

Avis sur la demande d'enregistrement d'une Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI) au lieu-dit « La Carrière de Bajolet » sur la commune de Forges-Les-Bains.

Préambule

Le site de la carrière, dénommé « étang Huet », fait partie d'une unité biogéographique à forte valeur patrimoniale. Il est classé en Espace Naturel Sensible par le département. Il jouxte la zone humide des étangs Baleine et Brûle-Doux, protégés par un arrêté de biotope. (Pièce n°1)

Pour rappel une première demande d'autorisation de comblement « total » de la carrière de Bajolet a été déposée en 2004. Elle prévoyait le dépôt de 2.200.000 m³ de déchets inertes sur 12 ans, un plateau bombé culminant à la cote 115 mètres (soit 15 mètres au-dessus du terrain d'origine) avec une zone humide perchée. L'autorisation a été annulée par le tribunal administratif en 2010 mais depuis plus de 12 ans, au gré d'autorisations successives, la carrière a été totalement comblée entraînant au passage la destruction d'un environnement remarquable.



La carrière en février 2017

La présente demande d'extension serait justifiée par la nécessité urgente de trouver des exutoires pour les déblais du Grand Paris. Elle consiste à rajouter 1.837.000 m³ de matériaux inertes (dont 1.167.269 m³ de type K3, plus riches en métaux lourds et autres polluants que les seuils autorisés jusqu'ici) aux 2.230.000 m³ déjà déposés.

Notre avis est défavorable pour les raisons suivantes :

Sur le fond :

En 2013, la DDT de l'Essonne et la commune de Forges les Bains avait obtenu plusieurs engagements de la part d'ECT :

- Poursuite du comblement du site **sans dépasser le niveau naturel ancien** (remise du terrain aux cotes existantes avant l'exploitation)
- Remblaiement du talweg SNCF et rétablissement de l'écoulement gravitaire du ru des Fagots
- Reconstitution d'un réseau de mares....

Le réaménagement final devait être livré en avril 2018.

Promesses non tenues puisqu'ECT revient vers la nouvelle municipalité et propose maintenant trois buttes dont la principale culmine à environ 118 mètres soit plus de 18 mètres au-dessus du terrain d'origine.

Cette proposition est assortie d'une « offre de concours¹ » d'un million cinq cent mille euro (1.500.000 €) déjà inscrite au budget communal mais qui n'a, pour l'instant, pas encore fait l'objet d'une convention formelle avec la société ECT. Toutefois, lors du conseil municipal du 23 novembre 2017, l'adjoint aux finances de la commune a déjà averti les conseillers que sans cet argent, la commune devrait renoncer à son restaurant scolaire. Evidemment, ces propos n'ont pas été repris dans le compte-rendu du conseil car ils pourraient laisser entendre que l'autorisation sur laquelle les conseillers devront se prononcer à l'issue de la présente consultation, serait obtenue sous la pression et en contre partie de la somme allouée. Si la pratique n'est pas illégale en soi, elle n'en demeure pas moins critiquable.

Lors de la réunion publique du 12 octobre 2017, le directeur d'ECT a également annoncé qu'il était prêt à contribuer à la réalisation d'un début de déviation du bourg d'Angervilliers et d'un giratoire sur la RD838 à l'emplacement de la sortie actuelle du site. Pour les habitants d'Angervilliers, la promesse d'une déviation peut paraître alléchante, mais elle est irréaliste. D'une part parce que le département n'a pas les moyens ni les autorisations pour réaliser la seconde tranche de cette déviation prévue aux milieux des champs (!) d'autre part, parce qu'il est inconcevable d'installer une telle infrastructure sur des remblais qui mettront des années à se consolider.

Ce projet d'extension ne dit pas non plus qui prendra en charge les dépenses de fonctionnement de tous les ouvrages une fois le remblaiement de la carrière achevé.

De surcroît, il comporte des risques pour l'environnement et les populations :

- risques d'érosion des pentes,
- risques de transfert dans les cours d'eaux situés en aval, d'une pollution contenue dans les terres de remblai ceci malgré les précautions envisagées,
- risques d'inondations sur Angervilliers : le canal de la Jousserie n'étant pas dimensionné pour recevoir les écoulements en cas d'orage.

Sans parler des risques sur la stabilité des talus de la ligne ferroviaire. Mais nous y reviendrons plus loin.

Enfin le projet entraîne d'importantes nuisances notamment pour les riverains proches qui subissent déjà celles de l'autoroute et du TGV, mais aussi pour les communes environnantes (circulation de poids lourds, détérioration de voirie, sans qu'il soit question de mesures compensatoires (indemnités, versement de taxes pour réfection des routes...).

¹ L'offre de concours se caractérise par un apport volontaire, en argent ou en nature, au profit d'une personne publique pour la réalisation de travaux publics.

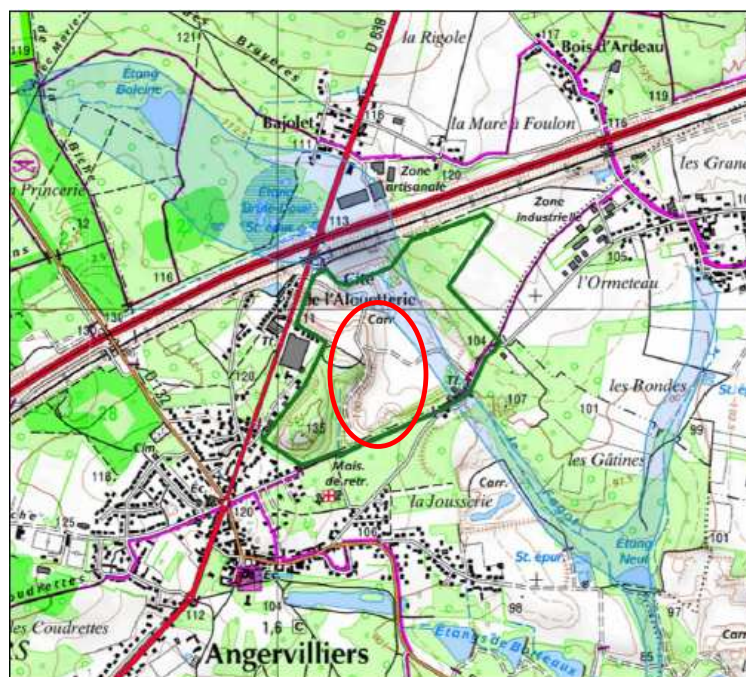
Sur la forme :

En premier lieu, il est important de souligner que nous sommes en présence d'une erreur d'appréciation. La demande d'enregistrement de l'ICPE devrait relever du régime des autorisations régit par les articles L. 512-1 à L. 512-6-1 du code de l'environnement.

En l'application de l'article L 512-7-2 du code de l'environnement, en cas **de sensibilité du milieu**, en cas de projet dans une zone peu compatible avec l'urbanisme existant, de projet dans une zone de protection spéciale mais encore en cas de projet dont la compatibilité n'est pas établie avec les documents de planification « milieu » comme le schéma d'aménagement et de gestion des eaux, le préfet doit instruire la demande d'enregistrement d'une ICPE selon les règles de la procédure d'autorisation. En l'espèce, la commission locale de l'eau Orge-Yvette souligne que plusieurs zones humides ont été identifiées sur le site. Il existe une vulnérabilité de la nappe des sables de Fontainebleau avec notamment un risque de pollution. En outre, la commission locale de l'eau a conclu à un avis défavorable soulignant plusieurs incompatibilités de ce projet avec le SAGE Orge-Yvette.

Il est également important, dans le cadre de cette consultation, d'attirer l'attention sur l'avis rendu le 3 octobre 2017 par l'autorité environnementale dans un cas similaire de projet d'installation de stockage de déchets inertes sur la commune de Villebon-sur-Yvette (91). L'autorité environnementale précise dans son avis que « le projet d'installation de stockage de déchets inertes est soumis à enregistrement au titre de la rubrique 2760-3 du code de l'environnement. **Toutefois, au regard des enjeux en termes de la sensibilité environnementale du milieu notamment, et conformément aux dispositions de l'article L512-7-2 du même code, il a été demandé un basculement en procédure d'autorisation.** »

En l'espèce, la carrière fait partie d'une unité biogéographique remarquable, ce qui justifie le basculement en procédure d'autorisation.



Carte schématique des vallées d'Angervilliers selon la couche (Fz) de la carte géologique

Le projet de restauration doit se placer dans ce périmètre schématique afin de respecter le contexte naturel local.

En second lieu, nous sommes face à une situation surréaliste dans la mesure où un arrêté préfectoral complémentaire portant imposition à la Sté ECT de prescriptions complémentaires (pièce n°2) a été pris le même jour que l'arrêté portant mise en consultation du dossier d'enregistrement, à savoir le 24 novembre 2017.

L'arrêté complémentaire prescrit ***une étude hydrogéologique validée par une tierce-expertise permettant d'évaluer l'efficacité et la pertinence des solutions techniques afin d'assurer de façon pérenne la stabilité et la sécurité du talus de la ligne ferroviaire. Elle vise également à analyser si les solutions retenues ne génèrent pas d'autres inconvénients et notamment des risques d'inondations en aval. L'étude précisera en outre, les contraintes d'entretien sur le long terme de l'aménagement proposé et une évaluation des coûts afférents. L'étude proposera enfin un échéancier des la réalisation des travaux d'aménagement. Elle positionnera également les travaux au titre de la nomenclature IOTA.***

Tout se passe comme si on découvrait tout à coup que les deux dossiers sont liés et que la solution qui sera retenue pour gérer les eaux stockées en pied de talus SNCF pouvait avoir des impacts sur l'aménagement final !

Alors qu'en 2004, le commissaire enquêteur préconisait déjà le comblement du thalweg, qu'en 2013, ECT promettait que le comblement serait réalisé dans les cinq ans avant la fin de la réhabilitation finale, pourquoi avoir attendu autant d'années et rendu la situation quasiment irréversible pour réagir ?

Au regard des incidences notables du projet sur la sécurité et sur l'environnement, nous demandons :

- Que la présente demande d'extension soit refusée,
- Que la Sté ECT cesse immédiatement tout dépôt dans la carrière. Les études demandées par la préfecture concernant le problème d'écoulement des eaux du talus SNCF et la réalisation des travaux qui en résulte doivent précéder toute nouvelle modification du terrain. L'aménagement doit-être repensé en tenant compte de ces nouveaux éléments.
- Que le dossier d'autorisation environnementale soit instruit « dans les règles de l'art » incluant le comblement du talweg SNCF et le réaménagement final, seule garantie que les contraintes hydrauliques seront correctement prises en compte,
- Qu'ECT suive les recommandations du PNR,
- Que le réaménagement final soit validé par le conseil départemental de l'Essonne.

Fait à Forges-les-Bains, le 16 janvier 2017

Catherine GIOBELLINA
Présidente de l'association Vivre à Forges
Présidente de l'Union des Amis du Parc
de la Haute Vallée de Chevreuse



Jean-Pierre MOULIN
Président d'Essonne Nature Environnement

