

Pièce B - Notice de présentation

B.1 Localisation de la carrière

La carrière exploitée par la société Lafarge est située sur les communes de Guerville et Mézières-sur-Seine, dans les Yvelines, en Ile-de-France.

Elle est localisée au sud de plusieurs infrastructures de transport parallèles, la RD113, les voies ferrées de la ligne Paris-Normandie, l'A13, puis enfin la Seine.

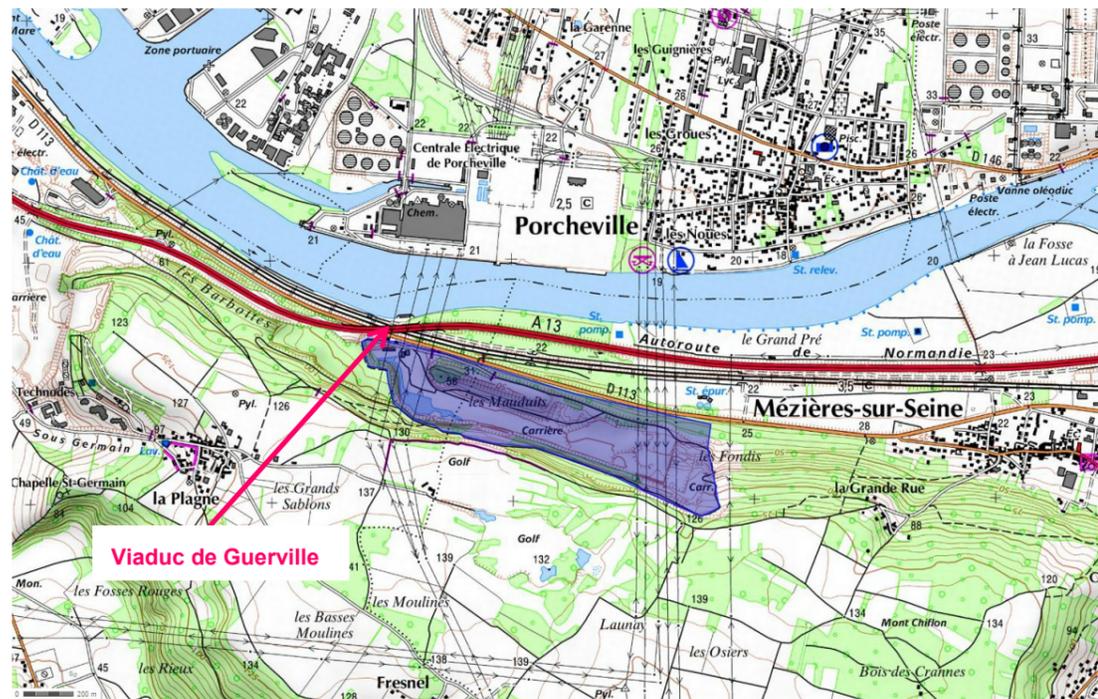


Figure 1 : Localisation et emprise de la carrière Lafarge

B.2 Historique de la mise en œuvre des SUP par arrêté du 9 août 2006

B.2.1 Historique de la carrière

L'exploitation de la carrière de craie a commencé après la Première Guerre Mondiale, d'abord sur la partie ouest, par la société « Les Plâtres Lambert », puis l'activité a été étendue vers l'est par Lafarge. L'activité d'extraction de craie a été arrêtée en 1998. Aujourd'hui, l'activité de Lafarge consiste en une remise en état de la carrière par remblaiement qui est en cours depuis 1998, ainsi qu'une activité de tri et traitement de matériaux du bâtiment et des travaux publics (BTP).

L'historique du site présenté ci-dessous s'attache à reprendre les étapes clés du déroulement de l'exploitation de la carrière et de sa remise en état.

| Année - période | Étapes |
|------------------------------|---|
| Entre deux guerres | Ouverture de la carrière (secteur ouest) |
| Jusqu'à la fin des années 60 | Exploitation de la partie ouest du site par les Plâtres Lambert |
| 1972 | Demande d'autorisation d'exploitation sur la partie Est déposée par Lafarge |
| 2 novembre 1978 | Arrêté préfectoral autorisant la poursuite de l'exploitation pour une durée de 30 ans et modifiant les conditions de remise en état du site. Le plan de remise en état est orienté vers un parc forestier défini par un plan paysager qui est annexé à l'autorisation préfectorale. |
| 1990 | Projet d'extension de la carrière sur la commune de Mézières-sur-Seine (extrémité Est). |
| 29 novembre 1991 | Arrêté préfectoral autorisant le défrichement de 11 ha de boisement en vue de l'extension envisagée (décision F2B.91181). Cet arrêté modifie de fait le plan de remise en état autorisé en 1978. |
| 1990-1995 | Forte opposition locale au projet d'extension de la carrière sur la commune de Mézières-sur-Seine |
| 1998 | Fin de l'activité d'extraction de la craie en raison de la fermeture de la cimenterie de Cormeilles-en-Parisis (95) |
| 1999 | Démontage des installations de l'exploitation (tapis roulants, cuves de fioul...) |
| 2001 | Visite de recollement avec la DRIRE dans le cadre de l'autorisation d'exploitation en cours. Démarrage du remblaiement de la carrière Démarrage du suivi du Sisymbre couché par le Conservatoire Botanique National du Bassin Parisien (CBNBP). |
| 15/16 octobre 2001 | Effondrement d'une partie du front de taille de la carrière (environ 200 000 m ³) |
| 2002 | Étude de l'INERIS sur la stabilité et les principes de mise en sécurité des fronts de la carrière en vue de sa remise en état |
| 2004 | Étude d'impact réalisée par le bureau d'étude ENCEM dans le cadre d'une demande d'autorisation au titre des ICPE, afin de prolonger la durée de l'autorisation d'exploitation en vue d'achever la remise en état et d'en modifier les conditions de réalisation |
| 9 août 2006 | Arrêté préfectoral instituant deux servitudes d'utilité publique : servitude d'accès protégé et servitude non aedificandi Arrêté préfectoral prolongeant la durée d'exploitation de 20 ans et modifiant les conditions de réaménagement, conformément au dossier de demande déposé par Lafarge en 2004 |
| 7 août 2007 | Arrêté préfectoral autorisant le transfert de l'autorisation d'exploitation de la carrière à la Compagnie des Sablières de la Seine (Lafarge Granulats Seine Nord). |
| 28 novembre 2014 | Arrêté préfectoral modifiant les conditions d'exploitation et de remise en état de la carrière |

Tableau 1 : Principales étapes liées à l'exploitation de la carrière et sa remise en état

Le réaménagement de la partie Est de la carrière est encadré réglementairement par l'arrêté préfectoral d'autorisation du 9 août 2006 (n°06-072-DDD) qui a modifié l'arrêté précédent (2 novembre 1978). Cet arrêté précise que le réaménagement de la carrière sera réalisé en quatre phases échelonnées de 2011 à 2026. Les objectifs de ces travaux sont d'obtenir à l'état final un espace naturel harmonieux s'insérant au mieux dans l'environnement local et de réduire les risques générés par la carrière.

Ainsi aujourd'hui :

- la partie ouest de la carrière est réaménagée ;
- la fosse de la carrière située dans la partie Est est en cours de remblaiement afin de réduire la hauteur de la falaise résiduelle à 20 m par rapport à la cote du merlon final.

B.2.2 Les risques liés aux fronts de taille ont conduits à l'instauration de servitudes en 2006

B.2.2.1 Servitudes mises en œuvre dans la partie Est de la carrière (en dehors des emprises du projet de 3^{ème} tablier du viaduc de Guerville)

Des fronts de taille importants, de 70 m à 82 m de hauteur (qualifiés de grande hauteur car supérieure à 50 m), sont présents dans la partie Est de la carrière, en dehors du périmètre du projet de 3^{ème} tablier du viaduc de Guerville. Ils sont susceptibles d'être affectés par des éboulements majeurs. Un seul évènement de cette intensité a été dans la carrière de Guerville (partie Est) en 50 ans d'exploitation (éboulement d'octobre 2001). Ce risque reste donc exceptionnel.



Photographie 1 : Eboulement massif du front de taille survenu en 2001 – partie Est de la carrière

Suite à cet effondrement, une étude de stabilité des fronts de taille de la partie Est de la carrière a été réalisée par l'INERIS en 2004 afin d'identifier les risques et de définir les principes de mise en sécurité. Cette étude ne concernait pas la partie ouest, déjà remblayée et ne faisant plus l'objet d'activité. Les risques liés aux fronts de taille résiduels, d'une hauteur maximale de 20 m dans la partie ouest sont en effet limités aux chutes de pierres, blocs et écailles de taille limitée (cf. paragraphe C.2.1).



Photographie 2 : front de taille résiduel – partie ouest de la carrière, à proximité du périmètre du projet

L'étude de stabilité des fronts de taille de la partie Est a ainsi mis en évidence les risques suivants :

- des risques de chutes de pierres depuis la falaise, sur l'ensemble du linéaire de la falaise, avec une intensité plus ou moins importante en fonction des secteurs. Ce risque est notamment lié à aux ruissellements d'eau qui s'infiltrent derrière chaque panneau de craie et favorisent l'instabilité de ces derniers. Ce risque est donc plus élevé dans la zone de carrière située au niveau du golf de Guerville, puisque dans cette zone les eaux de surface n'ont aucun obstacle dans leur cheminement jusqu'à la falaise de craie ;
- des risques de chutes de panneau, en raison de la fracturation du massif crayeux qui prédécoupe ce dernier en une série de panneaux plus ou moins instables et qui représentent un volume de l'ordre de 100 m³ ;
- des risques d'éboulements majeurs (dernier effondrement majeur en octobre 2001), qui correspond à une rupture au sein d'un massif rocheux concernant un volume traditionnellement compris entre 10 000 et 1 000 000 m³. L'eau de surface semble jouer un rôle prépondérant dans les mécanismes qui conduisent aux éboulements. En 2001, elle a engendré une altération de la craie et une mise en charge hydraulique du massif au travers des fissures à proximité du front ;
- des risques de chutes de pierre ou de glissement des terrains situés au-dessus de la falaise. En effet, le niveau argileux très plastique au sommet, favorise les phénomènes de déformation lente et de glissement. Ce risque ne concerne que la partie Est de la carrière.

L'INERIS a ainsi formulé plusieurs préconisations, portant uniquement sur la zone Est de la carrière, en dehors du périmètre du projet, où les risques de rupture importante sont avérés. Ces prescriptions étaient les suivantes :

- le remblaiement partiel de la fosse de la carrière ;
- l'instauration d'un périmètre inaccessible aux personnes, matérialisé par un merlon en pied de falaise de craie et une clôture en amont de la crête de la falaise calcaire ;

- la définition d'une zone inconstructible en amont de la falaise calcaire ;
- la prise en compte, au cours des travaux de réaménagement, de dispositions de surveillance de la falaise de craie.

La figure suivante présente le plan de réaménagement final de la partie Est de la carrière présenté dans la demande d'autorisation d'exploiter de Lafarge en 2004, prenant notamment en compte les prescriptions de l'INERIS. La partie ouest n'y est pas représentée car elle a déjà fait l'objet d'un remblaiement.



Source : DDAE Lafarge - 2004

Figure 2 : Plan de réaménagement final de la partie Est de la carrière

A la suite des prescriptions de l'INERIS, Lafarge a déposé en 2004 auprès de la préfecture des Yvelines un dossier de demande d'instauration de servitudes d'utilité publique. Ce dossier est présenté en annexe 3.

Les deux servitudes d'utilité publiques (SUP) suivantes ont ainsi été instaurées par l'arrêté n°06-073 DDD en date du 9 août 2006, présenté en annexe 2 :

- la création d'une **zone « non aedificandi »**, dans laquelle « toute construction ou extension de construction, au sens de l'article L.111-1-2 du code de l'urbanisme, même temporaire, est interdite » ;
- la création d'une **zone d'accès protégé**, dans laquelle « des limitations d'usage sont susceptibles d'intervenir à tout moment en fonction de leur situation par rapport aux fronts et gradins d'exploitation résiduels [...] ». Dans cette zone, la circulation de personnes est interdite, à l'exception :
 - des personnes intervenant pour la surveillance du terrain et l'entretien ou la vérification des dispositifs de sécurité ;
 - des personnes intervenant dans le cadre des opérations d'entretien des lignes électriques haute tension ;
 - des personnes autorisées par le gestionnaire du site pour le recueil des données écologiques de cette zone [...].

Il est par ailleurs précisé dans l'arrêté que :

- « les interdictions figurant aux articles 2 et 3 du présent arrêté ne s'appliquent pas aux travaux de réaménagement et remise en état de la carrière réalisés conformément au dossier déposé par la société Lafarge Ciments le 19 avril 2004 ;
- des possibilités d'accès occasionnel à l'intérieur de cette zone pour l'entretien des clôtures et ouvrages de protection (pièges à cailloux notamment) ou la mise en place de nouveaux ouvrages de protection

(assainissement, clôtures, panneaux de signalisation des dangers, merlons de protection, haies arbustives ...) par le personnel habilité et affecté à ces travaux de surveillance et d'entretien doivent être maintenues.

La figure suivante présente la localisation et les périmètres de ces servitudes.

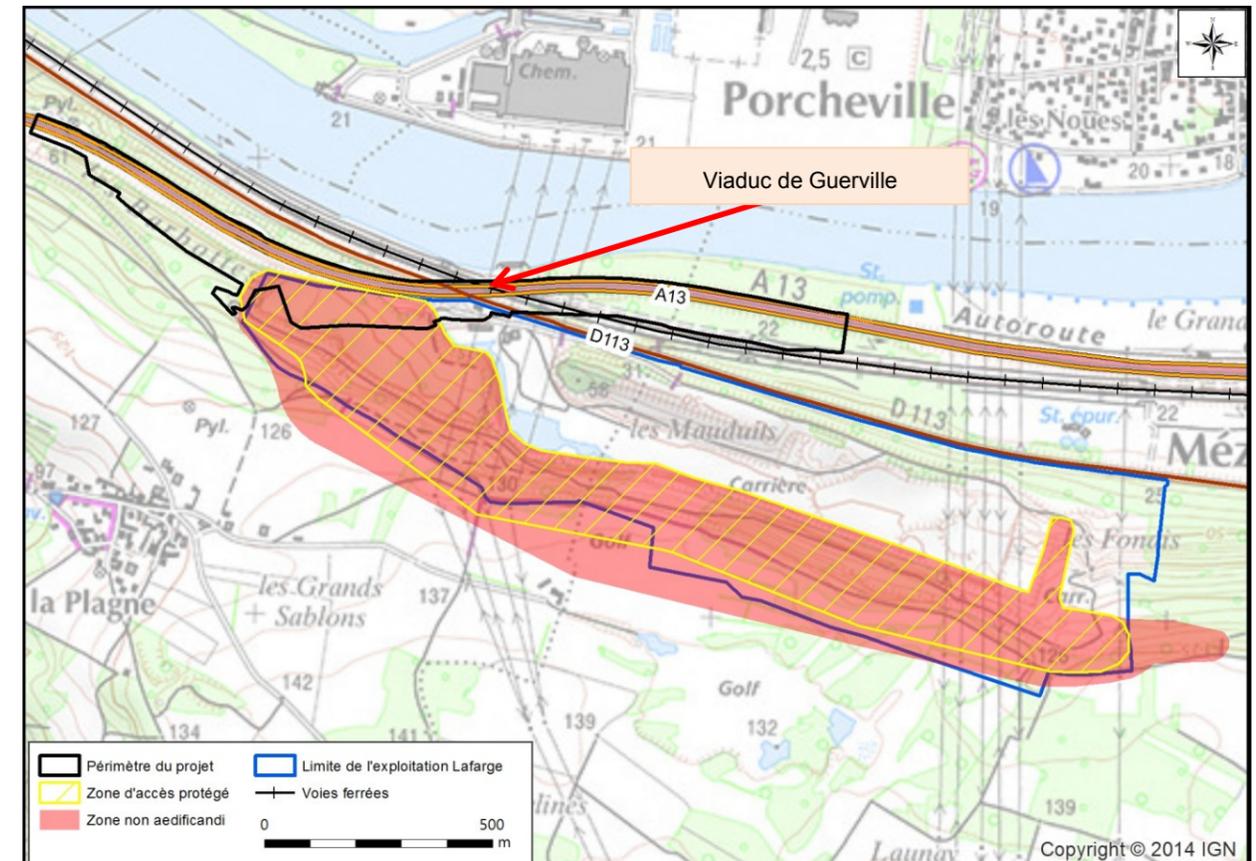


Figure 3 : Localisation des servitudes

Cet arrêté indique les mesures de sécurité à respecter dans la partie Est de la carrière et notamment aux abords des fronts de taille.

B.2.2.2 Spécificité des emprises des servitudes dans le secteur ouest concerné par le projet de 3^{ème} tablier du viaduc de Guerville

Le secteur ouest, où est localisé le projet, ne présente pas les mêmes risques que le secteur Est, en cours de remblaiement par Lafarge.

En effet, le secteur ouest est le « secteur le plus anciennement remblayé par Lafarge qui n'a pas fait l'objet des études techniques réalisées sur la zone Est et à l'origine de l'arrêté » instaurant les servitudes (extrait de l'étude de l'INERIS de 2015) ; l'objectif des études techniques étant de définir pour la zone Est :

- les distances de sécurité à conserver en amont de la falaise de calcaire (en conséquence des risques de rupture des fronts de calcaire sur l'intercalaire argileux) ;
- les distances de sécurité en pied de la falaise de craie pour le secteur toujours en cours de remblaiement par Lafarge, en fonction de la hauteur de falaise de craie résiduelle.

Ainsi, l'absence de réalisation d'étude géotechnique spécifique en 2004 dans la zone ouest de la carrière est due à l'absence de risque particulier sur ce secteur. En effet, la zone :

- a déjà été remblayée. La hauteur du front de taille résiduel est donc réduite (inférieure à 20 m) ;
- a été reboisée. Elle constitue donc une zone d'épandage largement dimensionnée pour les blocs, pierres et écaillés, de taille limitée, susceptibles de se détacher du front de taille ;
- contrairement à la partie Est, est concernée par la présence d'un front calcaire reposant sur des argiles plastiques de taille réduite et de pente limitée compte-tenu de la topographie. Ainsi le risque de glissement depuis le haut du front de taille est considéré comme nul. Notons que c'est ce risque, identifié dans l'« étude de la stabilité et principes de mise en sécurité des fronts de la carrière. Synthèse » (Rapport INERIS DRS-04-54813/R01 pour Lafarge, daté du 25 février 2004, qui a engendré l'instauration des servitudes d'accès protégé et non aedificandi établies en amont du front de taille.

De plus, le front situé au nord-ouest, en limite de l'emprise de l'autoroute, constitue un écran protecteur suffisant vis-à-vis des usagers de l'autoroute.

L'étude de 2004 apporte les précisions suivantes sur la mise en place du périmètre de la servitude d'accès protégé sur ce secteur :

3.1.1.1 Zone ouest de la carrière

La zone ouest de la carrière correspond au secteur le plus anciennement exploité. La fosse de carrière a été partiellement remblayée, laissant un front résiduel de falaise de craie pouvant localement atteindre 50 m.

Afin de préserver la végétation d'ores et déjà en place dans ce secteur, nous proposons, plutôt que de compléter le remblayage, de constituer une zone d'accès protégé conformément aux délimitations établies sur le plan en annexe 1.

La limite de cette zone d'accès protégé sera matérialisée par une clôture et une végétation épineuse en interdisant l'accès.

Nous préconisons que la limite de cette zone d'accès protégé soit supérieure à celle de l'emprise des matériaux situés en pied de falaise issus de l'éboulement majeur d'octobre 2001.

Il apparait donc que pour le secteur ouest :

- dans sa partie aval, au pied du front de taille :
 - les emprises des SUP n'ont pas été définies suite à des calculs de distance de sécurité à respecter vis-à-vis des risques de chute de matériaux depuis les fronts de taille comme pour la partie Est ;
 - la limite de la zone d'accès protégée en aval du front de taille, qui est la même que celle de la servitude non aedificandi dans les parties ouest et nord, a été fixée de façon à être au-delà de l'emprise des matériaux situés en pied de front de taille suite à l'éboulement majeur d'octobre 2001 ;
 - la limite finale fixée est même au-delà de ces zones d'emprise des matériaux, notamment au nord.
- Ainsi, il est probable que la limite aval des servitudes dans la partie ouest/nord-ouest ait été calée sur l'emprise du périmètre d'exploitation ICPE de la carrière. Cette limite nord/nord-ouest serait donc plus étendue que les réels risques liés au front de taille.
- dans sa partie amont :
 - la limite englobe uniquement la partie haute du front de taille, et non une zone plus large comme dans la partie Est (dû à un front calcaire de taille limitée ne présentant pas de risque de décrochement comme dans la partie Est).

B.3 Objectifs du projet et raisons du choix du projet porté par SAPN

L'A13, autoroute de Normandie, est un élément majeur du réseau routier de l'ouest de la France. Le premier tronçon, allant de Saint-Cloud à Rocquencourt, a été ouvert au début de la Seconde Guerre mondiale, en 1941. Elle relie aujourd'hui Paris à Caen, en passant à proximité de Rouen et de Lisieux. Entre Paris et Mantes-la-Jolie, elle est empruntée quotidiennement par plus d'une centaine de milliers de véhicules.

Le viaduc de Guerville se situe sur une portion de l'A13, sur les communes de Guerville et Mézières-sur-Seine, dans le département des Yvelines, en région Ile-de-France. L'A13 franchit les voies ferrées Paris-Normandie et la route départementale n°113.



Figure 4 : Infrastructures de transports

Le viaduc a fait l'objet d'une inspection et d'un diagnostic approfondi réalisés en décembre 2006, qui ont permis de déceler plusieurs pathologies qui nécessitent des réparations structurelles importantes. Les pathologies mises en évidence sont :

- des glissières, barrières et gardes corps déformés et non conformes présentant des risques pour la sécurité des usagers ;
- des appareils d'appuis fortement déformés ;
- diverses fissures à un stade d'évolution avancée dans la chaussée et dans les parements béton ;
- des dégradations présentes au niveau du système d'assainissement, des joints et des équipements.

Les ouvrages ont été classés « 3 3U » suivant la grille de notation IQOA (Image Qualité Ouvrage d'Art), système élaboré et mis en place par les services de l'Etat :

- la classe 3 correspond aux ouvrages dont la structure porteuse est altérée et qui nécessitent des travaux de réparation ;
- la notation complémentaire U, « urgente », est attribuée en raison, soit de l'insuffisance de capacité portante de l'ouvrage, soit de la rapidité d'évolution des désordres y conduisant à brève échéance.

Les structures type VIPP (viaducs à travées indépendantes à poutres précontraintes) comme le viaduc de Guerville ont peu de capacité à se déformer. La présence d'une ligne ferroviaire majeure, avec un faible tirant d'air vis-à-vis du viaduc est un facteur aggravant en cas d'incident, ce qui explique le classement 3 3U.

B.3.1 Nécessité de créer un 3^{ème} tablier pour réparer les deux tabliers existants

La nature des réparations à mettre en œuvre au niveau du viaduc de Guerville nécessite une coupure longue de la circulation des tabliers. Compte tenu du trafic élevé (110 000 véhicules/ jour en 2013) sur cette section de l'A13, il n'est pas possible de basculer toute la circulation sur un tablier pendant que l'autre est réparé. Il est donc nécessaire soit d'élargir les tabliers existants, soit de réaliser un nouvel ouvrage parallèle aux deux premiers.

L'élargissement des tabliers existants impose des neutralisations longues de voies, qui sont non compatibles avec les niveaux de trafics observés sur le tronçon. En effet, les niveaux de trafics indiquent que la section à 2x3 voies est déjà proche de la saturation, par conséquent, une réduction de la section courante en 2x2 voies durant les travaux n'est pas réalisable.

Ainsi, la création d'un 3^{ème} tablier est indispensable pour réaliser la remise en état des deux ouvrages existants. Ce choix permettra, une fois le 3^{ème} tablier mis en place, de réparer l'un après l'autre les deux tabliers existants tout en maintenant un trafic élevé.

Les objectifs du projet de création d'un 3^{ème} tablier sur le viaduc de Guerville sont :

1. la remise en état des deux tabliers existants ;
2. l'accès plus rapide des secours en cas d'accident, par la création de bandes d'arrêt d'urgence ;
3. la fluidification de la circulation et l'amélioration de la sécurité au droit du viaduc compte-tenu de la géométrie du 3^{ème} tablier et de la nouvelle configuration des voies.

B.3.2 Le choix de la variante sud pour l'implantation du 3^{ème} tablier

Deux variantes pour l'implantation du 3^{ème} tablier ont été étudiées :

- la variante sud qui permet de construire le 3^{ème} tablier au sud des tabliers existants, côté carrière exploitée par Lafarge ;
- la variante nord qui permet d'inscrire le tracé du 3^{ème} tablier au nord des tabliers existants, côté Seine.

Une analyse multicritère de ces deux solutions a été menée lors de l'étude préliminaire ouvrage d'art (EPOA) en 2012, en prenant en compte les aspects techniques (méthode de construction, présence de réseaux / infrastructures, co-activité avec les autres projets...), financiers et environnementaux. Le tableau ci-après présente une synthèse de cette analyse.

| Critères | | Solution Nord | Solution Sud |
|-------------------------|------------------------------------|---------------|--------------|
| Enjeux environnementaux | Relief | - | + |
| | Zone inondable | -- | ++ |
| | Retrait gonflement des argiles | - | + |
| | Ressource en eau | = | = |
| | Zone Natura 2000 | + | - |
| | Zones boisées | = | = |
| | Espèces patrimoniales et protégées | - | + |
| | Zone humide | = | = |
| | Carrières | + | - |
| | Infrastructures | - | + |

| Critères | | Solution Nord | Solution Sud |
|-----------------------------|---|---------------|--------------|
| | Réseaux et canalisations | = | = |
| | Urbanisme | = | = |
| Topographie / Relief | Géotechnique | -- | + |
| | Topologie / implantation des appuis | -- | + |
| Coût | Coût de la structure (exclusivement viaduc) | - | + |
| | Coût global de l'opération | - | + |
| Délai | | = | = |
| Phasage | | - | + |
| Construction / Exploitation | Méthodes de construction (viaduc) | - | + |
| | Sécurité des usagers | - | ++ |
| Contraintes ferroviaires | Respect gabarit voies ferrées | = | = |
| | Co-activité avec les travaux EOLE | - | + |
| | Exploitation ferroviaire | = | = |

Légende :

| | |
|----|--|
| ++ | Avantage fort par rapport à l'autre solution |
| + | Avantage modéré par rapport à l'autre solution |
| = | Idem |
| - | Inconvénient modéré par rapport à l'autre solution |
| -- | Inconvénient fort par rapport à l'autre solution |

Source : Dossier de Demande de Principe (DDP) – Egis – Novembre 2012

Tableau 2 : Analyse multicritères des variantes Nord et Sud

Au vu de l'analyse des avantages et inconvénients de chaque solution, **la solution sud a été retenue comme la plus pertinente au regard des effets attendus sur l'environnement et des contraintes techniques et financières du projet.**

Les études techniques menées depuis 2012, et notamment les études d'avant-projet menées entre avril 2014 et janvier 2015 ont permis de préciser les caractéristiques et les emprises du projet, pour sa phase travaux et sa phase exploitation.

La partie centrale du projet est localisée dans l'emprise de la carrière exploitée Lafarge et pour partie dans l'emprise des servitudes d'utilité publique, comme le montre la figure 3. En effet, la partie centrale du périmètre du projet, au sud-ouest du viaduc, est située au sein des servitudes « non aedificandi » et « zone d'accès protégée » de la carrière Lafarge, qui interdisent la circulation des personnes et toute construction ou extension de construction, même temporaire (cf. paragraphe B.2.2.1). Il est donc nécessaire de modifier le périmètre de ces SUP avant le démarrage des travaux. Les emprises du projet concernées en phase travaux et en phase exploitation sont décrites au paragraphe suivant.

B.4 Description du projet dans la carrière Lafarge

B.4.1 Phase chantier

Plusieurs zones de travaux nécessitent d'être mises en place au niveau de l'emprise de la carrière exploitée par Lafarge et notamment la plateforme de lancement du viaduc et la base vie du chantier. Des accès seront également créés afin d'accéder à ces zones.

Une partie de ces aménagements est située dans le périmètre des servitudes.

Le chantier sera clôturé et un accès dissocié de celui de Lafarge pour la carrière sera créée. Ainsi, les activités du chantier SAPN et de Lafarge seront indépendantes. Une convention est en cours de signature entre Lafarge et SAPN, qui traite notamment des modalités en phase travaux. Les modalités d'accès seront détaillées dans cette convention et seront en conformité avec l'arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter.

Les cartes n°1 et 2 présentent les différents aménagements en phase chantier dans l'enceinte de la carrière Lafarge.

B.4.1.1 Création d'une plateforme de lancement

Le projet consiste à créer un tablier franchissant la RD113 et les voies ferrées en service. Du fait des interfaces avec le domaine ferroviaire, ce tablier ne peut être construit « classiquement » au-dessus des voies ferrées, ce qui occasionnerait des coupures longues de circulation des trains. La charpente du tablier sera donc assemblée sur une plateforme située dans l'alignement de l'ouvrage et sera « lancée » au-dessus des infrastructures précitées.

Comme indiqué précédemment, la plateforme de lancement nécessite d'être dans l'alignement de l'ouvrage. Plusieurs solutions ont été étudiées vis-à-vis de cette plateforme de lancement :

- implantation à l'est du viaduc, côté Seine : cette solution n'a pas été retenue car la plateforme de lancement ne pouvait pas être dans l'alignement de sa position définitive. De plus, la partie située à l'est du viaduc est en zone inondable ;
- implantation à l'ouest du viaduc par la création :
 - d'une plateforme de lancement de 450 m de longueur : cette longueur permet de lancer le tablier en une fois au-dessus des infrastructures, mais impose des terrassements importants dans le front de taille de la falaise situé à l'ouest. Outre l'aspect quantitatif et financier lié à cette solution, une telle plateforme entraîne des emprises et impacts complémentaires sur la zone Natura 2000 et des risques en matière de sécurité vis-à-vis de la stabilité de la falaise et des terrains existants. Cette solution a donc été écartée ;
 - d'une plateforme de lancement de 330 m de longueur, permettant de lancer le tablier en plusieurs fois (2 minimum) tout en évitant et réduisant les impacts environnementaux et humains. Le front de taille de la falaise est évité par cette solution. C'est donc cette solution, située dans l'emprise de la carrière Lafarge, qui a été retenue.



Photographie 3 : Front de taille de la falaise

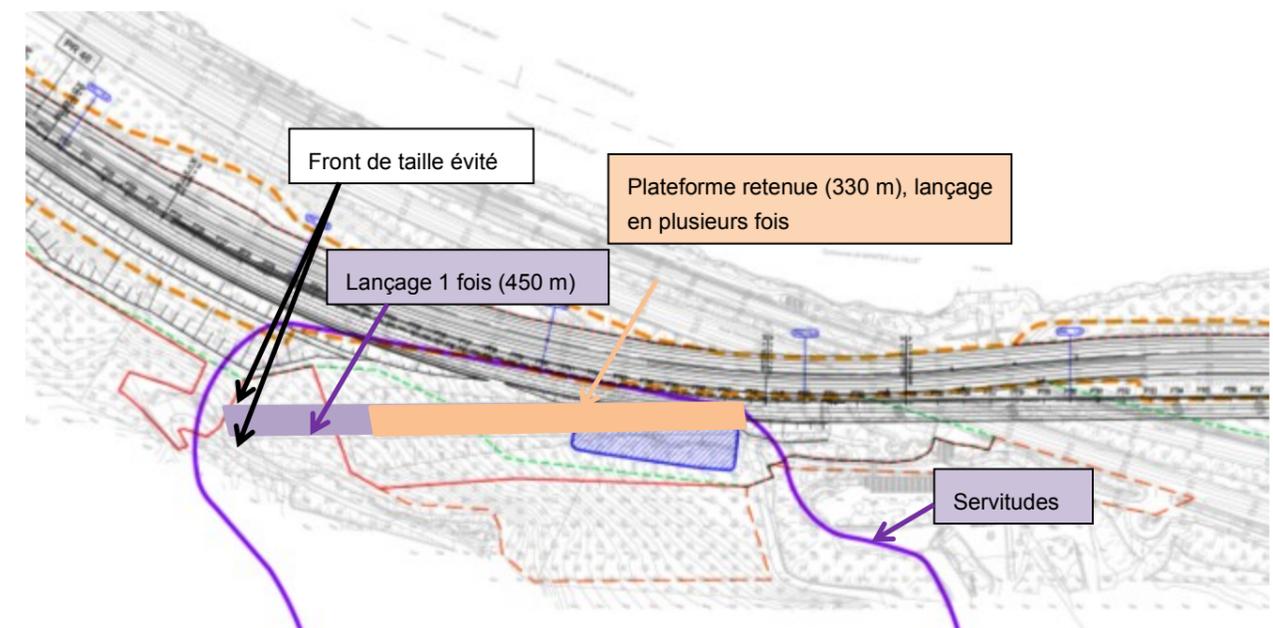


Figure 5 : Localisation des deux solutions à l'ouest du viaduc pour la plateforme de lancement

La création de la plate-forme de lancement nécessitera de supprimer un éperon rocheux.



Photographie 4 : Eperon rocheux

La plateforme de lancement est intégralement située dans l'emprise des servitudes « non aedificandi » et « d'accès protégée » de la carrière Lafarge.

Une fois le 3^{ème} tablier mis en place dans sa configuration définitive, la plateforme sera remblayée (cote de remblaiement en cours de définition) et replantée.

Un ouvrage de confinement, stockage et traitement des eaux pluviales sera alors aménagé dans la partie est de l'emprise de l'ancienne plate-forme (cf. paragraphe B.4.2.3).

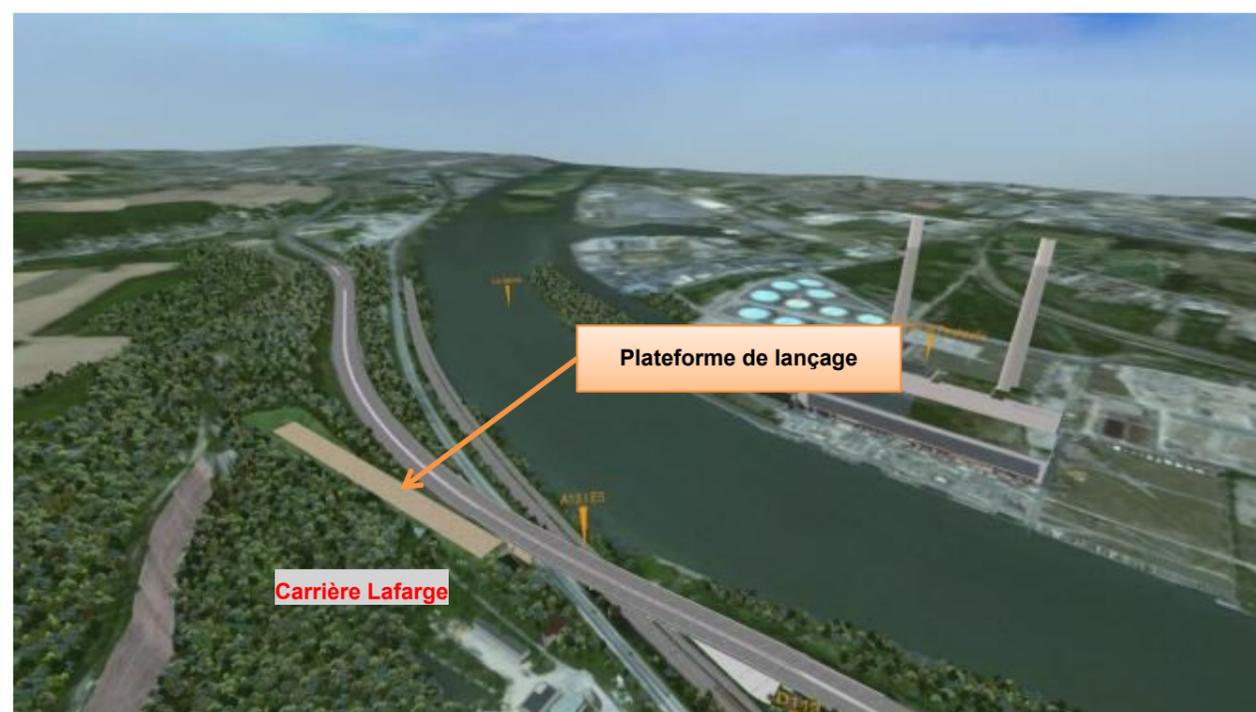


Figure 6 : Vue 3D indicative de la situation projetée en phase travaux - plateforme de lancement

B.4.1.2 Accès chantier

Deux pistes seront utilisées pour les besoins du chantier :

- une piste d'accès n°1 à la base vie et à la plate-forme de lancement, créée depuis la RD 113, dissociée physiquement de l'entrée de Lafarge ;
- une piste d'accès n°2, accessible depuis le chemin existant longeant le golf, qui restera sur les hauteurs des fronts de taille. La géométrie de la piste existante ne sera pas modifiée. Elle sera prolongée vers le nord. Elle permettra d'accéder, uniquement pour des prestations de défrichage, de relevés topographiques et de sondages géotechniques, aux zones situées en hauteur. Aucun déblai ne sera créé depuis le haut du front de taille jusqu'à la plate-forme de lancement. Cette piste ne permettra pas d'accéder au pied du front de taille et donc à la plate-forme de lancement. Elle restera sur les hauteurs.

Il y aura ainsi deux zones de travail distinctes sur le chantier : celle en bas du front de taille, accessible par la piste 1 et celle en haut du front de taille accessible par la piste 2.



Figure 7 : Localisation des pistes d'accès

Les tronçons de la charpente métallique du tablier seront amenés sur la plateforme de lancement depuis l'A13 (convois exceptionnels), puis assemblés sur la plateforme de lancement. En dehors de ces livraisons, l'accès à la plateforme de lancement se fera depuis la base vie, par la piste d'accès n°1.

Ces deux pistes d'accès sont situées en dehors des servitudes « non aedificandi » et « d'accès protégée » de la carrière exploitée par Lafarge.

B.4.1.3 Défrichements/terrassements dans la partie ouest du projet et mise en place des voiries de raccordement à l'A13

Le viaduc de Guerville est implanté entre le plateau crayeux (à l'ouest) et la terrasse alluviale de la Seine (à l'est). Le terrain présente donc une pente descendante dans le sens Province-Paris. Compte-tenu de cette topographie, la création des voies de raccordement du 3^{ème} tablier à l'A13 existante nécessitera la création de déblais, qui pourront atteindre localement 30 m de hauteur. Ce talus de déblai a été dimensionné en reprenant les pentes qui existent actuellement au niveau des talus de l'A13. Ces pentes sont de 3/2, avec une banquettes.

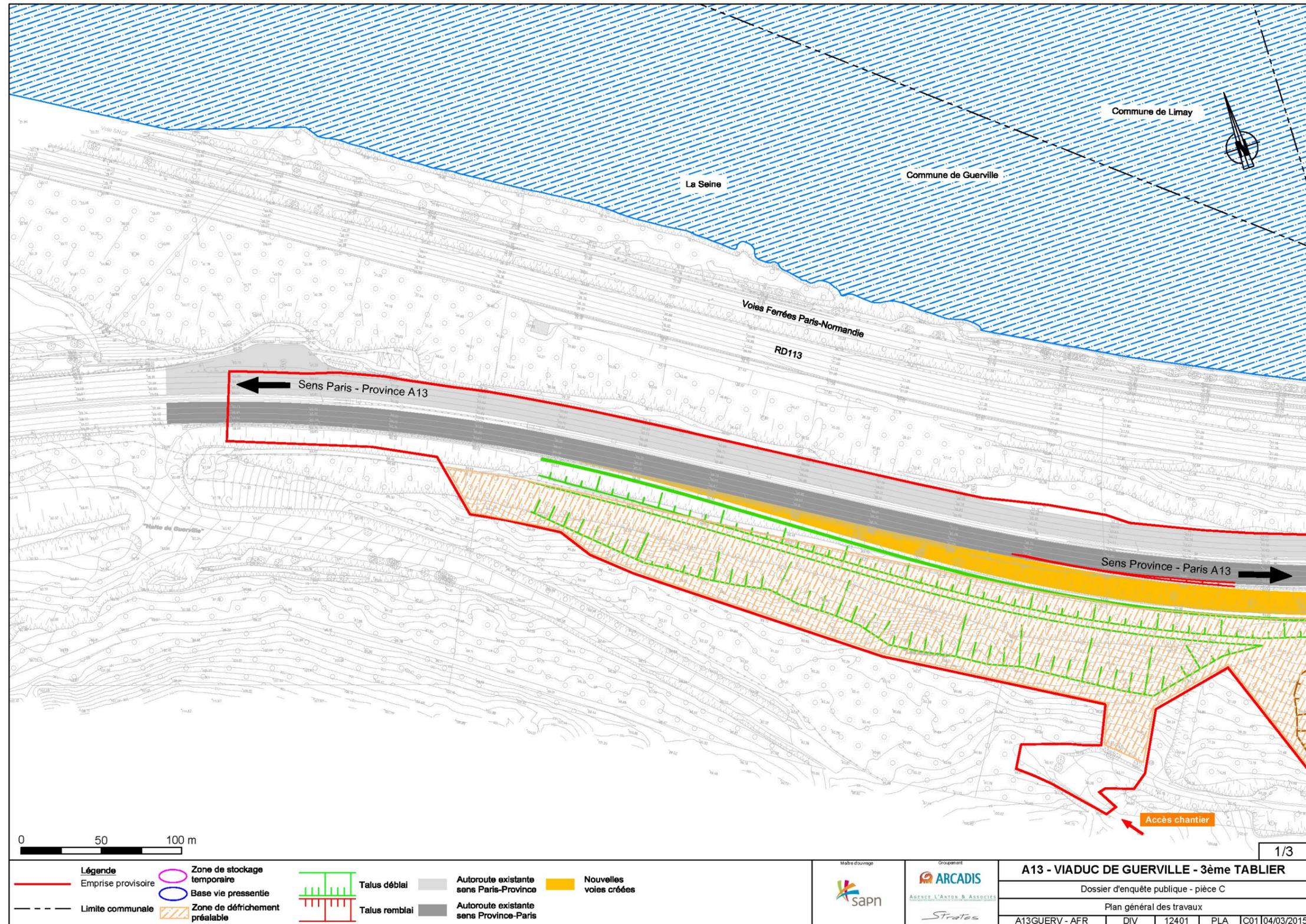
Une partie de ces déblais correspondent à la partie nord-ouest du front de taille de la carrière, dont la hauteur à cet endroit est néanmoins limitée (environ 15 m). Ainsi, une partie de ces terrassements et des défrichements préalables est située dans l'emprise de la carrière exploitée par Lafarge et dans le périmètre des servitudes « non aedificandi » et « d'accès protégée ».

B.4.1.4 Gestion des déblais

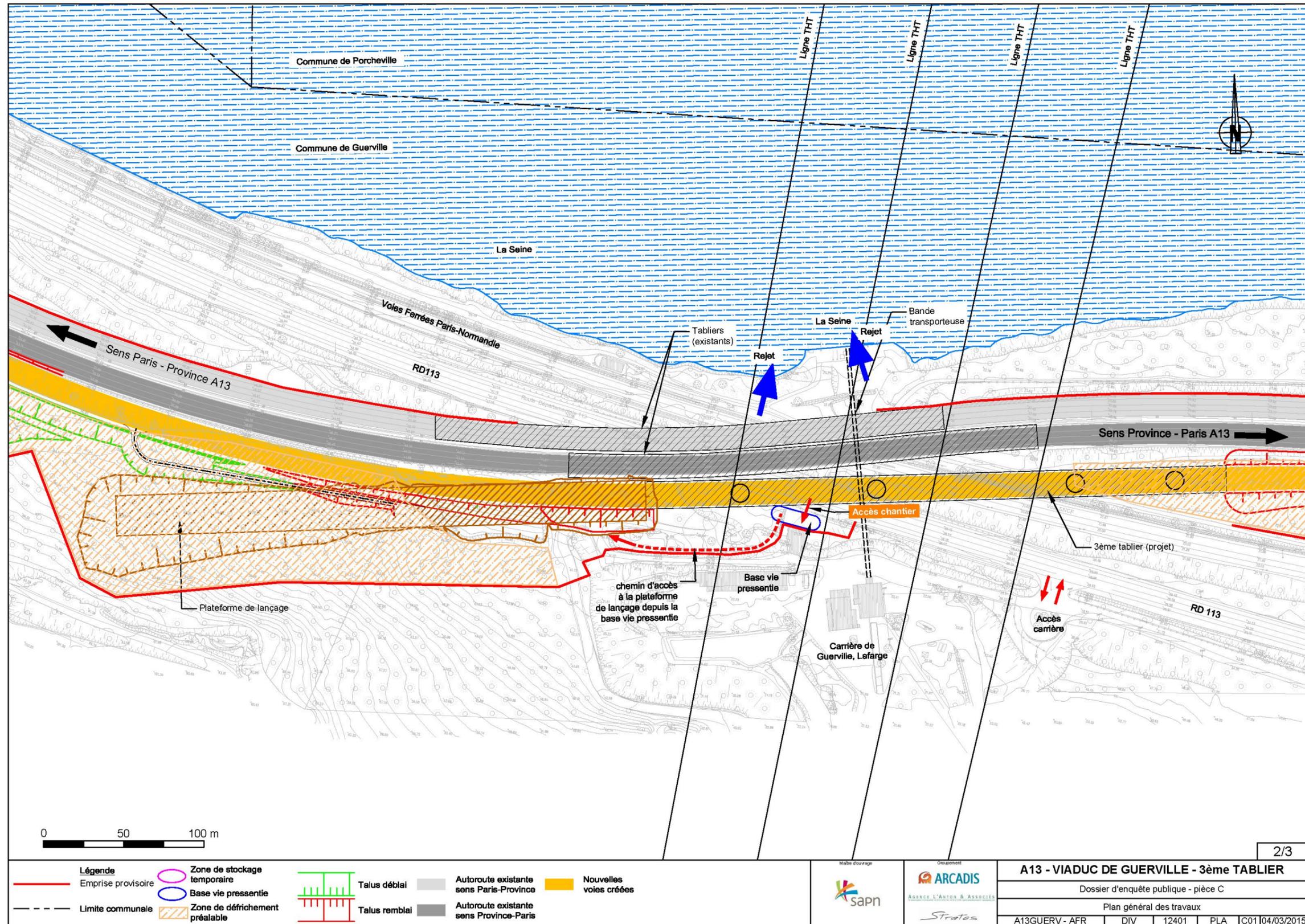
Comme indiqué au paragraphe B.2, la partie ouest carrière a été remblayée à la fin de son exploitation. Les matériaux utilisés pour le remblaiement sont les matériaux décapés au-dessus de la couche de craie du Campanien de la zone Est de la carrière pendant son exploitation (marnes et caillasses et calcaires du Lutécien, sables de Cuise, marnes et argiles du Sparnacien et sables du Dano-montien).

Les sondages réalisés au niveau des zones de déblais projetés pour le projet de 3^{ème} tablier du viaduc ont confirmé la nature des matériaux et ont mis en évidence l'absence de matériaux anthropiques dans les remblais (béton, etc.) et d'indice de pollution (odeur ou couleur suspecte). Les analyses, de type acceptation en installation de stockage de déchets inertes (ISDI), conformément à l'arrêté du 12 décembre 2014, réalisées sur les échantillons prélevés dans les sondages, ont confirmé le caractère inerte des terrains. Cette étude est présentée en annexe 8.

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



Carte 1 : Plan de synthèse des aménagements en phase chantier, partie ouest



Carte 2 : Plan de synthèse des aménagements en phase chantier, partie centrale

B.4.2 Phase exploitation

En phase exploitation, les zones de chantier présentées au paragraphe B.4.1 seront remises en état. Notamment la zone de la plateforme de lancement sera remblayée (cote de remblaiement en cours de définition) et replantée par de jeunes arbres.

Certains aménagements définitifs du projet seront situés dans l'emprise de la carrière exploitée par Lafarge, et dans le périmètre des servitudes d'utilité publique. Ils sont décrits ci-après.

Les cartes n°3 et 4 présentent les différents aménagements en phase exploitation.

B.4.2.1 Création du 3^{ème} tablier

Le 3^{ème} tablier viendra s'implanter au sud des deux tabliers existants. Le tracé suit au plus près le tracé de l'A13 déjà en place, afin de limiter la consommation d'espace. Le choix du tracé tient compte des contraintes de franchissement de la RD 113 et des voies ferrées, ainsi que de la présence d'une potence SNCF et des lignes électriques très haute tension de la centrale électrique EDF de Porcheville.

Le 3^{ème} tablier est situé au niveau des emprises de la carrière Lafarge, toutefois il n'est pas situé au sein des périmètres des deux servitudes.

B.4.2.2 Voies de raccordement du 3^{ème} tablier à l'A13 existante

L'implantation des voies de raccordement du tablier à l'A13 dans la partie ouest nécessitera de faire reculer le talus actuel de l'A13 de 13 m vers le sud. Ce talus de déblai a été dimensionné en reprenant les pentes qui existent actuellement au niveau des talus de l'A13. Ces pentes sont de 3/2, avec une banquette. Une partie du talus et des voies de raccordement s'implanteront dans la carrière et sont situées dans l'emprise des servitudes « non aedificandi » et « d'accès protégée ».

B.4.2.3 Ouvrage de confinement, stockage et traitement des eaux pluviales et sa piste d'accès

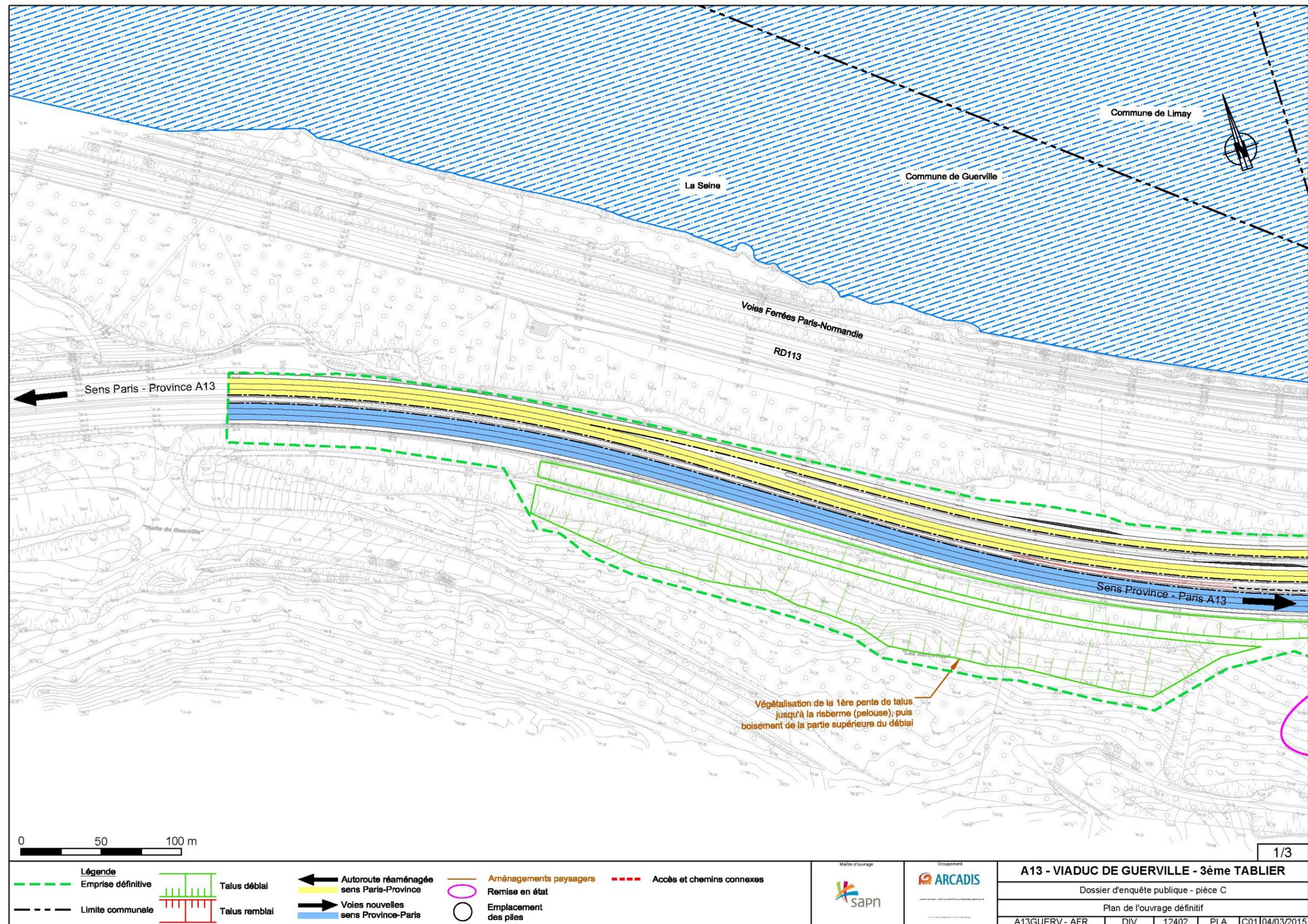
Un réseau de collecte des eaux pluviales et un ouvrage de confinement, stockage et traitement seront mis en place pour les eaux qui ruissèlent sur le viaduc et les voiries de raccordement à l'A13. L'ouvrage sera situé dans la partie Est de l'emprise occupée par la plate-forme de lancement, une fois que celle-ci ne sera plus utilisée.

Une piste sera également créée afin de permettre l'accès à l'ouvrage depuis le réseau autoroutier.

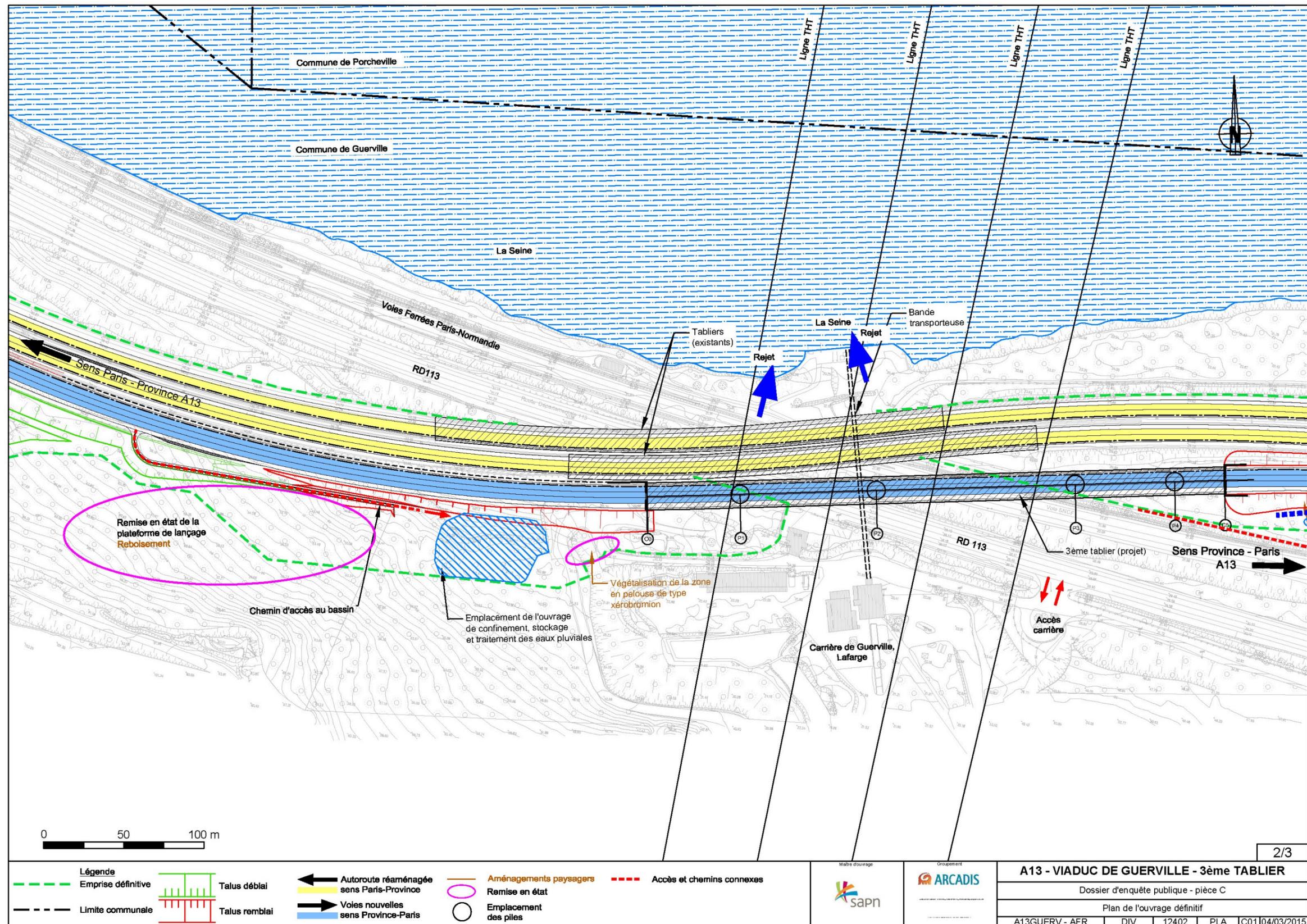
L'ouvrage de confinement, stockage et traitement des eaux pluviales et la piste d'accès depuis les voies autoroutières sont situés dans le périmètre des servitudes « non aedificandi » et « d'accès protégée » de la carrière.



Figure 8 : Vue 3D indicative de la situation projetée, vue depuis le sud



Carte 3 : Plan de synthèse des aménagements en phase exploitation, partie ouest



Carte 4 : Plan de synthèse des aménagements en phase exploitation, partie centrale au niveau du viaduc

B.5 Motivation du demandeur pour modifier les SUP existantes

Les périmètres des servitudes d'utilité publique en vigueur sont présentés sur la carte suivante.

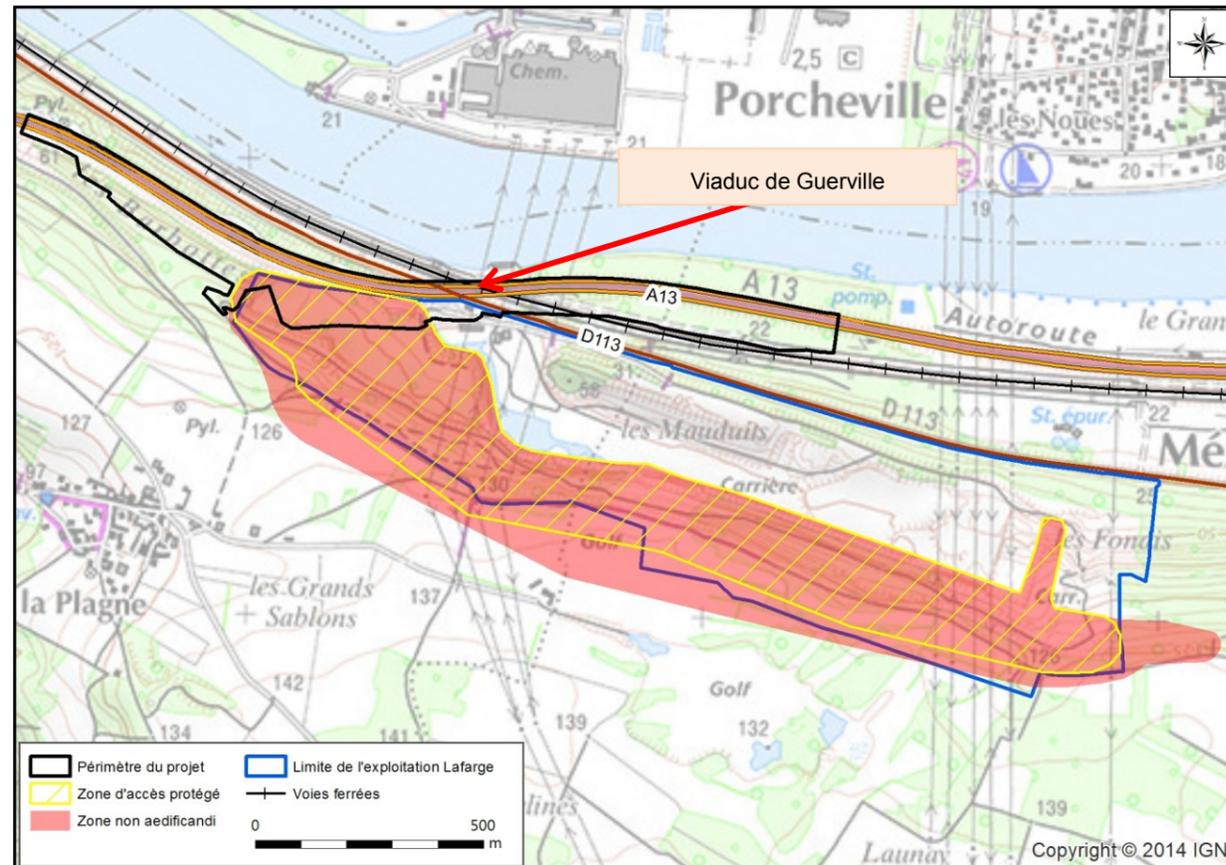


Figure 9 : Périmètres des servitudes en vigueur

Le tableau suivant synthétise les aménagements situés dans l'emprise des servitudes et les contraintes que cela engendre pour le projet :

| | | Servitude non aedificandi et servitude d'accès protégé | Contraintes engendrées |
|---|---|--|---|
| Phase exploitation Aménagements définitifs | 3 ^{ème} tablier | non concerné | Aucune : hors périmètre des servitudes |
| | Voiries de raccordement du tablier à l'A13 | concernées | Interdiction pour les usagers automobiles de circuler sur les voiries de l'A13 |
| | Ouvrage de confinement, stockage et traitement des eaux pluviales et sa piste d'accès | concerné | Interdiction de circulation pour l'entretien du bassin |
| Phase chantier Aménagements temporaires | Plateforme de lancement incluant l'emprise future de l'ouvrage de confinement, stockage et traitement des eaux pluviales Nécessite la destruction de l'éperon rocheux | concernée | Interdiction de construire la plateforme de lancement et de l'ouvrage pour les eaux pluviales Interdiction de circulation du personnel de chantier |
| | Piste d'accès n°2 sur les hauteurs du front de taille | Non concernée | Aucune : hors périmètre des servitudes |
| | Piste d'accès n°1 à la plateforme de lancement depuis la base vie | Non concernée | Aucune : hors périmètre des servitudes |
| | Base vie | Non concernée | Aucune : hors périmètre des servitudes |
| | Défrichements/terrassements dans la partie ouest du projet et création des voiries de raccordement Nécessite la destruction d'une partie du front de taille ouest, de hauteur limitée, de la carrière | concernés | Interdiction de construire les voiries de raccordement du nouveau tablier à l'A13 Interdiction de circulation du personnel de chantier |

Tableau 3 : Tableau de synthèse des interdictions imposées par les servitudes pour le projet

Le projet de création du 3^{ème} tablier du viaduc de Guerville nécessite donc de modifier l'emprise des deux servitudes d'utilité publique en vigueur, préalablement au démarrage du chantier, afin de permettre la réalisation du projet, dans sa phase chantier et sa phase exploitation.

Conformément aux dispositions de l'article 6 de l'arrêté préfectoral n°07-073 DDD ayant instauré les servitudes, SAPN a sollicité l'INERIS afin de réaliser une étude de danger comprenant :

- l'identification des risques liés au projet ;
- les mesures de maîtrise des risques à mettre en œuvre en cas de risque identifié.

Une synthèse de cette étude de dangers est présentée dans la pièce C. L'étude est jointe dans son intégralité en annexe 4.