ENCEM

DEMANDE DE PERMIS EXCLUSIF DE CARRIÈRE

PIÈCE 2

RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Ciments Calcia
HEIDELBERGCEMENT Group

Commune de BRUEIL-EN-VEXIN
(département des YVELINES - 78)

Version
juin 2018

SOMMAIRE

Page

1. PRESENTATION DU PROJET 3
1.1. PRESENTATION DE LA SOCIETE CIMENTS CALCIA 3
1.2. PRESENTATION DU PROJET 5
1.3. LOCALISATION DES TERRAINS 6
1.4. NATURE DES ACTIVITES PROJETEES 7
1.5. RESIDUS D'EXPLOITATION ET EMISSIONS ATTENDUS 14
2. ASPECTS PERTINENTS DE L'ETAT ACTUEL ET SCENARIOS D'EVOLUTION 15
2.1. EVOLUTION DES ASPECTS PERTINENTS DE L'ETAT ACTUEL DE L'ENVIRONNEMENT EN CAS DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET 16
2.2. EVOLUTION DES ASPECTS PERTINENTS DE L'ETAT ACTUEL DE L'ENVIRONNEMENT EN L'ABSENCE DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET 17
3. DESCRIPTION DES FACTEURS DE L'ETAT ACTUEL 19
3.1. POPULATION ET SANTE HUMAINE 19
3.2. ACTIVITES ECONOMIQUES ET SERVICES 20
3.3. BIODIVERSITE 22
3.4. TERRES ET SOLS 24
3.5. EAUX 27
3.6. AIR ET CLIMAT 28
3.7. BIENS MATERIELS 29
3.8. PAYSAGE ET PATRIMOINE 31
4. EFFETS DU PROJET ET MESURES PREVUES 33
4.1. POPULATION ET SANTE HUMAINE 33
4.2. ACTIVITES ECONOMIQUES ET SERVICES 36
4.3. BIODIVERSITE 38
4.4. TERRES ET SOLS 40
4.5. EAUX 41
4.6. AIR ET CLIMAT 45
4.7. BIENS MATERIELS 47
4.8. PAYSAGE ET PATRIMOINE 49
4.9. EFFETS CUMULES DU PROJET AVEC LES ACTIVITES LOCALES DE CIMENTS CALCIA 54
4.10. EFFETS CUMULES DU PROJET AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS 57
4.11. COUTS DES MESURES 57
5. VULNERABILITE DU PROJET VIS-A-VIS DES RISQUES D'ACCIDENTS MAJEURS ET INCIDENCES EVENTUELLES SUR L'ENVIRONNEMENT 57
6. SOLUTIONS DE SUBSTITUTION RAISONNABLES EXAMINEES 58
6.1. RAISONS ET HISTORIQUE DU PROJET 58
6.2. BESOINS EN CIMENT DE LA REGION ILE-DE-FRANCE 58
6.3. SOLUTIONS DE SUBSTITUTION EXAMINEES 59
6.4. PROJET RETENU 60

7. REMISE EN ETAT DU SITE 62

7.1. REMISE EN ETAT DE LA CARRIERE EN PROJET DE BRUEIL-EN-VEXIN 62

7.2. REMISE EN ETAT DU PASSAGE DU CONVOYEUR DANS L'ESPACE BOISE ET LA CARRIERE DE GUITRANCOURT 64

8. METHODES UTILISEES POUR EVALUER LES INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT 65

9. AUTEURS DE L'ETUDE D'IMPACT 66

10. ELEMENTS FIGURANT DANS L'ETUDE DE DANGERS 67

11. ELEMENTS D'APPRECIATION DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC L'AFFECTATION DES SOLS ET ARTICULATION AVEC LES PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES OPPOSABLES AUX TIERS 69

11.1. ZONE SPECIALE DE CARRIERE 69

11.2. SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE-DE-FRANCE (SDRIF) 69

11.3. SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE (SRCE) 70

11.4. SCHEMA D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE) 70

11.5. SCHEMA REGIONAL DU CLIMAT, DE L'AIR ET DE L'ENERGIE (SRCAE) 70

11.6. CHARTE DU PARC NATUREL REGIONAL DU VEXIN FRANÇAIS 71

11.7. PLANS LOCAUX D'URBANISME (PLU) 72

1. PRESENTATION DU PROJET

1.1. PRESENTATION DE LA SOCIETE CIMENTS CALCIA

Ciments Calcia, filiale d'Italcementi Group depuis 1992, est devenue en juillet 2016 filiale d'HeidelbergCement Group.

HeidelbergCement Group est aujourd'hui un groupe industriel mondial, intégrant les activités de production et de distribution de liants hydrauliques (2ème rang mondial), de production de béton prêt à l'emploi (3ème rang mondial) et de granulats (1er rang mondial). Il est implanté dans 60 pays et emploie 60 000 salariés répartis sur plus de 3000 sites.

En France, l'activité d'HeidelbergCement se déploie sur 3 principaux métiers des matériaux de construction, à travers 3 sociétés :

- la fabrication de ciments, avec Ciments Calcia,
- la production de granulats, avec GSM et ses filiales,
- la fabrication de béton prêt à l'emploi, avec Unibéton.

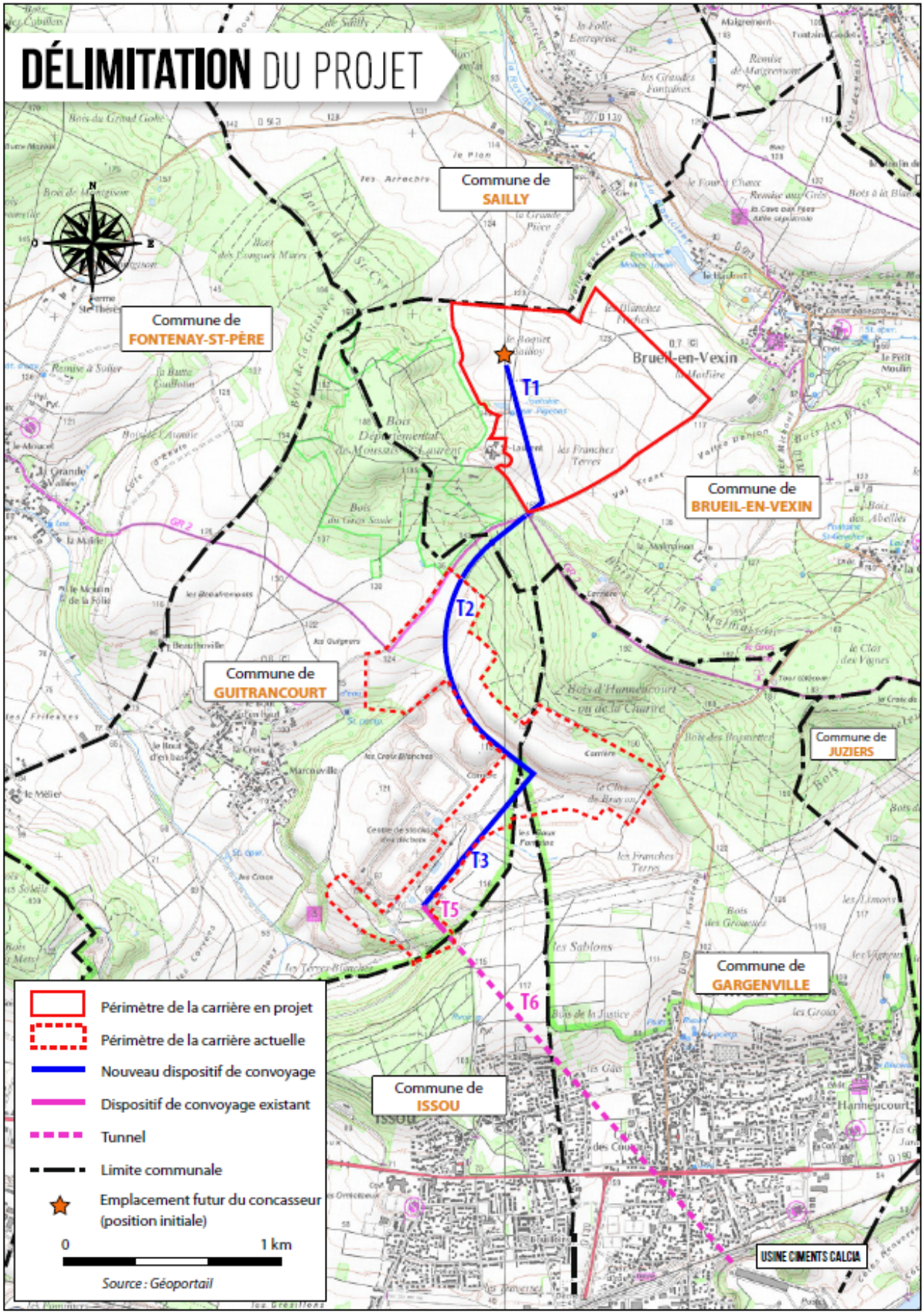
L'activité du groupe s'exerce également dans des métiers complémentaires, comme la fabrication de chaux (Socli) et les services de transport et de distribution (Tratel).

Siège	Rue des Technodes 78931 Guerville Cedex
Chiffre d'affaires	573 millions d'euros
Effectif	1 321 collaborateurs
Nombre d'usines	10
Vente de ciment	5,3 millions de tonnes

Tableau 1 : Principales informations sur la société Ciments Calcia (données 2016)

Ciments Calcia a mis en place depuis 1990 des systèmes de management de la qualité, de l'environnement et de l'énergie selon, respectivement, les normes ISO 9001, 14001 et 50001. En matière de biodiversité, Ciments Calcia déploie depuis de nombreuses années des actions volontaires pour générer des milieux écologiques intéressants qui favorisent l'accueil et le développement d'espèces animales ou végétales. Suivant cet objectif, la collaboration entre le bureau français de l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature France (UICN) et Ciments Calcia a débuté en 2007 par la signature d'une première convention de partenariat pour trois ans qui a depuis été renouvelée. Dans la continuité de cet engagement en faveur de la biodiversité, Ciments Calcia a adhéré avec GSM en 2011 à la Stratégie Nationale pour la Biodiversité, qui a débouché sur le déploiement d'un Système de Management de la Biodiversité (SMB) reconnu par le Ministère de l'Environnement et du Développement Durable.

La cimenterie de Gargenville, d'une capacité de production de 600 000 tonnes, est en activité depuis 1921. Alimentée à l'origine en calcaire cimentier exclusivement à partir de la carrière de Guitrancourt dont l'exploitation est régie par l'arrêté préfectoral n°08-009 DDD du 9 janvier 2008 délivré pour 15 ans, modifié par l'arrêté préfectoral n°20112280007 du 16 août 2011. Le concassage et le criblage du calcaire cimentier est réalisé à la carrière de Guitrancourt, le calcaire concassé est acheminé à l'usine par un dispositif de convoyage souterrain, aménagé dans une galerie de 2,5 km de long.


DÉLIMITATION DU PROJET
Commune de SAILLY
Commune de FONTENAY-ST-PÈRE
Commune de BRUEIL-EN-VEXIN
Commune de GUITRANCOURT
Commune de JUZIERS
Commune de GARGENVILLE
Commune de ISSOU
T1
T2
T3
T5
T6
USINE CIMENTS CALCIA
Périmètre de la carrière en projet
Périmètre de la carrière actuelle
Nouveau dispositif de convoyage
Dispositif de convoyage existant
Tunnel
Limite communale
Emplacement futur du concasseur (position initiale)
0
1 km
Source : Géoportail

1.2. PRESENTATION DU PROJET

La carrière en projet est destinée à remplacer à très court terme la carrière actuelle de Guitrancourt. L'exploitation est destinée à assurer la pérennité de la cimenterie de Gargenville, qui est la dernière cimenterie en activité en Île-de-France.

Le projet

L'emprise de la carrière en projet, entièrement située sur la commune de Brueil-en-Vexin, est de 104,46 ha. La demande porte sur une production annuelle de calcaire cimentier identique à la production actuelle, soit 700 000 tonnes en moyenne avec un maximum de 850 000 tonnes. La durée d'exploitation prévue est de 30 ans. Elle sera assurée en 6 phases quinquennales dont la dernière comprendra la remise en état définitive des terrains du projet. Le périmètre d'exploitation[1] représente une surface de 73,4 ha environ (cf. tableau 2 page 7) emprise des talus de découverte comprise.

Le projet prévoit la mise en place d'une installation de concassage-criblage mobile dans le périmètre d'exploitation. Cette installation sera tout d'abord implantée dans la partie Nord-Ouest du projet, sur une plateforme aménagée environ, 12 m sous le terrain actuel. Au cours de la quatrième phase quinquennale d'exploitation (phase 15-20 ans), l'installation sera déplacée sur le carreau d'exploitation de la carrière. Une base vie qui sera mise en place en bordure Sud-Ouest du périmètre de la carrière en projet pour permettre le lavage, l'entretien, et le ravitaillement en carburant des engins et héberger les locaux techniques et sociaux. L'accès à cette base vie sera desservi par le chemin rural de la ferme Saint Laurent

Le transport du calcaire extrait sera assuré par un nouveau dispositif de convoyage constitué par 3 convoyeurs à bandes (T1, T2 & T3) représentant un linéaire total de 3 700 m dont 520 m (partie du tapis T2) en souterrain pour le franchissement de la voirie publique[2] et la traversée du bois d'Hanneucourt. L'ouvrage souterrain sera constitué d'éléments préfabriqués en béton, d'une largeur de 3,4 m. Le nouveau dispositif sera relié au convoyeur qui alimente actuellement l'usine de Gargenville via un tunnel de 2,5 km de long. Le linéaire de convoyeur aérien sera capoté pour éviter l'émission de poussière lors du fonctionnement de l'installation. Ils occuperont une emprise au sol de l'ordre de 5 m de large, incluant la piste d'entretien qui les longe.

Le contexte réglementaire

La présente demande d'autorisation environnementale comporte trois volets :

- Une demande d'autorisation d'exploiter une nouvelle carrière de calcaire cimentier située sur le territoire de la commune de Brueil-en-Vexin. L'exploitation de la carrière en projet relève du régime de l'autorisation pour la rubrique 2510-1 de la nomenclature des ICPE[3]. L'installation de concassage criblage nécessaire au traitement du calcaire cimentier relève également du régime de l'autorisation au titre de la rubrique 2515-1. La demande porte sur une durée de 30 ans.

[1] il représente le périmètre de la zone découverte et dont le calcaire sera extrait
[2] Voie Communale n°1 – VC n°1 - et Chemin Rural n°20 - CR n°20 - de Saint-Laurent
[3] Installations Classées pour la Protection de l'Environnement

- Au titre des IOTA (Installations, Ouvrages, Travaux et Aménagements) de la loi sur l'eau, la demande porte en outre sur l'autorisation de rejet d'eaux pluviales dans le sol et sous-sol sur une superficie de 144 ha comprenant le bassin amont des terrains de la carrière en projet (rubrique 2.1.5.0), et l'autorisation d'assèchement de 1,3 hectare de zone humide (rubrique 3.3.1.0).
- Enfin, le dossier comprend une demande d'autorisation de défrichement sur une superficie totale de 1,25 ha.

Les autres demandes d'autorisation en relation avec le projet sont listées ci-dessous :

- Une demande de permis exclusif de carrière relative à la carrière en projet est également déposée parallèlement au présent dossier.
- Un permis de construire sera sollicité auprès Mr le Maire de Brueil-en-Vexin pour la construction de l'infrastructure de l'installation de concassage criblage et de la réalisation de la base vie.
- Une demande de permission de voirie a été adressée au président de la communauté urbaine de Grand Paris Seine et Oise (GPS&O).

1.3. LOCALISATION DES TERRAINS

Le projet

La carrière en projet est localisée dans la partie Nord du département des Yvelines (région Ile-de-France), en rive droite de la Seine à une dizaine de kilomètres de Mantes-la-Jolie. Elle est est située exclusivement sur la commune de Brueil-en-Vexin. Les terrains de la carrière en projet s'étendent sur la partie Sud-Ouest du territoire de la commune, à l'Est du bois de Moussus-Saint-Laurent et au Nord de la VC n°1 qui relie les bourgs de Guitrancourt et de Brueil-en-Vexin.

La liste des parcelles, les linéaires de chemins ruraux concernés et le détail des surfaces sont indiqués dans la partie demande du dossier.

Le dispositif de convoyage

Le nouveau dispositif de convoyage permettra de transporter le calcaire concassé vers la cimenterie de Gargenville via le convoyeur existant dans la carrière de Guitrancourt. le nouveau linéaire aura une longueur totale de 3700 m dont 2 280 m sera mise en place dans la carrière actuelle de Guitrancourt. Le linéaire total pour rejoindre la cimenterie de Gargenville, incluant l'existant, sera de l'ordre de 6200 m.

Le défrichement

Le chantier de réalisation du convoyeur nécessite le défrichement total de 0,99 ha dans le bois d'Hanneucourt (Sud de la VC n°1) pour les besoins du terrassement de l'ouvrage souterrain et de Saint-Laurent (Nord de la VC n°1) pour l'aménagement de la voirie de déviation pendant la durée des travaux. Une surface de 0,26 ha sera également défrichée sur la bordure Nord-Ouest du périmètre de la carrière en projet, aux abords d'une petite pièce d'eau dite de la Fontaine aux Pigeons, pour les besoins de la carrière lorsque l'exploitation concernera cette zone (4^{ième} phase d'exploitation, 15-20 ans) et de l'aménagement d'un chemin piétonnier périphérique longeant la lisière du bois de Moussus.

1.4. NATURE DES ACTIVITES PROJETEES

Principales données chiffrées

Elles sont regroupées dans le tableau ci-après.

Surfaces (ha)	Emprise de la carrière en projet		104,46
	Emprise de l'exploitation*		73,4
	Emprise des terres agricoles impactées par le projet		101
	Emprise à défricher		1,25
Épaisseurs (m)	Découverte	minimale	7
		moyenne	17
		maximale	31
	Gisement exploité	minimale	11
		moyenne	15
		maximale	21
Estimation des volumes (millions de m^3)	Découverte à décaper		15,4
	Gisement en place		7,7 (soit 17 millions de tonnes)
Production annuelle (tonnes)	Production moyenne		700 000
	Production maximale		850 000

Tableau 2 : Principales données chiffrées

* l'emprise des terres agricoles impactées par le projet de nouvelle carrière correspond à somme des emprises occupées par : l'exploitation, les infrastructures de la carrière hors exploitation (zone vie et piste d'accès à l'installation de concassage criblage) et les aménagements périphériques (chemins piétonniers et agricoles de contournements de la carrière).
** *L'emprise de d'exploitation correspond à la surface totale des terrains dont la découverte a été réalisée pour permettre l'extraction du calcaire cimentier.*

Méthode d'exploitation

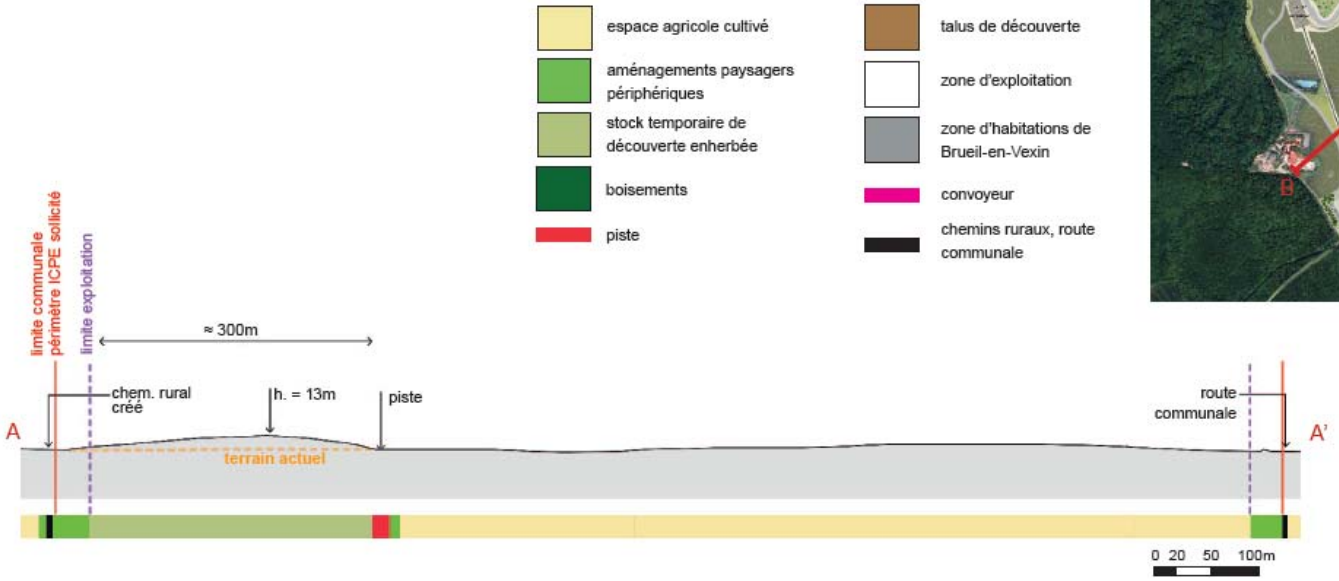
L'exploitation de la carrière en projet à Brueil-en-Vexin sera réalisée à ciel ouvert suivant la méthode actuellement mise en œuvre dans la carrière de Guitrancourt. L'exploitation sera réalisée de manière coordonnée au réaménagement en six phases quinquennales.

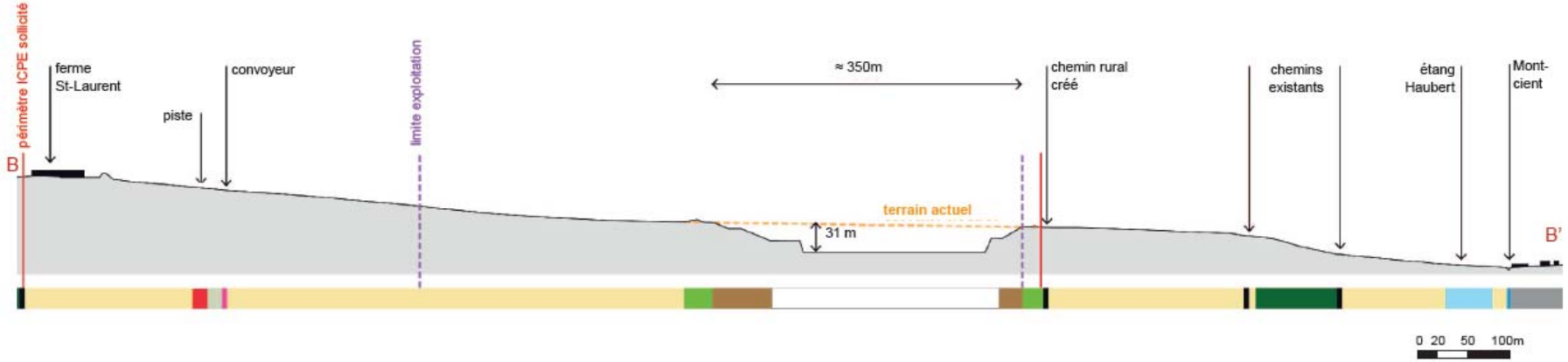
La première phase est la découverte du gisement de calcaire cimentier. Elle consiste à l'progressif et sélectif de la découverte (terre végétale et matériaux stériles non valorisables en calcaire cimentier) au moyen de pelles hydrauliques. En fonction de l'avancement du remblaiement du carreau d'exploitation, les terres seront soit remises en place de façon coordonnée à la découverte, en respectant l'ordre de superposition, soit stockées provisoirement en fonction de leur nature, dans l'attente de leur reprise ultérieure. Le calcaire sera ensuite repris à la chargeuse et acheminé par dumpers jusqu'à l'installation de concassage-criblage mobile implantée dans un 1er temps dans une fosse aménagée dans le périmètre d'exploitation sur la partie Nord-Ouest de la carrière en projet puis déplacée ensuite sur le carreau de la carrière, dans le secteur Nord de la carrière (cf. plans de phasage ci-après).

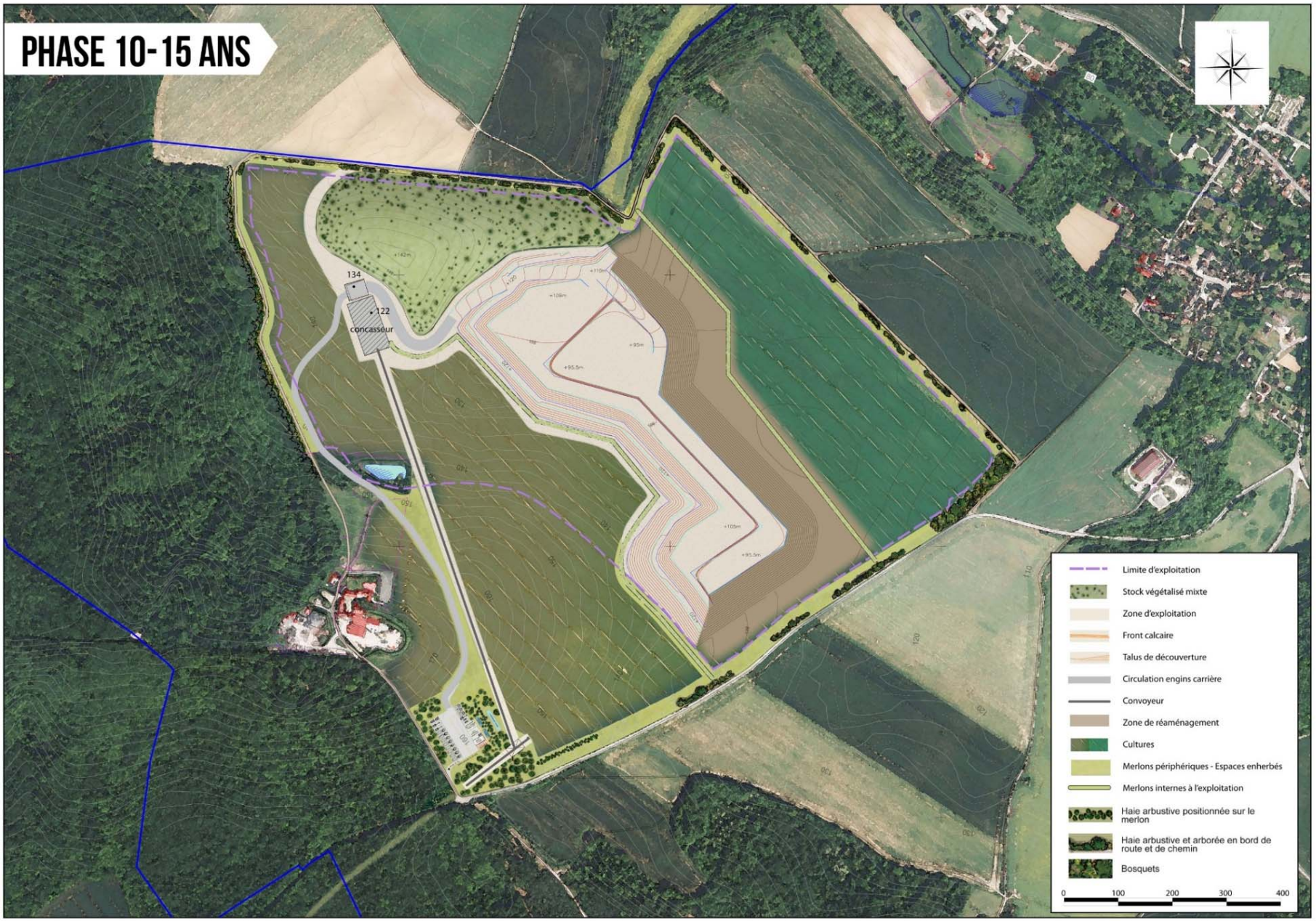
PHASE 0-5 ANS
134
122
concasseur
Limite d'exploitation
Stock végétalisé mixte
Zone d'exploitation
Front calcaire
Talus de découverture
Circulation engins carrière
Convoyeur
Zone de réaménagement
Cultures
Merlons périphériques - Espaces enherbés
Merlons internes à l'exploitation
Haie arbustive positionnée sur le merlon
Haie arbustive et arborée en bord de route et de chemin
Bosquets
0
100
200
300
400

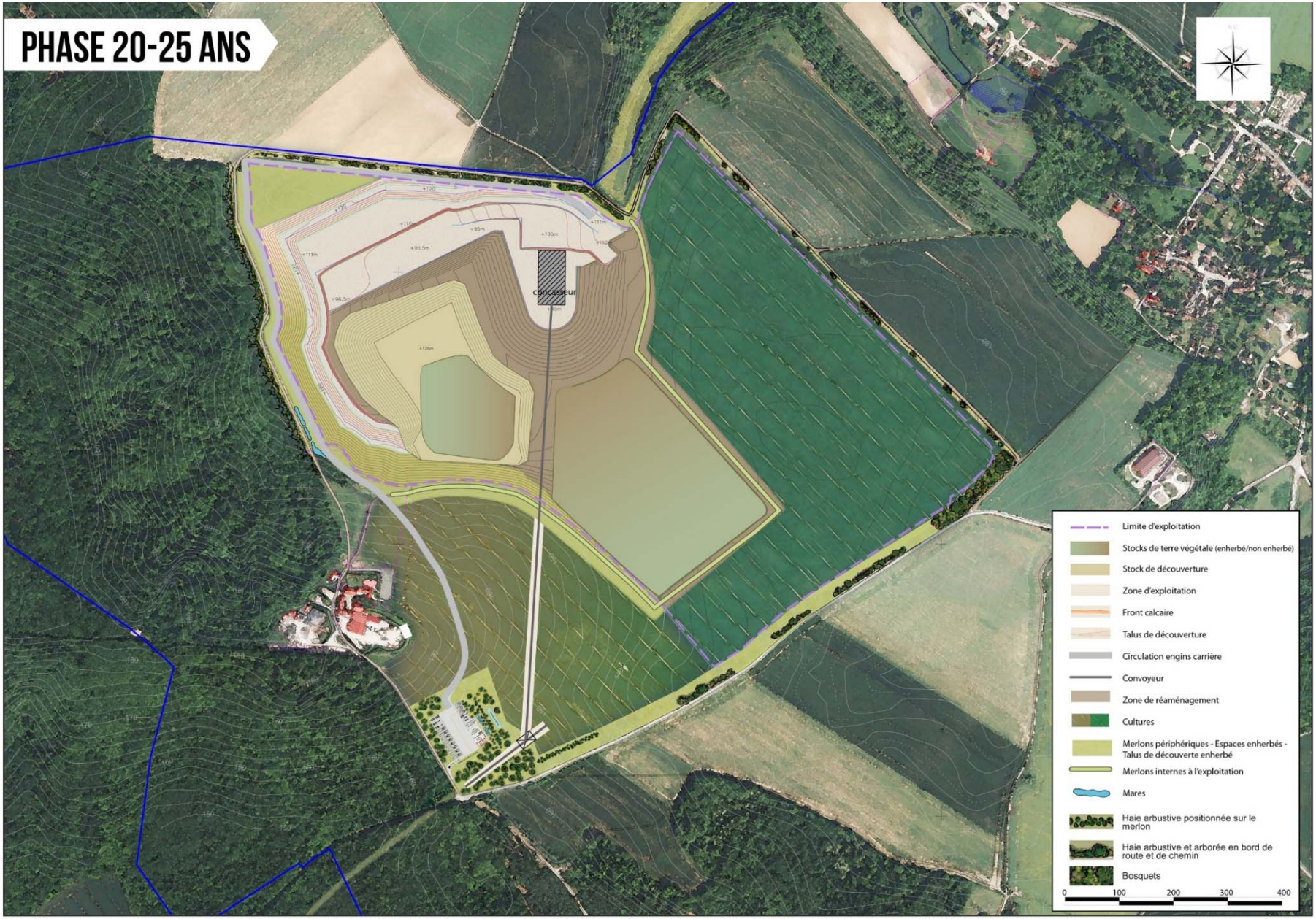
COUPE TOPOGRAPHIQUE À T+5 ANS

Réalisation : Omnibus

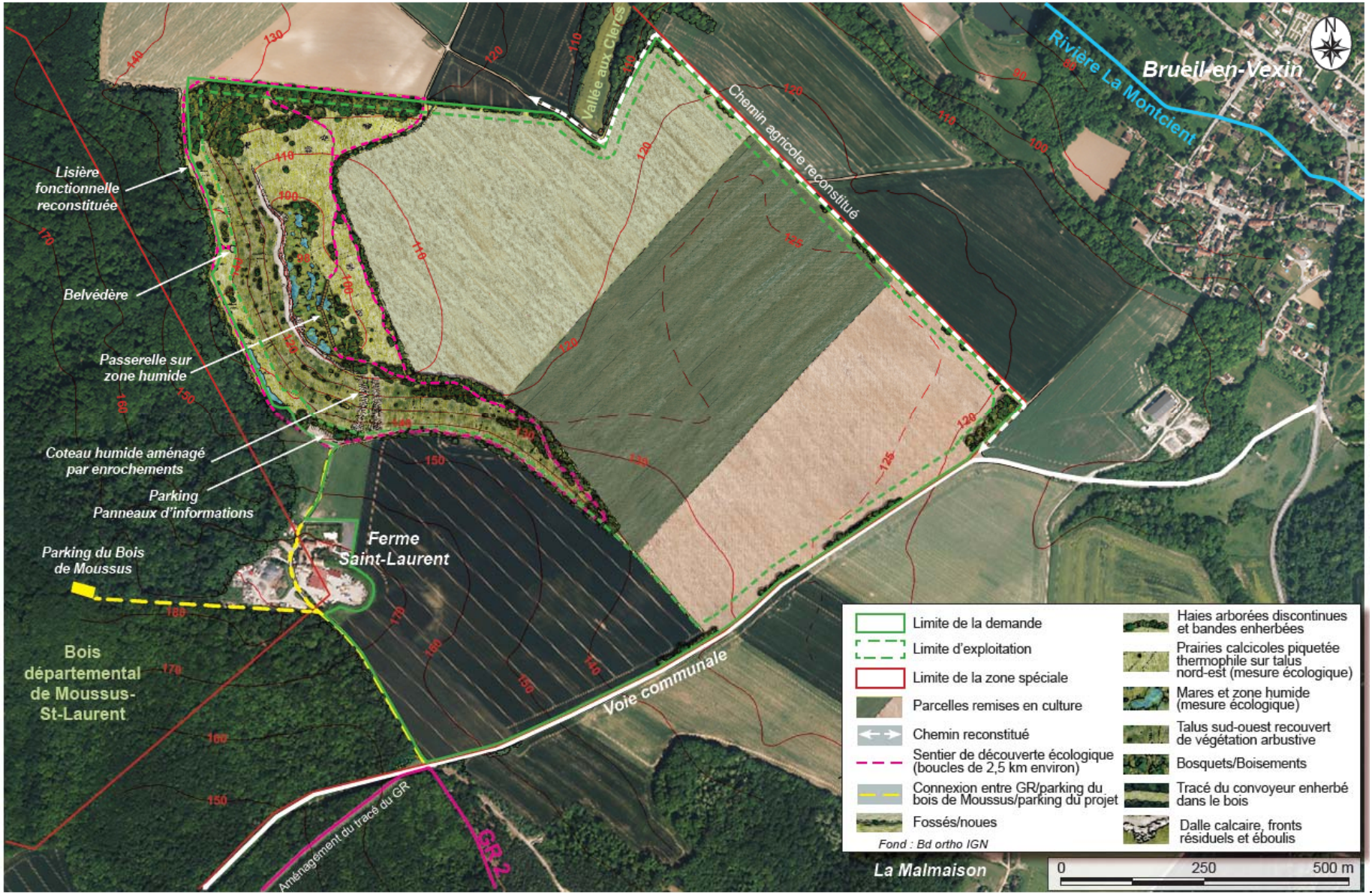





PHASE 10-15 ANS
134
122
concasseur
Limite d'exploitation
Stock végétalisé mixte
Zone d'exploitation
Front calcaire
Talus de découverture
Circulation engins carrière
Convoyeur
Zone de réaménagement
Cultures
Merlons périphériques - Espaces enherbés
Merlons internes à l'exploitation
Haie arbustive positionnée sur le merlon
Haie arbustive et arborée en bord de route et de chemin
Bosquets
0
100
200
300
400


PHASE 20-25 ANS
concasseur
Limite d'exploitation
Stocks de terre végétale (enherbé/non enherbé)
Stock de découverture
Zone d'exploitation
Front calcaire
Talus de découverture
Circulation engins carrière
Convoyeur
Zone de réaménagement
Cultures
Merlons périphériques - Espaces enherbés - Talus de découverte enherbé
Merlons internes à l'exploitation
Mares
Haie arbustive positionnée sur le merlon
Haie arbustive et arborée en bord de route et de chemin
Bosquets
0
100
200
300
400

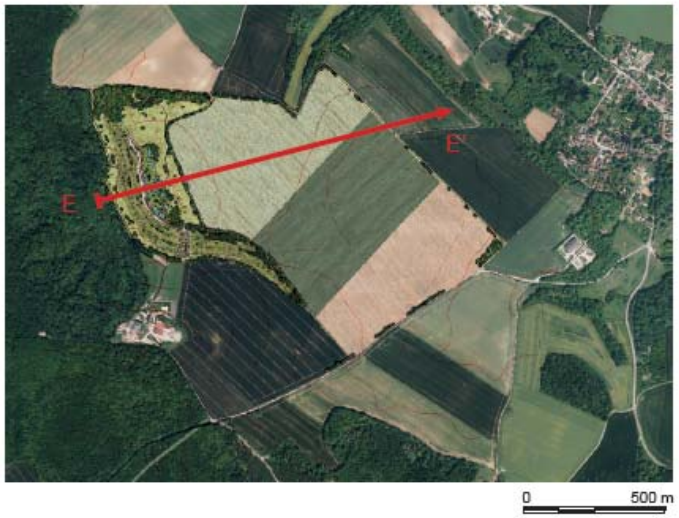
PLAN D'ÉTAT FINAL RÉAMÉNAGÉ DU PROJET

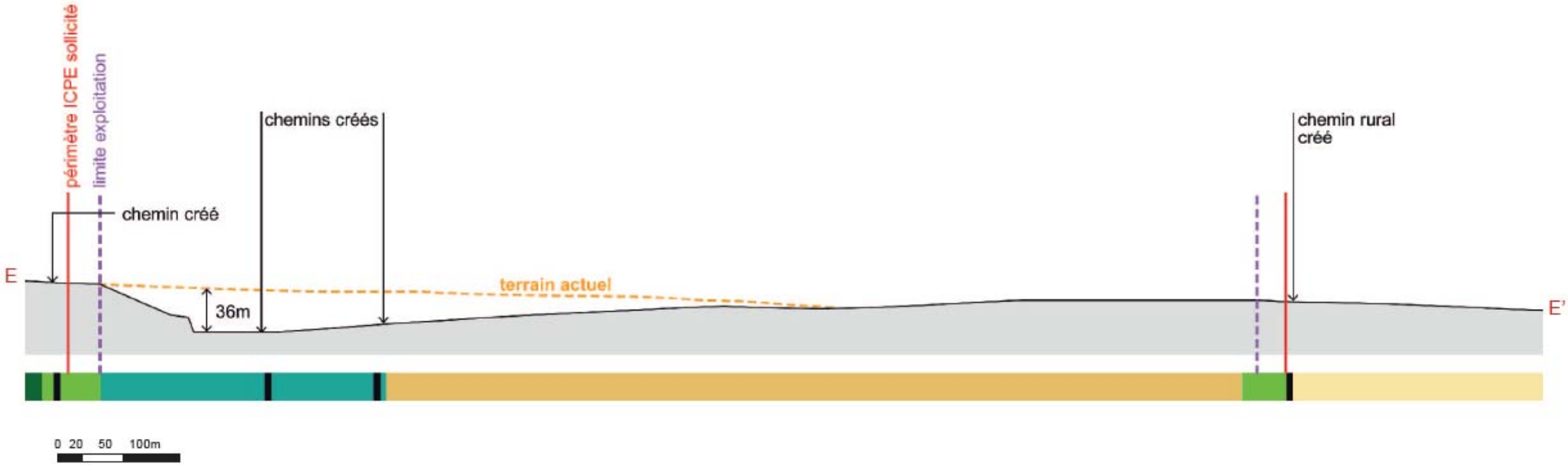


COUPE TOPOGRAPHIQUE À L'ÉTAT FINAL

Réalisation : Omnibus

- espace agricole cultivé
- espace remis en cultures
- aménagements paysagers accompagnant les chemins et la route communale
- boisements
- espace paysager à vocation écologique
- chemins ruraux, route communale





Préalablement à l'exploitation de la carrière en projet, les travaux et les aménagements préparatoires seront réalisés :

- Rétablissement en périphérie des chemins présents sur le périmètre de la carrière en projet,
- Aménagement de la base vie,
- Aménagement d'une piste de liaison entre la base vie et l'installation de concassage-criblage,
- Mise en place de l'installation de concassage-criblage,
- Installation du nouveau dispositif de convoyage.

Les horaires de fonctionnement de la carrière en projet seront changement par rapport à l'exploitation de la carrière actuelle de Guitrancourt 5h à 21h du lundi au vendredi, exceptionnellement le samedi. Cette plage recouvre l'ensemble des activités qui sont exercées et non pas uniquement l'extraction du calcaire cimentier et la découverte. Ils incluent notamment la maintenance des installations et l'entretien des engins.

L'exploitation de la carrière en projet ne modifiera pas les conditions de réaménagement de la carrière actuelle de Guitrancourt qui dispose de son autorisation propre. Le convoyeur sera mis en place sur la topographie prévue dans le plan de réaménagement actuel, sans modification. Les fossés le long de la piste du convoyeur seront raccordés au réseau de collecte des eaux superficielles existant.

1.5. RESIDUS D'EXPLOITATION ET EMISSIONS ATTENDUS

Matériaux de découverte

Ils représentent 15.4 millions de m^3 : dont 1,2 million de m^3 de terre végétale et 14,2 millions de m^3 de matériaux à dominante marneuse ou calcaire. Ces matériaux font l'objet d'un plan de gestion des déchets inertes issus de l'exploitation de la carrière.

Déchets générés par l'entretien des engins et des installations

Les déchets générés dans la carrière en projet seront de même identiques en nature et quantité que ceux générés dans la carrière actuelle. Ce sont essentiellement des déchets Non Dangereux comme la ferraille (environ 50 t/an) le papier et le carton. Les déchets dangereux sont principalement les huiles usagées, les filtres à huiles et les aérosols (environ 0,3 t par an) les pneus et batteries ainsi que les résidus de purge des décanteurs déshuileur (environ 1 t par an). Tous les déchets sont évacués dans des filières appropriées, conformément à la règlementation applicable. La purge des séparateurs à hydrocarbures est réalisée par une société spécialisée et agréée. Les déchets ménagers sont pris en charge par le service intercommunal de collecte.

Emissions sonores liées à l'installation de concassage criblage et aux engins

Elles seront liées à la mise en œuvre d'engins pendant la phase préparatoire de chantier et à l'utilisation d'engins et de l'installation de concassage criblage pendant la phase d'exploitation de la carrière. Les émissions sonores font l'objet d'une étude spécifique réalisée par le bureau d'études ENCEM, jointe en intégralité au dossier, et dont les principaux éléments sont repris au paragraphe 4.1.

Vibrations et surpression aérienne générées par les tirs de mine

Lors de la combustion de l'explosif, une partie de l'énergie génère des ondes vibratoires dans le sol et une surpression aérienne dans l'air, qui se propage dans l'environnement. Cette thématique a fait l'objet d'une étude spécifique par le bureau d'études INERIS, présentée au paragraphe 4.1.

Emissions atmosphériques de poussières et gaz

Ces émissions résultent des activités lors de la phase préparatoire de chantier et de d'exploitation. Elles sont principalement liées à l'utilisation des engins et au fonctionnement de l'installation de concassage-criblage. Ces émissions ont fait l'objet d'une étude spécifique intégrée à l'évaluation prospective des risques sanitaires des émissions atmosphériques réalisée par le bureau d'études BUREAU VERITAS, dont la conclusion est présentée au paragraphe 4.1.

Emissions lumineuses

Ces émissions résultant de l'éclairage des postes de travail et de l'utilisation d'engins munis d'un éclairage.

Rejets d'eau usées

Le site n'étant pas relié au réseau de collecte, un dispositif de traitement autonome, dimensionné conformément à la réglementation en vigueur, sera mis en place. Le rejet des eaux épurées se fera dans le bassin d'infiltration de la base vie.

2. ASPECTS PERTINENTS DE L'ETAT ACTUEL ET SCENARIOS D'EVOLUTION

Les aspects pertinents de l'état actuel sont déterminés en fonction des facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 du Code de l'Environnement et hiérarchisés en fonction des enjeux. Les thématiques retenues qui présentent un enjeu particulier, évalué de moyen à fort sont détaillées dans le chapitre 3 de l'étude d'impact. Nous présentons dans ce résumé les éléments les plus significatifs.

Il s'agit :

- De la population notamment celle qui se situe au plus proche du projet,
- De l'agriculture, du fait de l'usage actuel des terrains de la carrière en projet,
- De la biodiversité, des bois de Moussus-Saint-Laurent et d'Hanneucourt,
- Des eaux, et plus particulièrement des eaux souterraines, en raison des usages de l'eau de la nappe du Lutétien en aval des terrains du projet de carrière,
- Des voies de communication, du fait de la présence d'une voie communale (VC n°1) et d'un chemin rural (CR n°20) situés à l'intérieur du projet ou en périphérie,
- De la topographie et du paysage, dans la mesure où les terrains du projet de carrière, au sein de la Zone Spéciale de calcaire cimentier, correspondent à une zone d'intérêt paysager prioritaire de la Charte du Parc Naturel Régional du Vexin français.

2.1. EVOLUTION DES ASPECTS PERTINENTS DE L'ETAT ACTUEL DE L'ENVIRONNEMENT EN CAS DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Les caractéristiques du projet sont données dans le paragraphe 1.

Les travaux préliminaires d'aménagement des infrastructures et l'exploitation de la carrière en projet entraineront une modification du contexte sonore actuel, limitée au niveau des habitations en raison de l'éloignement et de l'encaissement des travaux d'extraction. Les modélisations réalisées montrent que les émergences[4] occasionnées par l'activité de la carrière seront conformes. L'exploitation sera également à l'origine vibrations et de surpression aériennes liées aux tirs de mines. L'évaluation faite aux bâtis les plus proches montre que les niveaux correspondants seront également largement conformes à la règlementation applicable. Compte tenu des mesures qui seront adoptées pour la maîtrise des émissions atmosphériques liées à l'exploitation (poussières et gaz de combustion) : arrosage des pistes, utilisation d'engins répondant aux normes les plus sévères, mise en place dispositifs d'abattage des poussières sur l'installation de concassage criblage), les objectifs de qualité de l'air et les recommandations des autorités sanitaires seront respectés au niveau du bâti le plus proche. Les effets résiduels liés à l'ensemble de ces aspects sont liés au fonctionnement du site en projet et cesseront à la fin de l'exploitation de la carrière en projet. Par ailleurs et conformément aux termes des engagements actuels, Ciments Calcia reprendra la jouissance de la ferme Saint-Laurent. Ciments Calcia a proposé une solution de relocalisation pour l'activité de travaux publics dont le siège se situe dans les bâtiments de la ferme.

L'exploitation de la carrière en projet va se traduire par le remplacement progressif de sols agricoles par des terrains minéraux sur la durée de l'autorisation d'exploiter la carrière (30 ans). L'exploitation coordonnée au réaménagement permet cependant de limiter les surfaces en chantiers et de pouvoir retrouver une activité agricole sur les terrains remis en état au terme de l'exploitation d'un secteur donné. Egalement l'activité agricole demeure possible sur les terrains qui ne sont pas encore occupés par l'exploitation de la carrière. Au cours de l'exploitation, une surface minimale de 44 ha environ conservera une vocation agricole. Des accès agricoles seront aménagés pour, permettre pendant chaque phase d'exploitation, la mise en valeur des surfaces. Pour favoriser les potentialités du sol sur les terrains réaménagés, lors de la phase de découverte du gisement de calcaire, la terre végétale sera enlevée séparément du stérile et les horizons qui la composent (organique et minéral) seront stockés séparément pour pouvoir être restitués à l'identique. La hauteur et la durée des stockages seront optimisées pour limiter les effets de tassement et de modification de structure des sols. Au terme de l'exploitation le schéma de réaménagement prévoit la restitution de 80% de la surface agricole sans apport extérieur de matériaux inertes. Un espace naturel situé en bordure Nord-Ouest du projet introduira une modification définitive de l'occupation du sol. Cet espace comprenant une zone humide et des pelouses calcaires sera aménagé pour le public.

D'un point de vue écologique, le périmètre de la carrière en projet de Brueil-en-Vexin et le tracé du convoyeur ne présentent globalement pas d'habitats remarquables. Toutefois le tracé prévu pour le convoyeur concerne des habitats à enjeu moyen dans le franchissement du milieu boisé. Une analyse détaillée a montré que l'option retenue (passage au sud de la route Guitrancourt-Brueil) concerne des zones de moindre enjeu. Par contre la zone boisée présente un rôle important pour le déplacement de la faune et la flore. Le passage en souterrain du convoyeur évitera tout impact sur les fonctionnalités du corridor boisé.

[4] Différence entre le niveau actuel et le niveau futur avec l'exploitation de la carrière

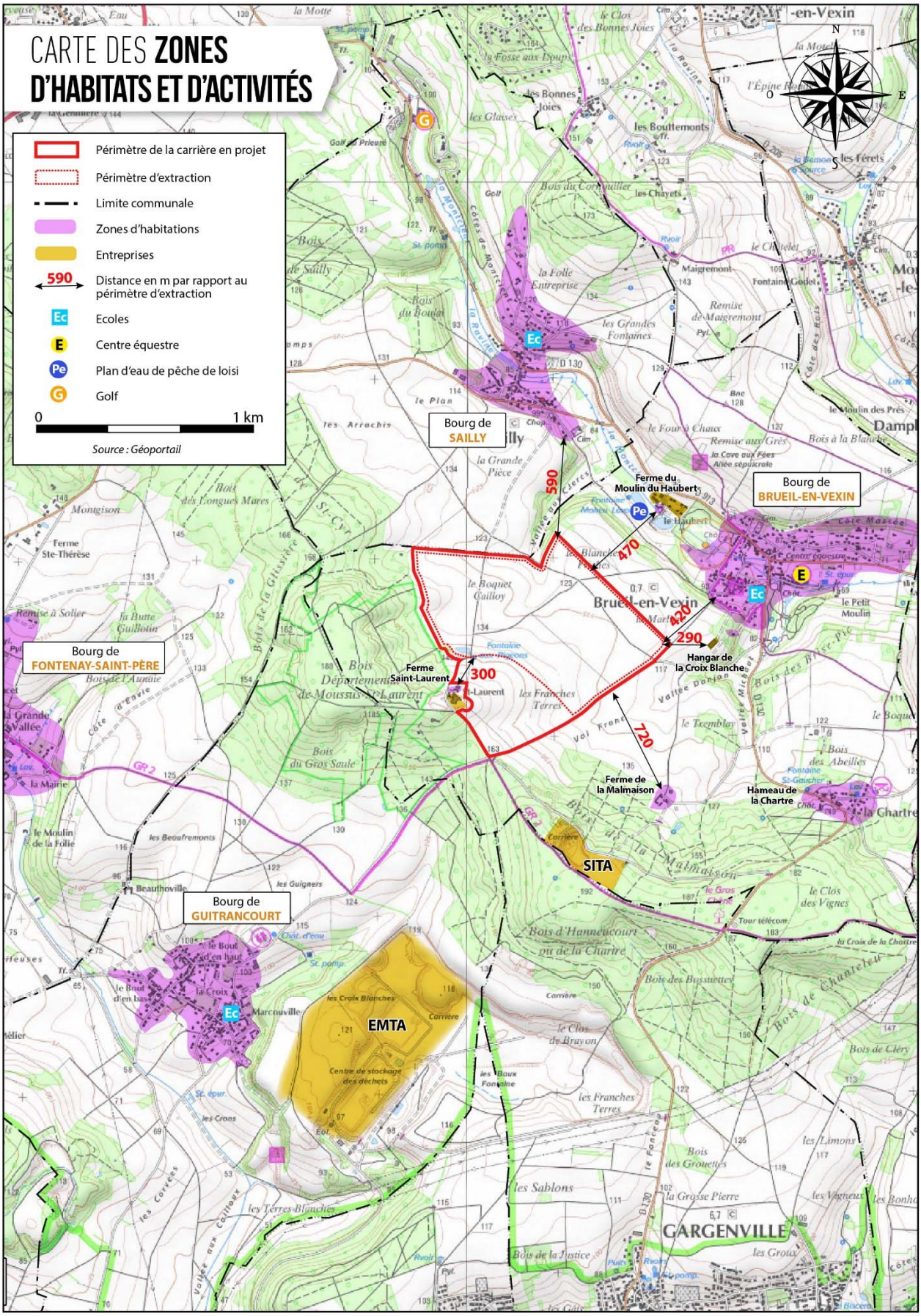
L'exploitation de la carrière modifiera localement le cheminement naturel des eaux de surface, sans affecter le fonctionnement global de ce secteur du bassin versant de la Montcient. Un réseau de noues implantées sur les terrains en amont des merlons et des stockages de matériaux, permettra d'infiltrer les eaux superficielles avant qu'elles ne parviennent dans le carreau. Ciments Calcia a retenu un plan d'exploitable dont le carreau sera maintenu en permanence au-dessus de la nappe et les eaux de pluie récupérées sur le carreau seront dirigées vers un bassin pour décantation et infiltration. L'exploitation de la carrière n'aura aucune incidence sur les usages de l'eau en aval du projet et sur la Montcient, alimentée par des résurgences de la nappe en fond de vallée. Le risque de pollution des sols et indirectement de la nappe pourrait provenir d'une perte de confinement d'hydrocarbures sur un engin, en situation accidentelle ou lors de son entretien, ou sur un stockage de carburant. Les activités d'entretien et de remplissage des réservoirs seront confinées dans la base vie, sur rétention. Les eaux collectées transiteront par un séparateur à hydrocarbures avant ré infiltration dans le périmètre de la carrière. En situation accidentelle, le risque relatif aux hydrocarbures serait maîtrisé par l'intervention du personnel suivant des consignes éprouvées (confinement de l'hydrocarbure, décapage de la zone souillée). Par ailleurs, la carrière en projet n'est pas située dans un périmètre de protection de captage pour l'alimentation en eau potable et n'aura aucune conséquence sur la qualité des eaux destinées à la distribution.

Les chemins ruraux n°15, 26 et 32 présents dans le périmètre du projet seront directement impactés sur tout ou partie de leur linéaire. Le chemin rural n°15 qui joue un rôle important pour le déplacement du matériel agricole dans le secteur du projet et jusqu'à de zones plus éloignées sera rétabli en bordure Est de la carrière en projet. Un sentier piéton sera aménagé pour contourner la carrière à l'Ouest, en bordure du bois de Moussus. La réalisation du franchissement souterrain du convoyeur nécessitera la mise en place d'une déviation provisoire de la voie communale n°1. Le chantier d'une durée d'environ 2 mois n'entrainera pas d'interruption de circulation.

Du point de vue du paysage la vocation des sols sera progressivement modifiée, du fait du décapage sélectif des sols agricoles, de la découverture des terrains stériles et du dégagement de la couche de calcaire cimentier. Ces opérations entraîneront des contrastes de textures et de couleurs avec les bois et les champs cultivés environnants. Les perceptions des fronts calcaires resteront limitées, compte tenu de leur encaissement sous les niveaux de découverte. Les talus de découverte à l'Ouest, qui feront partie des éléments les plus visibles de la carrière, notamment depuis Sailly, seront végétalisés dès lors qu'ils atteindront leur position définitive. Par ailleurs, le plan de phasage a été conçu de façon à limiter les volumes stockés qui pourraient être visuellement impactants, en débutant l'exploitation par la partie Nord-Est des terrains, zone qui présente la plus faible épaisseur de découverte. Les stockages, dont la localisation a été étudiée de manière à en limiter la perception depuis les villages et voies de circulation alentours, seront enherbés.

2.2. EVOLUTION DES ASPECTS PERTINENTS DE L'ETAT ACTUEL DE L'ENVIRONNEMENT EN L'ABSENCE DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Le scénario décrit ci-après correspond au scénario le plus probable d'évolution de l'état actuel de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet et jusqu'à une échéance correspondant à la durée d'autorisation sollicitée (30 ans) pour que la comparaison avec l'évolution décrite au paragraphe précédent ait un sens. Le scénario tient compte de l'ensemble des informations disponibles sur le secteur d'étude.


CARTE DES ZONES D'HABITATS ET D'ACTIVITÉS
Périmètre de la carrière en projet
Périmètre d'extraction
Limite communale
Zones d'habitations
Entreprises
590
Distance en m par rapport au périmètre d'extraction
Ecoles
Centre équestre
Plan d'eau de pêche de loisi
Golf
0
1 km
Source : Géoportail
Bourg de SAILLY
Bourg de BRUEIL-EN-VEXIN
Bourg de FONTENAY-SAINT-PÈRE
Bourg de GUITRANCOURT
Ferme du Moulin du Haubert
Ferme Saint-Laurent
Hangar de la Croix Blanche
Ferme de la Malmaison
Hameau de la Chartre
590
470
420
290
300
720
SITA
EMTA
GARGENVILLE

Dans le cas présent, le scénario d'évolution le plus probable est que les terrains concernés par la demande d'autorisation environnementale conserveront leur morphologie et leur vocation actuelles. En effet, aucun autre projet n'est à notre connaissance envisagé sur le secteur, et aucune évolution naturelle notable, lié au changement climatique notamment, susceptible de modifier le mode d'occupation actuel des sols n'est prévisible à échéance de 30 ans.

3. DESCRIPTION DES FACTEURS DE L'ETAT ACTUEL

3.1. POPULATION ET SANTE HUMAINE

Localisation des riverains

Les habitations les plus proches de la carrière en projet sont situées :

- à Saint-Laurent à l'Ouest, à 40 m du périmètre du projet (300 m du périmètre d'extraction du calcaire5),
- au niveau du village de Brueil-en-Vexin, à 370 m au plus près à l'Est-Nord-Est du périmètre du projet, rue de la Carrière (420 m du périmètre d'extraction du calcaire),
- à la Croix Blanche (maison située dans le bois entre un hangar et le bourg de Brueil-en-Vexin), à 340 m à l'Est du périmètre (420 m du périmètre d'extraction du calcaire),
- aux fermes du Moulin du Haubert, à 470 m au Nord-Est, et de la Malmaison, à 630 m au Sud-Est du périmètre,
- à Sailly, chemin de la Vallée aux Clercs, à 530 m au Nord.

Ciments Calcia est propriétaire de l'ensemble des bâtiments de la ferme Saint-Laurent. Une partie de ces bâtiments est actuellement louée à la Société Binet TP et la partie habitation à un particulier. Au terme des baux, les locaux seront repris par Ciments Calcia.

Environnement sonore

Afin de caractériser le niveau sonore du secteur, des mesures de bruit ont été réalisées aux abords de la carrière en projet durant la plage de fonctionnement de la carrière de Guitrancourt (qui sera également celle de la future exploitation de Brueil-en-Vexin) - cf. carte page suivante. Les résultats montrent que l'environnement sonore est représentatif d'une zone influencée par le trafic routier (RD 913 notamment) et les activités agricoles alentours. L'exploitation de la carrière actuelle était inaudible aux points de mesures situés à Sailly, Brueil-en-Vexin en périodes diurne comme nocturne. Aux points de mesures situés à Guitrancourt et Gargenville, l'activité liée à l'installation de concassage-criblage implantée dans la carrière actuelle de Guitrancourt était peu à pas audible en fonction de l'environnement sonore immédiat des points de mesure.

Autres aspects

Les composantes de l'environnement sont déterminantes pour mener à bien l'évaluation des risques pour la santé humaine sont :

- Les facteurs météorologiques, qui influent notamment sur la dispersion des émissions atmosphériques, et les aspects liés à la qualité de l'air (cf. paragraphe 3.6).
- Le sous-sol, et la nappe (cf. paragraphes) 3.4 et 3.5.

[5] Ce périmètre correspond à l'extension maximale du front de calcaire

3.2. ACTIVITES ECONOMIQUES ET SERVICES

Agriculture

Les terrains de la carrière en projet sont principalement composés de parcelles agricoles de grande culture aux formes triangulaires ou rectangulaires, ponctuées de quelques reliquats de haies ou bosquets et desservis par un réseau de chemins ruraux. Compte tenu de l'emprise des infrastructures (base vie et piste de liaison avec le concasseur), de l'aménagement d'une lisière boisée en bordure du bois de Moussus et de la reconstitution de chemins périphériques pour les promeneurs et le maintien des accès agricoles, la surface agricole totale impactée par la carrière en projet représente 101 ha.

Aucun siège d'exploitation agricole n'est présent dans le périmètre de la carrière en projet. Les sièges d'exploitation les plus proches du projet de carrière se trouvent sur la commune de Brueil-en-Vexin (GAEC du Haubert et EARL Vandeputte). Sept exploitations agricoles sont présentes sur les terrains du projet de carrière.

Sylviculture

Un diagnostic sylvicole a été réalisé sur une large zone englobant les deux périmètres boisés concernés par la demande de défrichement lié au projet.
Les peuplements ne présentent pas une grande valeur économique en raison de la faible quantité de bois d'œuvre. La valeur sur pied des peuplements présents au droit du projet, calculée par l'expert forestier, est de l'ordre de 4 200 €/ha.

Activités de Ciments Calcia

L'étude de l'empreinte socio-économique de l'usine dans son bassin de vie sur la période 2013-2014 montre que l'activité de la cimenterie de Gargenville soutient 621 emplois à temps plein en France dont 287 (environ 46 %) en Ile-de-France. Elle génère un total de 58,7 millions d'euros de PIB en France dont 37,4 millions d'euros en Ile-de-France.

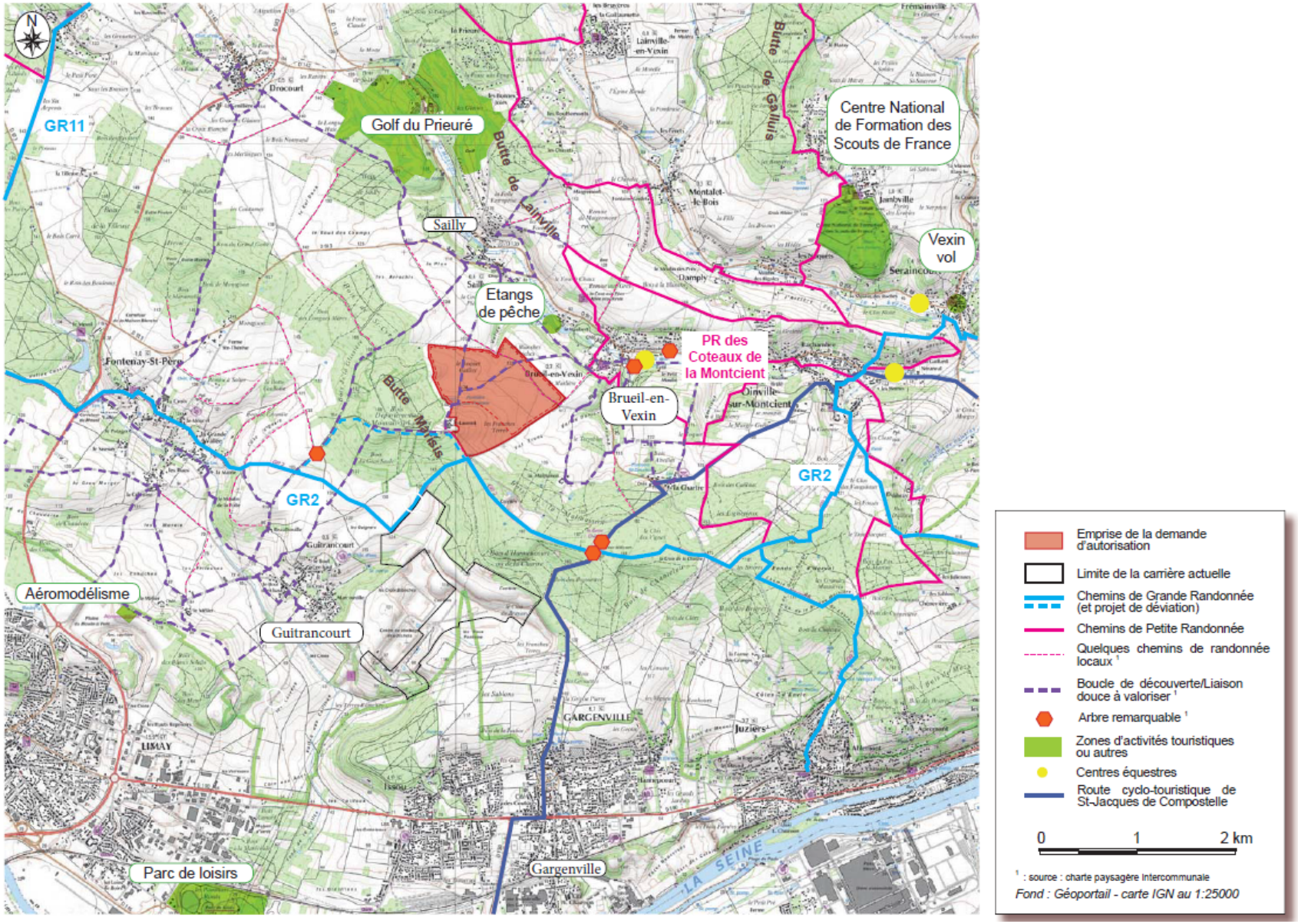
Autres activités et services

Hors exploitations agricoles (cf. paragraphe 3.2.2), les entreprises présentes aux abords du projet sont :

- Binet TP, à Saint-Laurent. Principal employeur de la commune de la commune de Brueil-en-Vexin, il s'agit d'une entreprise de travaux publics située sur des terrains appartenant à Ciments Calcia attenants au projet (350 m de la zone d'extraction) ;
- Binet Frères, à la Croix Blanche. Cette société de terrassement possède un bâtiment situé à 210 m du périmètre (290 m de la zone d'extraction).

Pour ce qui concerne les services, en dehors de la Mairie, Brueil-en-Vexin dispose d'une agence postale, d'une crèche, d'une école, d'une salle des fêtes et d'une bibliothèque (« le Kiosque »). Les plus proches sont l'école (environ 90 élèves) et la crèche (une dizaine de places), à 610 m environ du périmètre du projet (et à 660 m de l'extraction). L'école de Sailly se trouve à 1,2 km au Nord du périmètre ; celle de Guitrancourt est à 2 km au Sud-Ouest.

CARTE DE **LOCALISATION DES CHEMINS DE RANDONNÉES ET DES ZONES D'ACTIVITÉS DE LOISIRS**



Espaces de loisirs

Sur la commune de Brueil-en-Vexin, diverses activités de loisirs sont proposées, par les associations et par des structures privées, telles que :

- la pêche de loisir, à la ferme du Moulin du Haubert, situés à 400 m environ du projet,
- l'équitation, au centre équestre « la Cavale », situé en bordure de la Montcient au Sud-Est du village, à plus de 1 km.

Deux sentiers de randonnées balisés et inscrits au plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR) sont présents dans à proximité de la carrière en projet : le chemin de grande randonnée n°2 (GR2), le chemin de petite randonnée (PR) des Coteaux de la Montcient, qui relie notamment Brueil-en-Vexin à Oinville-sur-Montcient, en passant par le site de la Cave aux Fées. D'autres chemins ruraux sont également utilisés pour la promenade, notamment ceux situés sur les terrains du projet.

3.3. BIODIVERSITE

Contexte écologique

La zone d'étude du diagnostic écologique réalisé par ECOSPHERE, englobe largement la carrière actuelle et la carrière en projet. Elle est concernée par : un Espace Naturel Sensible (ENS) du Conseil Départemental dénommé « Bois des Moussus » ; une Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type 2 dénommée « Buttes sud du Vexin français » ; une ZNIEFF de type 1 dénommée « Landes et mares du Clos de Brayon ».

La zone d'étude n'est concernée par aucun site Natura 2000. Les plus proches sont tous situés à plus de 4 km.

Par ailleurs, 5 corridors écologiques identifiés au Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) d'Ile-de-France sont présents au niveau du site du projet ou aux abords, dont l'un est un corridor boisé d'importance régionale (de la forêt régionale de la Roche-Guyon au nord-ouest jusqu'à la forêt domaniale de l'Hautil au Sud-Est) est directement concerné par l'aménagement du convoyeur.

Les zones humides occupent une surface de 1,29 ha dans le périmètre de la carrière en projet.

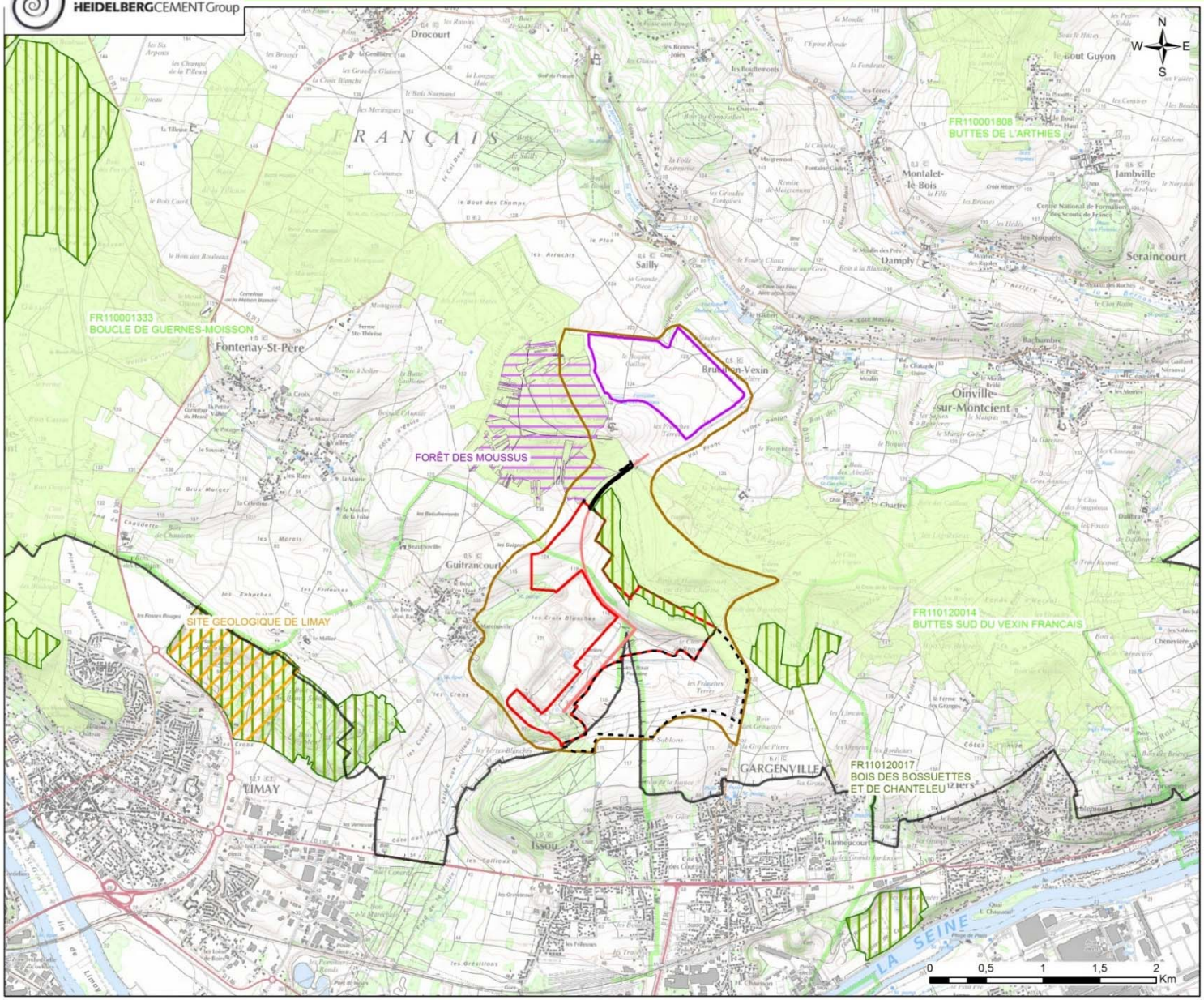
Flore et végétation

512 espèces végétales, réparties dans 30 formations végétales, ont été recensées sur la zone d'étude et ses abords immédiats, au cours des relevés (8 passages sur 2 années).

La majorité du périmètre de la carrière en projet de Brueil-en-Vexin est occupée par des cultures accompagnées de quelques micro-habitats (friches, végétation des bords de chemin…). Le tracé du convoyeur traverse la frange Ouest du bois d'Hanneucourt qui est principalement couverte par un taillis de chênaie-châtaigneraie et de formations de lisières.

Les habitats à enjeu sont situés hors du périmètre de la future carrière. Toutefois le tracé prévu pour le convoyeur concerne des habitats à enjeu moyen (boisements).

Contexte écologique



- Limite de la carrière actuelle
- Périmètre de la cessation d'activité
- Limite d'exploitation
- Tracé du convoyeur
- Périmètre de défrichement lié au convoyeur
- Périmètre de la zone d'étude
- Limite du PNR du Vexin français
- Réserve Naturelle Régionale
- Espace Naturel Sensible (ENS)
- ZNIEFF de type I
- ZNIEFF de type II

Projet d'exploitation de carrière - étude d'impact écologique
Communes de Guitrancourt et de Brueil-en-Vexin (78)

Ecosphère, 2017 Source : Fond Scan25 et Ortho - IGN ©

Faune

Les inventaires, réalisés sur 2 années, ont permis de recenser 103 espèces d'oiseaux dont 91 nicheuses (77 au sein de la zone d'étude et 14 aux abords), 27 espèces de mammifères dont 14 chauves-souris, 8 espèces d'amphibiens, 5 espèces de reptiles, 24 espèces de libellules, 35 espèces de papillons de jour, 27 espèces de sauterelles, criquets et grillons, et 5 autres espèces d'insectes.

Evaluation écologique

Les enjeux globaux, qui prennent en compte les enjeux réglementaires (espèces protégées ou patrimoniales, habitats patrimoniaux), fonctionnels (capacité d'accueil de la faune, rôle dans le déplacement de la faune) se répartissent de la façon suivante :

- Secteur de la carrière en projet de Brueil-en-Vexin : enjeu écologique globalement « faible », à ponctuellement « moyen » (bermes favorables au Grillon champêtre) à « fort » (station de Fumeterre à fleurs serrées) ;
- Bois de Moussus et d'Hanneucourt : enjeu écologique « fort » sur tout le corridor boisé, en relation avec leur rôle majeur vis-à-vis des chauves-souris (gîtes temporaires, zones de chasse et de déplacement).

La synthèse des enjeux sur la partie Nord de la zone d'étude est présentée sous forme d'une carte page suivante.

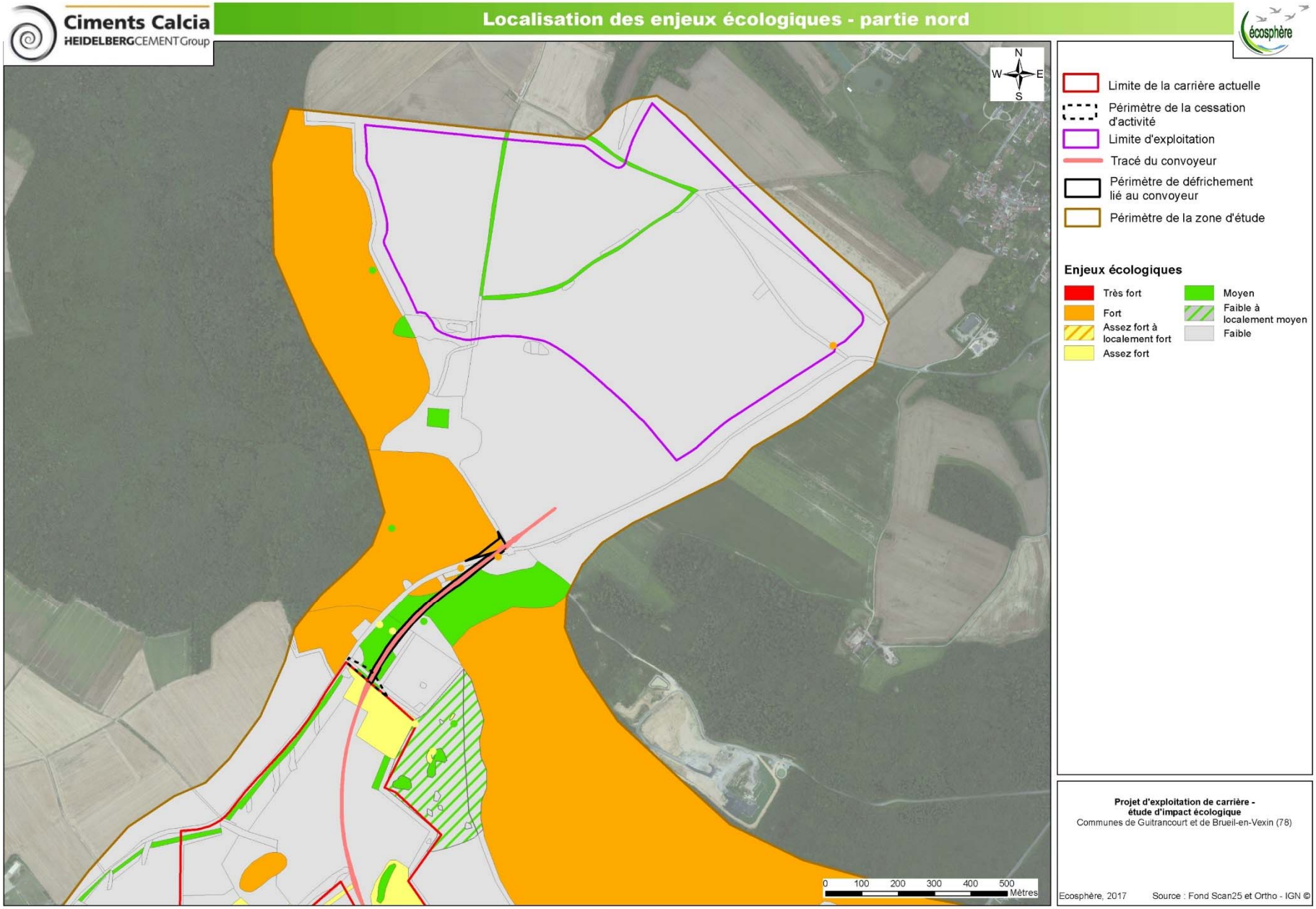
3.4. TERRES ET SOLS

Du point de vue de la topographie, l'élément dominant du paysage est la butte Marisis dont l'altitude se situe entre 105 et 180 m et dont la crête porte le bois d'Hanneucourt et le bois de Moussus-Saint-Laurent. Le projet de carrière se trouve au Nord-Est de cette butte, en surplomb de la vallée de la Montcient qui se situe, à une altitude de 80 m environ. Les terrains de la carrière en projet s'étagent entre la cote 175 m NGF au plus haut (au Sud de la ferme Saint-Laurent), et 112 m NGF à l'amorce de la vallée aux Clercs, au Nord-Est.

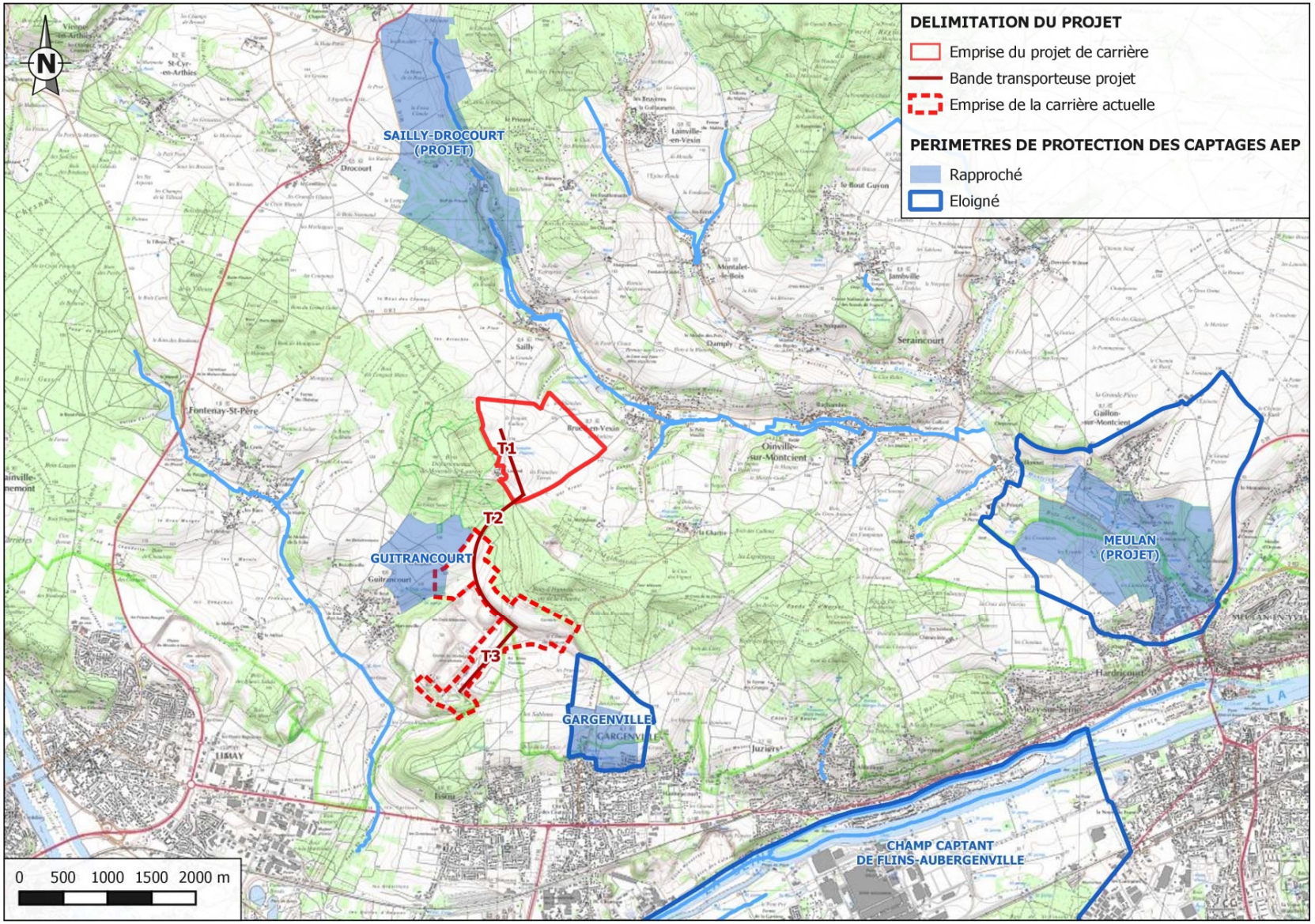
La crête de la butte témoin est coiffée par les sables de Fontainebleau. En dessous, une succession de couches marno-calcaires constitue la couverture du gisement de la carrière en projet sur une épaisseur d'une trentaine de m au maximum. L'épaisseur du calcaire grossier du Lutétien moyen (utilisé pour la fabrication du ciment) peut atteindre 20 m.

Les sols agricoles occupant le périmètre de la carrière en projet ont fait l'objet d'un diagnostic pédologique et agronomique réalisé par la Chambre d'Agriculture interdépartementale des Yvelines. L'épaisseur de sol est de l'ordre de 150 cm en moyenne, dont (environ) 35 cm d'horizon organique et (environ) 115 cm d'horizon minéral. Sur une large partie des terrains, et notamment sur la zone de replat, les sols sont de bonne qualité agronomique.

Les sols du bois d'Hanneucourt sur le tracé du convoyeur ont été étudiés par un expert forestier du Comité des Forêts et expert près la Cour d'Appel de Versailles. Les sols forestiers sont sableux et peu propices au développement de la végétation forestière car très drainants ou sablo-argileux et dans ce cas plus favorables de ce point de vue.


Ciments Calcia
HEIDELBERGCEMENT Group
Localisation des enjeux écologiques - partie nord
écosphère
N
W
E
S
Limite de la carrière actuelle
Périmètre de la cessation d'activité
Limite d'exploitation
Tracé du convoyeur
Périmètre de défrichement lié au convoyeur
Périmètre de la zone d'étude
Enjeux écologiques
Très fort
Fort
Assez fort à localement fort
Assez fort
Moyen
Faible à localement moyen
Faible
0 100 200 300 400 500
Mètres
Projet d'exploitation de carrière - étude d'impact écologique
Communes de Guitrancourt et de Brueil-en-Vexin (78)
Ecosphère, 2017
Source : Fond Scan25 et Ortho - IGN ©

LOCALISATION DES PÉRIMÈTRES DE PROTECTION DES CAPTAGES D'EAU POTABLE



3.5. EAUX

La thématique « eau » a été traitée par le bureau d'études BURGEAP.

Eaux superficielles

La carrière en projet est située dans le bassin versant de la Montcient, affluent de la Seine. Il s'agit d'une petite rivière d'environ 15 km de long, qui prend sa source en amont de la commune de Sailly, qui coule à 500 m environ à l'Est du projet. Les variations de débits sont assez importantes au cours de l'année. Les analyses d'eau indiquent un état globalement bon.

Compte tenu de la topographie, les terrains de la carrière en projet sont en dehors de la zone inondable de la Montcient. En effet, la rivière coule aux environs de 80 m NGF environ, soit plus de 30 m sous la cote minimale des terrains situés dans l'emprise. Dans le périmètre du projet, les eaux de ruissellement convergent gravitairement de façon diffuse vers l'Est du site. Il n'y a pas de fossés canalisant l'écoulement dans et autour les terrains du projet de carrière. Les voiries et chemins agricoles constituent des axes d'écoulement privilégiés.

Les dispositifs de gestion des eaux aménagés dans la carrière actuelle ne seront pas remis en cause par la mise en place du nouveau dispositif de convoyage.

Eaux souterraines

Trois de nappes sont recensées dans le secteur d'étude. Elles sont listées ci-dessous de la plus superficielle à la plus profonde :

- la nappe du Stampien, situé dans la formation des Sables de Fontainebleau qui constitue le sommet de la butte qui sépare la carrière en projet de la carrière de Guitrancourt ;
- la nappe des calcaires du Lutétien et des sables de Cuise (nappe de l'Eocène moyen et inférieur). Principale nappe du secteur, elle s'écoule en direction de la Montcient qu'elle alimente par des résurgences en fond de vallée de même que les étangs de la ferme du moulin du Haubert;
- la nappe de la craie du Sénonien, en profondeur, qui est séparée de la précédente par un niveau argileux très peu perméable,

Usages de l'eau

La nappe du Lutétien et du Cuisien est captée pour l'Alimentation en Eau Potable (AEP) à Guitrancourt, Gargenville, Sailly et Drocourt. Les captages les plus proches sont ceux de Sailly et Drocourt situés à 1800 m et en amont hydraulique de la carrière en projet. La nappe de la craie du Sénonien est captée pour l'alimentation AEP, à Meulan par 4 forages situés à 6,5 km du projet et à Flins-Aubergenville par une quarantaine de forage à 5 km environ. Le périmètre de carrière en projet n'intersecte aucun périmètre de protection de captage AEP.

En dehors de l'alimentation AEP, les seuls usages des eaux souterraines identifiés dans le secteur d'étude correspondent d'une part aux étangs de pêche de loisirs de la ferme du Moulin du Haubert et à des puits privatifs ou des résurgences de la nappe en fond de vallée qui sont utilisés pour l'arrosage des jardins à Sailly et Brueil-en-Vexin. Aucun captage agricole ou industriel n'est recensé aux abords du projet.

3.6. AIR ET CLIMAT

Qualité de l'air

Dans le cadre de l'étude prospective des risques sanitaires liés au projet d'exploitation et de la caractérisation de l'état initial, le bureau d'études BUREAU VERITAS a réalisé un inventaire des activités proches susceptibles d'être à l'origine d'émissions atmosphériques, en particulier concernant les poussières. Ainsi, localement, les sources de pollution de l'air proviennent de la circulation routière notamment sur l'autoroute de Normandie (A13), des installations de chauffage urbain et individuel des agglomérations proches et des activités industrielles (carrière actuelle de Guitrancourt, site de stockage de déchets de GPS&O à Guitrancourt, cimenterie de Gargenville, et activités industrielles du secteur de Limay-Porcheville). Les études bibliographiques indiquent que la carrière de Guitrancourt, et a fortiori les terrains du projet de carrière situés plus au Nord, sont en limite de la zone d'influence des émissions de la zone de Porcheville (dépôts au sol) et de ceux de la cimenterie de Gargenville.

Les informations qualitatives fournies par le réseau de surveillance de la qualité de l'air en région parisienne pour les poussières et autres polluants atmosphériques montrent que les objectifs de qualité de l'air sont respectés. Ciments Calcia apportera une attention particulière aux mesures permettant de limiter les émissions de poussières liées au projet.

Mesures de retombées de poussières

Ciments Calcia a mis en place un réseau de mesures de retombées de poussières autour de la carrière actuelle de Guitrancourt et de la carrière en projet, au moyen de jauges normalisées. Les terrains du projet de carrière n'étant pas sous l'influence de l'activité de la carrière actuelle, les mesures réalisées autour du périmètre du projet permettent d'évaluer le bruit de fond naturel du secteur en l'absence d'activité de carrière.

Les résultats des mesures de retombées de poussières autour de la carrière en projet et des mesures réalisées en limite d'autorisation de la carrière de Guitrancourt sont comparables. L'influence de l'activité de la carrière actuelle sur les retombées en limite d'autorisation n'est donc pas perceptible. Pour l'ensemble des stations de mesure, les concentrations obtenues malgré des variations saisonnières et annuelles sont systématiquement inférieures à l'objectif de l'arrêté modifié du 22 septembre 1994 relatif aux exploitations de carrières et installations de premier traitement.

Climatologie

Les données météorologiques locales traduisent une nette influence océanique (températures assez douces et faibles amplitudes thermique moyennes) et des précipitations régulièrement réparties dans l'année. Les vents dominants sont majoritairement de secteur Sud-Ouest, et secondairement de secteur Nord-Est.

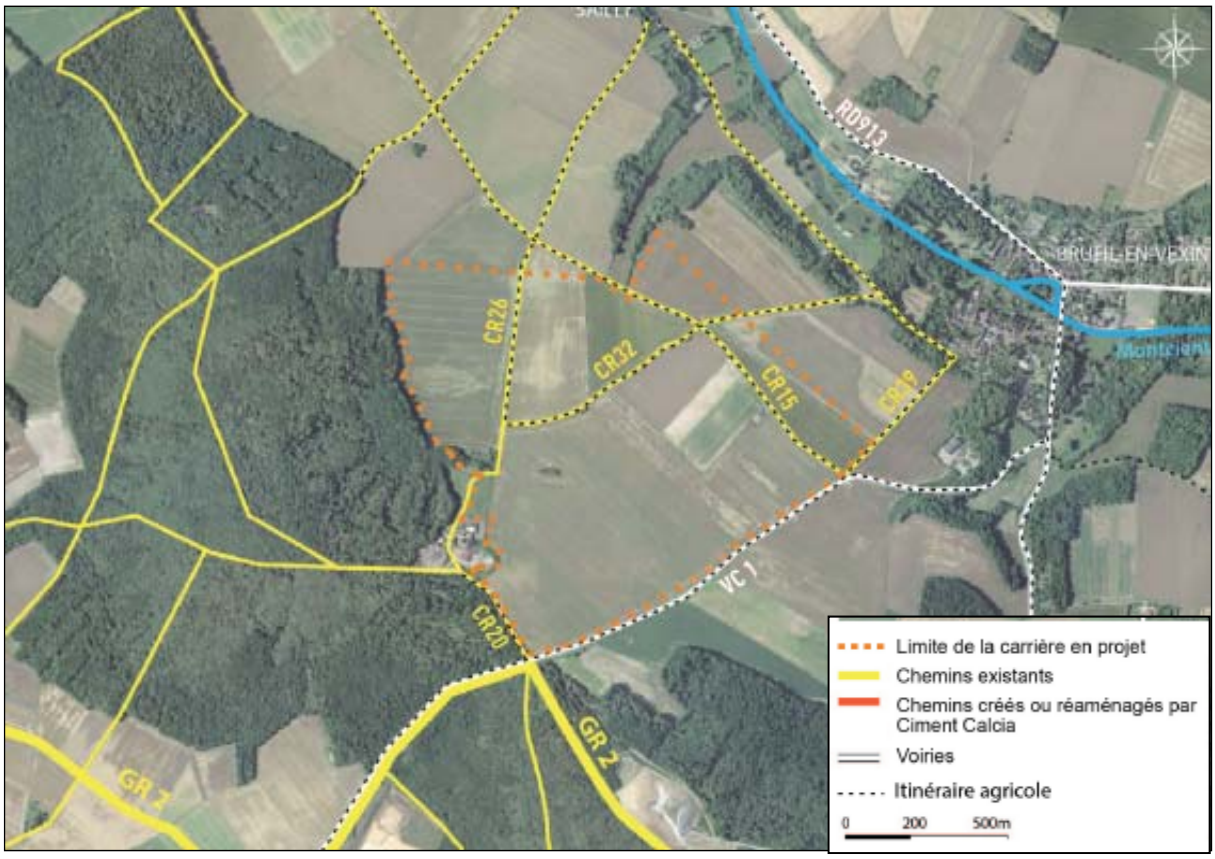
Concernant le changement climatique, l'Ademe indique qu'à l'échelle de la France, les effets se traduiront par une augmentation moyenne des températures de 2 à 3,5°C d'ici 2100, une baisse des précipitations moyennes de printemps et d'été et des extrêmes plus marqués (pics de chaleur, plus intenses et vents violents). Les effets induits concernent les zones côtières, les montagnes et essentiellement la moitié Sud de la France. La moitié Nord de la France sera moins soumise aux évènements extrêmes.

3.7. BIENS MATERIELS

La localisation des habitations, bâtiments artisanaux et fermes présentes aux abords du projet a été présentée au paragraphe 3.1 et 3.2.

Le réseau de communication local est constitué par la voie communale n°1 dite de Mantes-la-Jolie à Brueil-en-Vexin, qui passe entre la carrière actuelle et la carrière en projet à Brueil-en-Vexin, et qui est empruntée pour partie par un chemin de grande randonnée (cf. carte au paragraphe 3.2). Le trafic sur cette route entre Brueil-Vexin et Guitrancourt[6] correspond à 834 véhicules par jour, dont 7,7% de poids-lourds. Un maillage de chemins ruraux dessert les parcelles agricoles du secteur (n° 20 hors emprise de la carrière en projet, n° 26, n° 32, n°15, n°39 hors emprise).

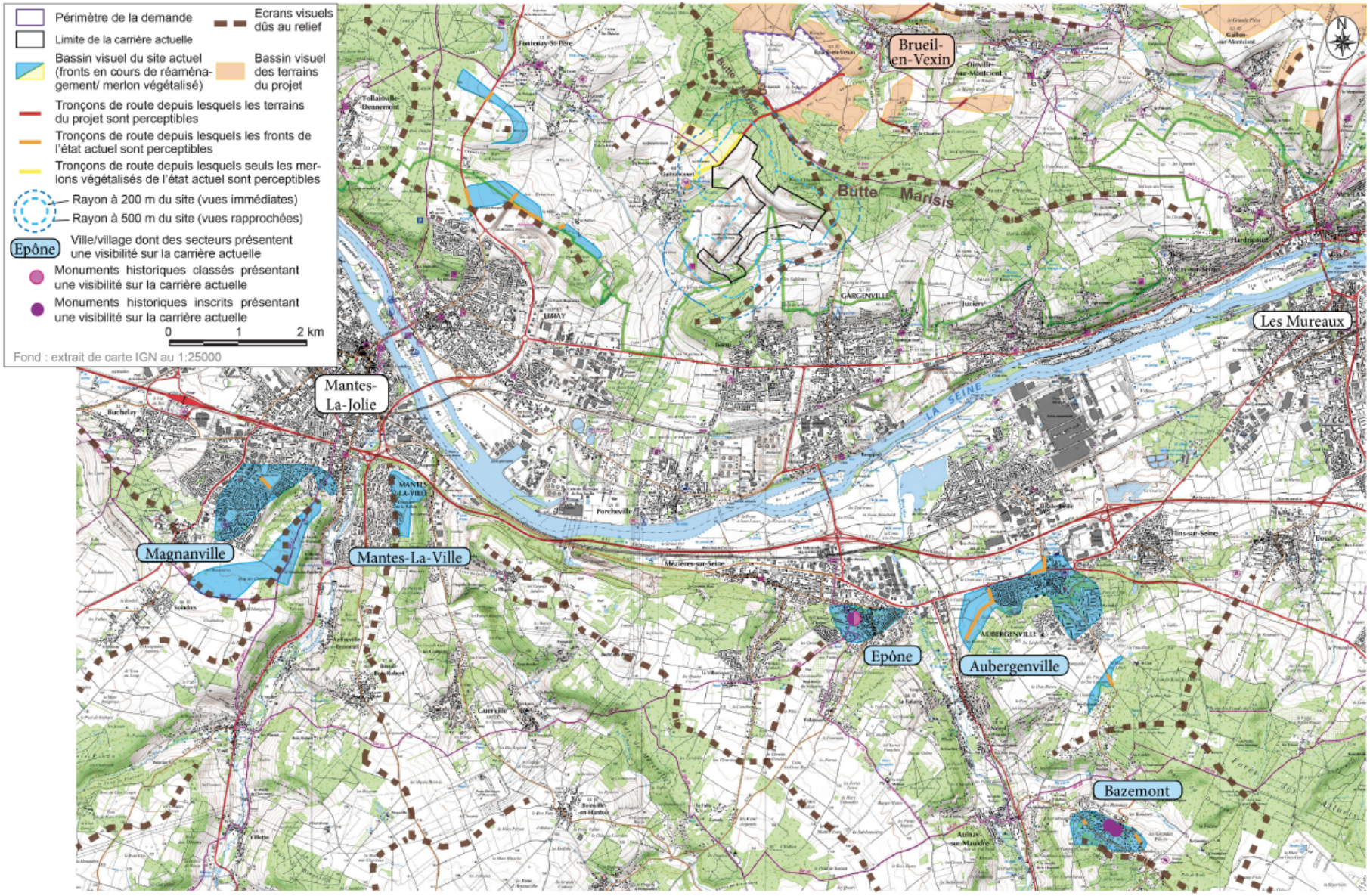
A l'exception de la portion Sud du chemin rural 26 (entre la ferme Saint-Laurent et le chemin rural 32), ce réseau de chemins est utilisé par les exploitants agricoles locaux, présents sur les terrains du projet. Le chemin rural n° 15 permet des accès à des parcelles plus éloignés du projet en évitant le bourg de Brueil-en-Vexin (cf. carte ci-dessous).



Aucune ligne électrique ou téléphonique n'est présente sur les terrains de la carrière en projet. Une canalisation d'eau potable, alimentant la ferme Saint-Laurent et les bureaux du site du Bois des Obligeois depuis Sailly, nécessitera une déviation qui sera réalisée pendant la phase préliminaire des travaux. Les réseaux électriques et téléphoniques ainsi que l'adduction d'eau potable sont présents sur le tracé du convoyeur en projet, à l'intersection de la voie communale n°1 et du chemin rural n°20. Une pré-étude technique avec les gestionnaires de ces réseaux a été lancée par Ciments Calcia pour identifier les solutions de dévoiement.

[6] Selon les comptages effectués par le Conseil Départemental en février 2015

CARTE DE **L'IMPACT VISUEL DE LA CARRIÈRE ACTUELLE**



3.8. PAYSAGE ET PATRIMOINE

Les terrains de la carrière en projet s'inscrivent dans l'unité paysagère des Buttes Marisis, qui surmontent la Vallée de la Montcient, au Nord-Est, au bord de laquelle se situe le cœur du village de Brueil-en-Vexin. La vallée de la Montcient se distingue du Grand Couloir de Seine, au Sud, par ses reliefs boisés et ses replats intermédiaires, aux pentes plus faibles et aux sols calcaires, occupés par l'activité agricole.

Visibilité des terrains du projet

Situés sur le replat intermédiaire du versant Nord-Est de la Butte Marisis, les terrains du projet de carrière sont perçus depuis le bassin visuel Nord-Est comme une surface plane encadrée, en partie supérieure par les boisements situés sur la crête et en partie inférieure par le coteau de la Vallée de la Montcient. Les boisements du coteau de la Vallée de la Montcient cachent une partie plus ou moins importante des terrains selon l'altitude du point de vue. Le site en projet n'est pas visible depuis le cœur des villages de Brueil-en-Vexin et Sailly.

Des perceptions sont en revanche possibles à partir des routes et habitations présentes aux alentours immédiats. Elles sont également possibles depuis le replat intermédiaire agricole et le sentier de promenade (PR) du versant opposé de la vallée de la Montcient et des hauteurs des villages de Brueil-en-Vexin et Sailly. Des photomontages d'insertion paysagère de vues représentatives sont présentées au paragraphe 4.

La carrière actuelle de Guitrancourt, dans laquelle sera mis en place une partie du nouveau dispositif de convoyage n'est pas visible depuis le bassin visuel de la carrière en projet. Les perceptions des sommets de fronts sont possibles que depuis des points de vue éloignés en rive gauche de la Seine (à plus de 2 km), mais la distance et limite l'impact. Le merlon végétalisé mis en place par Ciment Calcia en périphérie Nord de la carrière actuelle le long de la voie communale n°1 rendra peu visible l'échancrure dans la lisière boisée occasionnée par le chantier de réalisation du convoyeur. L'impact sera nul après la reprise de la végétation.

Monuments historiques et sites

La visibilité sur les terrains du projet d'exploitation concerne l'allée sépulcrale de la Cave aux fées à Brueil-en-Vexin et le Château de Jambville, sur le versant Nord de la Montcient. La vue est partielle en raison de la frange boisée qui occupe le coteau de la rive droite de la Montcient et limitée par la distance (1 et 3 km respectivement).

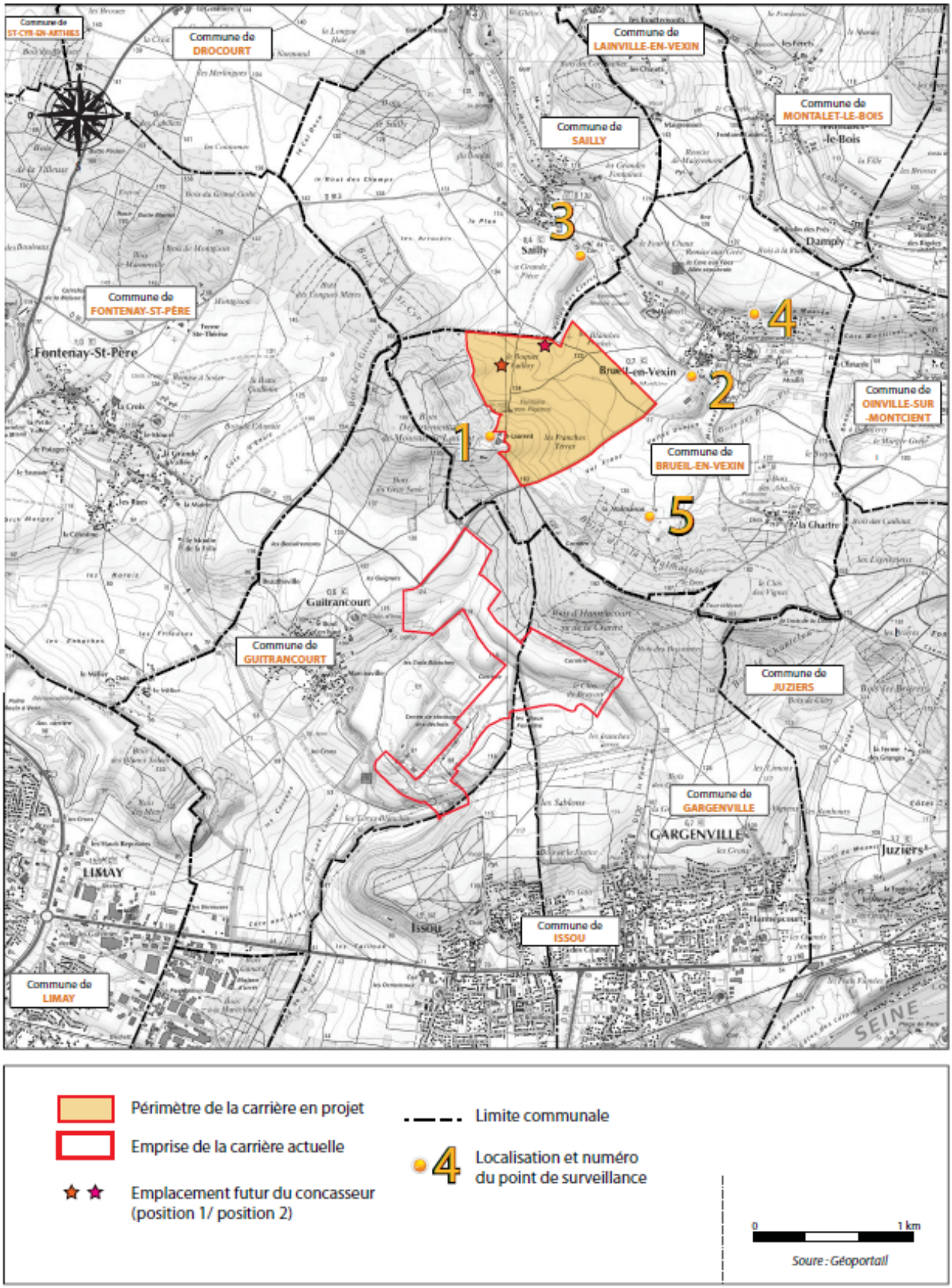
Site inscrit et Parc Naturel Régional du Vexin français

Les terrains du projet sont inclus dans le site inscrit du Vexin français et dans le Parc Naturel Régional du Vexin français. Ils sont en grande partie dans une « zone d'intérêt paysager prioritaire » de la Charte du Parc.

Archéologie

Des silex taillés d'époque néolithique et d'un habitat gallo-romain succédant peut-être à une occupation gauloise ont été signalés sur le périmètre de la carrière en projet par le Service Régional de l'Archéologie. Avant toute intervention, les terrains de la carrière en projet feront l'objet d'un diagnostic archéologique.

RÉSEAU DE **SURVEILLANCE ACOUSTIQUE**



4. EFFETS DU PROJET ET MESURES PREVUES

4.1. POPULATION ET SANTE HUMAINE

Incidences acoustiques

Les sources de bruit liées au projet seront imputables :

- En phase de chantier, aux travaux liés à la mise en place du nouveau dispositif de convoyage et de l'installation de concassage-criblage, et au décapage et à la mise en stock de la découverture,
- En phase d'exploitation, aux travaux périodiques de décapage de la découverture et de transport vers les zones de stockage ou à remettre en état, à la foration des trous de mines, à la reprise de la roche abattue en pied de front et à son transport vers l'installation par des dumpers, au fonctionnement de l'installation de concassage et de criblage du tout-venant extrait et au transport de la matière vers l'usine de Gargenville par convoyeurs.

L'effet sur le niveau sonore sera effectif durant la période d'activité de la carrière, à savoir du lundi au vendredi (hors jours fériés), dans la période comprise au maximum entre 5h et 21h. Cette plage horaire recouvre l'ensemble des activités qui sont exercées et non pas uniquement l'extraction du calcaire cimentier et la découverte. Ils incluent notamment la maintenance des installations et l'entretien des engins.

Afin d'évaluer l'incidence sur le niveau sonore actuel, une modélisation des émissions a été réalisée à l'aide d'un logiciel de propagation prenant en compte les paramètres du milieu (topographie et vent notamment) et les caractéristiques acoustiques des matériels. Les niveaux sonores obtenus, appelés niveaux ambiants, sont ensuite comparés aux niveaux actuels mesurés (niveaux résiduels) : par différence, on obtient une valeur dite d'émergence qui est comparée aux seuils réglementaires (3 à 4 décibels la nuit et 5 à 6 le jour selon le niveau ambiant). 5 configurations d'activités ont été prises en compte, correspondant aux situations les plus impactantes en termes de phases d'exploitation, de nombre et de positionnement des activités (fonctionnement simultané du plus grand nombre de postes, dans le positionnement altimétrique le plus élevé). Les modélisations montrent que les travaux d'exploitation entraîneront une augmentation modérée du niveau sonore dans les environs. Les émergences seront inférieures aux seuils réglementaires, en période diurne comme nocturne, sauf à la ferme Saint-Laurent où il y a un léger dépassement en période nocturne. L'analyse des modélisations montre que l'activité prépondérante en ce point correspond au chantier de mise en place des convoyeurs T1 et T2 et de l'installation de concassage-criblage. Ce chantier sera donc réalisé uniquement en période diurne.

Aucune autre mesure ne s'avèrera nécessaire, dans la mesure où les caractéristiques du projet, définies en amont, permettent de limiter les incidences sur le fond sonore actuel : positionnement du concasseur dans une fosse de 12 m à l'arrière d'un stock, puis déplacement dans la carrière, transport de la matière vers l'usine par convoyeur. De plus, des aménagements techniques seront mis en place pour limiter au maximum les émissions sonores : entretien régulier des voies de circulation internes afin d'éviter les ornières génératrices de bruit, notamment lors du passage des bennes à vide, usage d'avertisseurs sonores de recul à bruit large bande (type « cri du lynx »), plutôt que bande étroite (« bip » de recul), limitation de la vitesse dans l'enceinte du site.

Dans le cadre du suivi de l'exploitation, un contrôle des niveaux sonores sera réalisé dès l'ouverture du site et ensuite périodiquement, aux alentours de la carrière en projet (cf. carte ci-contre).

Vibrations et surpression aérienne

Une partie résiduelle de l'énergie de combustion de l'explosif se dissipe en générant des ondes vibratoires dans le sol (vibrations) et une surpression aérienne dans l'air. L'évaluation des niveaux correspondants a été réalisée par l'Institut National de l'Environnement Industriel et des Risques (INERIS).

Les vibrations, mesurées en millimètres/seconde (mm/s), et la suppression aérienne, mesurée en décibels linéaires (dBL) augmentent avec la quantité d'explosifs mis en œuvre simultanément (la charge unitaire) et diminuent avec la distance. L'étude montre que, sur la base d'une charge unitaire de référence[7], les estimations des sollicitations des tirs d'abattage sont conformes à la réglementation pour les vibrations (10 mm/s[8]) et au seuil de recommandation pour la surpression aérienne (125 dBL[9]), quel que soit l'avancement de l'exploitation.

Chaque tir fait l'objet d'un examen préliminaire du front de taille et de la définition plan de tir adapté à la zone à exploiter. L'optimisation des plans de tirs permet de minimiser la quantité d'explosif utilisée et ainsi de diminuer la part de l'énergie non utilisée pour fragmenter la roche et par voie de conséquence de réduire le niveau des vibrations et de la surpression aérienne. Les plans de tirs et les tirs seront réalisés par un personnel qualifié et expérimenté, et les techniques mises en œuvre sur le site permettront de minimiser la propagation des ondes vibratoires émises. Par ailleurs, chaque tir fera l'objet d'un enregistrement au niveau des bâtis les plus proches.

Emissions lumineuses

Pour assurer la sécurité du personnel, l'éclairage des postes de travail sera nécessaire pendant les périodes de la journée où la luminosité est la plus faible. Il sera assuré par des projecteurs judicieusement disposés dans l'installation de traitement et sur base vie. Par ailleurs, les engins seront équipés de phares. Il n'est pas prévu d'éclairage le long de la piste entre la base vie et le concasseur, ni le long du convoyeur aérien. L'encaissement des travaux, la présence d'écrans périphériques (merlons et haies) et l'orientation des éclairages permettront d'assurer que les émissions lumineuses n'occasionneront pas de gêne pour le voisinage. En dehors des horaires de fonctionnement de la carrière en projet, les éclairages seront systématiquement éteints.

Sécurité publique

Le transport des matériaux concassés vers l'usine ne présentera pas de danger pour les tiers se déplaçant sur les voies de circulation périphériques dans la mesure où elle se fera par un nouveau dispositif de convoyage mis en place sur des terrains privatifs et connecté au dispositif existant dans la carrière actuelle. Le convoyeur T6 qui alimente l'usine de Gargenville est disposé dans un tunnel fermé par des grilles à ses deux extrémités.

Le passage sous la voirie publique (voie communale n°1 et chemin rural n° 20 sera réalisé en sous-terrain.

[7] Charge équivalente à la moyenne des charges unitaires mises en œuvre entre 2008 et 2014
[8] Article 22.2 de l'arrêté ministériel du 22 septembre 1994 relatif aux exploitations de carrières et aux installations de premier traitement des matériaux de carrières
[9] Circulaire d'application de l'arrêté du 22 septembre 1994 (n°96-52 du 2 juillet 1996)

Les travaux préparatoires engendreront un trafic de véhicules sur le réseau routier local lié au transport du matériel et au déplacement du personnel de Ciments Calcia et des entreprises sous-traitantes. Des rappels des règles de sécurité sont effectués régulièrement auprès du personnel. Par ailleurs, le transport des engins est effectué uniquement sur porte-chars, dans le respect de la règlementation en vigueur et des itinéraires prévus. Une signalisation adaptée sera mise en place lors des du chantier de construction du franchissement souterrain des voies publiques, en concertation avec les services compétents de la communauté urbaine de Grand Paris seine et Oise. Une signalisation pour l'accès à la base vie par le chemin rural n°20 sera également installée.

Dans le périmètre de la carrière en projet, les sources de dangers seront identiques à celles de la carrière actuelle de Guitrancourt : existence de fronts de taille et de talus, présence de zones en eau, activité des d'engins de chantier, de l'installation. Ils donneront lieu au même type de mesures.

Sur la carrière en projet, les mesures générales pour assurer la sécurité des tiers viseront à interdire l'accès du site à toute personne étrangère. L'ensemble de la carrière sera clôturé et un merlon sera mis en place en limite de la zone en cours d'exploitation et de manière générale le long des voies périphériques. L'accès principal, au niveau de la base vie sera fermé par un portail cadenassé en dehors des heures de travail. D'autres portails seront mis en place sur les accès aux parcelles agricoles du périmètre conservées et/ou remises en état. Des plans de prévention seront établis avec les agriculteurs opérant dans le périmètre.

Les mesures spécifiques relatives à la mise en œuvre d'explosifs sont présentées au paragraphe suivant. Les autres mesures, qui relèvent plus particulièrement de la stabilité des terrains sont exposées au paragraphe 4.7.

Projections et explosions

L'évaluation des risques de projection et d'explosion liés à la mise en œuvre d'explosifs pour l'abattage du calcaire a été réalisée par le bureau d'études AXE. Comme dans l'exploitation actuelle, il n'y aura pas de stockage d'explosif sur la carrière en projet, ce qui réduira fortement la probabilité et la gravité du risque d'explosion accidentelle. Les explosifs seront livrés par le fournisseur avant chaque tir, et utilisés à réception (avec reprise des explosifs éventuellement non utilisés).

Deux scénarios de risque ont été identifiés et analysés par le bureau d'études.

Risque de projection imputable à la réalisation d'un tir suivant un plan de tir inapproprié : le risque éventuel de projection est imputable à la réalisation d'un tir, dont le plan de tir ne serait pas adapté aux caractéristiques du gisement en place ou dans le cas où les préconisations du plan de tir n'ont pas été parfaitement suivies (par exemple suite à une erreur de chargement). Compte tenu de l'orientation des fronts, les calculs de risque réalisés par le bureau d'études AXE montrent que les zones de risques de projections sont essentiellement confinées à l'intérieur du périmètre de la carrière. Si la zone de risque s'étend au-delà du périmètre, une surveillance sera mise en place et si nécessaire une interruption momentanée de la circulation sur les voies éventuellement concernées sera effectuée.

Risque de projection imputable à un accident de manipulation des explosifs au cours du déchargement du camion : le risque ne pourrait exister qu'au moment du déchargement. Sur la base de calcul théorique extrêmement pénalisant et pour un scénario très improbable, il pourrait concerner l'extérieur du périmètre de la carrière.

Une série de mesures de sécurité sera prise lors de la manipulation des explosifs. Les principales sont :

- les substances explosives ne seront jamais laissées sans surveillance pendant toute la durée de leur présence sur le site,
- avant tout dépôt au sol, un contrôle de la périphérie sera effectué par le personnel qui assurera le contrôle des aires et, au besoin, invitera toute personne à se retirer à une distance de sécurité suffisante. Les produits explosifs seront maintenus éloignés de tout point chaud (flamme nue ou point incandescent),
- les explosifs seront fractionnés lors du déchargement du camion et le stockage des détonateurs avant le chargement des trous sera effectué à distance de celui des explosifs,
- lors de la mise en œuvre des tirs en bordure de l'exploitation, la charge maximale d'explosifs transportée sur la carrière sera réduite.

Santé

L'évaluation des effets sur la santé repose sur l'inventaire des émissions liées au projet susceptibles d'avoir un effet sur la santé publique. Le niveau d'exposition des populations potentiellement affectées est ensuite évalué, en fonction des voies de transfert des émissions (air pour l'inhalation ou le bruit, l'eau pour les rejets de substances telles que les hydrocarbures, et l'inhalation et l'ingestion pour les émissions atmosphériques), par comparaison entre les niveaux d'émissions et les niveaux de risques ou les valeurs de référence selon les recommandations des autorités sanitaires.

L'étude relative aux émissions atmosphériques (poussières et gaz) a été réalisée par Bureau Véritas, à partir d'un modèle numérique qui intègre les données météorologiques, la topographie, l'occupation du sol d'une part, et les émissions modélisées attribuables au projet d'autre part. L'étude conclut que pour l'ensemble des populations présentes aux environs du projet, les émissions attendues attribuables au projet (y compris pour la phase préparatoire) respectent les recommandations des autorités sanitaires.
Pour ce qui concerne le bruit, on a vu au début du paragraphe que l'émergence maximale admissible est respectée pour chacune des habitations des environs. Les niveaux acoustiques sont tous inférieurs à la valeur guide de l'OMS pour les conditions simulées (en extérieur).
Enfin, l'étude réalisée par Burgeap montre que le projet n'aura pas d'impact qualitatif sur les captages d'eaux potable, ni sur la source Maheu qui alimente les étangs de pêche de la ferme du Moulin du Haubert (cf. paragraphe 4.1), plus généralement sur les eaux souterraines.

Le projet ne présentera donc aucun risque sanitaire.

4.2. ACTIVITES ECONOMIQUES ET SERVICES

Agriculture

Surfaces Agricoles. Compte tenu de l'enjeu, le phasage de l'exploitation a été défini de façon à permettre le maintien d'une activité agricole sur le site tout au long de la vie de la carrière. Comme dans la carrière actuelle de Guitrancourt, l'exploitation du calcaire cimentier sera coordonnée avec le réaménagement afin de minimiser les surfaces en chantier. Sur un secteur donné de la carrière se succèderont dans le temps, la découverte du gisement de calcaire, son exploitation et la remise en état des terrains intégrant un réaménagement majoritairement agricole. La surface agricole restituée sera d'un seul tenant (83 ha environ).

***Itinéraires à usage agricole*.** Le périmètre de la carrière en projet inclut plusieurs chemins ou portions de chemins ruraux (n°15, 26, 32), qui sont pour la plupart utilisés par les exploitants agricoles présents sur les terrains concernés par le projet. Le diagnostic foncier réalisé par la Chambre d'Agriculture Interdépartementale d'Ile-de-France a précisé que le chemin rural n° 15 était emprunté par le matériel agricole en transit vers des exploitations distantes, pour éviter de traverser le village de Brueil-en-Vexin. La continuité de cet itinéraire agricole principal sera assurée dès le début des travaux, par la restitution d'un chemin en limite Est du périmètre de la carrière en projet.

Par ailleurs, les accès aux terrains réaménagés à usage agricole ainsi qu'aux zones demeurées agricoles seront assurés pendant la durée du projet. Le plan des chemins de desserte des parcelles agricoles qui seront restituées dans la zone agricole au terme du réaménagement, seront définis en concertation avec les futurs exploitants.

Sylviculture

Conformément aux préconisations formulées par l'expert forestier dans le diagnostic sylvicole, des mesures de compensation à l'opération de défrichement seront mises en œuvre. Il s'agira de procéder à des améliorations des boisements sur la propriété forestière de Ciments Calcia, en vue d'augmenter la qualité du bois et de protéger les sols.

Comme pour bon nombre de thématiques, la solution de transport de la matière retenue (convoyeur enterré dans l'espace boisé) constitue une mesure de réduction de l'impact puisqu'elle limite l'emprise de défrichement nécessaire aux travaux de mise en place de l'infrastructure de transport. Au cours de l'évolution du projet, le besoin de défrichement est passé de 3,5 ha pour une piste à double voie de circulation, à 2,4 ha dans une option de piste monovoie à circulation alternée (cf. paragraphe 6.4). En mettant en place une solution d transport par convoyeurs à bandes, cette surface a été limitée à 0,99 ha soit 70% de réduction par rapport au projet initial.

Autres activités et services

La seule activité économique concernée directement par la carrière en projet est l'entreprise de travaux publics Binet TP, localisée dans des bâtiments de la ferme Saint-Laurent, propriétée de Ciments Calcia. A l'échéance du bail, Ciments Calcia reprendra la jouissance de ces bâtiments. Dans le cadre des mesures d'accompagnement du projet et afin de contribuer à son maintien dans le territoire, Ciments Calcia proposera une solution de relocalisation.

Espaces de loisirs

L'effet sur les espaces de loisirs découle de la présence de chemins sur les terrains du projet utilisés pour la promenade à pied, à vélo ou à cheval. Outre le chemin à vocation agricole créé en bordure Est du périmètre de la carrière en projet (cf. paragraphe 4.2), un sentier piétonnier sera aménagé en lisière du Bois de Saint-Laurent, ce dès l'obtention de l'autorisation. Il permettra de relier le secteur de Saint-Laurent avec les chemins au Nord sur la commune de Sailly.

Le GR 2, qui chemine dans le bois d'Hanneucourt et emprunte la voie communale n° 1, ne sera pas affecté pendant la phase d'exploitation puisque le franchissement de la voirie publique par le convoyeur se fera en souterrain. Son tracé sera dévié temporairement lors de l'aménagement de l'ouvrage de franchissement de la voirie.

En mesure d'accompagnement du projet, Ciments Calcia propose également de créer un sentier piéton au droit du linéaire du convoyeur enterré dans le bois d'Hanneucourt. Il constituera un tracé plus sécurisé du GR2 (qui emprunte actuellement la voie communale n°1, à l'Est du carrefour avec le chemin de la ferme Saint-Laurent) et permettra également de rejoindre à terme le réseau de sentiers qui seront aménagés dans la carrière de Guitrancourt.

4.3. BIODIVERSITE

Impacts

L'étude détaillée réalisée par Ecosphère prend en compte les aspects liés à la carrière en projet de Brueil-en-Vexin et la mise en place du convoyeur de liaison avec le convoyeur existant). L'étude identifie les impacts potentiels suivants :

- habitats : impact négligeable, du fait de la présence de milieux globalement sans intérêt écologique particulier, et des emprises réduite dans les habitats à enjeu (massif boisé) ;
- zones humides : impact sur 1,3 ha de zones humides peu fonctionnelles, liées à des suintements en zone agricole ou définies par le critère sol (carrière en projet) et drainage local de la nappe du Stampien (emprises du convoyeur dans le boisement) ;
- espèces végétales : impact faible sur la Fumeterre à fleurs serrées (population très réduite au niveau de la carrière en projet) ;
- espèces animales : impact faible à moyen sur les chauves-souris forestières (risque de destruction de gîtes lors de l'abattage de 2 arbres à cavités) et faible sur le Crapaud commun (disparition d'un site de reproduction important au niveau local). Le risque de piégeage ou d'écrasement de la petite faune, en particulier les amphibiens, reste limité, y compris lors de la mise en place de la tranchée couverte du convoyeur dans le boisement. L'impact sur les autres groupes est négligeable ;
- fonctionnalités écologiques : impact négligeable sur les capacités d'accueil en espèces (habitats banals dans les emprises), pas d'effet de coupure du corridor boisé (convoyeur en tranchée couverte, sans clôtures).

Mesures

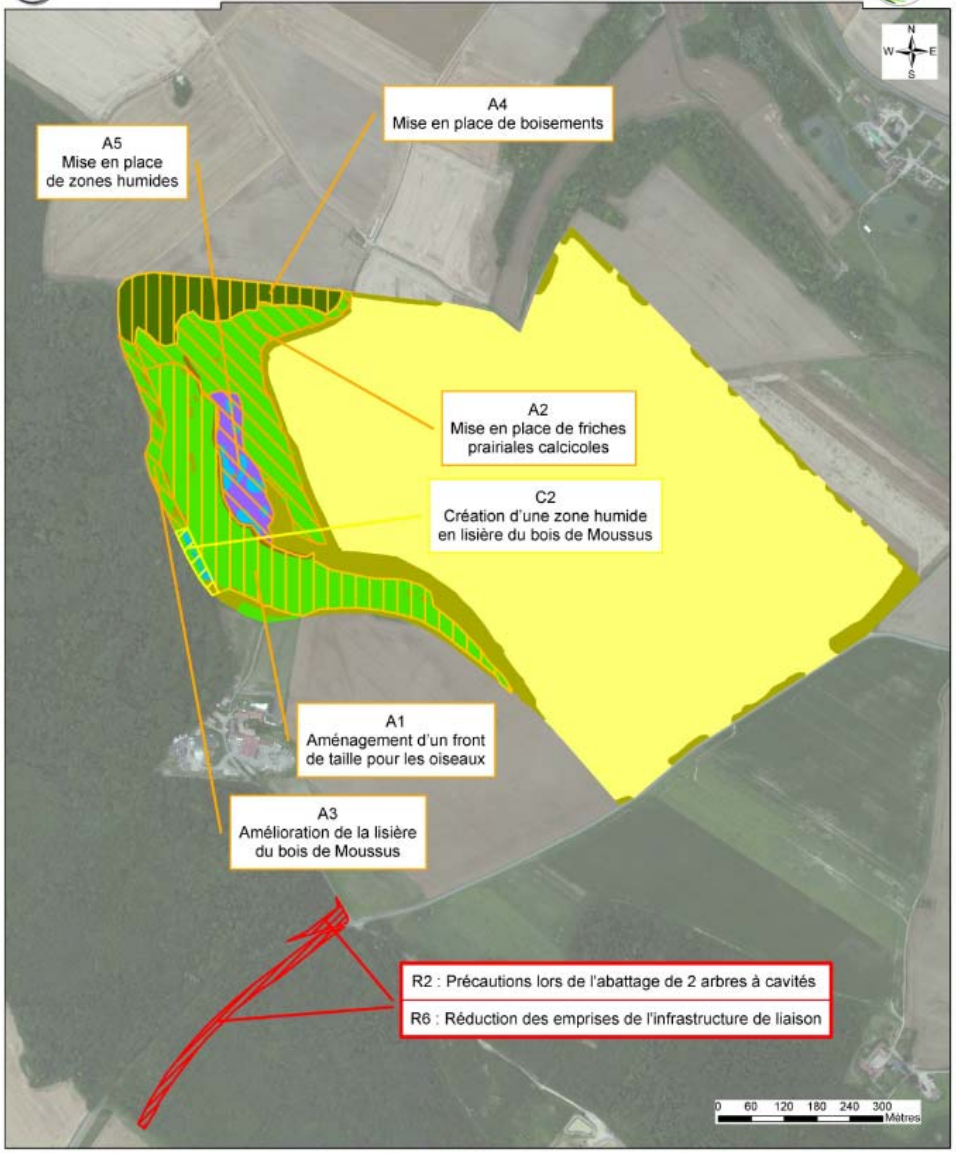
Les mesures proposées s'exerceront en premier lieu sur la carrière en projet et le tracé du convoyeur. Toutefois, les potentialités de valorisation écologique d'anciennes parties de la carrière de Guitrancourt ont été mises en valeur comme support de mesures de compensation ou d'accompagnement du projet. D'autres concernent des terrains hors emprises des carrières. Les mesures proposées sont les suivantes :

- 4 mesures d'évitement : évitement des milieux naturels sensibles dans le choix du tracé du convoyeur (cœur du bois d'Hanneucourt et talus marneux de la carrière de Guitrancourt pour le tracé général, bois de Moussus pour le passage le long de la route), évitement de l'effet de rupture dans le corridor boisé (convoyeur en tranchée couverte enherbée, sans clôtures et sans regards) et réalisation des travaux de défrichement et de terrassement hors période sensible pour la faune ;
- 6 mesures de réduction : gestion environnementale du chantier (dont fauchage ou arrachage des espèces invasives dans la carrière en projet et sur l'ouvrage enterré dans le bois), abattage avec rétention de 2 arbres à cavités pouvant servir de gîte aux chauves-souris forestières, gestion écologique des stériles et des terres végétales, gestion de certaines espèces en phase chantier pour limiter le risque de destruction accidentelle (amphibiens pour la mise en place du convoyeur, espèces pionnières pour l'exploitation de la carrière) et réduction des emprises de l'infrastructure de liaison (choix d'un convoyeur à bandes) ;

Ciments Calcia
HEIDELBERGCEMENT Group

Schéma des mesures de la carrière de Brueil-en-Vexin

écosphère



Plans d'eau
Zones humides
Formations prairiales
Formations arbustives à arborées
Boisements
Cultures
Front de taille
Mesures d'évitement
Mesures de réduction
Mesures de compensation
Mesures d'accompagnement

Projet d'exploitation de carrière - étude d'impact écologique
Communes de Guitrancourt et de Brueil-en-Vexin (78)

Ecosphère, 2018 Source : Fond Scan25 et Ortho - IGN ©

Ciments Calcia
HEIDELBERGCEMENT Group

Schéma des mesures de la carrière de Guitrancourt

écosphère

Limite de la carrière actuelle
Périmètre de la cessation d'activité
Chemins
Route
Fossé
Plans d'eau
Zones humides
Formations prairiales
Landes et pelouses
Friches et jachères
Cultures
Formations arbustives
Boisements
Mesures d'évitement
Mesures de réduction
Mesures de compensation
Mesures d'accompagnement

Projet d'exploitation de carrière - étude d'impact écologique
Communes de Guitrancourt et de Brueil-en-Vexin (78)

Ecosphère, 2018 Source : Fond Scan25 et Ortho - IGN ©

- 4 mesures compensatoires : 3 au titre de la compensation des zones humides : amélioration et extension d'une zone humide de la carrière de Guitrancourt (secteur Est hors activité), création d'une zone humide en lisière du bois de Moussus et restauration de milieux humides dans le bois d'Hanneucourt ; et 1 au titre de la compensation du défrichement (convoyeur et ferme de Saint-Laurent) : amélioration du potentiel écologique de boisements ;
- 5 mesures d'accompagnement au niveau de la carrière de Brueil-en-Vexin : aménagement écologique d'un front de taille calcaire et d'un talus marno-calcaire, mise en place et gestion de friches prairiales calcicoles, mise en place et entretien d'une lisière étagée en limite du bois de Moussus, mise en place de boisements et mise en place de zones humides ;
- 3 mesures d'accompagnement au niveau de la carrière de Guitrancourt (secteur Est hors activité) : conservation et gestion de friches prairiales calcicoles, mise en place et entretien de jachères pour l'Œdicnème criard et mise en place de sites de reproduction pour la Chouette chevêche ;
- 1 mesure d'accompagnement complémentaire : élaboration d'un plan de gestion écologique des espaces remis en état de la carrière de Guitrancourt.

Ces mesures sont localisées sur la planche page suivante.

Elles feront l'objet de plans de suivis élaborés avec la participation de cabinets spécialisés. Ciments Calcia propose de partager les résultats de ces suivis dans le cadre des Comités de Concertation et de Suivi de l'Environnement mis en place à la cimenterie de Gargenville

Natura 2000

Les zones Natura 2000 les plus proches partagent des espèces et des habitats en commun avec la zone d'étude (notamment des oiseaux et des chauves-souris). Toutefois, cette dernière ne joue pas de rôle particulier dans l'accueil pour les individus des espèces concernées fréquentant les zones Natura 2000. La carrière en projet et son convoyeur de liaison n'auront pas d'impact sur les sites Natura 2000.

4.4. TERRES ET SOLS

Topographie

Les effets sur la topographie seront liés au décaissement des terrains consécutif à la découverte du gisement et à l'extraction du calcaire cimentier représentant, avant remise en état, une profondeur comprise entre 25 et 40 m environ. Ils sont également liés et à la création de stockages temporaires en attente de reprise dans le réaménagement, dont la hauteur maximale sera de 12 m.

Un ensemble de mesures permettra de réduire la perception de ces effets depuis les environs : conception d'un phasage coordonné avec le réaménagement, gestion appropriée des stocks (dans le choix de leur position et de leur géométrie, verdissement) et création d'écrans végétaux. Ces mesures sont décrites dans le paragraphe relatif au paysage (paragraphe 4.8).

Sols

En prenant en compte la vocation ultérieure des terrains de la carrière (restitution de terres cultivables sur la majorité des terrains de la carrière et création d'une zone à vocation écologique sur le restant, reboisement naturel d'une partie de l'espace défrichée dans le bois pour les besoins du chantier de l'ouvrage souterrain du convoyeur), des mesures spécifiques de gestion seront mises en place.

Pour les besoins de l'exploitation de la carrière en projet les sols devront être retirés au moment de la découverte du gisement. Les horizons organiques et minéraux seront stockés séparément pour pouvoir reconstituer le sol agricole sur les terrains réaménagés. Ces opérations se feront avec l'appui technique d'un organisme spécialisé en agronomie.

La gestion des stocks sera réalisée de façon à minimiser la durée du stockage, la reprise pour la remise en état sera réalisée préférentiellement sur le stockage le plus ancien. De même, pour éviter les effets liés à la compaction, l'horizon organique sera stocké sur une hauteur maximale de 2 m et l'horizon minéral sur une hauteur maximale de 3,5 m.

Dans la zone réaménagée à vocation écologique, à Au Nord-Ouest de l'exploitation en projet, les principes de reconstitution du sol seront fonction de la nature du substrat à recréer. Un régalage de matériaux calcaire sera privilégié pour la constitution de la pelouse calcicole, en bordure Est de l'espace naturel.

Les sols forestiers seront enlevés, stockés séparément et remis en placement au fur et à mesure de l'avancement construction de l'ouvrage souterrain pour permettre la réinstallation de la végétation forestière à la périphérie de l'ouvrage. La mise en place des éléments de l'ouvrage à l'avancement à l'avancement du terrassement permettra de limiter la durée de stockage des sols forestiers.

4.5. EAUX

Eaux superficielles

Les terrains de la carrière en projet ne comportent aucun cours d'eau permanent ou temporaire, les écoulements des eaux superficielles se font de manière diffuse sur l'ensemble du secteur concerné. L'exploitation de la carrière en projet va modifier le fonctionnement hydraulique local et les chemins préférentiels des eaux de ruissellement du fait des caractéristiques de l'exploitation (décaissement des terrains) coordonnée avec le réaménagement, de la réalisation de stockages temporaires de matériaux stériles et de terre végétale, de la mise en place merlons et l'installation d'une base vie.

Les eaux superficielles des terrains non encore exploités qui seront laissés en culture seront gérées par collecte et infiltration dans des noues. Elles permettront d'intercepter les écoulements diffus issus de l'amont des zones en exploitation et des zones de stockage des matériaux de découverte. En favorisant l'infiltration, le réseau de noues permettra d'éviter que les eaux superficielles issues des zones agricole ou naturelle rejoignent le carreau d'exploitation du calcaire.

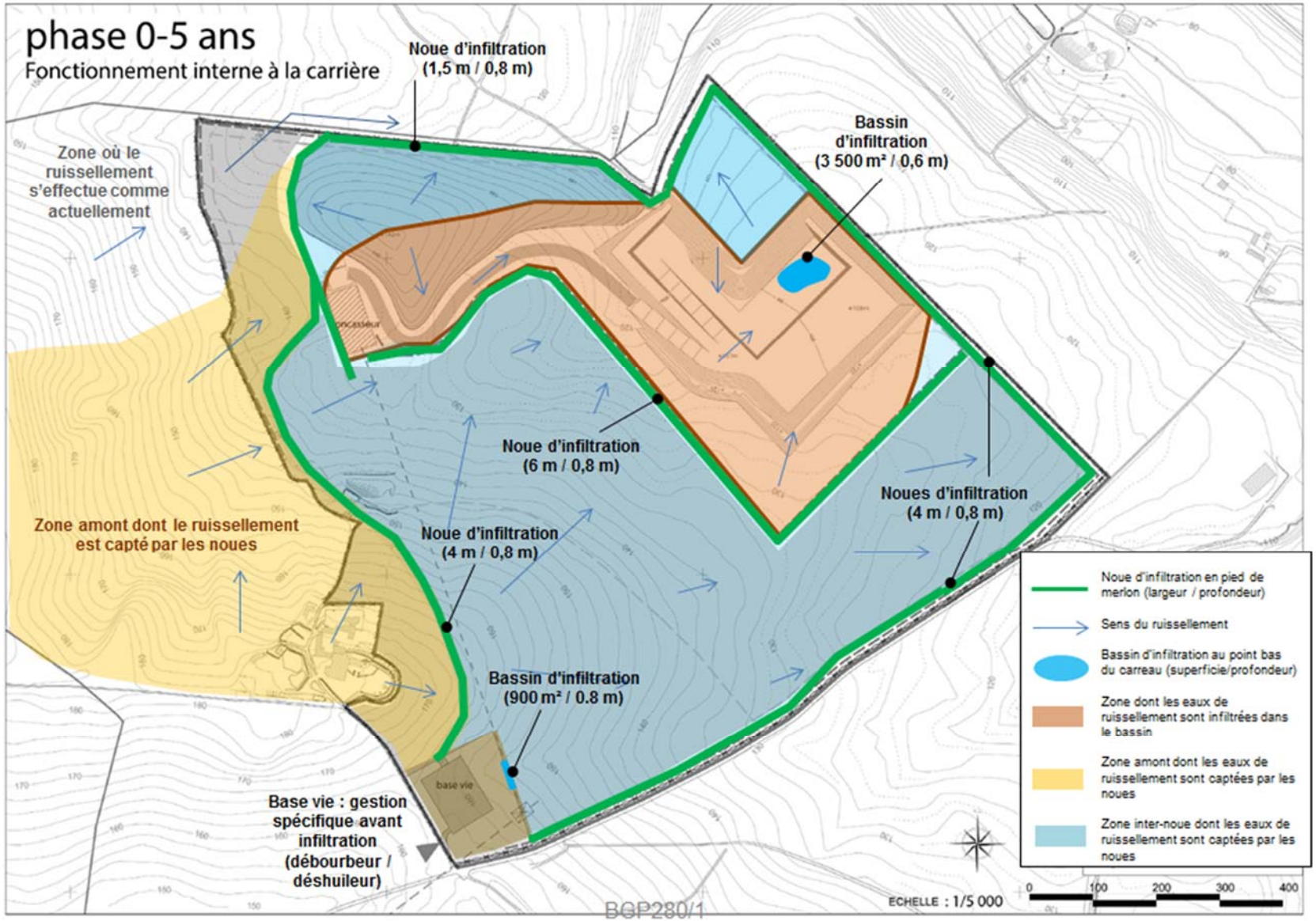
Sur le carreau d'exploitation principal, les eaux de pluie seront collectées dans un bassin d'infiltration dont la localisation sera fonction de l'avancement de l'exploitation. Le bassin permettra la décantation des matières minérales en suspension avant l'infiltration des eaux vers la nappe de l'Eocène moyen et inférieur.

La carrière en projet ne comportera pas de rejet dans les eaux superficielles, le dispositif de gestion des eaux mis en place assurera une infiltration des eaux superficielles vers la nappe de l'Eocène moyen à inférieur, à l'identique de la situation actuelle.

Le principe de gestion des eaux est illustré page suivante pour la phase 0-5 ans.

Dans la base-vie, les eaux pluviales seront collectées, traitées dans un débourbeur-déshuileur et stockées dans un bassin étanche qui assurera une réserve d'eau pour le lavage des camions. Le trop-plein sera envoyé vers un bassin d'infiltration. Une vanne de confinement permettra d'isoler le bassin étanche du bassin d'infiltration en cas de pollution accidentelle.

SCHEMA DE PRINCIPE DE GESTION DES EAUX PLUVIALES – PHASE 0-5 ANS (SOURCE : BURGEAP)



Après réaménagement, une noue sera aménagée en bordure de la zone agricole, afin de limiter l'apport d'intrants agricoles sur le secteur écologique.

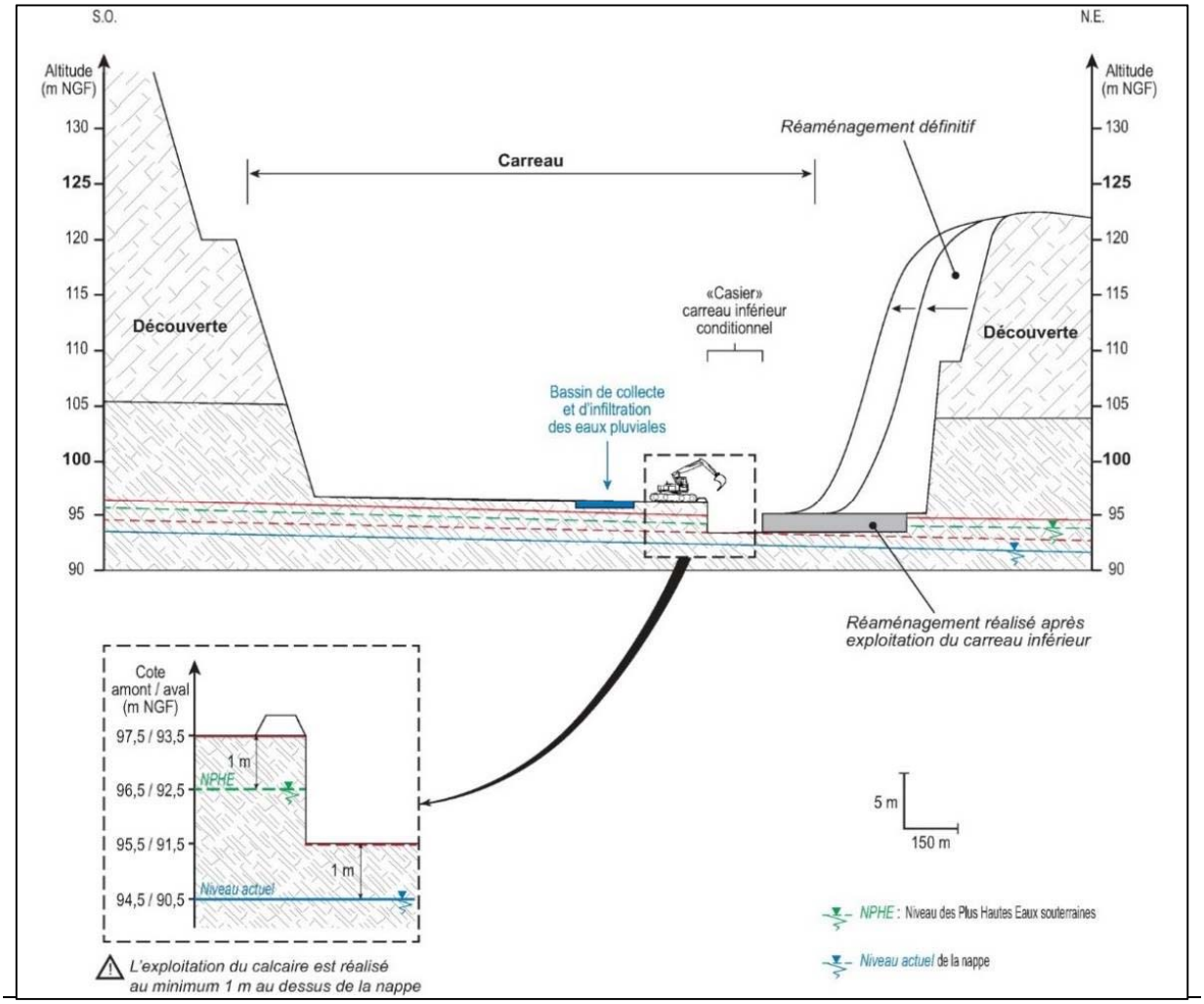
Eaux souterraines

Nappe des sables de Fontainebleau : La partie enterrée du convoyeur recoupera la nappe des sables de Fontainebleau, côté carrière de Guitrancourt. Pour réaliser le chantier de réalisation de l'ouvrage, il pourrait être nécessaire de collecter l'eau en fond de tranchée et de la réinfiltréer sur place ou de l'acheminer vers la carrière de Guitrancourt.

Nappe de l'Eocène moyen et inférieur : Le plan d'exploitation de la carrière en projet prévoit que le carreau d'exploitation sera maintenu au-dessus du niveau de la nappe, ce qui a amené Ciment Calcia à renoncer à environ 4 années de réserve (13% du gisement) par rapport au plan d'exploitation initialement prévu.

La carrière comportera un carreau principal, exploité toute l'année, et maintenu 1 m au-dessus du niveau des plus hautes eaux, estimé sur la base de l'analyse de l'historique des relevés sur la carrière de Guitrancourt. Un carreau inférieur de surface limitée sera exploité durant la période de basses-eaux, jusqu'à un niveau de 1 m au-dessus de la nappe. Le déclenchement de l'exploitation de ce carreau sera réalisé en connaissance des résultats de suivi piézométrique prévus par le dispositif de surveillance qui comprendra 7 piézomètres dont 6 pour le suivi de la nappe de l'Eocène moyen et inférieur.

Les matériaux utilisés pour le réaménagement des zones d'exploitation du carreau inférieur seront les matériaux inertes provenant exclusivement du site garantissant l'absence de risque de pollution. Les travaux seront placés sous la responsabilité du chef de carrière.



Aspects qualitiatifs

Compte tenu des caractéristiques de la carrière en projet (et notamment l'absence de rejet dans les eaux superficielles), seules les eaux souterraines seraient susceptibles d'être impactées par les travaux d'aménagement et d'exploitation de la carrière en projet. Cet impact pourrait être lié à trois scénarios différents impliquant un transfert de la pollution de la surface vers la nappe via le sol et les formations rocheuses au droit de l'origine de la pollution :

- une fuite accidentelle d'hydrocarbures liée à une perte de confinement sur un stockage ou sur un engin
- une gestion inappropriée des déchets collectés sur le site,
- un dysfonctionnement des dispositifs de traitement des eaux de la base vie.

Concernant le premier scénario, la vitesse d'infiltration dans les calcaires ou dans le sol laisserait le temps nécessaire à une intervention curative, avant que les hydrocarbures ne rejoignent la nappe.

Par ailleurs, les mesures de prévention des risques suivantes seront mises en œuvre :

- Entretien régulier des engins, réalisé sur des aires étanches prévues à cet effet au niveau de la base vie,
- Stockage du carburant et des huiles dans des bacs de rétention,
- Ravitaillement des engins sur pneus sur une aire étanche au niveau de la base vie, reliée au débourbeur-déshuileur. Pour les engins sur chenilles, moins mobiles, il sera fait sur une aire étanche amovible par un camion-citerne disposant d'un kit-antipollution,
- Lavage des engins sur une aire étanche, reliée au débourbeur-déshuileur,
- Utilisation d'huiles hydrauliques « biodégradables » pour les engins qui le permettent,
- Mise à disposition d'absorbants dans les locaux de la base vie et de kits anti-pollution dans les engins, pouvant être rapidement mis en œuvre en cas de fuite accidentelle d'un réservoir ou d'un flexible. Les déchets (absorbants et terres éventuellement souillées retirées) seraient évacués vers une filière agréée,
- Tri sélectif des déchets d'entretien, puis évacués vers des filières appropriées,
- Traitement de eaux sanitaires par un dispositif autonome régulièrement entretenu.

L'ensemble des eaux recueillies sur la base vie seront dirigées vers un séparateur à hydrocarbures avant infiltration dans un bassin. Le séparateur fera l'objet de purges régulières.

Un réseau de surveillance des eaux sera mis en place avant l'exploitation. Il sera constitué de 7 piézomètres, de points de contrôle des eaux de la Montcient en amont et en aval hydraulique de la carrière en projet, de la source de la Fontaine Maheu et du ru du château de Brueil-en-Vexin. Le réseau de surveillance permettra de poursuivre le suivi piézométrique en cours et de vérifier par des analyses l'absence d'impact de l'activité pendant et au terme de l'exploitation.

Le réaménagement n'aura pas d'impact sur les eaux souterraines du fait du caractère inerte des matériaux employés (matériaux exclusivement issus du site).

Usages de l'eau

La carrière en projet est située hors des périmètres de protection des captages pour l'alimentation en eau potable de Guitrancourt, Sailly-Drocourt, Meulan et Flins- Aubergenville. Par ailleurs, le plan d'exploitation ne prévoit aucun rejet dans les eaux superficielles et notamment aucun rejet dans la Montcient. La carrière en projet n'aura pas de conséquence sur l'alimentation en eau potable.

La carrière en projet n'aura pas non plus d'impact quantitatif et qualitatif sur les usages de l'eau, notamment sur l'activité de pêche de loisir à la ferme du Moulin du Haubert en aval. En effet, la conception du plan d'exploitation permet de conserver les modalités actuelles d'écoulement de la nappe de Eocène.

4.6. AIR ET CLIMAT

Poussières

Les principales sources de poussières sur le site d'exploitation sont liées :

- aux opérations de découverte du gisement de calcaire,
- à la foration des trous de mines,
- aux opérations de manutention des matériaux,
- au fonctionnement de l'installation de concassage et de criblage,
- à la circulation des engins,
- au convoyage du calcaire concassé.

D'une façon générale, les envols de poussières sont favorisés par des conditions climatiques sèches et venteuses.

Il convient par ailleurs de préciser que les terrains de la découverte présentent un taux d'humidité non négligeable (13% en moyenne), qui minimise le risque d'envols de particules fines. Par ailleurs, l'encaissement des travaux d'extraction et les merlons qui seront constitués en limite de la zone en cours d'exploitation limiteront les possibilités d'envols vers l'extérieur de la carrière.

Compte tenu du transport de la matière vers l'usine par convoyeurs à bandes, le risque de soulèvement de poussières et d'envol vers l'extérieur sera principalement lié à la circulation des engins en dehors de la zone d'extraction, lors des opérations de découverte en surface et de stockage des matériaux.

L'étude prospective des risques sanitaires réalisée par BUREAU VERITAS montre que les concentrations de poussières seront nettement inférieures aux valeurs de référence (Ligne directrice de l'OMS, objectif de qualité de l'air et/ou valeur limite pour la protection de la santé humaine du Code de l'Environnement) à hauteur des habitations les plus proches.

Les mesures destinées à limiter la mise en suspension de poussières mises en œuvre sur la carrière actuelle de Guitrancourt seront poursuivies dans la carrière en projet :

- aménagement de la piste reliant la zone d'extraction à la base vie comportant une assise stabilisée surmontée d'une couche de roulement en calcaire concassé,
- limitation de la vitesse des engins sur les pistes internes,
- arrosage par temps sec et venteux (au moyen d'une citerne à eau tractée),
- mise en place d'un dispositif d'abattage de poussières sur le concasseur,
- utilisation d'une foreuse équipée d'un récupérateur de poussières,
- capotage des convoyeurs sur les portions aériennes.

La surveillance des retombées de poussières sera maintenue durant toute la période d'exploitation de la carrière, sur les points situés aux abords. Les résultats seront comparés à ceux relevés à une station témoin.

Fumées, gaz et odeurs

Dans la carrière en projet, ces émissions peuvent être constituées par :

- les gaz d'échappement des engins,
- les fumées qui se dégageraient lors d'un incendie affectant un engin ou une cuve de stockage d'hydrocarbure. Il n'y aurait pas de risque de propagation compte tenu de la nature des surfaces dans le périmètre de la carrière en projet. De plus, les installations seront situées à distance des limites du site. Cette situation correspondrait à un impact temporaire en situation accidentelle. La carrière en projet disposera de réserve d'eau pour l'extinction afin de rendre une éventuelle intervention des services de secours plus efficace.

Les émissions gazeuses issues de la combustion des explosifs utilisés pour l'exploitation du calcaire ne génèrent pas de risque direct sur le voisinage compte tenu de la fermeture du site, de l'éloignement des habitations et de leur rapide dispersion par les vents. L'effet de ces émissions sur la santé humaine est cependant pris en compte dans l'étude prospective du risque sanitaire réalisée par Bureau Veritas.

Les équipements de l'installation de concassage-criblage (concasseur, tapis, crible) sont électriques ; leur fonctionnement ne génère pas d'émissions atmosphériques.

Pour rappel, l'étude prospective des risques sanitaires réalisée par Bureau Veritas montre que les émissions attendues attribuables au projet permettent, dans les conditions les plus pénalisantes, de respecter les recommandations des autorités sanitaires.

Il n'y a donc pas de mesures spécifiques à prévoir. Les mesures actuellement en place sur la carrière de Guitrancourt pour limiter les émissions atmosphériques seront poursuivies lors de l'exploitation de la carrière en projet :

- respect de l'interdiction de tout brûlage,
- maintenance régulière des engins,
- entretien des pistes,
- limitation de la vitesse des engins et des véhicules sur le site,
- poursuite de la formation du personnel en matière de lutte incendie (formation équipiers de première intervention),
- maintien des dispositifs de lutte incendie (stockages d'eau, extincteurs)

Ciments Calcia choisira par ailleurs des engins performants quant à leur niveau d'émission atmosphérique.

Un plan de sécurité incendie sera établi de façon à limiter les conséquences d'un éventuel incendie et les émissions atmosphériques associées. Ce plan indiquera notamment les consignes de prévention, d'intervention et d'alerte et la localisation du matériel d'extinction sur le site.

Climat

D'une manière générale, l'effet sur le climat est lié aux émissions de gaz à effet de serre résultant de la combustion de matières carbonées fossiles (carburants).

Dans le cadre du projet, l'alimentation des convoyeurs et de l'installation de concassage criblage étant électrique, les émissions seront essentiellement liées aux gaz d'échappement des moteurs des engins utilisés pour l'exploitation.

Le phasage d'exploitation a été établi, entre autres, de façon à optimiser l'utilisation des matériaux de découverte directement pour la remise en état. La manipulation des matériaux est réduite autant que possible. La mise en place d'une installation de concassage-criblage sur site, et à proximité du lieu d'extraction, permet de limiter la distance de transport du tout-venant extrait, participant ainsi à une utilisation rationnelle de l'énergie.

Compte tenu des normes de rejet en vigueur sur les engins, les quantités générées seront faibles et en tout état de cause très réduites par rapport à la problématique planétaire.

En l'absence d'effet mesurable sur le climat, aucune mesure spécifique ne sera nécessaire. Néanmoins, les mesures décrites au paragraphe précédent sont autant de mesures qui contribuent à la maîtrise de la consommation d'énergie (solution de convoyage par transporteurs à bandes, choix d'engins performants, maintenance régulière, entretien des pistes, limitation de vitesse). Les mesures relatives à la limitation des envols de poussières seront adaptées aux évolutions effectivement perçues sur la carrière en projet et plus généralement aux conditions météorologiques. Ces mesures concerneront notamment l'augmentation de la durée et de la fréquence d'arrosage des pistes, et l'adaptation du temps de fonctionnement du dispositif de dépoussiérage de l'installation.

Les terrains du projet étant situés hors zone inondable et largement au-dessus du niveau de la Montcient, une augmentation de l'intensité des épisodes pluvieux ne serait pas susceptible d'induire un risque particulier dans la carrière en projet. Pour des évènements pluvieux intenses, les débordements des ouvrages de collecte resteraient cantonnés sur le site, dans les noues en pied de merlons et stocks et dans le carreau d'exploitation. Par ailleurs, la capacité de rétention créée par la carrière en projet limitera la contribution de ruissellement du bassin versant en situation de pluviométrie exceptionnelle. L'effet sur le débit de la Montcient dans une telle situation sera donc positif.

4.7. BIENS MATERIELS

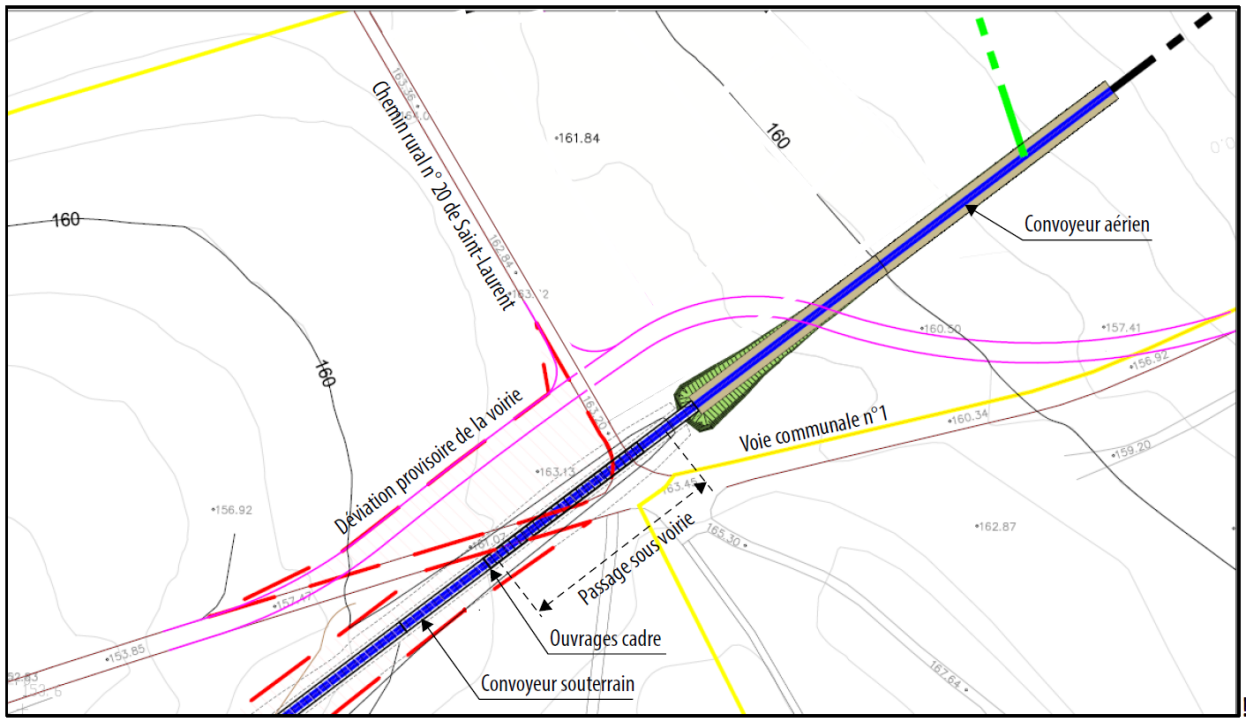
Voies de communication

La carrière en projet aura pour effet de modifier l'organisation des cheminements locaux actuels, dans la mesure où il intègre (en tout ou partie) des chemins ruraux (cf. 4.2).

Chantier de l'ouvrage souterrain de franchissement

Par ailleurs, le chantier de l'ouvrage souterrain du convoyeur dans l'espace boisé nécessitera la fermeture temporaire de la voie communale n°1 à proximité de l'intersection avec et le chemin de la ferme Saint-Laurent. Une déviation sera mise en place pour permettre la continuité du trafic et l'accès à la ferme Saint-Laurent, sans interruption de la circulation.

▼ Plan de la voirie provisoire (Source : GNAT)



La voie communale sera rétablie à son emplacement d'origine après recouvrement de l'ouvrage de franchissement. La durée du chantier sera de 2 mois environ en intégrant le temps nécessaire à l'ouverture de la chaussée puis à son rétablissement.

La phase de chantier de l'ouvrage enterré, l'implantation de l'installation de concassage-criblage et l'aménagement de la base vie génèrera la circulation de porte-chars pour l'amenée et le repli des engins de chantier au début et à la fin du chantier et la livraison des cadres préfabriqués pour le convoyeur enterré, de camions de livraison de liants hydrauliques, de béton et de carburant, et de véhicules légers du personnel intervenant.

Cette phase, d'une durée de 1 an environ (dont 4 mois pour le l'ouvrage souterrain dans son intégralité) induira un trafic supplémentaire sur le réseau routier local, notamment sur la voie communale n°1. Les camions de transport de matériel éviteront Guitrancourt et Brueil-en-Vexin. Ils accèderont au chantier à partir de la RD 190 (Limay – Meulan) via la voie privative de la carrière de Guitrancourt puis la RD 130 jusqu'à l'embranchement de la voie communale n° 1, au Sud de Brueil-en-Vexin.

Après la phase de chantier, la fréquentation des voies publiques liée à l'exploitation de la carrière en projet concernera uniquement le trafic des véhicules du personnel de Ciments Calcia et des entreprises extérieures. Le trafic de camions sera très ponctuel notamment pour acheminer le les engins nécessaires à la réalisation des campagnes de découverte. Il n'y aura aucune circulation liée au transport des matériaux sur les voies publiques, dans la mesure où les matériaux extraits seront acheminés jusqu'à l'usine par convoyeurs.

Les risques d'accident sur la voie publique sont essentiellement dus au trafic par lui-même et restent cependant limités par les mesures de prévention présentées au paragraphe 4.1.

Réseaux de distribution

Les réseaux (eau potable, électricité, téléphone) qui passent sur le tracé de l'ouvrage enterré du convoyeur au droit des voiries seront déplacés préalablement à la phase de construction. La canalisation d'eau potable qui alimente la ferme Saint-Laurent, présente sur les terrains de la carrière en projet, fera également l'objet d'un déplacement. Des contacts préliminaires ont été pris par Ciments Calcia et des pré-études sont en cours avec les gestionnaires de réseau Veolia (adduction eau potable), EDF (réseaux électriques) et Orange (réseau téléphonique).

Stabilité des terrains

La stabilité des talus de découverte et des fronts de calcaire cimentier a fait l'objet d'une étude spécifique par le bureau d'études INERIS. Pour les fronts calcaires, elle conclut que la méthode d'exploitation actuelle de la carrière de Guitrancourt permet d'assurer la stabilité du massif. Les préconisations de talutage de la découverte ont été prises en compte dans le plan d'exploitation de la carrière en projet.

Par ailleurs, la portance des calcaires a fait l'objet d'une étude par le bureau d'études GINGER CEBTP. Elle apparait comme suffisante pour supporter le passage des dumpers chargés, y compris dans le cas où le niveau de la nappe se retrouve au plus proche à 1 m sous le carreau d'exploitation.

La carrière en projet ne générera pas d'instabilité dans son environnement immédiat, notamment sur les voies de communications situées à sa périphérie.

4.8. PAYSAGE ET PATRIMOINE

La carrière en projet entraînera le même type d'effets que ceux observés sur la carrière actuelle. Ils seront transposés sur un autre versant de la butte Marisis.

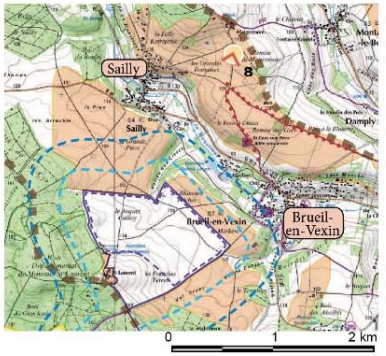
En fonction de la localisation du point d'observation, l'impact visuel sera influencé par un ou plusieurs éléments de la carrière en projet : fronts de calcaire et/ou de découverte, stockages temporaires de stérile ou de terre végétale, base vie, piste vers la zone en exploitation, convoyeur dans sa portion aérienne

L'impact sera plus marqué notamment depuis les chemins situés aux abords, les coteaux de Sailly et de Brueil-en-Vexin, la Chartre et le replat agricole du versant Est de la Montcient (PR des Coteaux de la Montcient, monument historique classé de la Cave aux Fées, ferme de Maigremont).

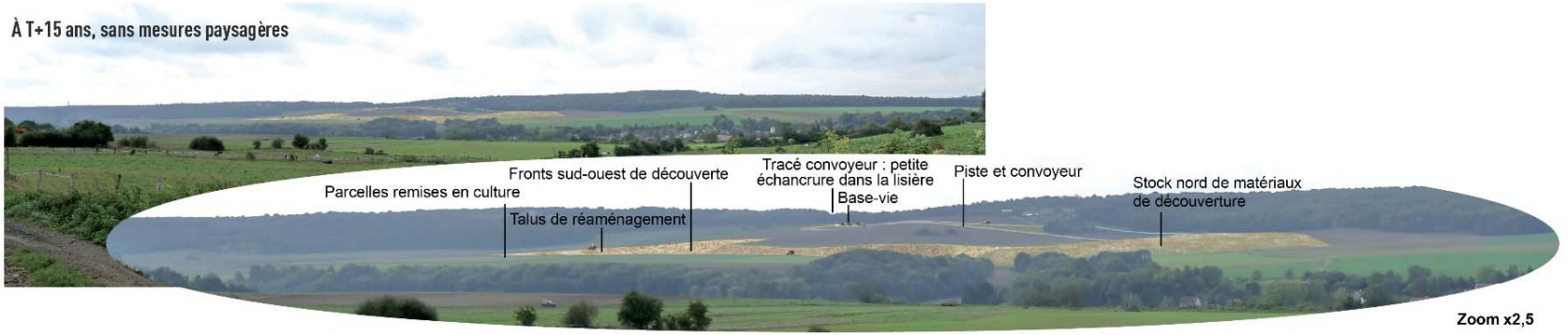
Les photomontages présentés pages suivantes illustrent les différentes perceptions représentatives de la carrière en projet.

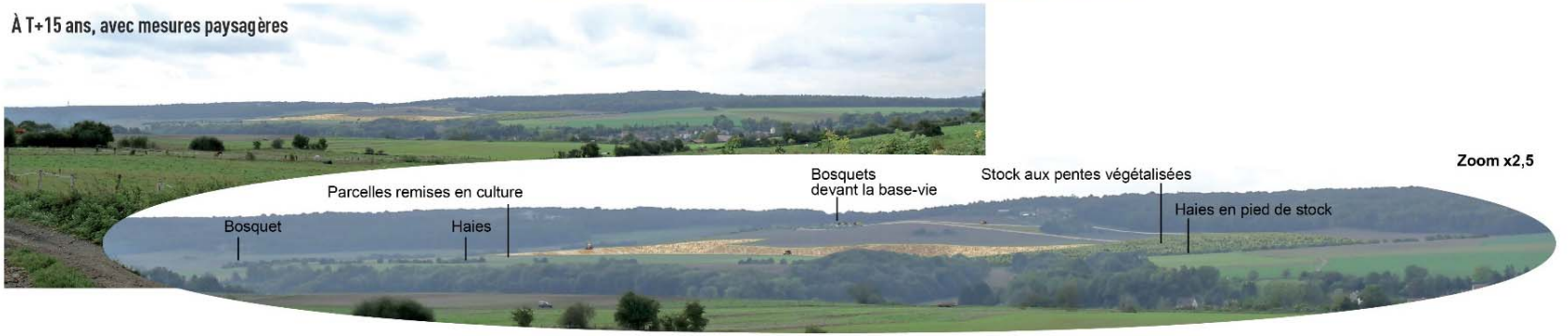
Au niveau de la carrière de Guitrancourt, l'aménagement du convoyeur ne sera pas visible, du fait de l'écran créé par le merlon végétalisé en bordure de la voie communale n°1. Il en sera de même depuis les points de vue plus éloignés, puisque les terrains sur lesquels le convoyeur sera aménagé ne sont pas visibles. Seule une encoche légère dans la lisière du boisement d'Hanneucourt sera perçue, sans pour autant rompre la ligne souple de la cime du boisement.

PHOTOMONTAGES **DEPUIS LA FERME DE MAIGREMONT**



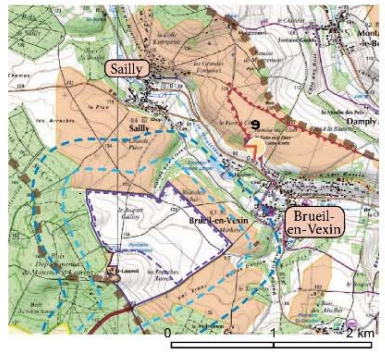
8 **Depuis le chemin en contrebas de la ferme de Maigremont au nord-est de Sailly (alt. 145 m, à 1,5 km de distance du projet)**

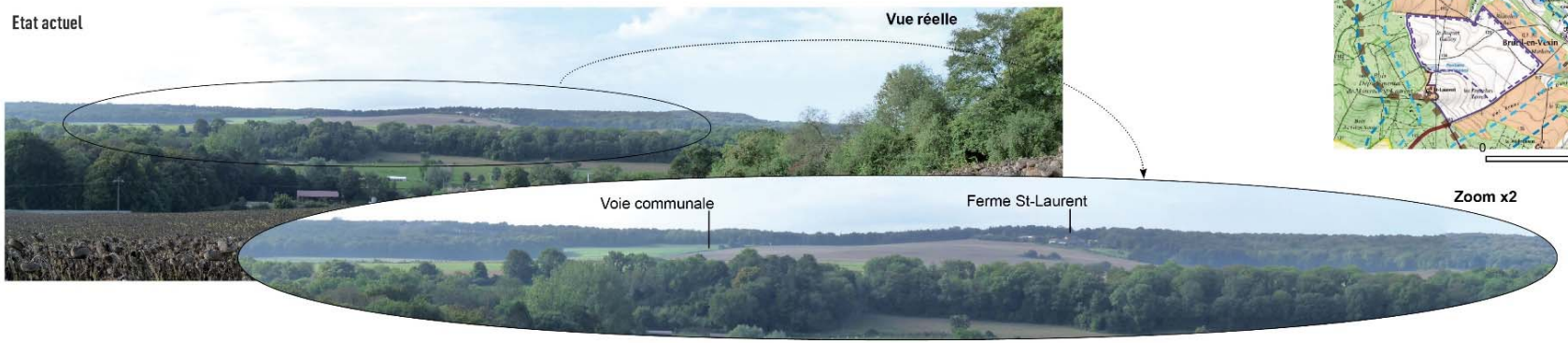


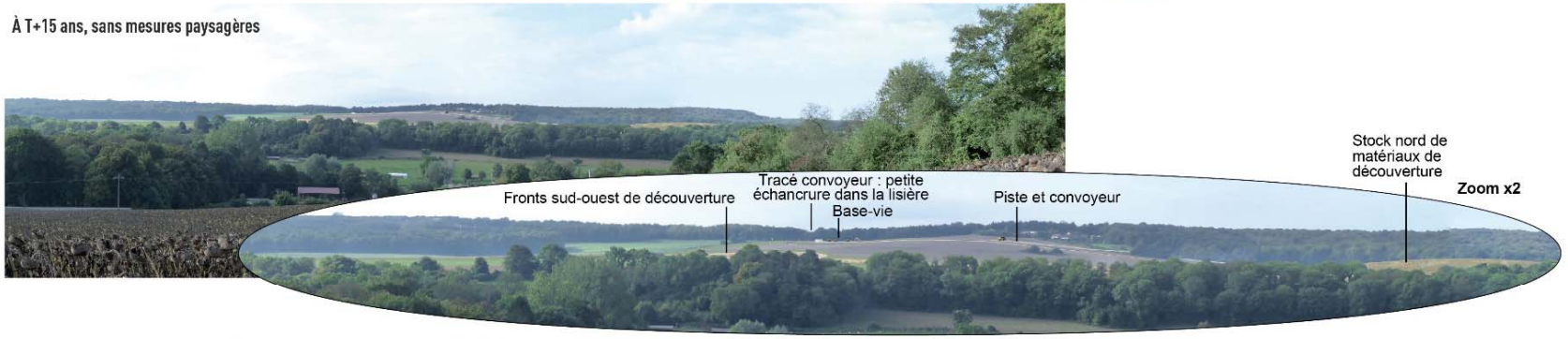


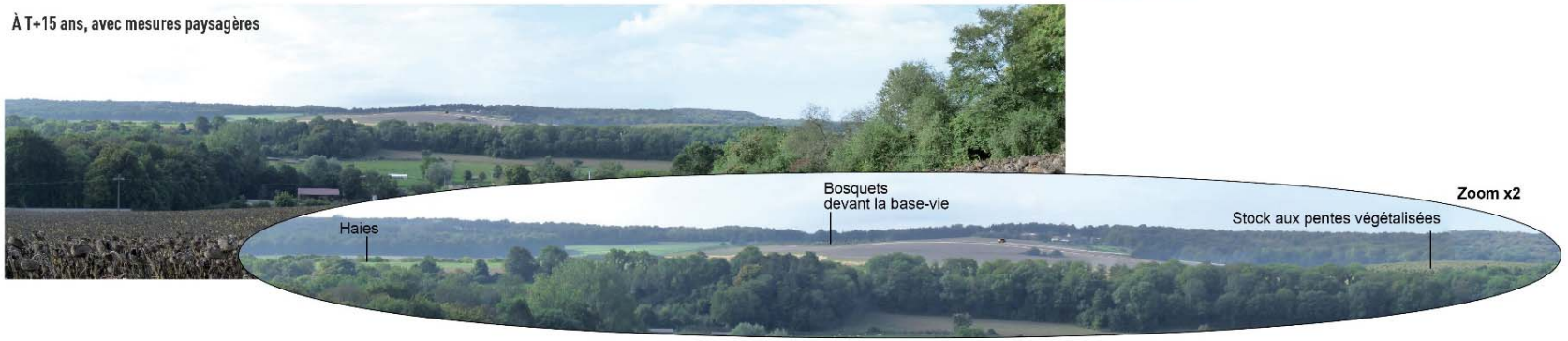
PHOTOMONTAGES **DEPUIS « LA CAVE AUX FÉES »**

9 **Depuis les abords du monument historique classé «La Cave aux Fées», sur le PR, à Brueil-en-Vexin (alt. 115 m, à 890 m de distance du projet)**





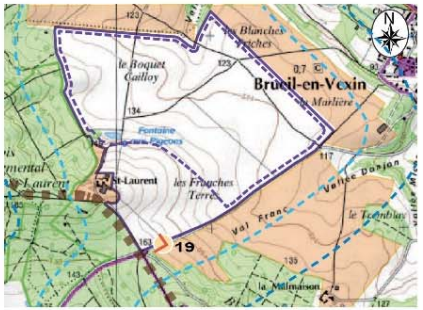




PHOTOMONTAGES **DEPUIS LA VOIE COMMUNALE**

19 **Depuis la route communale de Brueil-en-Vexin à Guitrancourt, avant le carrefour avec la route de la ferme St-Laurent et du passage du GR2, en direction de l'ouest**

Carte de localisation des points de vue

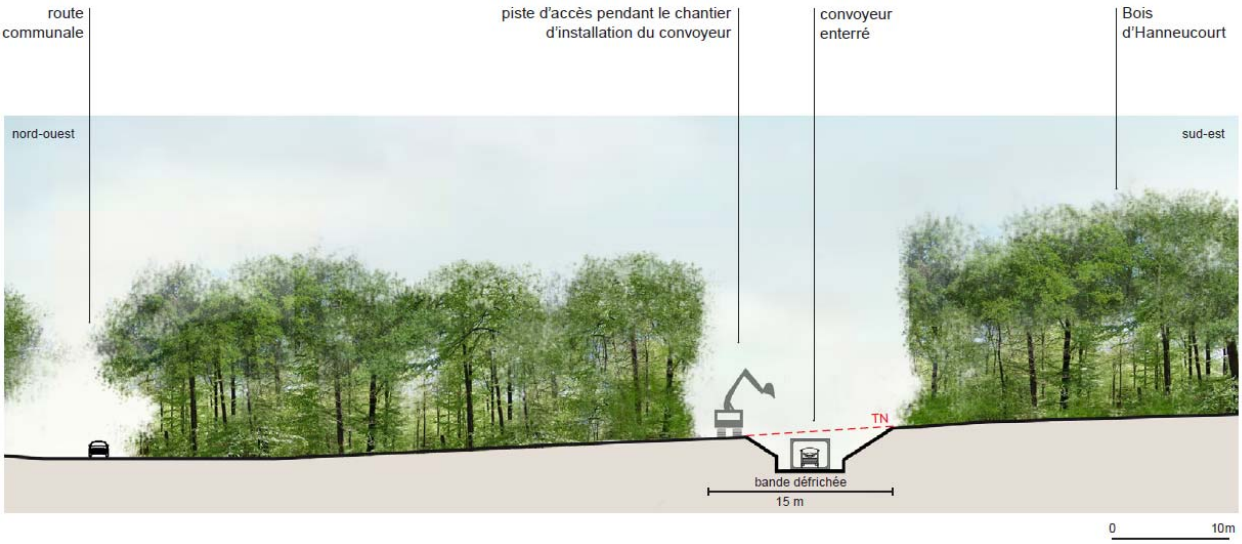


Après remise en état, la majeure partie des terrains de la carrière en projet sera remblayée au niveau du terrain naturel actuel et restituée en zone agricole. La perception paysagère actuelle sera restaurée. A l'Ouest, une zone décaissée sera maintenue, au niveau de laquelle des aménagements à vocation écologique seront créés. La remise en état est présentée au paragraphe 7.

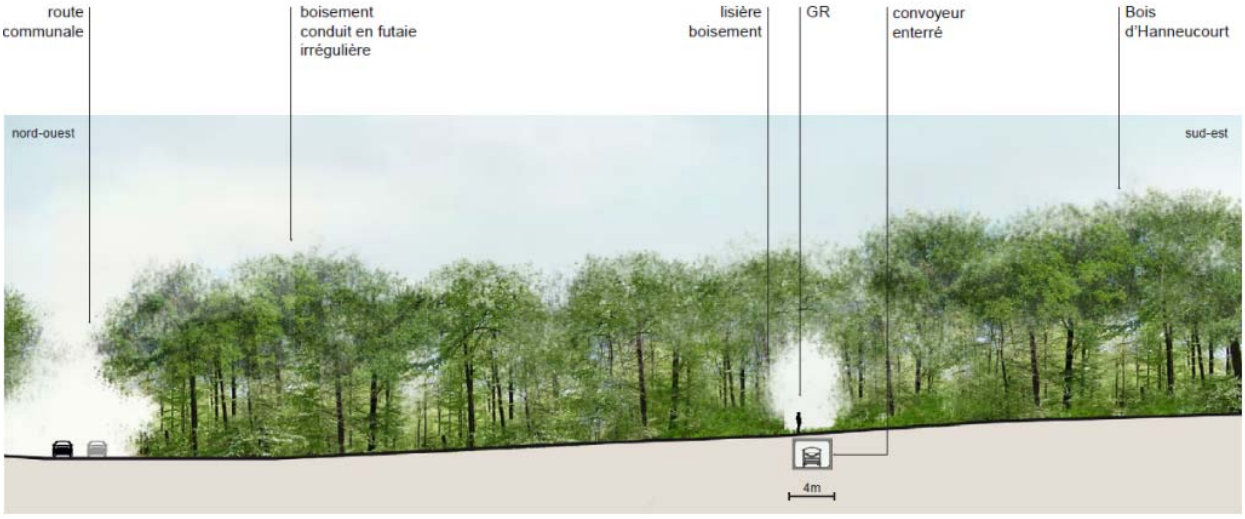
Les mesures de limitation de l'impact visuel et paysager résident dans la définition des modalités d'exploitation et dans la création de filtres visuels.

- Le secteur situé autour de la ferme Saint-Laurent n'a pas été inclus dans le périmètre de la carrière. La raison première découle de critères géologiques, mais la forte perception de ce point haut depuis le coteau opposé aurait également conduit à ne pas l'intégrer
- Solution de transport de la matière par convoyeur permettant de limiter l'emprise du défrichement dans l'espace boisé et d'éviter le changement de la vocation boisée de la zone traversée, compte tenu des modalités d'aménagement (voir ci-après),
- Maintien de la continuité des chemins du secteur, en créant, de façon coordonnée à la mise en place des clôtures périphériques, un nouveau réseau en limite d'emprise (chemins agricoles à l'Est et au Nord-Est et piétonnier à l'Ouest et au Nord-Ouest, le long duquel une lisière forestière sera reconstituée),
- Mise en place de filtres visuels en périphérie de la carrière en projet dès le début des travaux d'aménagement (merlons, haies, bosquets),
- Mise en place de filtres visuels en périphérie de la carrière en projet dès le début des travaux d'aménagement, y compris le long de la base vie et en bordure Sud de l'étang de la Fontaine aux Pigeons pour masquer le concasseur,
- Reconstitution d'un sol forestier sur le layon défriché dans le bois d'Hanneucourt, avec valorisation des rémanents coupés et constitution de pièges à graines et paillage, de façon à créer des lisières forestières, sauf au-dessus de l'ouvrage du convoyeur enterré où un cheminement piéton sera constitué,

▼ Coupe du convoyeur dans le bois d'Hanneucourt en phase de chantier (Extrait de l'étude paysagère – ENCEM / Omnibus)



▼ Coupe du convoyeur dans le bois d'Hanneucourt en phase d'exploitation (Extrait de l'étude paysagère – ENCEM / Omnibus)



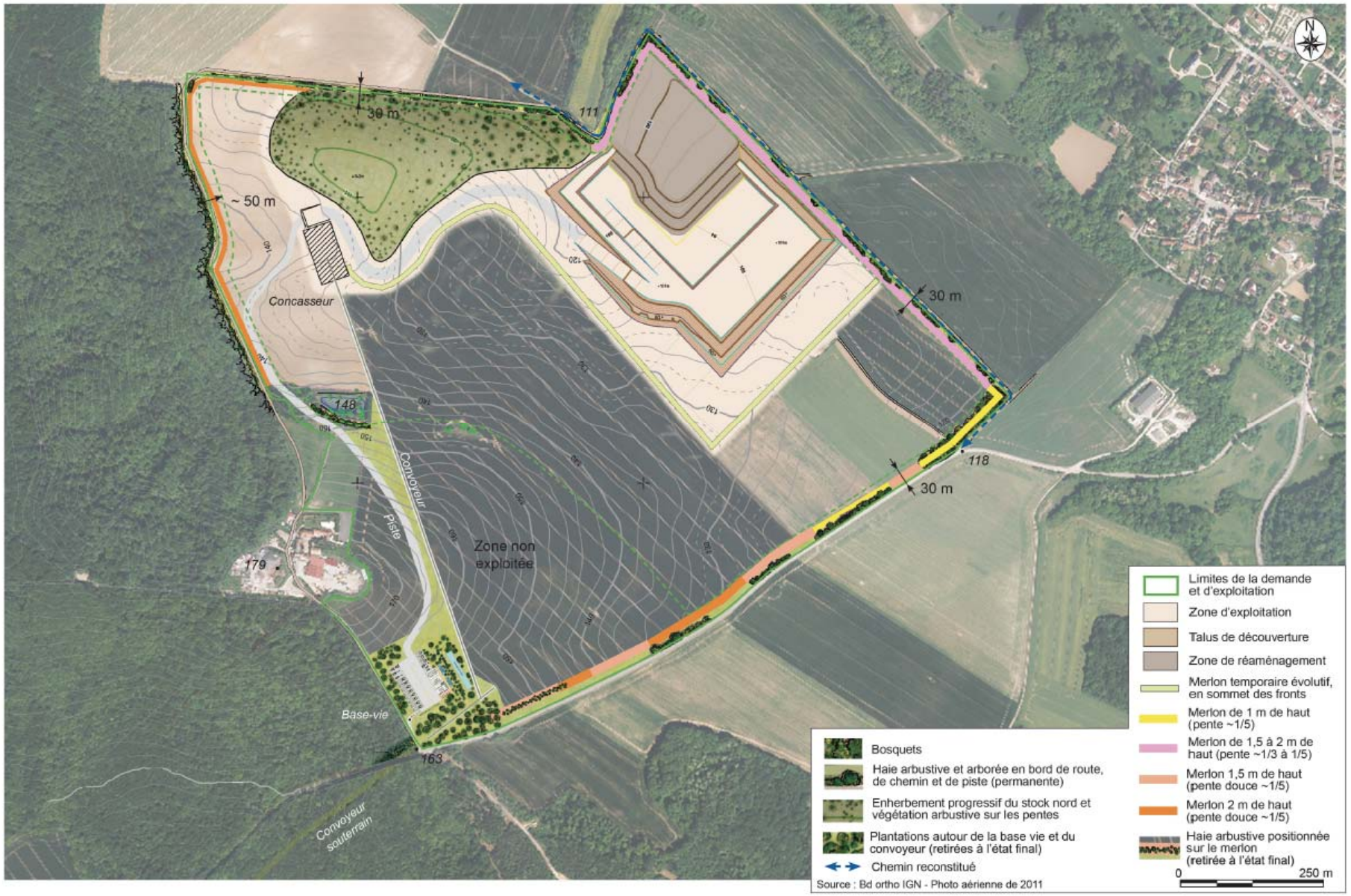
- Réaménagement coordonné de la carrière, afin de limiter la surface en chantier et permettre une reconstitution progressive de zones de cultures,
- Conservation sur le site des volumes de matériaux de découverte nécessaires au réaménagement avec l'objectif d'une optimisation de maximiser la surface agricole (cf. paragraphe 6.4). Le stockage temporaire de découverte sera positionné comme suit :
    - o en phase d'ouverture : il sera réalisé sur la bordure Nord, moins impactante visuellement, planté sur son versant extérieur, et modelé de façon à créer un écran visuel autour du concasseur qui sera implanté au Sud immédiat jusqu'en phase 4 (15-20 ans),
    - o en fin d'exploitation : il sera mis en place en fond de carrière, et son sommet sera enherbé,
- Déplacement du concasseur dans la fosse au cours de la 4^{ième} phase d'exploitation,
- Végétalisation des talus de découverte Ouest, dès lors qu'ils atteindront leur position définitive.

Les mesures de réduction des effets sur les monuments et le site inscrit du Parc Naturel Régional du Vexin français relèvent des mesures paysagères, décrites ci-avant. Afin de vérifier l'efficacité de ces mesures au cours du temps, un suivi sera assuré par un paysagiste.

4.9. EFFETS CUMULES DU PROJET AVEC LES ACTIVITES LOCALES DE CIMENTS CALCIA

Ce paragraphe traite des effets de l'exploitation de la carrière actuelle dont la portée pourrait modifier les effets liés à la carrière en projet. Il traite également de la connexité avec la cimenterie de Gargenville, alimentée actuellement en calcaire cimentier par la carrière de Guitrancourt et qui sera, à terme, remplacée par la carrière en projet sur la commune Brueil-en-Vexin.

LOCALISATION **DES MESURES PAYSAGÈRES** À METTRE EN OEUVRE EN DÉBUT D'EXPLOITATION - PHASE T+5 ANS



La carrière en projet a pour vocation de prendre progressivement le relai de la carrière actuelle. Au cours de la première phase d'exploitation de la nouvelle carrière, il existera une période limitée de co-activité entre les deux sites qui prendra fin en 2023, au terme de l'arrêté d'autorisation de la carrière actuelle.

Les effets susceptibles de résulter de cette co-activité portent sur les émissions sonores et atmosphériques, les sols, l'économie et les loisirs, la biodiversité, les eaux et le paysage. Ils ont été pris en compte dans chacune des études thématiques.

Il n'y aura pas d'effets cumulés liés aux tirs de mines, car ils ne seront pas réalisés simultanément dans la carrière en projet et dans la carrière actuelle. Aucun scénario accidentel qui trouverait son origine sur la carrière en projet et aurait un effet au niveau de la carrière actuelle n'est envisageable compte tenu de la distance entre les deux sites et des procédés et substances mis en œuvre. Par ailleurs, les carrières ne seront pas reliées par une piste et leur exploitation seront indépendantes. De même, la distance entre la carrière en projet et l'usine et le mode de transfert de la matière évite tout effet cumulé.

Niveaux sonores

Carrière en projet / carrière actuelle de Guitrancourt :
L'étude acoustique a donc pris en compte les effets engendrés par l'exploitation de la carrière en projet et ceux qui résultent de la fin de l'activité sur la carrière actuelle de Guitrancourt. Les simulations réalisées montrent que les émergences à hauteur de chaque point retenu pour l'étude sont conformes à la réglementation en vigueur.

Carrière en projet / usine de Gargenville :
Compte tenu de la distance (4,5 km), et du fait que les deux sites se situent de part et d'autre de la crête boisée, il n'y aura aucun cumul possible des niveaux sonores engendrés par la carrière en projet et l'usine.

Santé

L'impact des émissions atmosphériques attribuables au projet a été étudié via l'évaluation prospective des risques sanitaires réalisée par Bureau Veritas. Cette étude prend en compte les phases les plus pénalisantes en termes d'émissions, et notamment la période de co-activité sur la carrière en projet et la carrière actuelle de Guitrancourt et la phase de chantier liée à la mise en place de des nouveaux convoyeurs.

L'étude montre que les émissions respectent les recommandations des autorités sanitaires, tant pour une exposition chronique par inhalation que par ingestion des substances bio-accumulables.

Par ailleurs, les résultats de la modélisation de la dispersion atmosphérique des rejets atmosphériques attribuables à la cimenterie Ciments Calcia de Gargenville présentée dans l'étude de Bureau Veritas montrent que la carrière actuelle se trouve en limite d'influence des émissions de la cimenterie. A fortiori, il n'y a pas d'effet cumulé entre l'usine et le projet situé à une distance plus importante au Nord.

Eaux

La carrière en projet et la carrière actuelle de Guitrancourt sont localisées sur des bassins versants différents (bassin versant de la Seine pour la carrière de Guitrancourt et bassin de la Montcient pour la carrière en projet). Les dispositifs de gestion de gestion des eaux (noues et bassins) seront propres à chacune des deux carrières et sans connexion.

La carrière en projet et l'usine de Gargenville se situent sur des bassins versants différents, il n'y a donc pas de possibilité d'effets cumulés sur cette thématique.

Paysage et patrimoine

L'étude paysagère a montré qu'il n'y avait pas de perception simultanée entre la carrière en projet et la carrière actuelle de Guitrancourt. En effet, les deux sites se trouvent sur des bassins visuels distincts, séparés par une ligne de crête boisée (bois de Moussus, de Saint-Laurent et d'Hanneucourt).

Compte tenu de la situation géographique de l'usine, en bord de Seine et à 4,5 km de la carrière en projet, il n'y a pas de possibilité de perception simultanée.

4.10. EFFETS CUMULES DU PROJET AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS

A notre connaissance, aucun projet répondant aux critères réglementaires de projets connus n'existe dans les environs de la carrière en projet et du nouveau dispositif de convoyage.

4.11. COUTS DES MESURES

Le coût des mesures de réduction, de compensation et de suivi est d'environ 4,1 millions d'euros sur la durée de l'autorisation, soit 137 000 euros par an en moyenne.

Des plans de suivi des mesures seront formalisés après l'obtention de l'autorisation administrative d'exploiter. Les mesures et les modalités de suivi feront l'objet de prescriptions administratives dans l'arrêté d'autorisation qui peuvent compléter ou se rajouter à celles proposées dans le dossier.

5. VULNERABILITE DU PROJET VIS-A-VIS DES RISQUES D'ACCIDENTS MAJEURS ET INCIDENCES EVENTUELLES SUR L'ENVIRONNEMENT

Cette évaluation est réalisée à partir du Dossier Départemental des Risques Majeurs des Yvelines qui identifie cinq risques majeurs à l'échelle du département. Ces risques se classent en deux types distincts :

- 3 risques naturels : l'inondation, les mouvements de terrain et les évènements météorologique ;
- 2 risques anthropiques : incident industriel et risque lié au Transport de Matières Dangereuses (TMD).

Le Dossier recense également les plans de prévention mis en place pour faire face à ces risques majeurs. Concernant les communes de Brueil-en-Vexin et de Guitrancourt, le Dossier Départemental mentionne l'existence d'un Plan de Prévention des Risques Naturels liés aux inondations ou équivalent[10] et le passage potentiel de TMD. Par contre, aucun Plan de Prévention des Risques Naturels lié aux mouvements de terrain et aucun Plan de Prévention des Risques Technologiques n'y sont définis.

Le périmètre du projet n'est concerné par aucun des Plans de Prévention des Risques existants. L**e projet ne présente donc pas de vulnérabilité à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs.**

[10] Plan relevant de l'article R11.3 du Code de l'urbanisme

6. SOLUTIONS DE SUBSTITUTION RAISONNABLES EXAMINEES

6.1. RAISONS ET HISTORIQUE DU PROJET

Les réserves disponibles dans l'emprise de la carrière actuelle de Guitrancourt, sont en voie d'épuisement à court terme, alors que les besoins en calcaire cimentier pour les prochaines décennies sont au minimum confirmés (cf. paragraphe 6.2).

Aussi, afin de préserver l'accessibilité à cette ressource, une zone spéciale, couvrant 551 ha sur les communes de Guitrancourt, Fontenay-Saint-Père, Sailly et Brueil-en-Vexin, a été adoptée par un décret ministériel le 5 juin 2000, et confirmée par un arrêt en Conseil d'Etat le 28 mai 2003. En 2011, Ciments Calcia a obtenu des autorisations de recherches et d'occupation temporaire des terrains lui permettant de réaliser des études géologiques, qui ont conclu à la faisabilité technique et économique du projet de carrière. A partir de 2013, suite à la confirmation des besoins de la Région Ile-de-France en calcaire cimentier, la société a lancé une série d'études environnementales spécifiques, de manière à avoir un état initial complet de la zone du projet et de ses alentours, dont les résultats ont contribué à la définition du projet.

6.2. BESOINS EN CIMENT DE LA REGION ILE-DE-FRANCE

Les ciments sont des liants hydrauliques indispensables à la réalisation du béton. Matériau de construction de proximité, alliant qualité et durabilité et polyvalent, il est utilisé pour tout type d'ouvrages : habitations, génie civil, équipements et aménagement. Quelques exemples d'ouvrages en béton réalisés avec le ciment produit à Gargenville sont présentés ci-dessous.

Vélodrome de Saint-Quentin-en-Yvelines

Station d'épuration Seine Aval à Achères

Institut des sciences et techniques des Yvelines
du pôle universitaire du Mantois

Pont Flaubert à Rouen

Le marché de la région Ile-de-France

La capacité de production francilienne est nettement insuffisante pour assurer les besoins actuels de la région. Cette situation s'explique par la fermeture d'usines anciennes ayant épuisé leur gisement. L'usine de Gargenville, exploitée par la société Ciments Calcia, est la dernière cimenterie en activité en Île-de-France. En 2015, la cimenterie de Gargenville représentait 15% du marché en Ile-de-France, et 41% du marché des Yvelines.

Pour les années à venir, en plus des volumes retrouvés suite à la remontée attendue du marché national, de nouveaux besoins régionaux seront à satisfaire, en lien avec le Grand Paris. Uniquement pour ses chantiers, les besoins supplémentaires représenteront une augmentation de la demande de ciment de 50%.

Le maintien de l'activité de la cimenterie de Gargenville, et de son approvisionnement par des matériaux extraits localement, constitue une réponse aux objectifs fixés par les documents de planification en vigueur, et notamment le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF, cf. paragraphe 11).

Par sa localisation en Ile-de-France, la qualité du gisement de calcaire disponible (qui permet la fabrication d'une large gamme de ciments et donc de produits béton, particulièrement adapté au contexte local[11]), ses possibilités logistiques (proximité de grands axes routiers et de la Seine, avec quai fluvial), l'usine de Gargenville permet de répondre à une demande régionale ciblée. Sa pérennité constitue un atout important de développement de la région Ile-de-France, particulièrement au travers de sa contribution à la réalisation des chantiers de logements et d'infrastructures du projet Grand-Paris.

6.3. SOLUTIONS DE SUBSTITUTION EXAMINEES

D'une manière générale, les matériaux recyclés issus des chantiers du bâtiment (bétons de démolition) peuvent constituer une solution de substitution à l'utilisation des granulats naturels mais ne peuvent convenir à la fabrication de ciment dont les caractéristiques doivent répondre à des normes très strictes de composition.

L'approvisionnement en matières premières de la cimenterie de Gargenville pourrait d'un point de vue théorique se faire à partir de l'exploitation d'un autre gisement de calcaire cimentier distant du Mantois, éventuellement par voie d'eau via le port fluvial de Limay.

Il pourrait se faire à partir du seul autre gisement de calcaire cimentier identifié en Ile-de-France (Montereau-Fault-Yonne, 140 km de l'usine de Gargenville par la route) ou de la carrière de l'usine de Ranville à 200 km de l'usine de Gargenville). La première solution impliquerait l'ouverture d'une nouvelle carrière capable d'alimenter l'usine à une capacité de 700 000 t / an, avec des enjeux environnementaux comparables à l'ouverture de la carrière de Brueil-en-Vexin. Le transfert de la matière première de la carrière de Ranville vers Gargenville constituerait par ailleurs un non-sens, puisqu'il conduirait à compromettre le fonctionnement de l'usine en réduisant les réserves exploitables et par la même sa pérennité.

[11] Notamment des bétons résistant aux environnements agressifs comme c'est le cas dans certaines zones de l'Ile-de-France en raison de la présence d'eaux souterraines sulfatées, liée à la présence de gypse dans le sous-sol

Dans cas où un transport par camion serait envisagé, il serait nécessaire de mobiliser une flotté importante de camions pour assurer environ 25 000 rotations annuelles. Ce schéma conduirait à un surcoût de l'ordre de 18 euros ramené à la tonne de clinker qui mettrait en péril l'équilibre financier du modèle industriel. En dehors des aspects économiques, les impacts induits par cette solution seraient un surcroît d'émission atmosphérique lié à la consommation du carburant, l'injection dans le réseau public d'un charroi supplémentaire et une augmentation du risque d'accident de la circulation notamment sur le circuit secondaire au départ et à l'arrivée du fret dans la carrière de Guitrancourt.

Le second mode d'acheminement qui pourrait être envisagé est le transport par voie fluviale sur la Seine depuis le port de Montereau (ou le port du Havre dans le cas d'un approvisionnement par la carrière Ranville) jusqu'au port de Limay et reprise pas camions jusqu'à la carrière de Guitrancourt distante d'environ 6 km. Le schéma reposerait sur un transport des matériaux depuis la carrière à réaliser à Montereau (ou la carrière actuelle de Ranville) par camions et un chargement sur des barges d'une capacité de 1500 à 2000 tonnes au port (Montereau. La distance entre le port de Montereau et le port de Limay est de 211 km par voie d'eau et l'acheminement nécessite le franchissement de 11 écluses. L'itinéraire nécessite de traverser Paris. Cette impliquerait deux ruptures de charge (au chargement et au déchargement) et la constitution d'un stockage de transit sur le site portuaire. Les effets liés au chargement et au déchargement, l'immobilisation de surfaces de stockages importantes et la nécessité de recourir un transport routier en début et fin d'itinéraire pénalisent lourdement cette solution d'un point de vue environnemental. Par ailleurs, sa mise en œuvre représenterait un surcout coût de total de 26 euros ramené à la tonne de clinker ; elle n'est pas réaliste d'un de vue technico économique.

En conclusion, l'alimentation de la cimenterie de Gargenville par une carrière distante et de composition n'est pas viable tant sur le plan économique, que sur le plan environnemental. Par ailleurs, un approvisionnement extérieur serait contraire aux orientations du SDRIF qui préconise, pour des questions de « responsabilité écologique », la mobilisation des ressources régionales propres pour les chantiers de constructions à venir. Le projet de Ciments Calcia qui prévoit un transfert du calcaire de la carrière en projet vers l'usine par convoyeur électrique s'inscrit dans cette exigence.

6.4. PROJET RETENU

Les scénarios étudiés

Les études géologiques sur la zone spéciale ont montré que sur les quatre communes concernées, la qualité du calcaire était compatible la réalisation du ciment. Parmi ces zones, celle située sur la commune de Guitrancourt présentait le meilleur intérêt technico-économique, pour des raisons de proximité avec la carrière actuelle. Toutefois, l'instauration de périmètres de protection autour du captage de Guitrancourt a totalement remis en question le projet initial, en interdisant l'exploitation des carrières. En conséquence, la société Ciments Calcia a étudié un projet alternatif sur le secteur le plus proche de la carrière actuelle de la branche Nord de la zone spéciale, située sur la commune de Brueil-en-Vexin.

Trois scénarios ont été étudiés pour le transport des matériaux entre la carrière en projet et la carrière actuelle de Guitrancourt. Les deux premiers ont été conçus dans le cadre d'un plan d'exploitation initial, qui prévoyait une ouverture de la carrière en projet au Sud-Est, pour limiter la distance de transport de la matière. La solution finalement retenue est un convoyeur franchissant souterrain les voies publiques et le bois le long de la voie communale n° 1. Sa mise en place nécessite d'implanter une installation de concassage-criblage et une base vie dans la carrière en projet.

L'exploitation du gisement en souterrain n'est pas envisageable pour des raisons de sécurité. Elle sera réalisée à ciel ouvert comme dans la carrière actuelle.

Justification du projet

Le périmètre de la carrière en projet représente le meilleur compromis entre les exigences de l'exploitation (notamment en ce qui concerne le ratio de découverte et de gisement) et la maîtrise des incidences sur l'environnement et le voisinage.

Compte tenu du mode d'exploitation (nécessité de découvrir le gisement et de réaliser des talutages, exploitation du calcaire cimentier par minage), la géologie des terrains de la carrière en projet a été prise en compte au travers de deux études spécifiques principales. La stabilité des talus de découverte et des fronts de calcaire cimentier a été étudiée par le bureau d'études Inéris. L'étude montre que la méthode d'exploitation actuelle de la carrière de Guitrancourt peut être mise en œuvre pour le projet pour les fronts rocheux sans risque pour la stabilité du massif, et donne des préconisations de pente maximale pour le talus de découverte qui ont prises en considération dans l'élaboration du plan d'exploitation. Les vibrations et la surpression aérienne générées par les tirs de mine ont fait l'objet d'une étude par l'Ineris. L'étude conclut que les sollicitations des tirs d'abattage seront conformes à la réglementation pour les vibrations et au seuil de recommandation pour la surpression aérienne au niveau des habitations et bâtiments les plus proches.

Le paysage et l'agriculture sont deux thématiques structurantes du projet compte tenu de sa situation dans le Parc Régional du Vexin Français et de l'économie essentiellement tournée vers l'agriculture. Une concertation avec les représentants du territoire a été mise en place dans le cadre des comités de suivi du projet à la Sous-préfecture de Mantes-la-Jolie et des réunions entre Ciments Calcia et les représentants de la Chambre d'Agriculture Interdépartementale d'Ile-de-France. En amont de sa définition, le projet a pris compte les contraintes paysagères du site notamment pour ce qui concerne l'implantation et la définition de la géométrie des stockages des matériaux de la découverte pour limiter leur visibilité. L'étude paysagère réalisée par les bureaux d'études Encem et Omnibus a permis de définir le positionnement et le modelé des stocks, de sorte qu'ils aient un impact le plus faible possible, tout en permettant une remise en état agricole coordonnée. Egalement, les deux positions successives de l'installation de concassage criblage, en dessous du niveau du terrain initial, ont été déterminées dans l'objectif de limiter les incidences phoniques et visuelles depuis les habitations alentours.

Le phasage de l'exploitation a également été redéfini de façon à permettre le maintien d'une activité agricole sur le site tout au long de la vie de la carrière. La restitution finale agricole est passée de 60% à 80% de la surface actuelle, le complément étant aménagé en espace naturel. Par ailleurs, les modalités de stockage et de restitution de la terre agricole ont fait l'objet d'un diagnostic agronomique et pédologique réalisée par la Chambre Interdépartementale d'Agriculture des Yvelines.

Les contraintes hydrogéologiques sont prises en compte dans le projet retenu. Le projet initial prévoyait de valoriser le gisement de calcaire cimentier sur la quasi-totalité totalité de son épaisseur. Les premières conclusions de l'étude hydrogéologique (Burgeap) ont révélé que la partie basale du gisement se trouvait sous le niveau de la nappe de l'Eocène moyen et inférieur. Cette situation aurait nécessité la mise en place d'un dispositif d'exhaure pour dénoyer le carreau, et un système de réinjection de l'eau pour maintenir le niveau de la nappe en aval du projet et l'alimentation des étangs de pêche (de la Ferme du Moulin du Haubert). Toutefois, face à l'inquiétude exprimée par le territoire, Ciments Calcia a pris la décision de revoir le plan d'exploitation pour maintenir l'exploitation au-dessus de la nappe et de renoncer à 13 % des réserves soit 4 ans d'exploitation.

Compte tenu des dispositions prises, l'exploitation n'aura pas d'incidence sur la qualité des eaux souterraines et sur le niveau de la nappe, en aval de la carrière en projet

L'étude acoustique réalisée par le bureau d'études Encem montre que la réglementation en matière de bruit sera respectée, y compris dans les configurations les plus défavorables, en termes de nombre et de position des sources sonores. De même, l'évaluation prospective des risques sanitaires réalisée par le bureau d'études Bureau Veritas conclut que les émissions atmosphériques attribuables au projet pour les populations les plus exposées respectent les recommandations des autorités sanitaires.

L'approvisionnement de l'usine de Gargenville à partir d'un gisement distant, en Ile-de-France ou dans une région limitrophe ne pourrait qu'être à l'origine d'impacts supplémentaires à celles de l'activité d'exploitation par elle-même. Par ailleurs, la solution de transport des matériaux par convoyeur est celle qui présente la moindre empreinte carbone.

Le projet de Ciment Calcia, objet du présent dossier constitue la solution de moindre incidence sur l'environnement et la santé.

7. REMISE EN ETAT DU SITE

Après remise en état, il ne demeurera sur la carrière plus aucun équipement ou aménagement susceptible de présenter un risque pour la sécurité publique : tous les équipements seront démontés et évacués (installation, base-vie, convoyeurs). Les extrémités de l'ouvrage enterré du convoyeur seront comblées. La majeure partie du site sera remblayée, de sorte qu'il ne subsistera plus de fronts, hormis un linéaire de 300 m de front calcaire et un talus de découverte en limite de la zone écologique à l'Ouest, qui seront protégés au sommet par une rambarde en bois. Les aménagements à vocation pédagogique et paysagère (cf. paragraphe 7.1) feront l'objet d'une protection spécifique (rambardes).

7.1. REMISE EN ETAT DE LA CARRIERE EN PROJET DE BRUEIL-EN-VEXIN

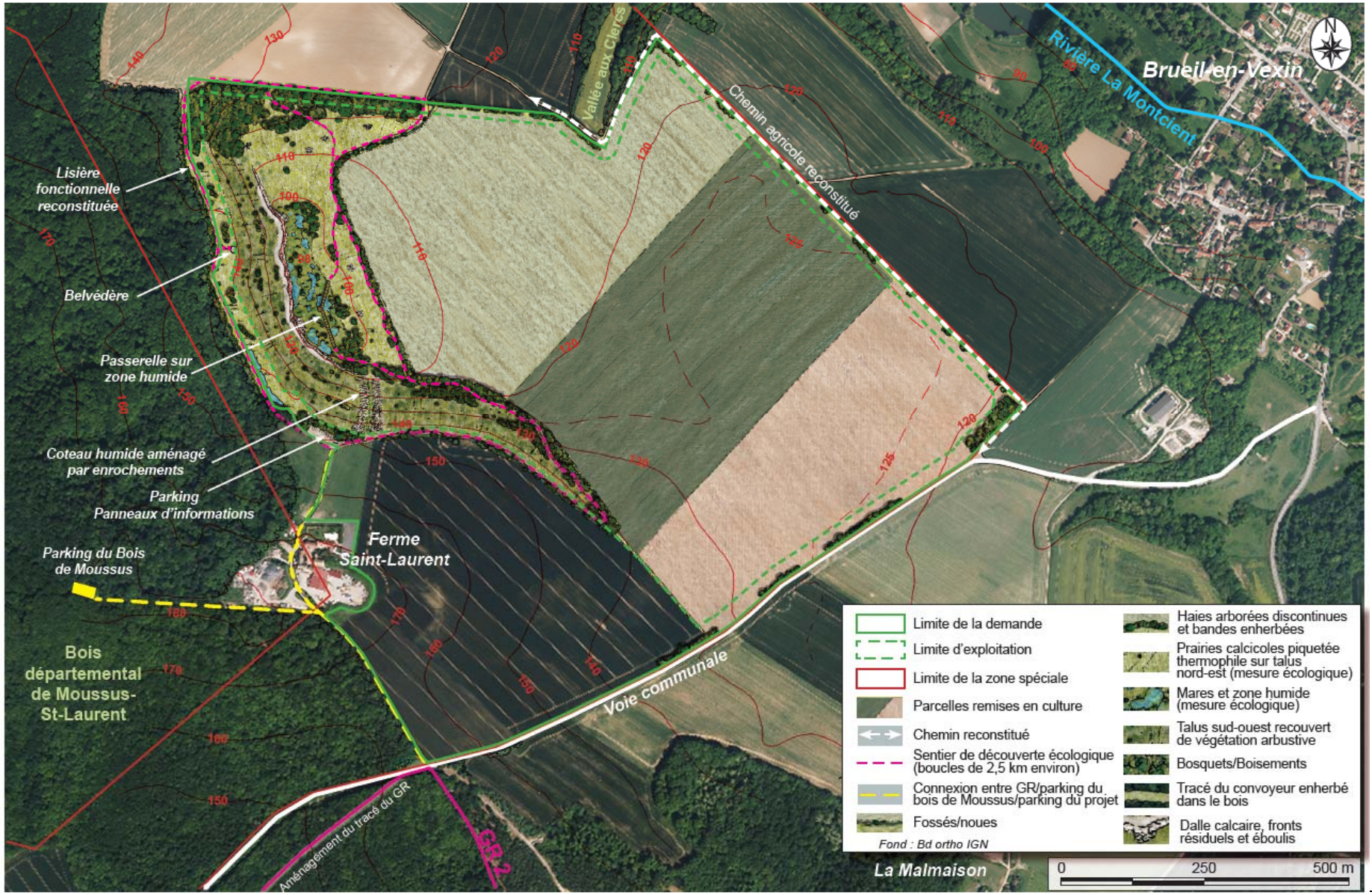
La remise en état de la carrière de Brueil-en-Vexin aura une vocation agricole, écologique et pédagogique.

En l'absence d'apport de matériaux inerte provenant de l'extérieur, il ne sera pas possible de reconstituer un modelé final restituant entièrement les formes actuelles du relief. En prenant en compte cette contrainte, le parti pris du schéma de remise en état retenu est double. D'une part, il affirme la vocation agricole du secteur au travers de la restitution d'une zone agricole d'un seul tenant. D'autre part, il créé une zone écologique assurant la transition progressive entre la zone agricole et le bois de Moussus occupant la crête du coteau.

La quantité de matériaux de découverte, générée par l'exploitation et en quasi-totalité conservée sur le site, permettra de reconstituer un modelé final souple, en recouvrant une grande partie des fronts. Une topographie proche de celle de l'état actuel sera reconstituée sur la partie Est, sur un peu plus de la moitié de la surface exploitée, suivi d'un modelé en pente douce en direction de l'Ouest.

Sur les deux-tiers Est, les terrains feront l'objet d'une remise en état agricole et retrouveront leur vocation d'origine, conformément au souhait formulé par le monde agricole (environ 83 ha sur le périmètre autorisé de 104,46 ha).

PLAN D'ÉTAT FINAL RÉAMÉNAGÉ DU PROJET



Les modalités de gestion et de remise en forme des sols ont été décrits au paragraphe 4.4. Pour rappel, il s'agira :

- de reconstituer une épaisseur de sol de 1.5 m (dont 35 cm d'horizon organique), pour assurer un développement rapide et important des racines et un régime hydrique équilibré,
- de mettre en place une prairie temporaire avec un mélange standard de graminées et légumineuses, pour améliorer la structure du sol constitué, avec une exploitation en prairie de fauche durant 3 ans.

Sur la partie Ouest, la remise en état consistera à créer un secteur à vocation écologique et de le rendre en partie accessible au public. Cette zone présentera un modelé en dépression avec des fronts apparents à l'Ouest, dont le fond constituera une zone humide. Le raccord topographique de cette dépression avec le relief environnant sera travaillé de manière à présenter une transition très progressive côté Est et Sud-Est. Les différents faciès créés enrichiront la biodiversité finale du site : prairies calcicoles sur le talus à l'Ouest, mares et zones humides au fond, grande paroi calcaire verticale à l'Ouest avec dalle calcaire au sommet, micro-falaises marno-calcaire, pierriers, bosquets, haies vives...

Pour une véritable réaffectation écologique de cette partie de la carrière, un environnement minéral permettant l'installation d'une flore et d'une faune naturelle sera conservé ou créé. Les apports de terre végétale et la végétalisation seront limités aux secteurs prédéfinis, essentiellement en lisère du bois de Moussus et dans l'angle Nord-Ouest où un boisement sera créé. A ce niveau, les essences seront choisies parmi les essences indigènes adaptées au substrat : Chêne pédonculé, accompagné du Charme et du Merisier. L'Erable champêtre et l'Alisier torminal pourront également être utilisés sur substrat calcaire. La végétalisation des mares et du fond de la dépression se fera principalement par colonisation spontanée.

Afin de permettre au public de découvrir le patrimoine naturel de la zone écologique, des sentiers sécurisés, accessibles à partir d'un parking, seront aménagés, et des panneaux d'informations sur les espèces observables seront apposés. Les cheminements seront aménagés à distance du front résiduel, en avant duquel un merlon et un balisage préventif seront mis en place. Un belvédère sera également aménagé afin de permettre une vue panoramique du réaménagement et des buttes du Vexin.

Les cheminements créés seront connectés avec les chemins ruraux de Sailly et de Brueil-en-Vexin, et le GR 2, via le chemin périphérique créé en limite du site dans le cadre des aménagements initiaux.

7.2. REMISE EN ETAT DU PASSAGE DU CONVOYEUR DANS L'ESPACE BOISE ET LA CARRIERE DE GUITRANCOURT

L'ensemble du dispositif de convoyage sera démonté. L'extrémité de l'ouvrage situé dans la carrière en projet sera démantelée et remblayée au niveau du terrain originel. L'extrémité côté carrière de Guitrancourt sera fermée par une grille robuste.

Dans la carrière de Guitrancourt, l'entrée du tunnel du convoyeur actuel par lequel se fait l'acheminement du calcaire jusqu'à l'usine, sera fermée par un portail robuste. Une partie de la trace du convoyeur sera conservée pour créer un chemin qui sera connecté à ceux qui seront aménagés sur la zone. Ciments Calcia propose par ailleurs un aménagement du GR2 au droit de la section enterrée du convoyeur et en bordure de l'actuelle carrière de Guitrancourt, parallèlement à la voie communale n°1.

8. METHODES UTILISEES POUR EVALUER LES INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

L'analyse des documents bibliographiques (servitudes, contraintes, documents de planification et d'orientations, cartographies…), l'expérience des services technique et juridique de Ciments Calcia et les réunions d'échanges organisées spécifiquement dans le cadre du projet ont conduit à l'identification d'enjeux environnementaux et humains nécessitant une approche approfondie, traitée dans des études réalisées par des bureaux d'études spécialisés.

Les méthodes utilisées pour l'évaluation des effets du projet sont décrites dans chacune de ces études, et résumées par thématique ci-dessous. Ces méthodes reposent toutes sur la prise en compte des caractéristiques techniques et spatiales du projet ainsi que sur la connaissance détaillée de son environnement.

Méthodes fondées sur des modélisations

Bruit :
L'analyse prévisionnelle des effets acoustiques de l'activité projetée est réalisée à l'aide du logiciel CadnA (logiciel de calcul de la propagation sonore en milieu extérieur qui prend notamment en compte la topographie du site, le bâti, les conditions météorologiques, l'aspect fréquentiel des puissances acoustiques des matériels). Les résultats obtenus sont ensuite avec les valeurs fixées par la réglementation en vigueur (arrêté ministériel du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement).

Vibrations / Surpression aérienne des tirs de mines :
L'évaluation du niveau de ces paramètres en fonction de la distance du tir de mine est réalisée par ajustement des mesures prises comme référence (réalisées entre 2008 et 2014 dans un contexte géologique identique dans la carrière de Guitrancourt).

Projections et explosions accidentelles liées à la mise en œuvre des explosifs :
Suivant les scénarios de risque envisagés, l'analyse est réalisé selon la méthodologie de calcul définie dans l'arrêté ministériel 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, en tenant compte des prescriptions de la circulaire du 10 mai2010 récapitulant les règles méthodologiques applicables aux études de dangers et de l'arrêté et de la circulaire du 20 avril 2007 fixant les règles relatives à l'évaluation des risques et à la prévention des accidents dans les établissements pyrotechniques

Effet sur la santé humaine, air et climat :
La méthodologie d'évaluation repose sur les guides « Evaluation de l'état des milieux et des risques sanitaires » (INERIS août 2013), « Guide pour l'analyse du volet sanitaire des études d'impact » (Institut de Veille Sanitaire février 2000), « Observatoire des pratiques de l'évaluation des risques sanitaires dans les études d'impact » (Ministère de la Santé) et « Document d'orientation sur les risques sanitaires liés aux carrières » (BRGM 2004). Concernant les émissions atmosphériques les outils de modélisation correspondent aux recommandations de l'INERIs et de l'US-EPA, ou sont développés spécifiquement dans le cas de modélisation de la dispersion atmosphérique en vallée de Seine réalisés par le bureau d'études ARIA.

Méthodes fondées sur l'étude documentaire (documents d'urbanismes et de programmation, bases de données, cartographies, photos aériennes, notices méthodologiques) en association avec les enquêtes ou les observations de terrain.

Ces méthodes concernent l'étude des risques potentiels sur la sécurité publique (partie traitée spécifiquement dans l'étude de dangers, selon les termes de l'arrêté du 29/09/2005), des activités économiques du secteur du projet (dont l'activité prépondérante agricole,), de la biodiversité, des composantes physiques (topographie, géologie, hydrogéologie, sols) et du paysage. Par ailleurs, l'hydrogéologie fait ponctuellement appel à des méthodes de modélisation numérique pour ce qui concerne l'écoulement des nappes (logiciel FEFLOW qui utilise un code de calcul hydrodynamique aux éléments finis et les aspects paysagers font l'objet d'illustrations de synthèse intégrant des éléments du projet dans des photographies de l'état initial.

9. AUTEURS DE L'ETUDE D'IMPACT

Pour la définition du projet, Ciments Calcia s'est entourée d'une équipe pluridisciplinaire d'experts dans les différents domaines de l'environnement. La liste des bureaux d'études associés à l'étude d'impact sont listés dans le tableau ci-dessous.

Domaines	Bureaux d'études	Qualification des intervenants
Rédaction de l'étude d'impact	Encem	Dîplômes d'études supérieures
Paysage	Encem / Omnibus	Ingénieurs paysagistes
Acoustique	Encem	Acousticien
Volet eau	Burgeap	Hydraulicien et hydrogéologue
Ecologie	Ecosphere	Botanistes et zoologues
Agriculture (foncier et pédologie)	Agricultures & Territoires	Juriste et ingénieur d'études en agro-environnement
Sylviculture	Comité des Forets	Expert forestier
Socio-économie	Utopies	Ingénieur Management
Vibrations et suppression aérienne	Ineris	Géophysicien
Stabilité	Ineris	Ingénieur
Portance du carreau	CEBTP	Ingénieur géologue géotechnicien
Emissions atmosphériques	Bureau Véritas	Master Risques, Pollution, Environnement
Retombées de poussières	Biomonitor	Master Sciences de la Terre et de l'Environnement
Risques explosifs	Axe Environnement	Géologue
Pollution pyrotechnique	Géomines	Expert étude historique
Conception voirie / convoyeur	Gnat Ingénierie	Ingénieur Travaux publics
Analyse carbone	Carbone 4	Ingénieur

Tableau 3 : Auteurs de l'étude d'impact

10. ELEMENTS FIGURANT DANS L'ETUDE DE DANGERS

Les éléments de l'étude d'impact figurant dans l'étude de dangers, dans une forme synthétique, sont présentés dans le présent chapitre.

D'une manière générale, il s'agit des éléments des paragraphes suivants :

- 1, qui constitue une présentation du projet,
- 3, relatif à l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet,
- 4, sur les effets du projet sur l'environnement, et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues, dans la mesure où l'estimation des risques doit prendre en compte les mesures mise en œuvre pour limiter la probabilité des accidents potentiels (mesures préventives) ou en réduire les conséquences (mesures d'intervention),
- 5, sur la vulnérabilité du projet vis-à-vis des risques d'accidents majeurs.

Seuls sont pertinents les éléments permettant de définir les cibles (populations, milieux) et ceux susceptibles de jouer un rôle dans la propagation ou l'intensité d'un accident, d'en éviter la matérialisation ou d'en limiter les conséquences.

Thématiques *(Etudes concernées)*	Description du projet (paragraphe 1)	Etat initial (paragraphe 3)	Analyse des risques potentiels en l'absence de mesures (paragraphe 4)	Mesures (paragraphe 4)
Population *Etude du risque sanitaire (Bureau Veritas)* *Etude du risque lié à l'utilisation des explosifs (Axe)*	- Emprise du projet et modalités d'exploitation : - Produits utilisés et déchets générés	- Présentation des éléments relatifs à la population et à l'occupation du territoire au voisinage du projet	- Projections et surpressions aériennes en cas de détonation accidentelle - Emissions atmosphériques de fumées en cas d'incendie - Emissions atmosphériques de poussières	- Mesure de fermeture du site - Mesures spécifiques relatives aux explosifs - Maintien de capacité d'extinction et installations conçues pour faciliter l'accès des services de secours - Arrosage des pistes, limitation de la vitesse des engins - Entretien préventif des dispositifs de filtration de l'installation de concassage
Eaux souterraines et superficielles *Etude du volet eau (Burgeap)*	- Emprise du projet et modalités d'exploitation - Chantier de mise en place du convoyeur dans le bois - Produits utilisés et déchets générés	- Description du fonctionnement hydraulique des terrains du projet - Caractéristiques des nappes et qualité des eaux - Recensement des usages des eaux souterraines	- Impact de la carrière en projet sur les eaux superficielles - Impact de la carrière en projet sur la nappe - Stockage et emploi d'hydrocarbures	- Exploitation du calcaire cimentier hors nappe - Collecte et infiltration des eaux - Pas de rejet d'eaux dans la Montcient - Mesures prises pour le stockage, la distribution du carburant et la gestion des déchets - Formation périodique du personnel - Mesures de surveillance des eaux souterraines et superficielles
Géologie et sols *Etude du volet eau (Burgeap)* *Etude sur la portance du carreau d'exploitation (Ginger CEBTP)* *Etude pédologique (Chambre d'Agriculture d'Ile-de-France)* *Diagnostic sylvicole (M de Vasselot - expert forestier)*	- Emprise du projet et modalités d'exploitation	- Géologie et pédologie, occupation des sols	- Défaut de stabilité des fronts de découverte et calcaire - Projections et surpressions aériennes en cas de tir suivant un plan inadapté	- Respect des pentes de stabilité des fronts - Mise en œuvre d'un plan de tir adapté à la nature et à la géologie du matériau abattu et contrôle à la mise en œuvre
Biodiversité *Etude faune&flore (Ecosphère)*	- Emprise du projet, modalités d'exploitation et de remise en état - Produits et déchets	- Zonages biologiques à proximité et aux alentours du projet - Enjeux sur les milieux	- Risque de pollution des milieux en cas de déversement accidentel d'hydrocarbures	- Mesures prises pour le stockage, la distribution du carburant et la gestion des déchets
Biens matériels, infrastructures et voies de communication *Evaluation de l'impact des vibrations et des surpressions aériennes des tirs de mines (Ineris)* *Etude du risque lié à l'utilisation des explosifs (Axe)* *Etude de stabilité des fronts (Ineris)*	- Emprise du projet, modalités d'exploitation et de transport du calcaire à l'usine - Exploitation du calcaire à l'explosif	- Activités industrielles et agricoles concernées par le projet de carrière, voies de communication - Réseaux de distribution présents en périphérie de la carrière en projet	- Interaction de l'activité de la carrière en projet sur le trafic du réseau routier public, les activités industrielles et agricoles et les réseaux	- Transport du calcaire concassé à l'usine par convoyeurs implantés sur des terrains privatifs - Franchissement de la voirie en souterrain - Retrait du périmètre d'exploitation - Mesures spécifiques relatives au transport, à la manipulation et à la mise en œuvre des explosifs - Mesures et dispositifs de limitation des poussières - Talutage réalisé suivant les règles de l'art

Tableau 4 : Eléments de l'étude de dangers

11. ELEMENTS D'APPRECIATION DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC L'AFFECTATION DES SOLS ET ARTICULATION AVEC LES PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES OPPOSABLES AUX TIERS

Les éléments d'articulation du projet avec les documents de planification les plus importants sont résumés ci-dessous.

11.1. ZONE SPECIALE DE CARRIERE

Le projet d'exploitation de carrière est situé dans une zone spéciale de recherche et d'exploitation de carrière, au titre de l'article 109 du Code Minier (transposé à l'article L. 321-1 du nouveau Code minier), sur les communes de Guitrancourt, Fontenay-Saint-Père, Sailly et Brueil-en-Vexin. La zone spéciale, qui couvre 551 ha, a été adoptée par un décret ministériel le 5 juin 2000, et confirmée dans un arrêt en Conseil d'Etat en date du 28 mai 2003.

Dans la mesure où la Société Ciments Calcia n'a pu obtenir la maîtrise foncière de l'ensemble des terrains concernés par le projet, malgré les démarches entreprises depuis 2013, une demande de permis exclusif de carrière est déposée parallèlement au présent dossier.

11.2. SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE-DE-FRANCE (SDRIF)

Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF) est un document stratégique qui constitue à la fois un " guide de l'aménagement " à moyen et long terme du territoire régional et un document d'urbanisme de portée régionale, opposable aux documents d'urbanisme. Il a été approuvé le 26 avril 1994 et modifié en 2008, puis 2013 (décret n°2013-1241 du 27 décembre).

Un des objectifs du SDRIF est de « Garantir un approvisionnement régional et/ou interrégional en matériaux ». L'accès aux gisements de matériaux minéraux régionaux naturels doit être préservé, en particulier au niveau de bassins de gisements considérés comme stratégiques selon une classification à trois niveaux d'enjeux. Concernant les calcaires cimentiers, **le gisement du Mantois est reconnu d'enjeu interrégional**.

Le SDRIF insiste également sur la nécessité de préserver l'accès aux ressources et en particulier aux ressources les plus stratégiques, afin de réduire l'impact sur les autres régions, et celui du transport émetteur de gaz à effet de serre. Il inscrit comme objectif de ne pas augmenter la dépendance de la région vis-à-vis de l'approvisionnement en matériaux de construction et préconise la mobilisation des propres ressources régionales pour atteindre les objectifs de développement, notamment des gisements de calcaire cimentier stratégique de calcaire cimentier comme celui du Mantois.

Le projet d'exploitation porté dans le présent dossier s'inscrit complètement dans les objectifs du SDRIF.

11.3. SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE (SRCE)

Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Ile-de-France a été adopté par l'arrêté n°2013294-0001 du préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris, le 21 octobre 2013.

5 corridors identifiés au SRCE Ile-de-France recoupent les terrains du projet ou sont présents aux abords : corridor de la Seine, corridor alluvial de la Montcient, deux corridors herbacés calcicoles à fonctionnalité réduite et un corridor boisé fonctionnel d'importance régionale.

Ce dernier est le seul à être directement concerné par le projet, avec le passage du convoyeur à travers la butte boisée. Toutefois, l'effet de coupure peut être considéré comme faible en période de chantier et nul ensuite, dans la mesure où le convoyeur sera en tranchée couverte végétalisée. En particulier, les possibilités de déplacement dans le boisement des différentes espèces seront maintenues.

11.4. SCHEMA D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE)

La zone d'étude est concernée par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du Bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands. Le document a été arrêté par le Préfet coordonnateur le 12 décembre 2015 pour la période 2016-2021 comporte un programme de mesures destinées à protéger et à améliorer la qualité des eaux superficielles et souterraines.

Ces aspects ont été traités en détail dans l'étude réalisée par Burgeap. Moyennant les mesures qui seront prises concernant l'aménagement de la carrière en projet et l'entretien des engins sur une zone dédiée, le projet ne générera aucun impact sur les eaux. Par ailleurs, des aménagements sont prévus pour compenser les zones humides affectées par le projet.

11.5. SCHEMA REGIONAL DU CLIMAT, DE L'AIR ET DE L'ENERGIE (SRCAE)

En France, le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE) est l'un des grands schémas régionaux créés par les lois Grenelle I et Grenelle II dans le cadre des suites du Grenelle Environnement de 2007. Il doit permettre à chaque région de définir ses objectifs et orientations propres, afin de contribuer à l'atteinte des objectifs et engagements nationaux, à l'horizon 2020, de réduction de 20% des émissions des gaz à effet de serre, de réduction de 20% de la consommation d'énergie, et de satisfaction des besoins à hauteur de 23% à partir d'énergies renouvelables. En Ile-de-France, le SRCAE a été adopté le 14 décembre 2012. Il propose des objectifs et orientations en vue d'améliorer la qualité de l'air, pour la sante des franciliens :

La commune de Brueil-en-Vexin appartient à la communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise, créée le 1er janvier 2016 de la fusion de 6 intercommunalités du Nord des Yvelines (dont celle du Vexin Seine). Avec plus de 400 000 habitants, elle est concernée par la mise en place d'un PCET. A ce jour et à notre connaissance, le PCET n'est pas élaboré. Par ailleurs, la Charte du PNR du Vexin français prévoit la mise en place d'un PCET volontaire. Les actions retenues ont été traduites en fiches actions opérationnelles (travail en cours de finalisation).

Concernant la carrière en projet à Brueil-en-Vexin, Ciments Calcia a prévu des mesures destinées à limiter les effets du projet sur l'air et le climat : dispositif de convoyage électrique pour l'acheminement des matériaux concassés à l'usine, dispositifs de dépoussiérage dans l'installation de concassage criblage.

11.6. CHARTE DU PARC NATUREL REGIONAL DU VEXIN FRANÇAIS

Les terrains de la carrière en projet et du dispositif de convoyage associé sont inclus dans le Parc Naturel Régional du Vexin français, instauré par décret du 9 mai 1995.

La carrière en projet et le dispositif de convoyage sont situés dans une zone d'intérêt paysager prioritaire. Ces zones sont prises en compte dans la définition du projet d'exploitation et de réaménagement via des études spécifiques portant sur le paysage et l'écologie.

Pour ce qui concerne la gestion des espaces naturels et la biodiversité, la Charte définit des sites d'intérêt écologique prioritaire et important, dans lesquels les activités sont restreintes. Ces sites correspondent respectivement (article 6) :

- aux espaces reconnus au travers des politiques européenne (Natura 2000), nationale (réserve naturelle, arrêté de protection de biotope, zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type 1), régionale (réserve naturelle régionale) et départementale (espaces naturels d'intérêt régional et départemental),
- aux zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type 2 et aux espaces naturels d'intérêt local.

Pour les carrières, la Charte exige l'exemplarité (article 7-2), qui doit se traduire par les trois points majeurs suivants :

● A l'intérieur de la Zone Spéciale de recherche et d'exploitation de calcaire cimentier, les carrières n'ont pas vocation à être exploitées lorsqu'elles recoupent, les sites d'intérêt écologique prioritaire et important, ou sont situées à proximité de points de captage des eaux :

→ D'après le plan de référence du PNR, les terrains de la carrière en projet ne recoupe aucun site d'intérêt écologique prioritaire et important et ne se situent pas à proximité de points de captage. Le projet de convoyeur dans le bois d'Hanneucourt traverse un site d'intérêt écologique important mais ne concerne aucun site d'intérêt écologique prioritaire[12].Les enjeux liés à cet aménagement sont examinés de façon détaillée dans l'étude réalisée par Ecosphère. Des mesures spécifiques sont prévues, de façon à éviter, réduire et compenser l'impact sur la faune, la flore et les habitats, avec notamment le maintien de la continuité du corridor écologique identifié à cet endroit dans le Schéma Régional de Cohérence Ecologique.

● Pour chaque site ou projet, une véritable concertation doit être mise en place. A ce titre, l'Etat associe le Parc dans les Commissions Départementales de la Nature, des Paysages et des Sites (CDNPS - formation spécialisée des carrières) et dans les Commissions Locales de Suivi (CLS) des carrières :

[12] Depuis l'établissement des documents graphiques de la Charte, une mise à jour des ZNIEFF est intervenue, supprimant la ZNIEFF de type 1 qui était présente dans le bois d'Hanneucourt le long de la voie communale n°1

→ **La concertation s'est traduite par la mise en place d'un comité de suivi, associant la société Ciments Calcia, les services de l'Etat, les élus (municipaux et** départementaux), des représentants du PNR et d'une association. Les réunions se sont déroulées en sous-préfecture de Mantes-la-Jolie (5 réunions entre 2014 et 2016, plus 2 réunions thématiques « eau » et « solution de transport »). Deux réunions sur les thématiques « eau » et « paysage » associant notamment le PNR ont été également réalisées à l'usine en 2014.

- Une grande qualité et exhaustivité des études d'impacts. Dans ce cadre, une attention particulière doit être portée dans les sites d'intérêt écologique potentiel au volet du patrimoine naturel.

  → D'après le plan de référence du PNR, la carrière en projet ne recoupe pas de sites d'intérêt écologique potentiel. Néanmoins, les enjeux écologiques ont été étudiés en détail par le bureau d'études Ecosphère.

11.7. PLANS LOACAUX D'URBANISME (PLU)

PLU de la commune de Brueil-en-Vexin

Le projet de la carrière proprement-dit (périmètre ICPE) se trouve dans le secteur Ac de la zone A (agricole) du Plan Local d'Urbanisme de Brueil-en-Vexin (document en date du 26-01-2012). Il s'agit d'un « secteur agricole au sein duquel l'ouverture et l'exploitation de carrières est admis ». Le convoyeur traversera un espace boisé classé (EBC) situé en zone N couvrant les bois d'Hanneucourt (« zone naturelle à vocation naturelle et forestière »).

PLU de la commune de Guitrancourt

Sur la commune de Guitrancourt, le convoyeur traversera également un espace boisé classé dans la zone N du bois d'Hanneucourt (« zone naturelle et forestière »). Dans l'emprise de la carrière actuelle de Guitrancourt, il sera aménagé en zone Nc2 (« zone réservée aux activités de carrière »).

Mise en Compatibilité des documents d'urbanisme

Le règlement du secteur Ac du PLU de Brueil-en-Vexin autorise expressément l'exploitation des carrières. Néanmoins, il y a lieu d'apporter une clarification à ce zonage en prévoyant expressément un secteur réservé à l'activité de carrière en application de l'article R.151-34 2° du Code de l'urbanisme. Cette adaptation fait partie du dossier de mise en compatibilité du PLU.

A ce sujet, il convient de rappeler qu'une demande de qualification en Projet d'Intérêt Général au sens de l'article L121-9 du code de l'urbanisme a été faite par Ciments Calcia par courrier le 22 mai 2014, qui a débouché sur un arrêté préfectoral 20150133-0007 en date du 13 mai 2015. Cet arrêté préfectoral qualifiant de « Projet d'Intérêt Général » le projet de Ciments Calcia permet à Monsieur le Préfet, faute pour les Communes d'effectuer la mise en compatibilité de leur document d'urbanisme, de procéder à ladite mise en compatibilité. Outre la clarification du zonage de carrière, la mise en compatibilité portera sur la suppression des EBC au droit du tracé du futur convoyeur.