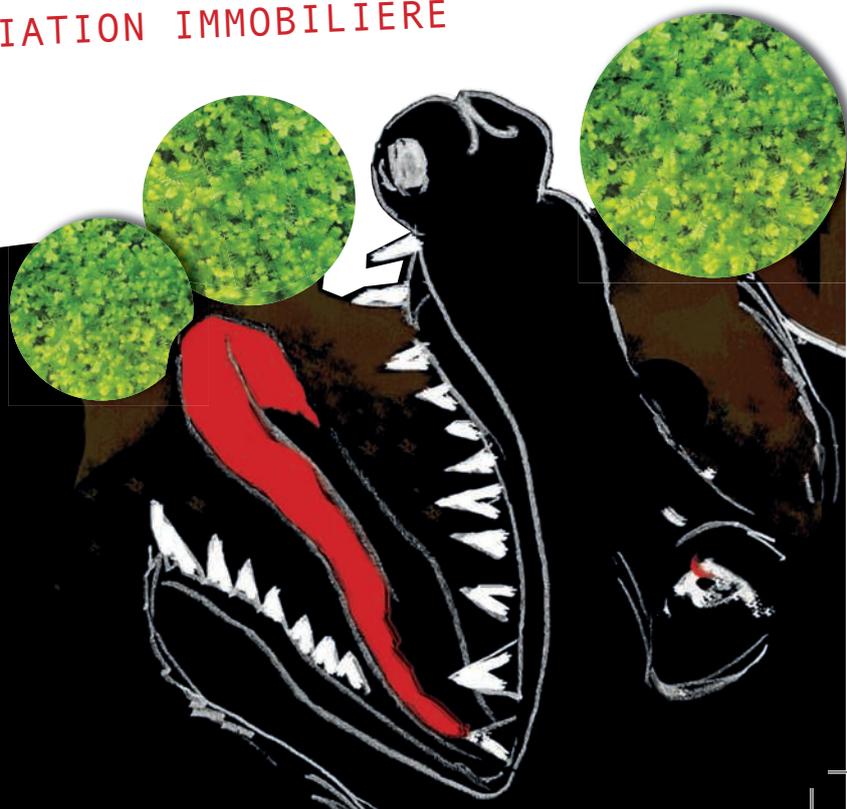
DU PROJET SAINT-GOBAIN/PLACOPLATRE DE CARRIÈRE EN SOUTERRAIN SOUS LA BUTTE DU PARISIS

CAMIONS
POLLUTION
ACCIDENTS
EFFONDREMENTS
TIRS DE MINE
FISSURES DANS LES MAISONS
FONTIS
DÉPRÉCIATION IMMOBILIÈRE



Danger 
sur la butte...

www.aidbp.fr



Sommaire

Le projet « Placoplatre » 4

Où ? 4

Quand ? 5

Comment ?

Exploitation de la carrière en souterrain 6

Opérations de remblaiement 8

Accès des camions pour les remblaiements 8

Analyse du dossier : risques et nuisances 9

Les risques

Les tirs de mines 9

Les éboulements et les fontis 10

L'oléoduc de la société Trapil 11

L'hydrologie 11

Les nuisances

L'explosion du trafic routier 12

La pollution aérienne et sonore 13

Endommagement irréversible du patrimoine 13

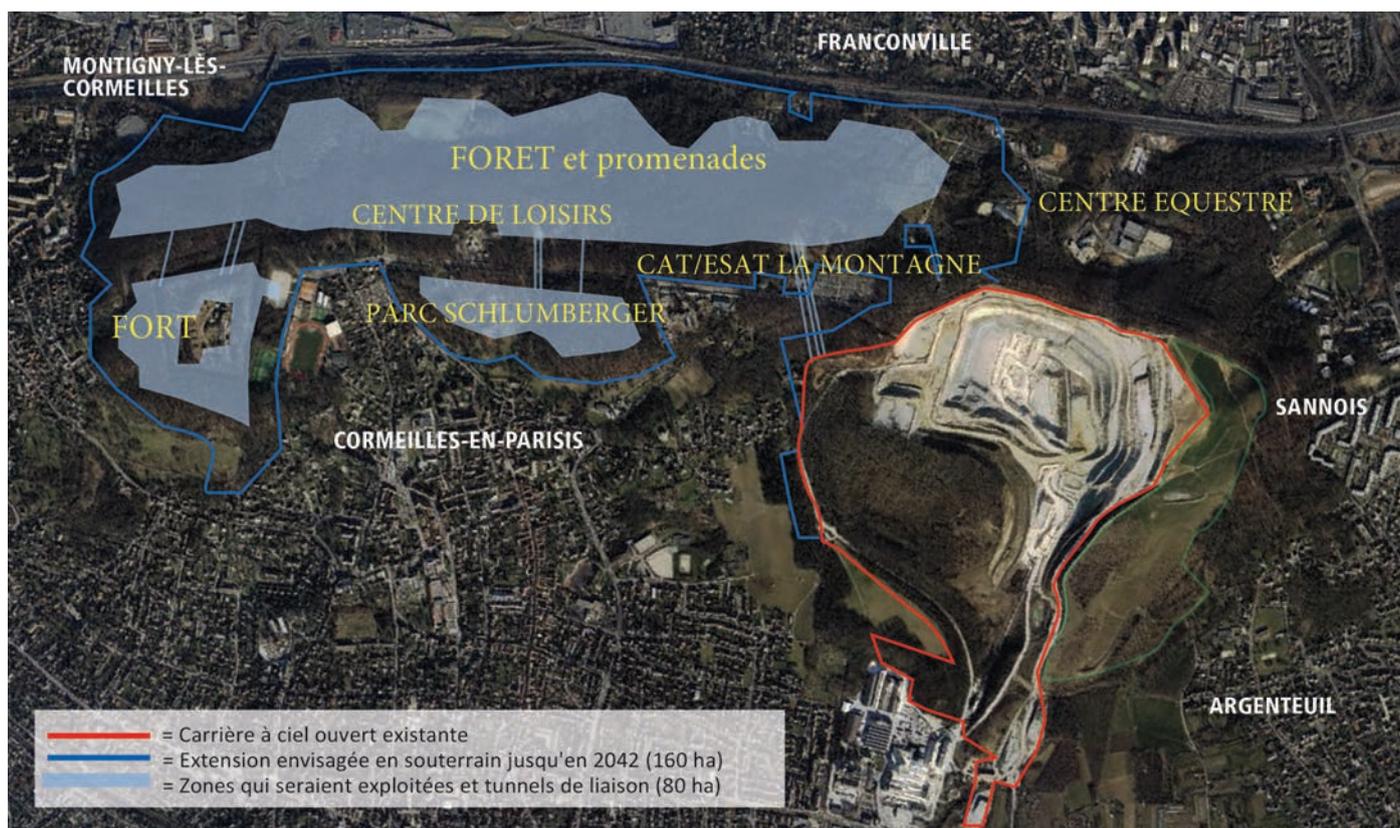
Comparaison avec Montmorency 14

L'usine plâtrière de Cormeille-en-Parisis 15

Incidence sur les finances publiques 15

Conclusion 16





OUI, le projet de l'entreprise Saint-Gobain/ Placoplatre peut être stoppé !!

C'est en analysant minutieusement les 2400 pages du dossier de ce projet que l'association AIDBP est arrivée à cette conclusion, et qu'elle peut démontrer ce qu'elle avance.

Si vous estimez que nous avons le droit de vivre autour et sur la butte dans de meilleures conditions que celles qui nous sont projetées **pour les trente ou soixante prochaines années...**

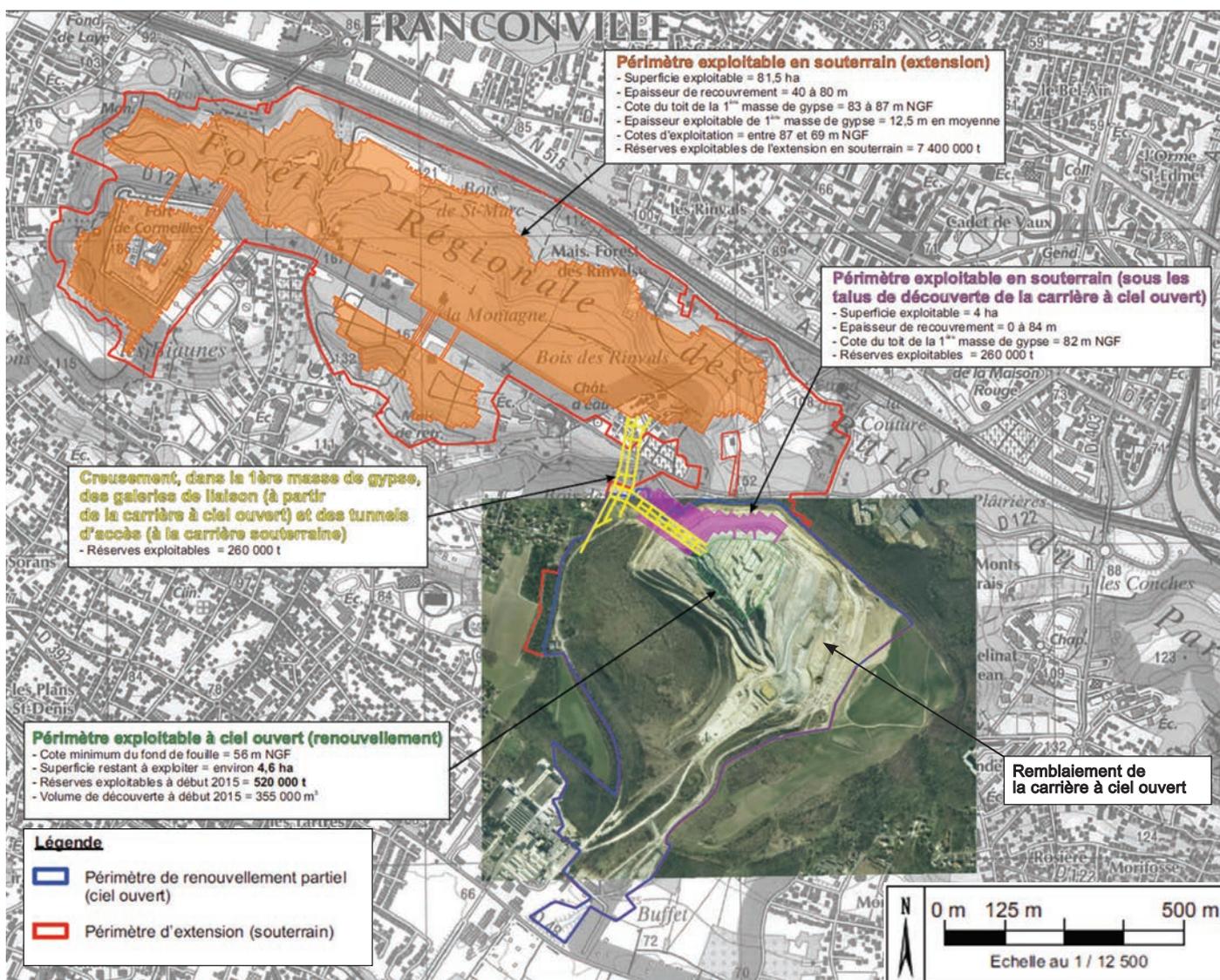
... Prenez connaissance des informations de ce livret.

Le projet « Placoplatre »

Où ?

Exploitation en galeries souterraines sous talus sur 4 ha et constituant le front de taille au nord-ouest qui est inclu dans le périmètre d'exploitation de la carrière à ciel ouvert.

Exploitation en galeries souterraines d'une nouvelle carrière d'un périmètre de 160 ha sous la butte du Parisis, occupée par de nombreux établissements recevant du public, (maison de retraite, centre équestre, CAT-ESAT La Montagne, école Montessori, centre de loisirs), des installations sportives, le parc départemental Schlumberger, le fort militaire et de nombreuses habitations.



Quand ?

L'exploitation sous la surface de la butte est programmée pour débuter en 2019 et devrait s'achever en 2046. Le projet global se structure en plusieurs grandes phases :

2017 – 2019

- ▲ Exploitation de la carrière sous talus ;
- ▲ création d'une descenderie pour l'accès à la nouvelle carrière souterraine ;
- ▲ réaménagement des accès Nord existants ;
- ▲ création d'une bretelle Nord vers l'A15 en direction Paris (en cours de discussion).

2017 – 2022

- ▲ Remblaiement de la carrière à ciel ouvert (760 000 m³ annuels), y compris les galeries souterraines de 4 ha de la carrière sous le talus Nord-Ouest (180 000 m³ annuels).

2019 – 2046

- ▲ Exploitation en continu de la nouvelle carrière sous la butte avec continuation des opérations de remblaiement du site à ciel ouvert, et à partir de 2023 des galeries déjà exploitées en souterrain.
- ▲ Il est prévu de remblayer la carrière souterraine (4 millions de m³) en même temps que celle à ciel ouvert (14 millions de m³) jusqu'en 2045, soit un total de 18 millions de m³. Ces remblaiements seraient effectués par des camions (détail dans le tableau ci-dessous).

2046

- ▲ Fin complète des opérations, et rétrocession à l'Agence des espaces verts (AEV).

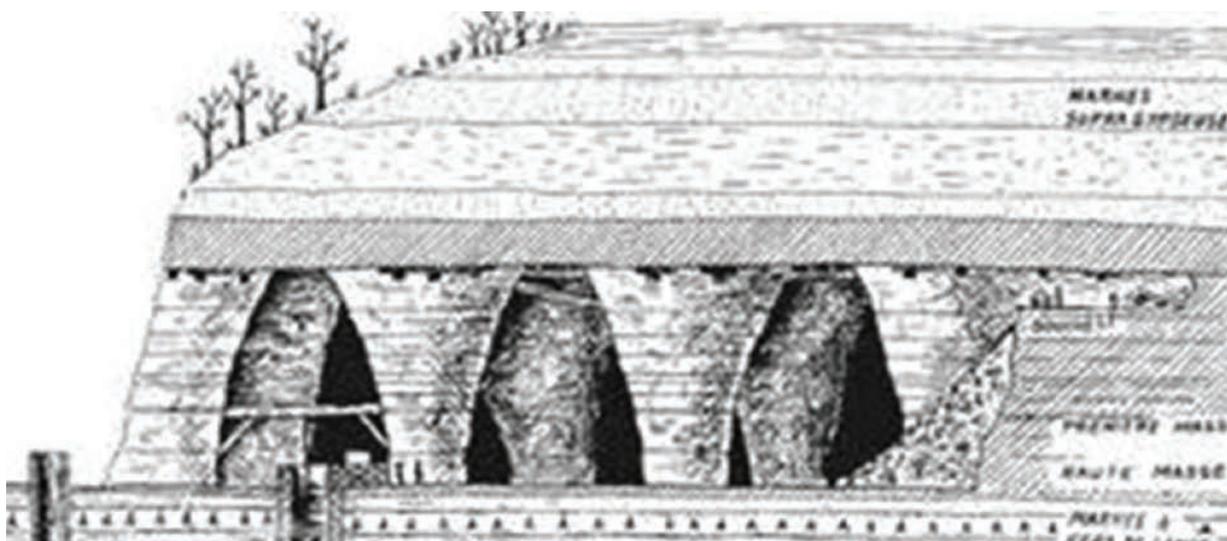
ANNÉES	REMBLAIS EN M ³ / AN	PERIMÈTRES DES REMBLAIS
2017 – 2019	760 000 m ³	Carrière à ciel ouvert
2020 – 2022	760 000 m ³	Carrière à ciel ouvert, y compris carrière sous talus pour 180 000 m ³
2023 – 2036	760 000 m ³	Carrière à ciel ouvert et carrière souterraine
2037 – 2039	200 000 m ³	Carrière souterraine
2040 – 2042	400 000 m ³	Carrière souterraine
2043	220 000 m ³	Carrière souterraine
2044	400 000 m ³	Route de liaison interne
2045	65 000 m ³	Galeries d'accès

Comment ?

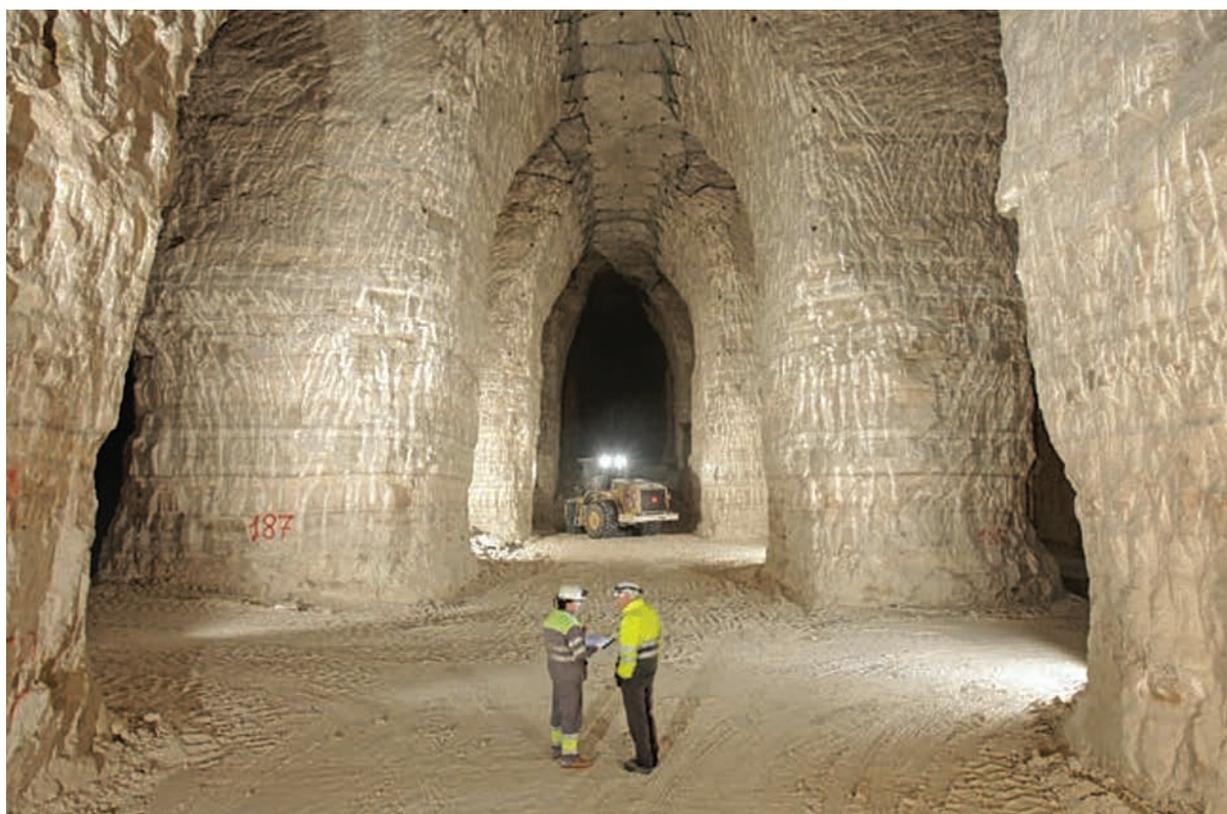
Exploitation de la carrière en souterrain

La méthode classique dite de « chambres et piliers » (chambres de 8 m x 12,5 m de hauteur et piliers de 10 m x 10 m x 12,5 m de hauteur) sera utilisée sous l'ensemble de la butte, ce qui la fragilisera.

Exemple de galeries souterraines



Carrière souterraine de Montmorency



Engins utilisés pour le grignotage mécanique (fraisage ou piquetage) à l'approche des habitations



1- Pelle hydraulique équipée d'une fraise pour l'abattage mécanique (étape de traçage – carrière de Vaujourns)



2- Même pelle hydraulique équipée d'une dent de déroctage vibrante (étape de levage – carrière de Vaujourns)

L'exploitation s'effectuera en creusant les galeries souterraines au moyen de tirs de mines à 5 mm/s et par grignotage mécanique (fraisage ou piquetage) à l'approche des habitations. Le dossier ne précise aucune distance de sécurité.

Opérations de remblaiement

Il est prévu de remblayer la carrière souterraine de 4 millions de m³ en même temps que celle à ciel ouvert (14 millions de m³) jusqu'en 2045 par des apports de terres inertes et gravats (carrière ciel ouvert) et terres inertes et roches (carrière souterraine) provenant du

site interne ou de chantiers externes de l'Île-de-France dont les volumes transportés par des camions et le phasage sont détaillés au chapitre précédent.

Accès des camions pour les remblaiements

Le trafic des camions doit permettre l'acheminement des remblais détaillés au chapitre précédent, et s'établit selon les axes suivants :

- ▲ par le sud via la RD 48 et la RD 392 (Argenteuil) ;
- ▲ par le nord via la sortie de l'A15 vers Sannois et la RD 122 (dite « route stratégique ») ;
- ▲ l'accès Nord nécessitera le renforcement partiel de la RD 122 et l'aménagement d'un rond-point au carrefour de la rue de Franconville et de la RD 122. Par ailleurs, une bretelle de raccordement est en projet pour créer un accès à l'A15 en direction de Paris.

La répartition des flux sera de 60% pour l'accès sud et 40% pour l'accès Nord (estimation à minima selon la provenance des remblais).

Les remblais viendront pour partie du Grand Paris (2 millions de m³ soit 20% du total) le reste de chantiers divers de l'ouest et du nord de la région parisienne.

Tracé de l'accès Nord

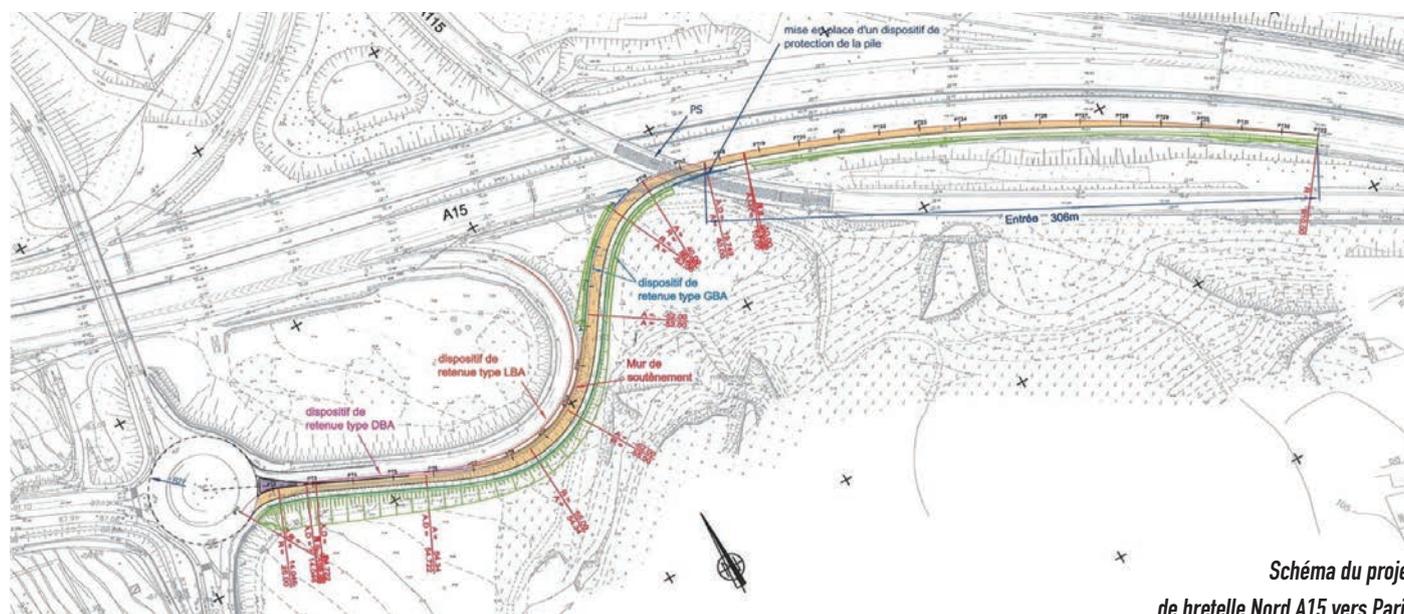


Schéma du projet de bretelle Nord A15 vers Paris

Analyse du dossier : risques et nuisances

Les risques

Les tirs de mines

L'accumulation des vibrations dues aux 4 à 5 tirs par jour pendant 30 ans, ainsi qu'au grignotage par pelle mécanique à l'approche des zones présentant des risques pourraient entraîner des fissurations :

- ▲ dans les fondations et le bâti des maisons environnantes qui sont nombreuses dans le périmètre d'influence de la carrière à moins de 20 mètres des zones urbaines ;
- ▲ en limite d'anciennes carrières non remblayées ;
- ▲ sur les établissements situés sur la butte.

Ces fissurations impacteraient également la stabilité du fort de Cormeilles-en-Paris.

Ce risque de fragilisation diminuera la valeur foncière de ces bâtiments particuliers et historiques.

Le toit des chambres des galeries ainsi que les sous couches géologiques du terrain initial risquent aussi d'être fragilisés, ce qui provoquera à terme une infiltration des eaux et un éboulement de ce toit par dissolution des piliers de soutènement en gypse des galeries de la carrière. Le gypse est l'un des matériaux calcaires les plus sensibles à l'eau.

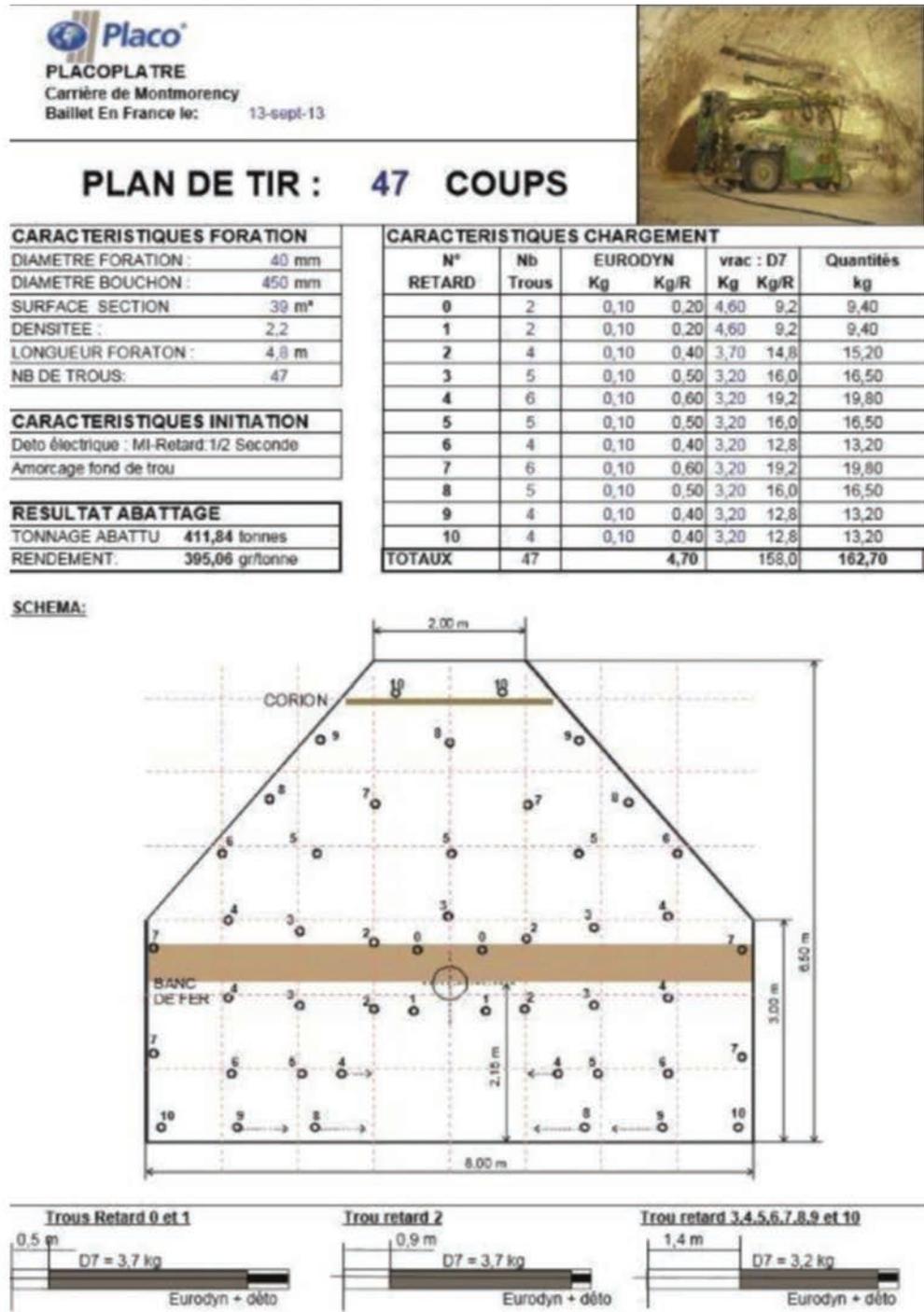


Schéma de plan de tir – Carrière de Montmorency

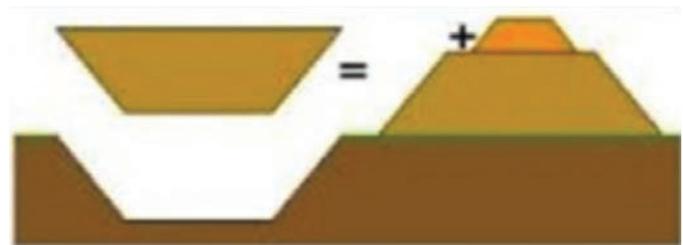
Les éboulements et les fontis

Il est prévu de remblayer les chambres jusqu'au toit des galeries. Bien que les apports de remblais extérieurs soient tassés, ce comblement verra progressivement

se créer un espace important sous le toit par phénomène de tassement des remblais utilisés.

Foisonnement des remblais

TERRAIN	FOISONNEMENT
Argile, limon, sable argileux	1,25
Grave et sable graveleux	1,10
Sols rocheux altérés	1,30
Sol meuble	1,35



Les tirs de mines provoquent inévitablement des failles au niveau du toit des chambres d'exploitation, les infiltrations d'eau entraînent une dissolution des piliers et du toit des galeries de gypse. Les risques seront également aggravés en cas de diminution du toit de 2 mètres dans les zones à forte pente ou présentant une altération du gypse.

Il se produira à terme sur toute la butte creusée telle un gryère et entraînera la fermeture des établissements recevant du public, interdisant ainsi l'utilisation et la jouissance de l'espace naturel et culturel de la butte.

Ce phénomène, combiné avec l'éboulement du toit provoque la création de fontis (trous d'effondrement du terrain de surface). C'est un phénomène très courant que les jardins et les maisons des habitants de notre secteur subissent déjà.

- ▲ **Qui paiera pour les dégâts occasionnés** sur les maisons et les terrains des particuliers en bordure de l'exploitation ?
- ▲ **Combien d'années de procédure (et à quel coût)** faudra-t-il pour que les propriétaires impactés soient indemnisés ?



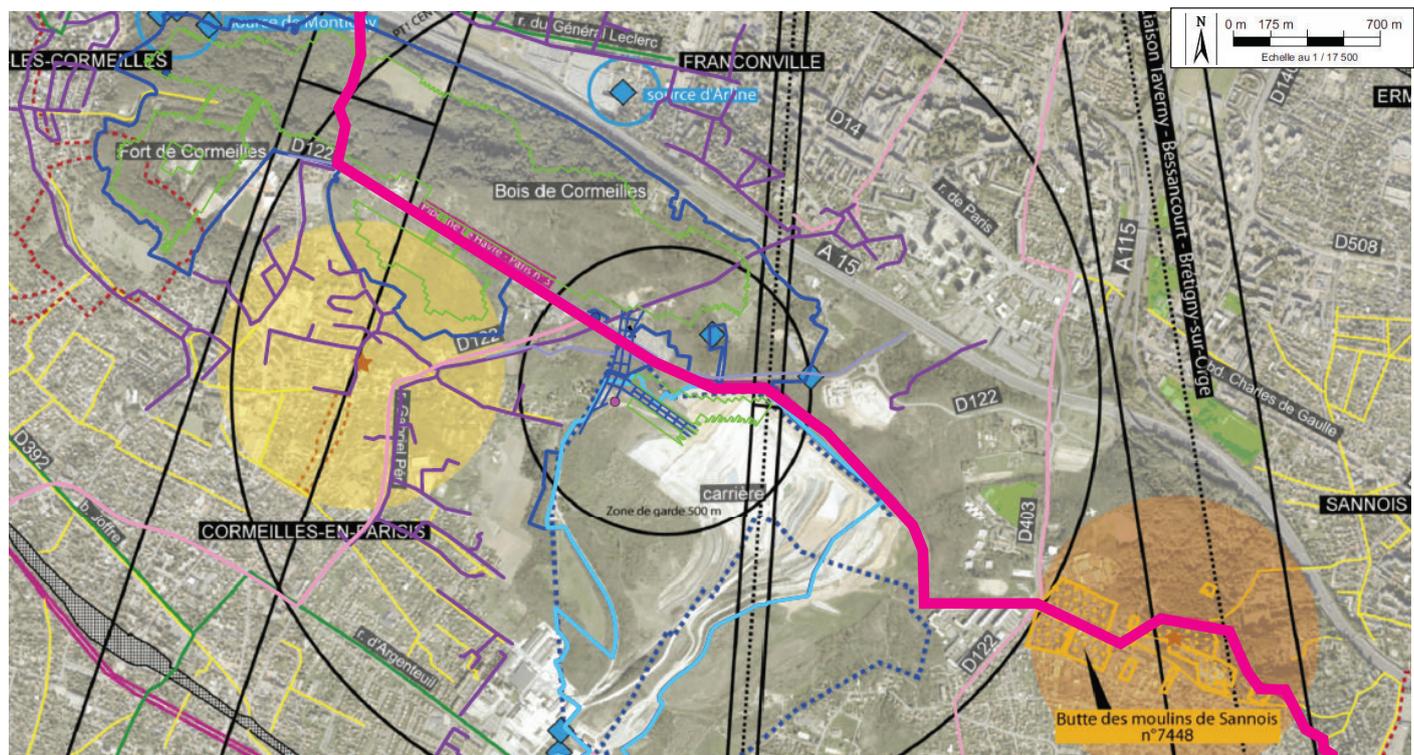
Fontis de 8 mètres de profondeur et 20 mètres de rayon apparu en 2015 en forêt de Montmorency (© Gazette du Val d'Oise)

L'oléoduc de la société Trapil

Le pipeline Le Havre-Paris longe la RD122, dite « route stratégique », et passe sous le rond-point du nouveau cimetière, et sous la forêt (tracé en rose ci-dessous). Il transporte du kérosène à 100 bars de pression pour alimenter l'aéroport de Roissy et au total 20 millions de tonnes de produits pétroliers par an.

Le creusement des 9 tunnels de liaison vers la carrière souterraine sous cet oléoduc comporte des risques d'effondrements et d'ébranlements, et place cet équipement en risque d'explosion majeure. Des incidents ont lieu régulièrement. Le dernier s'est produit en novembre 2016 à Sannois.

Plan du tracé de l'oléoduc



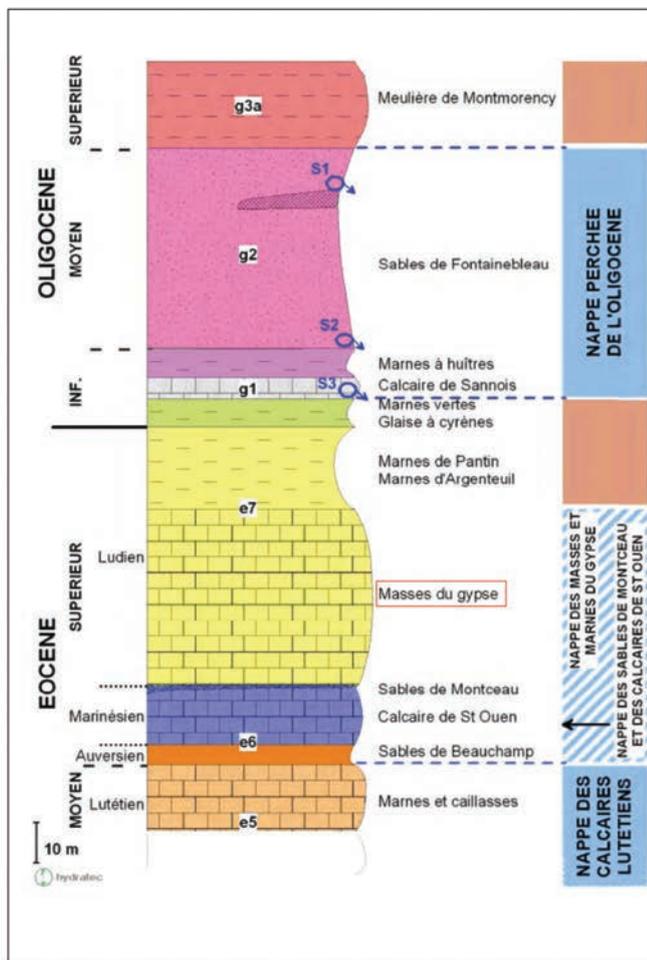
- ★ servitudes de protection des Monument Historiques classés (AC1)
- ★ servitudes de protection des Monument Historiques inscrits (AC1)
- Périmètre de renouvellement partiel à ciel ouvert
- Périmètre d'extension en souterrain
- Périmètre exploitable en souterrain
- Accès à la carrière souterraine
- Puits d'aérag
- canalisation téléphonique (PT3)
- canalisation électrique (I4)
- hydrocarbures liquides ou liquéfiés sous pression (I1bis)
- Canalisation de transport de gaz (réseau GRTgaz)
- Canalisation de distribution de gaz (réseau GrDF)
- mines et carrières (I6)
- zones de risques liés à la présence d'anciennes carrières souterraines (PM1)
- installations sportives (JS1)
- servitudes d'alignements (EL7)
- servitudes radioélectriques (PT1, PT2)
- servitudes relatives au chemin de fer (T1)
- PPRI (PM1F)
- ◆ captages d'eau privés à usage domestique ou industriel
- Réservoir d'eau
- site classé (AC2)
- site inscrit (AC2)

	PLACOPLATRE - Carrière de Cormeilles-en-Parisis (95) Demande de renouvellement partiel à ciel ouvert et d'extension en souterrain Etude d'Impact	Figure 51
	Plan des réseaux et servitudes d'utilité publique <small>Sources : PLACOPLATRE, EGIS (2011), EDF, GrDF, GRTgaz, PLU de Cormeilles-en-Parisis</small>	

L'hydrologie

L'infiltration des eaux de surface à travers les fissurations des couches géologiques entraînera une modification de la circulation des eaux souterraines. De plus, on peut

craindre des assèchements des sources et des nappes existantes ne permettant plus le développement normal des arbres et provoquant un dépérissement de la forêt.



Coupe géologique de la carrière à ciel ouvert et localisation des lignes de sources



Coupe géologique de la carrière PLACOPLATRE à ciel ouvert et localisation des lignes de sources

	PLACOPLATRE - Carrière de Cormelles-en-Parisis (95) Demande de renouvellement partiel à ciel ouvert, et d'extension en souterrain Etude d'impact	Figure 15
	Log hydrogéologique à l'échelle de la butte de Cormelles-en-Parisis Source : HYDRATEC	

Les nuisances

L'explosion du trafic routier

Le trafic des camions de remblais est estimé à **248 camions/jour** par Placoplatre. Cette estimation est très largement sous-évaluée : le nombre de m³ de terre transportée puis « mise en place » par camion est de **8 à 9 m³** au maximum, l'estimation Placoplatre est de **13,5 m³** par camion.

En conséquence, le nombre de camions sera plus important que prévu.

L'impact environnemental de l'accès Nord est également défavorable par rapport à l'accès Sud. **La pollution émise par les camions sera multipliée par dix** en raison d'un important dénivelé de 100 mètres pour une distance de 1,3 km, soit une pente moyenne très largement supérieure à 5%. Le trajet est également très

sinueux et nécessitera plusieurs relances des camions (consommation d'un camion : 1 litre à la tonne transportée, multiplié par 10 sur les pentes supérieures à 5%).

Pour les activités connexes, il faut également rajouter 150 camions/jour, dont une grande partie vient des activités liées au fonctionnement de l'usine Placoplatre.

L'accès des camions s'effectuera de 9 heures à 17 heures en dehors des heures de pointe.

Le trafic est estimé selon l'AIDBP à un passage de camion toutes les 30 secondes à répartir entre le sud et le nord. Si l'on tient compte du temps consacré aux contrôles divers, de la vitesse limitée à l'intérieur du site, des phases de mise en place et de déchargement des remblais, les objectifs affichés de Placoplatre ne peuvent être tenus.

La création de la nouvelle bretelle Nord vers l'A15 rendra le trafic routier très dangereux et **l'embranchement situé entre l'A15 et l'A115 fera l'objet d'une dérogation aux règles de la sécurité routière.**

Les conséquences en sont :

- ▲ une pollution aggravée, bien évidemment fortement augmentée, notamment à 20 mètres des chambres des résidents de l'EHPAD-Montfrais où la route accuse une pente de 10 % juste après le rond-point ;
- ▲ une saturation du réseau routier actuel déjà bien surchargé, même pendant les heures dites creuses ;
- ▲ de nombreux accidents, bouchons et ralentissements notamment pour l'entrée Nord envisagée (trois ronds-points sur 3 km).

Endommagement irréversible du patrimoine

La butte de Cormeilles-en-Parisis, incluse dans l'ensemble des buttes du Parisis, est un pôle environnemental et culturel exceptionnel et participe de ce fait au patrimoine de tous les citoyens riverains de la région.

La pollution aérienne et sonore

Le puits d'aération prévu **concentrera en un seul point les particules fines non retenues** par un éventuel filtre ainsi que les gaz issus des engins de chantier et des tirs de mine très nocifs.

Ce puits serait situé en limite du périmètre de la carrière actuelle et à 100 mètres des habitations.

Alors que dire des effets sur la santé des habitants du voisinage et sur la nuisance sonore que ne manqueront pas de générer des gaz s'échappant à plus de 110 m³/s et à une vitesse de 5 m/s d'une manche à air de 53 mètres de profondeur ?

Les dommages pour le patrimoine historique et naturel :

- ▲ dégradation du fort de Cormeilles-en-Parisis ;
- ▲ répercussion sur les fondations de l'église Saint-Martin classée monument historique ;
- ▲ fragilisation du massif forestier ;
- ▲ déboisement — encore — de 2,6 hectares de forêt pour créer la descenderie et l'aménagement du rond-point du cimetière.



Camion de transport des remblais

Comparaison avec Montmorency

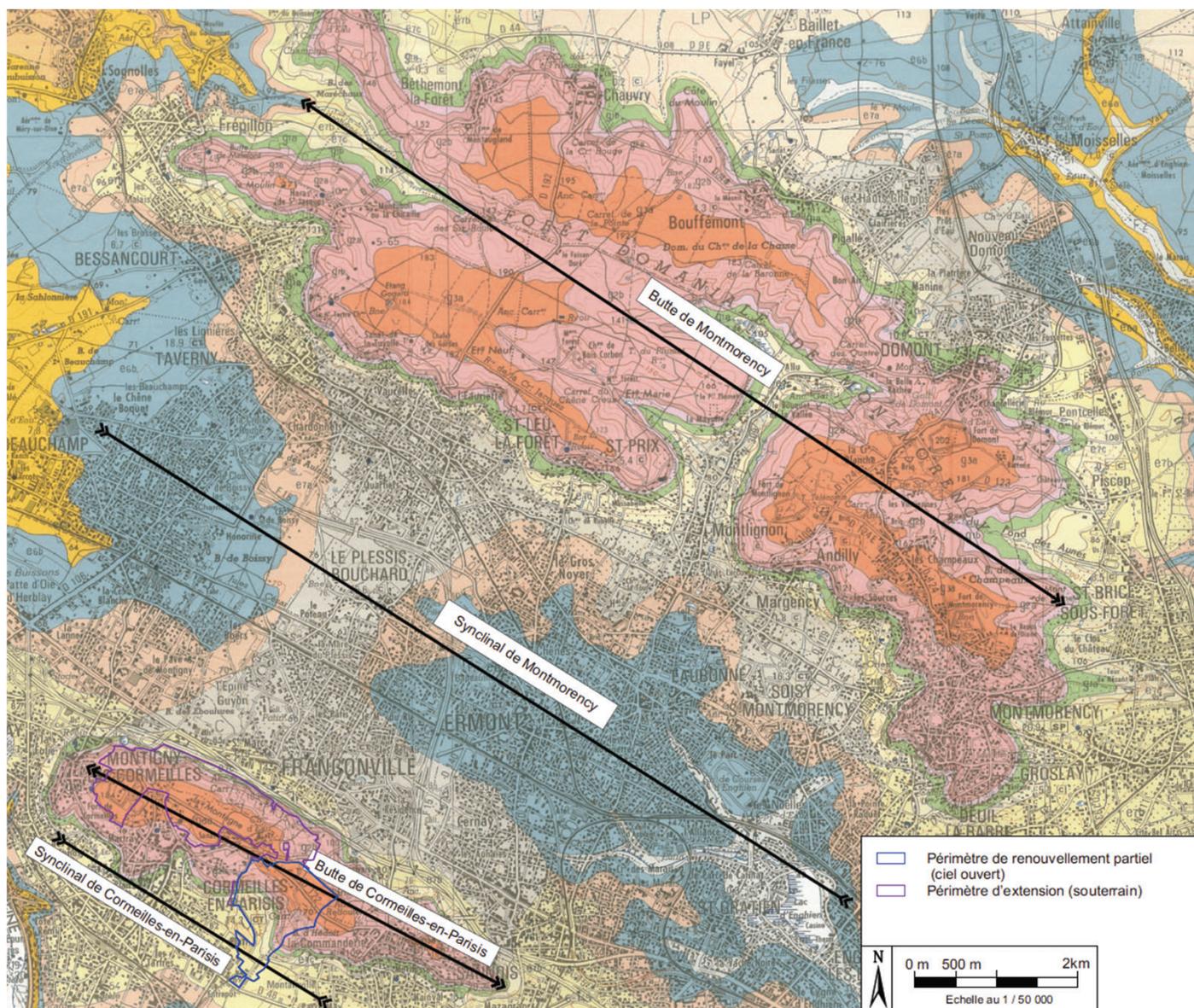
Pour défendre le projet, Placoplatre et certains élus locaux comparent souvent le site de Corneilles-en-Parisis avec celui de Montmorency où Placoplatre exploite déjà une carrière en souterrain.

Contrairement à ce que l'on nous présente, l'exploitation de Montmorency connaît des effondrements et des fontis.

Les deux sites ne sont pas comparables car :

- ▲ à Montmorency il s'agit d'un massif forestier 10 fois plus grand que la butte du Parisis, de plus, il est inhabité ;
- ▲ il est relié directement au réseau routier via l'A104 sans incidence sur les riverains .

L'arrêté préfectoral n° 13.256 en date du 12 mai 2016 demande d'ailleurs à Placoplatre des expertises complémentaires.



	PLACOPLATRE - Carrière de Corneilles-en-Parisis (95) Demande de renouvellement partiel à ciel ouvert et d'extension en souterrain Mémoire Technique	Figure 3
	Extrait de la carte géologique au 1/50 000 Source : BRGM - Carte L'Isle Adam (1ère édition)	

L'usine plâtrière de Cormeille-en-Parisis



L'argument principal de Placoplatre est d'assurer l'avenir de l'usine plâtrière de Cormeilles-en-Parisis. Les solutions alternatives pour pérenniser l'avenir de l'usine n'ont pas été retenues, dont l'alimentation en provenance de la carrière de Montmorency qui a une réserve de gypse d'au moins 100 ans. Placoplatre repousse cette option en affirmant :

(sic)

« Le choix de mettre 60 camions supplémentaires sur les routes durant 8 heures par jour dans le contexte déjà très chargé de la région parisienne ne semble pas raisonnable. »

Cette affirmation est en contradiction avec l'explosion inévitable du trafic, consécutive au projet d'exploitation en galeries souterraines sous la butte du Parisis.

L'usine de Cormeilles-en-Parisis peut très bien poursuivre son activité en étant fournie en gypse par Montmorency.

On peut aussi se poser la question de la pertinence du maintien de ce type d'activité dans une zone très urbanisée.

Incidence sur les finances publiques

On peut craindre les conséquences d'un tel projet sur les finances publiques. Il faudra en effet dégager des fonds importants pour assurer la logistique d'un tel projet :

- ▲ création d'une bretelle d'accès à l'autoroute A15, il est à noter que le ministre des transports a bien affirmé que l'État ne participera pas ;
- ▲ dégradation rapide des voies publiques due au passage incessant de nombreux camions ;
- ▲ et pour finir, la remise en état de trous béants suite à des fontis.

Pour information, le projet ne prévoit même pas de procéder à un état des lieux avant travaux. **En finalité, qui paiera les travaux : les contribuables locaux ?**

Conclusion

Nous tenons à rappeler que la butte du Parisis doit rester un poumon vert et un lieu de loisirs ainsi que de préservation du patrimoine naturel et bâti. **C'est la recherche du bien commun et de l'intérêt général qui doit primer.**

Cette recherche doit être fondée sur un véritable débat avec les citoyens à qui l'on doit apporter des informations précises, objectives et vérifiables.

Ce projet de carrière en souterrain est aberrant dans une zone fortement urbanisée comme l'est celle de la butte du Parisis et en totale opposition avec la sécurité et la santé de ses habitants.



STOP À LA CARRIÈRE SOUTERRAINE DE LA BUTTE DU PARISIS !

ASSOCIATION INTERCOMMUNALE
DE DÉFENSE DE LA BUTTE DU PARISIS — AIDBP
BP 10062 — 95240 CORMEILLES-EN-PARISIS PCD1
aidbp@orange.fr
www.aidbp.fr

aidbp
association intercommunale de
DÉFENSE DE LA BUTTE DU PARISIS