

PRÉFET DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE

*Direction régionale et interdépartementale  
de l'Environnement et de l'Énergie en Ile-de-France*  
*Unité territoriale des Yvelines*

Versailles, le 12 janvier 2016

**INSTALLATIONS CLASSEES**

Sociétés Concernées:

**SANEF GROUPE - Direction de la construction  
et du patrimoine**  
30, Bd Galliéni  
92130 Issy-Les-Moulineaux

**LAFARGE GRANULATS FRANCE**  
Les Marettes Sandrancourt  
78520 Saint-Martin-La-Garenne

Installations concernées :

Carrière de Guerville-Mézières sur Seine

**Objet : dossier complété du 5 octobre 2015**

**RAPPORT DE L'INSPECTION DES INSTALLATIONS CLASSEES**

Une demande de SANEF GROUPE de modification de servitudes d'utilité publique a été reçue à l'unité territoriale des Yvelines de la DRIEE le 29 mai 2015. Ce dossier a été complété par un message électronique du 17 juin 2015 en la fourniture de l'étude géotechnique servant de base à l'étude de dangers contenu dans la demande.

Un rapport des installations classées du 16 juillet 2015 à Monsieur le Préfet des Yvelines analysant le dossier déposé de SANEF GROUPE du 29 mai 2015, proposait de demander à la SAPN de compléter sa demande de modification de servitudes d'utilité publique instaurées sur la carrière LAFARGE GRANULATS FRANCE de Guerville-Mézières sur Seine.

Ce rapport examine le caractère complet et acceptable de la demande complétée du 5 octobre 2015 suite au rapport des installations classées du 16 juillet 2015 et aux observations formulées par l'inspection à l'occasion d'une réunion sur site le 15 septembre 2015.



## **I – RAPPEL DU CONTEXTE**

Dans le cadre du projet de création d'un troisième tablier du viaduc de Guerville de l'autoroute A13, La Société d'Autoroute Paris Normandie (SAPN) du groupe SANEF a sollicité l'unité territoriale des Yvelines de la DRIEE au sujet d'un dossier de demande de modification de servitudes d'utilité publique prises par arrêté préfectoral n°06-073 DDD du 9 août 2006.

Ce dernier stipulait en son article 6 qu'un projet d'intérêt général porté par une personne morale, ne pouvait modifier le périmètre de la servitude que si la demande de modification adressée au préfet était accompagnée d'une étude de dangers démontrant que les modifications proposées accompagnées, le cas échéant des mesures compensatoires (remblais supplémentaires, talutage des fronts de taille) n'affectent pas les principes de sécurité et de protection initiaux, mentionnés dans le dossier déposé par la société Lafarge Ciments le 19 avril 2004.

L'avis de l'autorité environnementale rendu par le conseil général de l'Environnement et du Développement durable en sa séance du 11 février 2015 stipule d'une part dans ses recommandations de joindre l'étude de dangers commandée à l'INERIS au dossier de projet de création d'un 3ème tablier du viaduc de Guerville et d'autre part que la modification du périmètre de la servitude conditionne la faisabilité du projet.

Par ailleurs dans le cadre de l'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et au parcellaire du projet de construction du troisième tablier du viaduc de l'autoroute A13 et portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Guerville et de Mézières-sur-Seine, prescrite par arrêté préfectoral n°15-040 du 11 mai 2015 sur le territoire des communes de Guerville et de Mézières-sur-Seine, le commissaire enquêteur émet un avis favorable dans le rapport et les conclusions en date du 4 août 2015 sous réserve d'obtenir la confirmation de l'adéquation des mesures de protection (couverture grillagée anti-épannage ou filet de confinement) avec la sécurité des personnes autour de la plateforme de lancement.

Ainsi le dossier de demande de modification des servitudes d'utilité publique ne sera recevable que s'il est accompagné d'une étude de dangers démontrant que les modifications proposées n'affectent pas les principes de sécurité et de protection initiaux incluant notamment les usagers du viaduc de Guerville de l'autoroute A13.

## **II – ANALYSE DU DOSSIER COMPLÉTÉ**

### **II-1 ANALYSE COMPARÉE DU DOSSIER COMPLÉTÉ ET DES OBSERVATIONS DE L'INSPECTION**

Le dossier SAPN s'appuyant sur l'étude Inéris ne déclinait pas les mesures proposées par l'étude de dangers notamment sur les points suivants :

- Concernant les mesures de gestion de la sécurité :
  - le dossier ne précise pas qui les prend en charge, que ce soit pendant ou après les travaux en ce qui concerne :
    - la gestion de l'eau (surveillance des écoulements en amont),
    - entretien de la végétation,
    - visite périodique d'un géotechnicien,
    - dans quel document contractuel ces responsabilités sont mentionnées.

## La réponse du pétitionnaire aux observations de l'inspection :

Le dossier a été complété au paragraphe C.2.4 afin de préciser les responsabilités de Lafarge et de SAPN pour la prise en charge des mesures avant et après les travaux :

### Gestion de l'eau pluviale :

SAPN assurera cette gestion :

- en phase travaux : sur les emprises chantier définies pour le projet ;
- en phase exploitation : sur les emprises définitives du projet (gestion des eaux de l'autoroute et des emprises selon le plan d'assainissement projeté – cf. annexe 6 du dossier) ;

Lafarge assurera cette gestion :

- en phase chantier : pour tous les écoulements amont situés en dehors des emprises travaux de SAPN, la gestion sera identique à celle menée actuellement.
- en phase exploitation : à l'extérieur des emprises définitives de SAPN, la gestion sera identique à celle menée actuellement.

### Entretien de la végétation :

SAPN assurera l'entretien de la végétation :

- en phase travaux : sur les emprises chantier définies pour le projet ;
- en phase exploitation, l'entretien sera assuré au sein du domaine public autoroutier concédé.

Lafarge assurera l'entretien de la végétation :

- en phase travaux, en dehors des emprises du chantier ;
- en phase exploitation : en dehors du domaine public autoroutier concédé.

### Visite périodique d'un géotechnicien :

- pendant la phase travaux, SAPN et Lafarge assureront ce contrôle : Lafarge, comme actuellement, par rapport au risque généré par le front de taille, SAPN vis-à-vis de la plateforme de lançage présente à proximité du front de taille existant ;
- en phase exploitation, la plateforme de lançage étant démontée et le site remis en état, seul Lafarge assurera ce suivi visuel comme c'est le cas actuellement.

Le dossier a été complété au paragraphe C.2.4 pour indiquer qu'une convention, en cours de signature entre Lafarge et sapn, mentionne ces aspects

- o comme conséquence d'une gestion de l'eau en amont du front de la carrière au droit de la zone P1 de l'étude initiale de l'Inéris de 2002 et de sa synthèse de 2004, le dossier ne préconise pas les solutions à mettre en place pour éviter que le ruissellement ne précipite la dégradation du front au droit de P1, notamment de possibles loupes de glissement au sommet de P1 en raison du faciès lithologique en présence,

## La réponse du pétitionnaire aux observations de l'inspection :

Le dossier a été complété aux paragraphes B 2.2, C.2.2, C.2.3 et C.2.4 pour apporter des précisions sur les risques et la gestion des eaux pluviales

Les écoulements d'eaux pluviales sur la paroi du front de taille sont susceptibles d'engendrer :

- pour la partie Est du front de taille uniquement, un risque de glissement du front calcaire présent en amont du front de taille qui repose sur des argiles plastiques. Néanmoins, sur la partie ouest de la carrière, le front calcaire résiduel est de taille réduite et de pente limitée compte-tenu de la topographie. Ainsi, le risque de glissement est considéré comme nul à proximité de l'emprise des travaux. Notons que c'est ce risque, identifié dans l'« étude de la stabilité et principes de mise en sécurité des fronts de la carrière. Synthèse » (Rapport INERIS DRS-04-54813/R01 pour Lafarge, daté du 25 février 2004, qui a engendré l'instauration des servitudes d'accès protégé et non aedificandi établies en amont du front de taille.
- pour la totalité du linéaire du front de taille de la carrière, des infiltrations dans les fissures existantes qui pourraient s'ouvrir et des phénomènes de déchaussement sous les anciens quais de déchargement de matériaux depuis le haut du front de taille, notamment au point d'observation P7 à proximité de la future plate-forme de lancement (voir étude de dangers de l'INERIS en annexe 4 du dossier)

Ces eaux ne doivent pas ruisseler le long de la falaise de craie : elles doivent être collectées et dirigées via un exutoire maîtrisé.

Aucune activité n'est prévue en amont du front de taille dans le cadre des travaux, à l'exception de l'ancrage du filet pare-éboulis, qui nécessitera d'élaguer certains arbres. La piste d'accès en amont du front de taille ne sera pas modifiée, ni le dispositif de collecte des eaux pluviales existant de Lafarge. Ainsi les travaux ne généreront pas de risque supplémentaire lié aux eaux pluviales et leur gestion des eaux pluviales en amont du front de taille reste sous la responsabilité de Lafarge.

Comme indiqué à la ligne 1 du présent tableau, SAPN assurera la collecte des eaux pluviales transitant sur les emprises du chantier et notamment au niveau de la plateforme de lancement. Le système d'assainissement provisoire mis en place par l'entreprise en charge des travaux permettra d'éviter, en particulier, les écoulements d'eau sur les pentes susceptibles d'entraîner des mouvements superficiels et pelliculaires de remblais, ainsi que les zones d'accumulation d'eau. Une protection des talus sera également mise en place dès la fin des terrassements afin de limiter l'impact d'épisodes climatiques.

En phase exploitation, SAPN assurera la gestion des eaux sur les emprises définitives du projet (gestion des eaux de l'autoroute et des emprises selon le plan d'assainissement projeté). A l'extérieur des emprises de SAPN, la gestion sera identique à celle menée actuellement.

- le dossier ne précise pas quelle est la solution de protection choisie durant les travaux (grillage ou confinement/boulonnage). Par ailleurs, l'étude de dangers précise que "si le maillage n'est pas assez fin" les protections seront étendues de part et d'autre sur une longueur maximum de 30m mais ne précise pas comment est apprécié la bonne adaptation de ce maillage, qui est chargé de s'en assurer, à quel moment et sur quelle durée cette vérification doit être assurée pour éviter tout dérochement du front de craie,
- Les dispositifs de protection seront-ils laissés en place à la fin des travaux ?

### La réponse du pétitionnaire aux observations de l'inspection :

Le paragraphe C 2.4 du dossier a été modifié pour préciser la solution choisie et les modalités de dimensionnement et de surveillance.

La solution choisie par SAPN est la mise en place d'un filet pare-éboulis constitué d'une couverture grillagée anti-épannage avec fixation en crête de front de taille et lestage en pied. De plus, la plateforme de lancement, ainsi que toute activité potentielle située à moins de 30 m du front de taille fera l'objet, en complément du filet pare-éboulis, d'une protection par la mise en place d'un écran pare-pierre en limite de travaux.

Le « maillage assez fin » correspond à un maillage qui interdit la propagation des pierres et blocs susceptibles de se détacher, c'est-à-dire une maille décimétrique. Un géotechnicien appartenant à l'entreprise de travaux mandatée par SAPN sera responsable de la vérification de la bonne adaptation du maillage lors de la pose du filet. Ce contrôle visuel sera assuré régulièrement sur toute la durée du chantier, soit entre 2016 et 2019.

SAPN et Lafarge assureront le contrôle de l'évolution du front de taille durant la phase travaux de façon mensuelle : Lafarge par rapport au risque généré par le front de taille, SAPN vis-à-vis de la plateforme de lancement présente à proximité du front de taille existant.

La surveillance du front de taille sera enregistrée dans un d'un journal spécifique agrémentée de photos permettant de détecter l'apparition de nouvelles fissures ou l'évolution de fissures existantes.

A l'issue des travaux et de la remise en état de la plate-forme de lancement, ces mesures de maîtrise des risques n'auront plus lieu d'être (il n'y aura plus d'activité humaine dans les périmètres des SUP). SAPN a donc prévu le retrait du filet pare-éboulis et de l'écran pare-pierre ; néanmoins, si Lafarge le souhaite, le filet pourra être maintenu, sous réserve que Lafarge en assure ensuite la maintenance (le filet sera situé hors DPAC). Cela a été précisé au paragraphe C 2.4.

- le dossier justifie l'absence de mesure de sécurité complémentaire pour les aménagements définitifs (voie d'accès au pont et ouvrage de confinement) par le respect des mesures de sécurité préconisées dans l'étude initiale de l'Inéris de 2002 et de sa synthèse de 2004 en ne reprenant que son aspect distance de recul par rapport au front de taille. Or, si les distances de recul préconisées par l'étude initiale sont bien égales à deux fois la hauteur du front de taille, il faut en plus que l'espace de recul dispose d'un piège à cailloux en pied du front de taille comme stipulé par le schéma page 24 du dossier SAPN de mai 2015. Or ce piège à cailloux n'existe pas pour le front Ouest. Dans ces conditions, le dossier ne garantit pas l'absence de conséquences sur les voies de l'autoroute considérant que l'étude précise que les éboulements déjà constatés, s'ils renforcent le pied des fronts, favorisent la propagation des blocs (page 81 de l'étude de dangers du dossier de mai 2015),

#### **La réponse du pétitionnaire aux observations de l'inspection :**

Dans le dossier du 15 octobre mis à jour par le pétitionnaire, l'étude de dangers réalisée par l'Inéris stipule que dans la partie ouest de la carrière, qui a déjà fait l'objet du remblayage, la hauteur des fronts de taille résiduels est au maximum de 20 m concluant que la mise en place d'un piège à cailloux n'est pas requise. L'accès au pied de falaise est cependant interdit.

- le dossier ne précise pas la stabilité de la banquette formée successivement par le front de taille de 15 mètres de haut minimum et en certains endroits jusqu'à 40 mètres, l'espace de banquette défrichée de 14 mètres et le talus de déblai de la plate-forme de lancement; la banquette ainsi créée est donc soumise à la fois à la poussée du front de taille situé au-dessus et à la décompression du déblai en dessous,

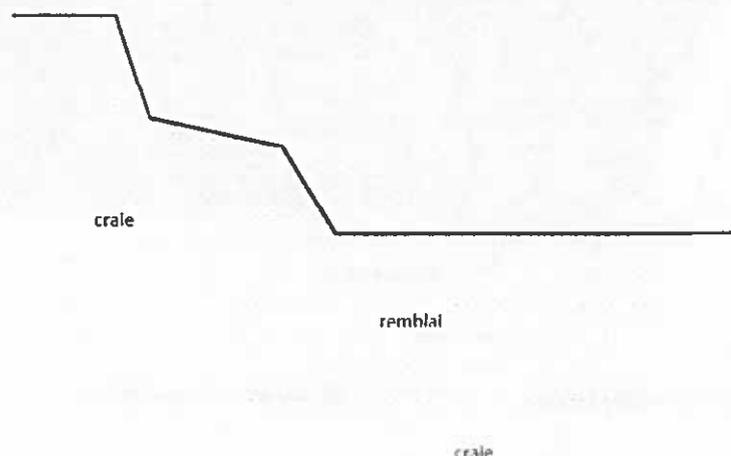
#### **La réponse du pétitionnaire aux observations de l'inspection :**

##### **Concernant le risque de surcharge par les blocs et pierres éboulés**

Le front de taille surplombant la plate-forme peut occasionner une surcharge par une accumulation des blocs et pierres éboulés. Néanmoins, les blocs et pierres susceptibles de se détacher sont de taille limitée et ne sont donc pas de nature à modifier les conditions de stabilité des pentes de la plate-forme de lancement.

##### **Concernant le risque de surcharge du front de taille sur les installations de chantier**

La falaise de craie se poursuit en profondeur, sous la cote des remblais de la future plate-forme de lancement, comme l'illustre la figure ci-dessous. Elle ne s'appuie pas sur la couche d'argile en remblai. Ainsi, il n'existe pas de risque de surcharge du front de taille sur la plate-forme de lancement.



**Coupe en travers de la falaise et de la plate-forme de lancement**

- le dossier ne précise pas clairement l'impact du défrichement en termes :
  - de stabilité des terrains et de son éventuelle répercussion sur la stabilité de front de taille,
  - de la capacité des terrains défrichés à recevoir des effondrements rocheux sans impacter leur stabilité et defacto la stabilité du remblai de l'assise de la future plate-forme,
  - d'éventuels détachements dynamiques du front rocheux en raison de la non limitation de la propagation par le couvert forestier disparu,
  - d'estimation chiffrée de la propagation des différents éléments décimétriques, métriques ou d'écaillés actuellement estimée à une vingtaine de mètres en présence de végétation,
  - de limitation des émissions de poussières en cas de détachements d'éléments du front, la craie pouvant être un matériau pulvérulent,

**La réponse du pétitionnaire aux observations de l'inspection :**

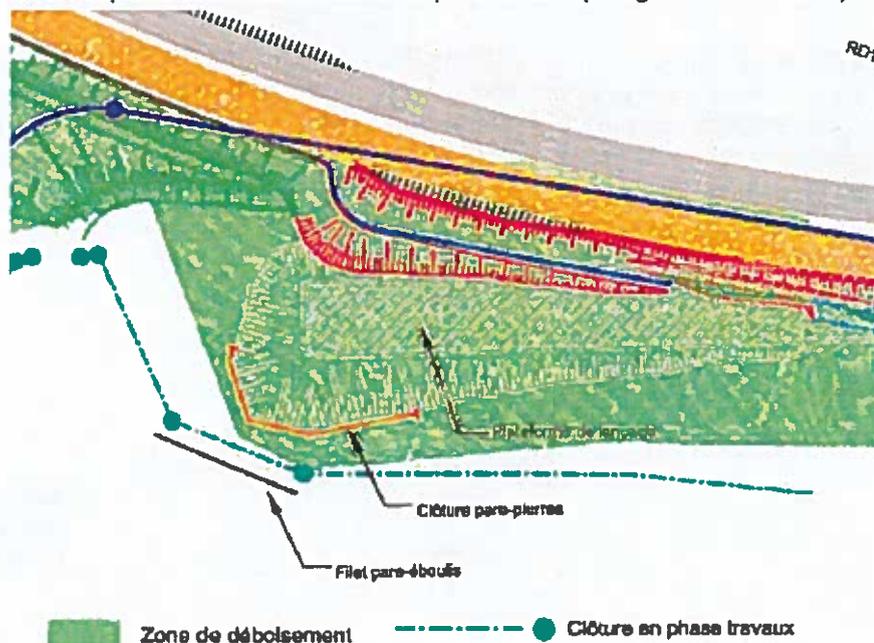
**En phase travaux au niveau de la plateforme de lancement - Risques générés par le front de taille sur les installations de chantier :**

La plateforme de lancement constitue l'aménagement le plus proche du pied de front de taille puisque la crête du talus de la plateforme est située, dans sa partie la plus proche, à 14 m du pied de front de taille.

Le front de taille dans ce secteur est d'environ 15 m de hauteur, la plateforme de lancement est concernée par le risque de chute et de propagation des pierres et blocs.

Ainsi la distance de sécurité de 17 m pour un front de taille jusqu'à 20 m de hauteur retenue pour la carrière de Guerville dans l'arrêté préfectoral des servitudes d'utilité publique n°06-073 DDD du 9 août 2006, n'est pas respectée c'est pourquoi des mesures de sécurité supplémentaires doivent être mises en place.

Dans le cadre d'une approche sécuritaire et pour inclure les phénomènes de propagation de blocs, la distance à respecter en phase travaux entre le front de taille et la première activité/circulation est fixée à deux fois la hauteur de front résiduel de craie. La largeur de cette zone (2X15m) sera donc plus du double de la distance de sécurité (17 m). Une clôture temporaire sera mise en place au niveau de cette limite pendant la phase chantier afin d'empêcher la circulation des personnes (cf figure ci-dessous).



– **systemes de protection supplémentaires**

Sur les secteurs où la distance de deux fois la hauteur de front résiduel de craie ne peut être respectée, les mesures suivantes de maîtrise des risques complémentaires sont mises en place pendant la période de chantier de 2016 et 2019 :

- Un filet pare-éboulis constitué d'une couverture grillagée anti-épannage avec fixation en crête de front de taille et lestage en pied sera mis en place. Cette technique présente l'avantage de contenir à l'intérieur du grillage les blocs et écaillés susceptibles de s'effondrer. Ceux-ci constitueront un tas d'éboulis au pied du front qui confinerà le pied résiduel du front de taille. Cette technique contient mais n'interdit pas la chute de blocs et écaillés.

Le maillage de ce filet sera décimétrique afin d'interdire la propagation des pierres et blocs susceptibles de se détacher. Le dimensionnement précis du filet et de ses ancrages sera réalisé par l'entreprise qui sera en charge des travaux lors des études d'exécution, sous le contrôle de SAPN et de son maître d'œuvre .

Un géotechnicien appartenant à l'entreprise de travaux mandatée par SAPN sera ensuite responsable de la vérification de la bonne adaptation du maillage. Ce contrôle sera assuré régulièrement sur toute la durée du chantier.

- La plateforme de lancement, ainsi que toute activité potentielle située à moins de 30 m des fronts de taille fera l'objet d'une protection par la mise en place d'un écran pare-pierre en limite de la zone de chantier. En effet, 30 m est la valeur maximale de propagation des blocs observés.

Ces deux dispositifs seront mis en place sur le linéaire de falaise le plus proche de la plateforme de lancement, sur environ 50 m. Ils garantiront tout risque de propagation de chutes de pierres.

De plus, ces deux dispositifs étant mis en œuvre au droit du secteur faisant l'objet d'un défrichement à moins de 20 m du front de taille, ils permettront de « remplacer » la végétation en piégeant les blocs susceptibles de se détacher du front de taille (rôle de piège à cailloux).

Ces systèmes de protection sont localisés sur la précédente figure.

– **mesures additionnelles supplémentaires de protection**

✓ **Modalités de défrichement en deux phases**

- coupe des arbres (avec maintien des souches) à l'hiver 2015/2016 ;
  - dessouchage au printemps 2016, dans le cadre du démarrage des travaux principaux.
- Ainsi les souches seront maintenues le plus longtemps possible afin de limiter dans le temps les modifications d'écoulement des eaux en surface et de propagation des blocs.

Dans la partie en amont du front de taille, seuls des élagages seront effectués pour réaliser l'ancrage du filet pare-éboulis. Ainsi, les conditions d'écoulement des eaux ne seront pas modifiées.

✓ **Maintien d'une bande boisée en pied de front de taille**

La végétation située en pied de front de taille sera conservée sur une bande qui sera la plus large possible compte-tenu des emprises du chantier. La largeur minimale conservée sera d'une dizaine de mètres dans la zone où le chantier est le plus proche du front de taille, dont le linéaire est concerné par la mise en œuvre du filet pare-éboulis et de l'écran pare-pierre.

En dehors de ce linéaire, la végétation est maintenue sur au moins 20 m de largeur.

**La végétation continuera ainsi de jouer son rôle de « piège à cailloux ».**

### En phase exploitation

Les distances de sécurité étant respectées pour la phase exploitation, aucune mesure ne sera mise en œuvre (en dehors de la clôture prescrite par l'arrêté préfectoral pour marquer la limite de la servitude), ni aucune surveillance complémentaire à celle déjà réalisée actuellement sur le site.

Concernant l'entretien de la végétation et la gestion des eaux sur le secteur, ils se feront par Lafarge Granulats France et par la SAPN respectivement à l'extérieur des emprises définitives SAPM et sur le domaine public autoroutier concédé à la SAPN.

Pour ce qui est des emprises hors domaine public autoroutier, leur gestion sera identique à celle menée actuellement par Lafarge Granulats France notamment concernant la visite périodique d'un géotechnicien pour observer les risques d'évolution du front de taille.

- Le dossier ne précise pas les modalités de mise en œuvre visant à raser l'éperon rocheux et notamment les principes de gestion de la sécurité lors de l'intervention sur les galeries de cet éperon pouvant contenir des explosifs des années 1960.

### La réponse du pétitionnaire aux observations de l'inspection :

Des plans datant de la construction de l'autoroute A13 mettent en évidence la suspicion de présence d'explosifs (vraisemblablement sous forme de pains de dynamite) dans les galeries de l'éperon rocheux.

SAPN missionnera au 1er trimestre 2016 une entreprise qui réalisera un diagnostic de pollution pyrotechnique avant le début des terrassements afin de déterminer si des explosifs sont présents dans l'éperon rocheux et organiser, si besoin, leur neutralisation et évacuation vers une filière agréée le cas échéant.

Le choix de l'entreprise en charge du diagnostic de pollution pyrotechnique est en cours, ses qualifications seront contrôlées et vérifiées.

La destruction l'éperon rocheux sera réalisée à l'été 2016 au moyen d'engins de terrassement classique. L'utilisation de brise roche hydraulique pourra être envisagée.

Les moyens proposés par l'entreprise en charge des travaux pour la prise en compte des mesures de maîtrise des risques seront validés au préalable par SAPN.

➤ Concernant les évacuations de matériaux, le dossier ne précise pas :

- le devenir des déblais du remblai du réaménagement de la carrière au droit de la plate-forme de lancement et du bassin d'infiltration du futur ouvrage,
- la caractérisation du caractère inerte ou pollué de ces déblais,
- le devenir des matériaux calcaires issus de l'éperon rocheux arasé,
- le devenir des matériaux calcaires issus de la destruction d'une partie du front de taille ouest de la carrière indiquée dans le tableau 3 page 20 du dossier SAPN, le dossier ne précisant pas par ailleurs la localisation de la destruction de ce front ouest imposé par la nécessité du lancement à l'extrémité ouest de la plateforme du futur tablier,

### La réponse du pétitionnaire aux observations de l'inspection :

La partie ouest carrière a été remblayée à la fin de son exploitation. Les matériaux utilisés pour le remblaiement sont les matériaux décapés au-dessus de la couche de craie du Campanien de la zone Est de la carrière pendant son exploitation (marnes et caillasses et calcaires du Lutécien, sables de Cuise, marnes et argiles du Sparnacien et sables du Dano-montien).

- une période de travaux pendant laquelle la plate-forme de lancement sera réalisée dans les anciens remblais, les travaux autoroutiers menés et l'excavation remblayée. Cette période aura une durée de 3 ans environ ;
- une période définitive où aucune activité ne sera réalisée sur l'emprise de l'ancienne excavation et où la nouvelle infrastructure sera mise en service.

L'étude identifie 2 sources de risques géotechniques et uniquement pendant la phase précédente de travaux. La période définitive d'exploitation (3ème tablier et voiries de raccordement dans leur configuration finale) n'est pas concernée par ces risques :

- les risques géotechniques liés à la présence du front ancien résiduel de craie : l'INERIS a mené une analyse géotechnique détaillée du front et préconisé des dispositions de sécurité précédemment décrites à mettre en œuvre afin de garantir la sécurité du personnel et des activités en aval de la falaise ;
- les risques géotechniques liés à la présence des futurs talus provisoires de la plate-forme de lancement : l'INERIS a identifié les mesures de sécurité à mettre en œuvre afin de garantir la sécurité du personnel et des activités de la zone pendant la phase travaux.

**Sous réserve de la mise en œuvre des dispositions constructives de protection précédemment identifiées au paragraphe II-1 comme réponses du pétitionnaire aux observations de l'inspection, l'INERIS conclue que les zones de sécurité de la zone « d'accès protégé » peuvent être définies en période « travaux » d'une part et en période « définitive » d'autre part comme indiqué dans les figures en annexes 1 et 2 au présent rapport.**

### **III- CONCLUSION ET PROPOSITION DE L'INSPECTION**

#### **III-1 RAPPEL RÉGLEMENTAIRE**

L'article L.515-12 du Code de l'Environnement permet l'institution des servitudes sur d'anciennes carrières.

Le libellé du premier alinéa de l'article L.515.12 est le suivant :

«Afin de protéger les intérêts mentionnés à l'article L. 511-1, les servitudes prévues aux articles L.515-8 à L. 515-11 peuvent être instituées sur des terrains pollués par l'exploitation d'une installation, sur l'emprise des sites de stockage de déchets ou dans une bande de 200 mètres autour de la zone d'exploitation, ou sur l'emprise des sites d'anciennes carrières ou autour de ces sites sur des surfaces dont l'intégrité conditionne le respect de la sécurité et de la salubrité publiques ou dans le voisinage d'un site de stockage géologique de dioxyde de carbone. Ces servitudes peuvent, en outre, comporter la limitation ou l'interdiction des modifications de l'état du sol ou du sous-sol, la limitation des usages du sol, du sous-sol et des nappes phréatiques, ainsi que la subordination de ces usages à la mise en œuvre de prescriptions particulières, et permettre la mise en œuvre des prescriptions relatives à la surveillance du site.».

L'article L.515-9 du Code de l'Environnement précise que la demande de servitudes peut être faite par l'exploitant, le Maire de la commune d'implantation ou le représentant de l'État :

«L'institution de servitudes d'utilité publique est décidée à l'intérieur d'un périmètre délimité autour de l'installation, soit à la requête du demandeur de l'autorisation ou du Maire de la commune d'implantation, soit à l'initiative du représentant de l'État dans le département. Un décret en Conseil d'État détermine les conditions de délimitation du périmètre, qui tiennent compte notamment des équipements de sécurité de l'installation et des caractéristiques du site.

Les sondages réalisés au niveau des zones de déblais projetés pour le projet de 3ème tablier du viaduc ont confirmé la nature des matériaux et ont mis en évidence l'absence de matériaux anthropiques dans les remblais (béton, etc.) et d'indice de pollution (odeur ou couleur suspecte). Les analyses, de type acceptation en installation de stockage de déchets inertes (ISDI), conformément à l'arrêté du 12 décembre 2014, réalisées sur les échantillons prélevés dans les sondages, ont confirmé le caractère inerte des terrains.

Actuellement, plusieurs hypothèses sont à l'étude pour l'évacuation des déblais. SAPN souhaite minimiser la distance entre le lieu d'extraction de ces matériaux et la filière de gestion de ces déblais, dans une optique de moindre impact environnemental et de réduction des coûts. Ainsi, une recherche des filières agréées les plus proches a été réalisée dans le cadre du projet et les capacités d'accueil de ces filières vérifiées. La carrière Lafarge fait partie de la liste des filières recensées.

Concernant la destruction d'une partie du front de taille ouest de la carrière indiquée dans le tableau 3 page 20 du dossier SAPN du 29 mai 2015, la SAPN précise à l'inspection lors de la réunion sur site du 15 septembre 2015 qu'il s'agit d'une erreur dans le dossier puisque aucune destruction du front de taille ouest n'est réalisée.

## **II-2 CARACTÈRE COMPLET ET RÉGULIER DE LA DEMANDE DE MODIFICATION DES SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUES**

L'arrêté préfectoral n°06-073 DDD du 9 août 2006 instituant les servitudes d'utilité publique sur la carrière Lafarge Granulats France de Guerville-Mézières sur Seine, stipulait en son article 6 qu'un projet d'intérêt général porté par une personne morale, ne pouvait modifier le périmètre de la servitude que si la demande de modification adressée au préfet était accompagnée d'une étude de dangers démontrant que les modifications proposées accompagnées, le cas échéant des mesures compensatoires (remblais supplémentaires, talutage des fronts de taille) n'affectent pas les principes de sécurité et de protection initiaux, mentionnés dans le dossier déposé par la société Lafarge Ciments le 19 avril 2004.

L'avis de l'autorité environnementale rendu par le conseil général de l'Environnement et du Développement durable en sa séance du 11 février 2015 stipule d'une part dans ses recommandations de joindre l'étude de dangers commandée à l'INERIS au dossier de projet de création d'un 3ème tablier du viaduc de Guerville et d'autre part que la modification du périmètre de la servitude conditionne la faisabilité du projet.

Ainsi le dossier de demande de modification des servitudes d'utilité publique n'est recevable que s'il est accompagné d'une étude de dangers démontrant que les modifications proposées n'affectent pas les principes de sécurité et de protection initiaux incluant notamment les usagers du viaduc de Guerville de l'autoroute A13.

Dans son dossier initial du 29 mai 2015 et complété du 5 octobre 2015, le pétitionnaire fait état d'une étude de dangers réalisée par l'INERIS laquelle stipule clairement dans sa conclusion :

Les limites de sécurité définies dans la zone « d'accès protégé » à l'extrémité ouest du site de la carrière de Guerville par l'arrêté préfectoral n°06-073 DDD du 9 août 2006 n'avaient pas fait l'objet d'études géotechniques spécifiques en aval de la falaise de craie, car la zone avait déjà fait l'objet d'un remblaiement avec reboisement, réduisant la hauteur du front de taille à 20 m au maximum et les risques associés à des chutes de pierres et de blocs de taille limitée. Compte-tenu de cette situation, l'INERIS a mené une étude géotechnique des dangers dans la partie ouest, dans la perspective de la construction de l'infrastructure autoroutière sur l'A13 avec constitution d'une plate-forme de lancement dans le cadre des travaux.

L'étude de dangers de l'INERIS identifie deux périodes :

Le projet définissant les servitudes et le périmètre est soumis à l'enquête publique, conformément aux dispositions des articles L.123-1 à L.123-19 relatifs aux enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement, et à l'avis des conseils municipaux des communes sur lesquelles s'étend le périmètre».

### **III-2 AVIS DE L'INSPECTION**

-L'inspection analyse que les périmètres de servitudes :

- sont inchangés en phase chantier lors de laquelle des mesures constructives de protection sont mises en place pour diminuer les risques identifiés pour les intervenants,
- sont modifiés en phase post-chantier ou phase d'exploitation du 3ème tablier uniquement pour la zone d'accès protégée (ZAP), le périmètre actuel de la zone non aedificandi (ZNA) n'étant pas modifié ce qui a pour effet de faire perdurer l'inconstructibilité au sein de la ZNA au sens de l'article L111-1-2 du code de l'urbanisme et de permettre dans le cas de la diminution du périmètre de la ZAP, d'intervenir sur les ouvrages actuels et futurs de l'autoroute A13 pour tout ce qui concerne la maintenance ou la surveillance,

- Au vu du contenu du paragraphe II-2, l'inspection considère que la demande du pétitionnaire de modification du périmètre de la servitude est d'une part régulière en raison de la production d'une étude de dangers en lien avec l'instabilité du front de craie ouest de la dite carrière et d'autre part que le dossier dans sa forme complétée déposé le 5 octobre est complet dès lors qu'il précise les points suivants :

- l'étude de dangers produite par l'INERIS identifie :
  - les risques en période de travaux et post-travaux,
  - les mesures à mettre en œuvre pour diminuer les risques,
- l'INERIS indique qu'il est possible de modifier les périmètres des servitudes, selon le périmètre en annexes 1 et 2 du rapport, sous réserve pendant la phase chantier de la mise en œuvre de mesures de sécurité précitées dans le présent rapport,
- le dossier du pétitionnaire identifie clairement les responsabilités en période de travaux et post-travaux du concessionnaire autoroutier et de l'exploitant de la carrière selon le tableau suivant :

	Mesure	Responsabilité SAPN	Responsabilité Lafarge
Phase chantier	Systèmes de protection	Mise en place d'un filet pare-éboulis et d'un écran pare-pierre	Non concerné
	Entretien de la végétation	Assuré dans les emprises du chantier	Assuré en dehors des emprises du chantier
	Gestion de l'eau	Collecte des eaux pluviales au sein des emprises chantier : mise en place d'un système d'assainissement provisoire	Collecte des eaux pluviales en dehors des emprises chantier
	Visite périodique d'un géotechnicien	<ul style="list-style-type: none"> <li>- SAPN assurera cette présence vis-à-vis de la plateforme de lançage présente à proximité du front de taille existant</li> <li>- tenue d'un journal spécifique agrémentée de photos permettant de déceler l'apparition de nouvelles fissures ou l'évolution de fissures existantes</li> </ul>	Lafarge assurera ce suivi par rapport au risque généré par le front de taille
	Evacuation des blocs	Assuré par les entreprises en charge des travaux	Non concerné
	accumulés en pied de front de taille		
	Mesures mises en œuvre au niveau de l'éperon rocheux	<ul style="list-style-type: none"> <li>- passage d'une entreprise de diagnostic de pollution pyrotechnique avant le début des terrassements</li> <li>- destruction réalisée au moyen d'engins de terrassement classique L'utilisation de brise roche hydraulique pourra être envisagée.</li> </ul>	Non concerné
	Remise en état du site à la fin des travaux	Sur l'ensemble des emprises chantier	Non concerné
Phase exploitation	Entretien de la végétation	Assuré au sein du domaine public autoroutier concédé	Assuré en dehors du domaine public autoroutier concédé
	Gestion de l'eau	Assuré sur les emprises définitives du projet	Assuré à l'extérieur des emprises définitives SAPN - gestion identique à celle menée actuellement
	Visite périodique d'un géotechnicien	Non concerné	Pris en charge dans les mêmes conditions qu'actuellement

### III-3 CONCLUSION

Constatant la complétude du dossier de demande de modification des servitudes prescrites par arrêté préfectoral n°06-073 DDD du 9 août 2006, l'inspection des installations classées propose par ce rapport, **la mise à l'enquête publique** du dossier de demande de modification complété du 5 octobre 2015 déposé par le pétitionnaire SAPN conformément aux dispositions des articles L.123-1 à L.123-19 relatifs aux enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement et **le recueil de l'avis sur le dossier de demande de modification des servitudes, des conseils municipaux des communes** sur lesquelles s'étend le périmètre modifié des servitudes.

L'inspection des installations classées souligne le fait qu'il convient d'informer les propriétaires et/ou ayant droit concernés par le projet de près ou de loin (dont gestionnaire du golf) de la tenue d'une telle enquête publique et du fait que le dossier correspondant au projet peut-être consulté pendant l'enquête publique.

**RÉDACTEUR**

L'inspecteur de l'Environnement

**APPROBATEUR**

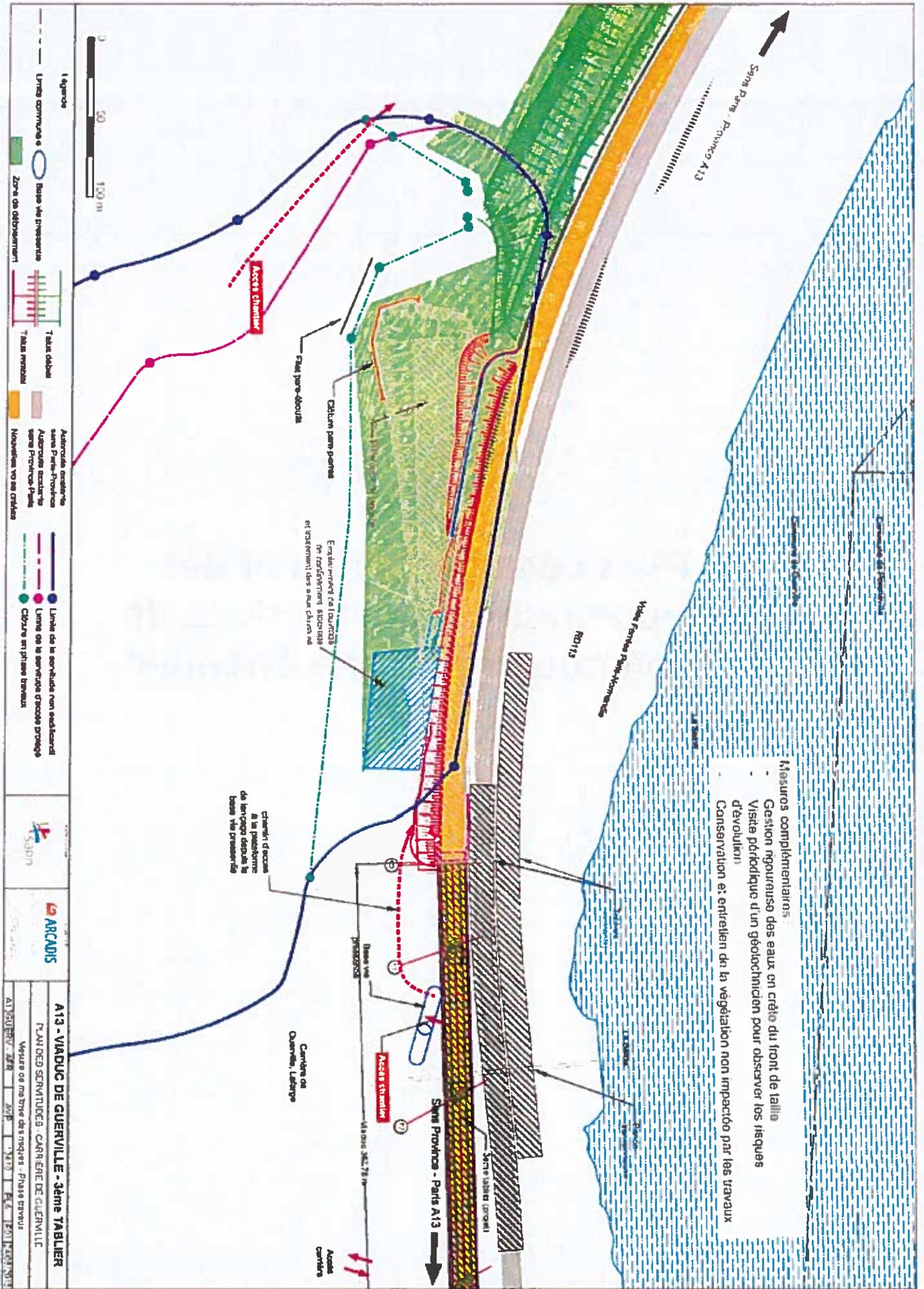
Pour le directeur et par délégation,  
Le chef de l'unité territoriale  
des Yvelines



## **ANNEXE 1**

-

### **Plan des servitudes et des dispositions constructives de protection en phase chantier**



- Mesures complémentaires**
- Gestion rigoureuse des eaux en crête du front de taille
  - Visite périodique d'un géotechnicien pour observer les risques d'évolution
  - Conservation et entretien de la végétation non impactée par les travaux

<b>A13 - VIAIUC DE GUERVILLE - 3ème TABLIER</b>	
PLAN DES SÉRIALISÉS - CARRÉ DE GUERVILLE	
Métre ou maître des reqs - Phase travaux	
A1300REV_001	1/01
1/01	1/01
1/01	1/01

## **ANNEXE 2**

-

**Plan des servitudes définitives et des dispositions constructives de protection en phase post-chantier ou phase d'exploitation du 3ème tablier de l'autoroute A13 au niveau de Guerville-Mézières sur Seine**

