



Mission régionale d'autorité environnementale

**Avis délibéré en date du 19 novembre 2020  
de la mission régionale d'autorité environnementale sur le projet de  
modification d'une carrière de sablon sur la commune de Saint-Martin-de-  
Brethencourt (78)**

**Synthèse de l'avis**

Le présent avis porte sur le projet, de la société Pigeon Granulat île-de-France de modification des conditions d'exploitation d'une carrière de sablon dans le département des Yvelines, soumises à la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et sur son étude d'impact.

Le projet consiste à :

- incorporer dans le périmètre de la carrière la parcelle non autorisée, où ont été déposés des stocks de matériaux de découverte et de terre végétale au début de l'exploitation, afin de régulariser la situation administrative de l'exploitation ;
- créer une station de transit pour l'accueil et le recyclage de matériaux inertes d'origine extérieure ;
- sortir du périmètre d'autorisation de la carrière des terrains soumis à des prescriptions de fouilles archéologiques ;
- prolonger la durée d'exploitation de la carrière en fonction de l'évolution des conditions d'exploitation.

Compte tenu de ces modifications considérées comme substantielles au sens de l'article R. 181-46 du code de l'environnement, la réalisation du projet de la société Pigeon Granulat Île-de-France nécessite une nouvelle procédure d'autorisation environnementale au titre de la législation relatives aux ICPE.

Le présent avis intervient dans le cadre de cette procédure.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sont :

- la protection de la biodiversité, des eaux souterraines et superficielles,
- le paysage,
- la prévention des nuisances pour la population (trafic routier, bruit et poussières).

L'analyse de l'état initial de l'environnement réalisée est proportionnée aux enjeux environnementaux. Toutefois certaines précisions concernant l'état initial sont manquantes, notamment sur la compatibilité du projet au regard du zonage du plan local d'urbanisme.

Les impacts du projet sont explicités et le dossier présente des mesures visant à les éviter, réduire ou compenser.

Des mesures et moyens sont prévus pour prévenir une pollution des eaux souterraines. La MRAe note que certaines mesures exposées dans le dossier de demande d'autorisation ne figurent pas dans l'étude d'impact, notamment les mesures concernant la qualité des remblais. De plus les modalités de surveillance de la qualité des eaux souterraines nécessitent d'être actualisées au vu des préconisations du Bureau de recherche géologique et minière datant de 2018.

L'exploitation de la carrière aura un impact temporaire sur le paysage de par la présence d'un merlon en partie nord-ouest et d'une station de traitement de matériaux en partie nord-est.

Enfin, les impacts concernant les émissions atmosphériques et sonores de la station de transit de matériaux sont insuffisamment approfondis.

En conséquence, la MRAe recommande :

- d'analyser la compatibilité des activités de transit et de traitement des matériaux avec le zonage du plan local d'urbanisme de Saint-Martin-de-Bréthencourt et avec le plan régional de prévention et de gestion des déchets d'Île-de-France ;
- d'intégrer au corps de l'étude d'impact les éléments concernant le remblayage de la carrière avec des matériaux inertes ;
- d'actualiser, au vu des recommandations du guide du BRGM relatif à la surveillance de la qualité des eaux souterraines appliquées aux ICPE, les modalités de suivi de cette surveillance et notamment le nombre et l'implantation des piézomètres ;
- de compléter l'étude d'impact avec une carte permettant de cartographier les mesures écologiques proposées et de préciser leurs superficies ;
- d'apporter des précisions sur les émissions atmosphériques et sonores pouvant être générées par l'installation mobile de traitement de matériaux et le cas échéant sur les mesures mises en place pour limiter ces nuisances ; d'effectuer des mesures de niveau sonore lors des campagnes de broyage-concassage ;
- de compléter l'étude d'impact pour présenter le paysage du site aux différentes périodes d'exploitation, depuis les différents points où il est vu, et à l'issue de la remise en état ;
- de compléter la justification du projet par l'étude d'un scénario alternatif de régularisation de la zone de stockage de terres de découverte ;
- de compléter l'étude de danger et l'étude d'impact par l'étude de stabilité des merlons et les mesures de prévention du risque d'affaissement ;
- de préciser les modalités et le calendrier de remise en état de la zone de stockage et de traitement de déchets du BTP et les modalités de remise en état pour la culture du stockage de terres de découvertes.

*Avis disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France et sur le site de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France.*

## Préambule

*La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France s'est réunie le 19 novembre 2020 en visioconférence . L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de de modification d'une carrière de sablon sur la commune de Saint-Martin-de-Bréthencourt (78)*

*Étaient présents et ont délibéré : Eric Alonzo, Jean-Jacques Lafitte, Noël Jouteur, Ruth Marques, Catherine Mir, François Noisette, Philippe Schmit.*

*Était également présent : François Belbezet responsable du pôle d'instruction.*

*Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, la DRIEE agissant pour le compte de la MRAe a consulté le directeur de l'Agence régionale de santé d'Île-de-France par courrier daté du 12 mars 2019, et a pris en compte sa réponse en date du 12 avril 2019.*

*Chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

*Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, et sur le rapport de Catherine Mir, coordonnatrice, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.*

## Table des matières

1 L'évaluation environnementale.....	5
1.1 Présentation de la réglementation.....	5
1.2 <i>Présentation de l'avis de l'Autorité Environnementale</i> .....	5
1.3 Description du projet.....	5
1.3.1 Présentation générale du projet.....	5
2 Analyse de l'état initial du territoire.....	7
2.1 Contexte humain.....	7
2.2 Contexte Biologique.....	8
2.2.1 Espaces naturels.....	8
2.2.2 Habitats, faune et flore.....	9
2.3 Contexte hydrologique.....	10
2.3.1 Eaux souterraines.....	10
2.3.2 Eaux superficielles.....	11
2.4 Contexte réglementaire.....	12
2.5 Contexte patrimonial, culturel et paysager.....	12
2.5.1 Patrimoine.....	12
2.5.2 Paysage.....	12
3 Analyse des impacts environnementaux.....	13
3.1 l'eau.....	13
3.2 la biodiversité.....	14
3.3 Les émissions (pollution atmosphérique, bruit).....	15
3.4 Trafic routier.....	15
3.5 Le paysage.....	16
3.6 Justification du projet retenu.....	17
4 Étude de dangers.....	18
5 Remise en état.....	18
6 L'analyse du résumé non technique.....	19
7 Information, Consultation et participation du public.....	19

# Avis détaillé

## 1. L'évaluation environnementale

### 1.1. Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Le projet de la société Pigeon Granulats Centre Île-de-France est considéré comme une modification substantielle d'une installation classée existante, au sens de l'article R. 181-46 du code de l'environnement. Il nécessite une nouvelle autorisation environnementale en application des dispositions des articles L. 181-14 du même code de l'environnement et est soumis à une évaluation environnementale en application de l'article R. 122-2 du même code, – notamment pour la rubrique 1c du tableau annexé à l'article R. 122-2 précité concernant les carrières soumises à autorisation mentionnées à la rubrique 2510 de la nomenclature des installations classées et leurs extensions d'une surface supérieure à 25 ha. À l'appui de sa demande d'autorisation environnementale, le pétitionnaire présente une étude de l'impact environnemental de son projet.

### 1.2. Présentation de l'avis de l'Autorité Environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

Le présent avis porte sur un projet de carrière exploitée par la société Pigeon Granulats Centre Île-de-France, dont le périmètre et les conditions d'exploitation sont modifiés. Il est émis à la demande du préfet des Yvelines dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale déposée par cette société le 19 février 2019 et complétée le 7 janvier 2020.

À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

### 1.3. Description du projet

#### 1.3.1 Présentation générale du projet

La société Pigeon Granulats Centre Île-de-France exploite actuellement une carrière de sablon sur le territoire de la commune de Saint-Martin-de-Bréthencourt. La carrière a été autorisée par arrêté préfectoral du 11 décembre 2007 pour une durée de 30 ans.

Le projet de modification comporte une extension de l'emprise du périmètre d'exploitation afin d'y intégrer une parcelle d'une surface de 3,36 ha non autorisée située au sud de l'emprise, où des stocks de matériaux de découverte et de terre végétale ont été déposés au début de l'exploitation

en 2007. Il n'y aura pas d'extraction de sable dans cette parcelle, qui fera l'objet d'une remise en état pour l'exploitation agricole.

Par ailleurs, une partie des terrains précédemment autorisés étant soumis à prescriptions de fouilles archéologiques, l'exploitant a pris la décision de ne pas les exploiter et une demande d'abandon de ces terrains est sollicitée.

Enfin, la société souhaite mettre en place dans le périmètre d'exploitation une station de transit

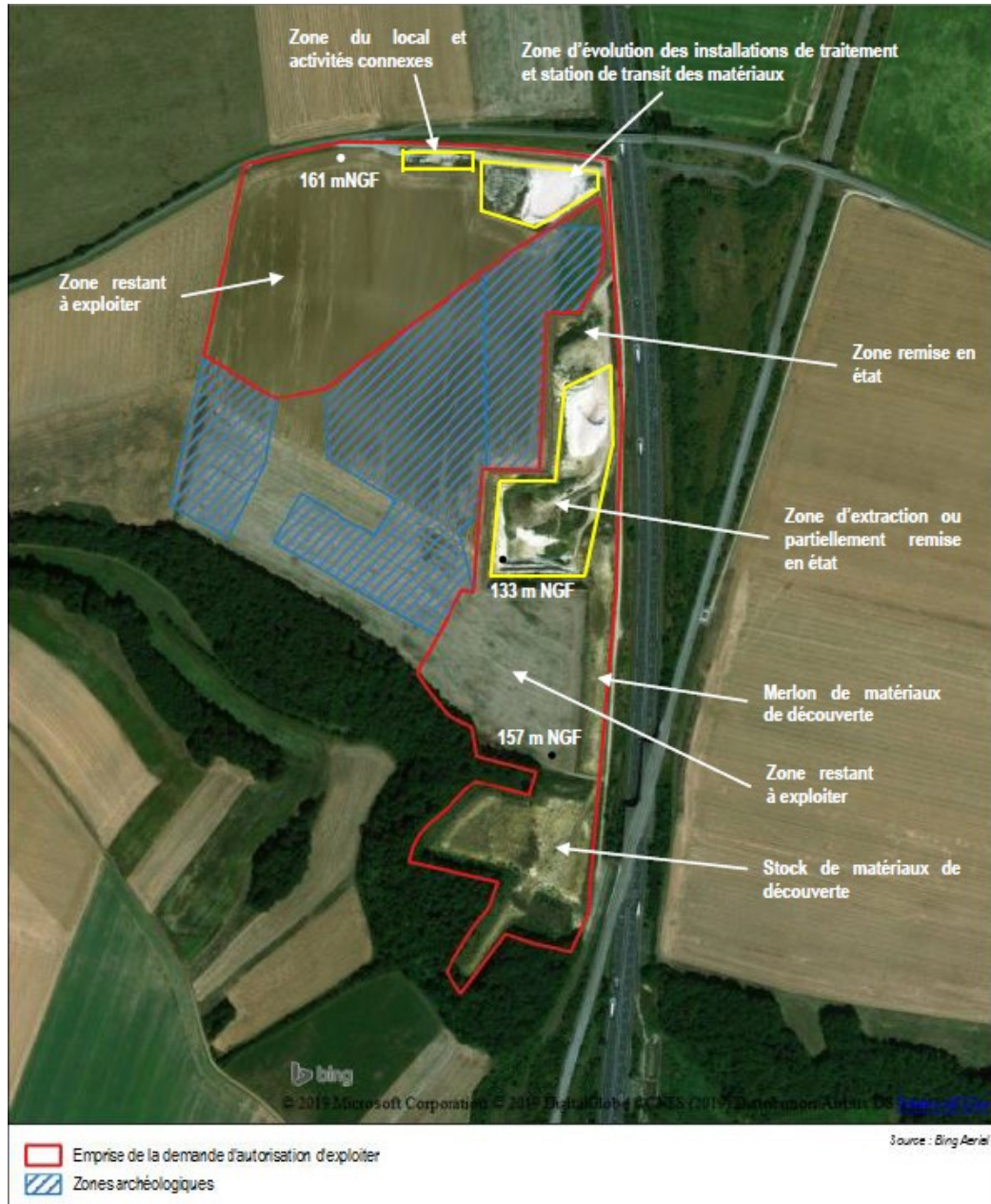


Illustration 1: photo aérienne du projet (source : étude d'impact, page 12)

pour la réception et le recyclage de matériaux inertes d'origine extérieure d'une surface de 7800 m<sup>2</sup>. Cette plate-forme sera équipée d'une installation mobile de traitement.

La nouvelle définition de l'emprise et les évolutions actuelles des marchés entraînant un réajustement de la production, l'exploitant souhaite également renouveler la durée d'exploitation de l'ensemble de ses installations pour une période de 25 ans à compter de la date d'autorisation.

Le gisement exploité est constitué de sablon jaune et de sable beige (sables et grès de Fontainebleau).

Il est situé sous une couche de terre végétale d'environ 20 cm puis de 12 m de stérile. La hauteur moyenne du gisement exploitable est d'environ 13 m. L'extraction est réalisée par couches successives, sur une hauteur de 7 à 7,5 m et par palier de 5 m de large, à l'aide d'un véhicule de chantier (chargeuse sur pneumatique).

Les sablons extraits seront criblés si nécessaire avant d'être considérés comme des produits finis. Ils sont ensuite stockés sur site avant d'être chargés sur des camions en vue de leur commercialisation dans le but d'alimenter les chantiers de BTP de la région.

La superficie actuellement autorisée est de 31,01 ha. Celle de l'extension sollicitée est de 3,606 ha. La surface abandonnée est de 13,44 ha. L'extraction du gisement représente 1 297 000 t soit un volume de 925 000 m<sup>3</sup>. Le rythme moyen annuel d'extraction envisagé est de 65 000 t (46 400 m<sup>3</sup>). La poursuite de l'exploitation du gisement se fera selon cinq phases quinquennales.

Pour la remise en état du site, le vide créé par l'extraction sera comblé en fond de fouille par les matériaux de découverte, puis par des apports extérieurs inertes dont les caractéristiques répondent aux obligations réglementaires<sup>1</sup>.

La plate-forme de transit et de traitement de matériaux inertes d'origine extérieure est située dans la partie nord du site. Les matériaux traités seront destinés soit au remblayage de la carrière, soit au recyclage. Le tonnage moyen annuel traité sera de l'ordre de 85 kt dont 75 kt utilisés pour le remblayage de la carrière.

Les horaires de fonctionnement de la carrière sont de 7h00 à 18h00 du lundi au vendredi.

L'étude d'impact décrit l'exploitation et le remblaiement de la carrière qui se fera selon cinq phases successives de cinq ans.

La remise en état de la zone de stockage de terres découvertes est prévue lors de la première phase d'exploitation de 5 ans. La remise en l'état de l'ensemble du site, y compris la plat-forme de transit et de traitement de matériaux, se fera lors de la dernière phase d'exploitation. et nécessitera une durée de quatre ans.

## **2. Analyse de l'état initial du territoire**

En application de l'article R. 122-5. Il 2° du code de l'environnement, l'étude d'impact doit comporter une description détaillée du projet et de son environnement.

L'étude d'impact présente dans la partie « évaluation de l'état initial » les éléments pertinents de contexte susceptibles d'être affectés par le projet.

### **2.1. Contexte humain**

Le projet est localisé dans le sud du département des Yvelines, sur le territoire de la commune de Saint-Martin-de-Bréthencourt. Cette commune appartient à la communauté d'agglomération Rambouillet Territoires.

Le site du projet se situe, à vol d'oiseau, à environ :

- 14 kilomètres de Rambouillet ;

<sup>1</sup>Arrêté du 12 décembre 2014 modifié relatif aux conditions d'admission des déchets inertes dans les installations relevant des rubriques 2515, 2516, 2517 et dans les installations de stockage de déchets inertes relevant de la rubrique 2760 de la nomenclature des installations classées.

- 29 kilomètres de Chartres ;
- 45 kilomètres de Paris ;
- 63 kilomètres d'Orléans.

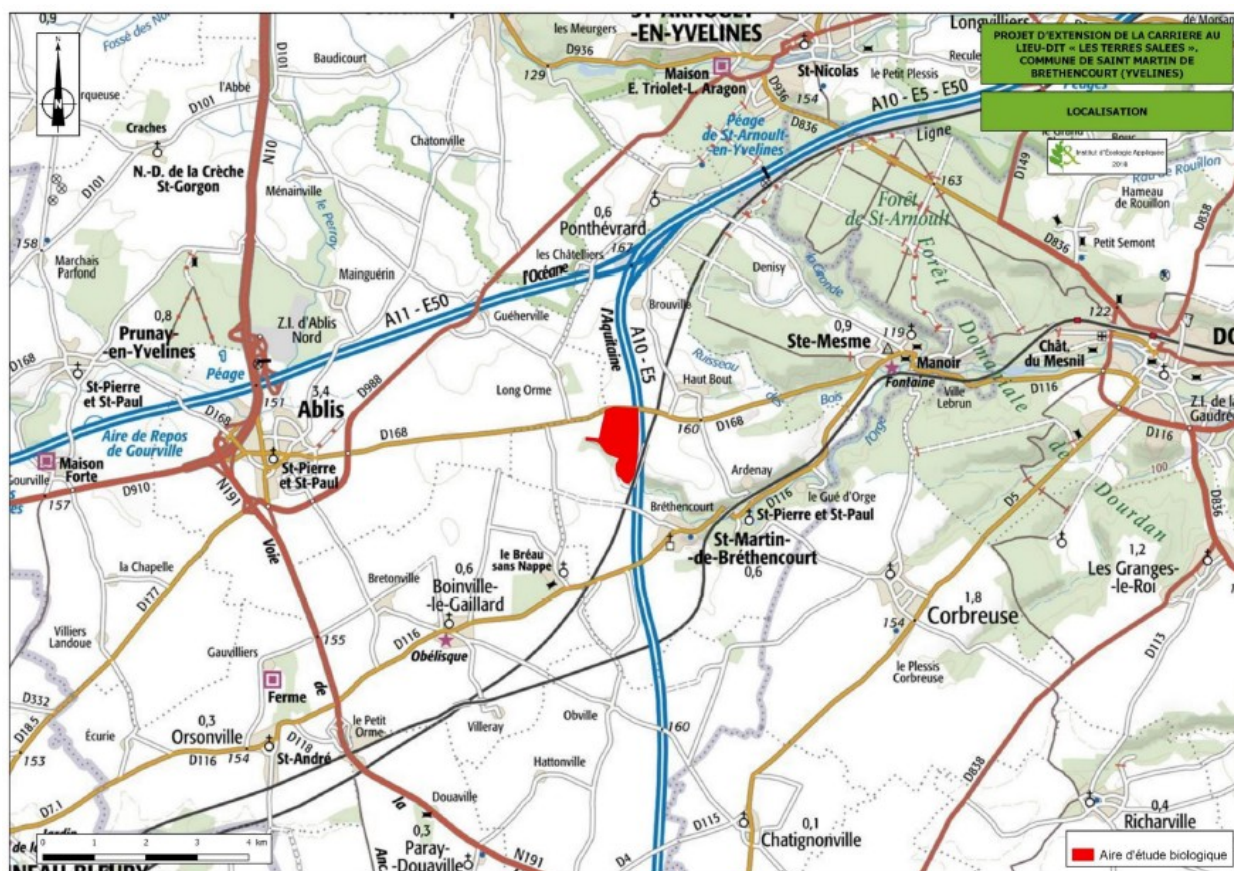


Illustration 2 : Localisation du site d'implantation de la carrière et de la zone d'étude biologique (source : étude d'impact page 59).

La carrière est localisée dans un secteur rural isolé, en bordure de l'autoroute A10 qui relie Paris à Orléans. L'accès au site se fait en partie nord, à partir d'un chemin d'exploitation desservi par la RD 168.

Le site est bordé au sud par un coteau boisé et à l'ouest par une plaine agricole de grandes cultures.

Des zones d'habitation voisines sont constituées principalement de hameaux, les plus proches étant le Haut Bout à 750 m au nord-est et le Long Orme à 780 m au nord-ouest. Des bourgs plus importants sont situés au sud-est avec Bréthencourt à 840 m, puis Saint-Martin-de-Bréthencourt à 1 700 m.

## 2.2. Contexte Biologique

### 2.2.1 Espaces naturels

Le dossier liste les différents périmètres naturels pouvant être impactés.



Une zone de protection spéciale (ZPS) et une zone spéciale de conservation (ZSC) appartenant au réseau Natura 2000<sup>2</sup> ont été identifiées. Il s'agit respectivement de la zone « Massif de Rambouillet et Zones humides proches (n°FR1112011) » située à 8,8 km au Nord et de la zone « Tourbières et prairies tourbeuses de la forêt d'Yveline (n°FR1100803) » située au Nord-Ouest de la zone d'étude.

L'étude d'impact conclut dans sa partie relative à l'état initial que ces zones de protection appartenant au réseau Natura 2000 sont situées sur des bassins versants différents du projet, que leurs écosystèmes sont différents de ceux du site de la carrière et que par conséquent, le projet n'aura pas d'impact sur ces zones de protection.

Une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)<sup>3</sup> de type 2 « Forêt de Dourdan » est située à une distance d'environ 1,5 km du projet.

Trois ZNIEFF de type 1 sont également présentes dans un périmètre de 3 km à l'est du site. Il s'agit des zonages « Mares de la forêt de Dourdan (n°110320040), Aulnaie du Moulin Neuf à Sainte-Mesme (n°110001471), Ruisseau de la forêt de l'Ouye (n°110320041) ».

Le parc naturel régional « Haute Vallée de Chevreuse » est quant à lui situé à 1,5 km de l'emprise du périmètre de la demande.

L'analyse de la trame verte et bleue de l'aire d'étude, basée sur le schéma régional de cohérence écologique (SRCE), n'identifie aucun corridor écologique traversant le périmètre de la carrière. Toutefois, le coteau boisé au sud du projet a été identifié comme l'écosystème présentant le plus d'intérêt. Ce coteau est à proximité immédiate de la vallée de l'Orge, corridor identifié par le SRCE.

Aucune zone humide ne se situe sur le site.

### 2.2.2 Habitats, faune et flore

Afin d'étudier la richesse patrimoniale du site, un diagnostic écologique spécifique a été réalisé. Il porte sur le périmètre du projet élargi d'une zone tampon de 25 mètres à l'ouest<sup>4</sup> et au coteau boisé au sud. Les relevés de terrain ont eu lieu d'avril 2018 à juin 2019. Ce diagnostic met en évidence sur la zone d'étude<sup>5</sup> :

- la présence de plusieurs types d'habitats (naturel et semi-naturel). Leurs enjeux de conservation ont été classés de non significatif à modéré ;
- un nombre d'espèces de la flore assez important, au regard de la faible diversité des habitats présents et de la surface limitée du secteur d'étude. Aucune espèce n'est protégée. Toutefois, on note la présence, hors du périmètre de la carrière, de trois espèces considérées comme rares avec un enjeu de conservation modéré : le Brome purgatif (*Bromus catarticus*), la Vesce à petites feuilles (*Viscia tenuifolia*) et la Jonquille (*Narcissus pseudonarcissus*) ;
- la présence de plusieurs groupes de la faune (oiseaux, mammifères, insectes) dont plusieurs espèces présentent un niveau d'enjeu de conservation classé fort (Lépidoptères dont le Thécia de l'Orme- *Satyrium w-album* ; Muscardin -*Muscardinus avellanarius*- pour les mammifères). L'inventaire fait également mention de la présence d'espèces protégées (lépidoptères, orthoptères et mantidés, oiseaux, chiroptères).

<sup>2</sup> Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats, faune, flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « Habitats, faune, flore » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS). En France, le réseau Natura 2000 comprend plus de 1 750 sites.

<sup>3</sup> Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

<sup>4</sup> La zone tampon n'est pas appliquée aux limites nord et est, contraintes par les voiries routières.

<sup>5</sup> L'aire d'étude biologique a été tracée à partir du périmètre de la demande, en intégrant le coteau boisé au Sud de la zone et une zone tampon de 25 m sur sa partie Ouest. Cette zone tampon n'a pas été appliquée sur les limites Nord et Est, contraintes par les voiries routières ou autoroutières.

Pour chaque groupe considéré, une conclusion synthétique est présentée sous forme de tableau avec une carte de localisation des espèces d'intérêts. Ces cartographies permettent d'avoir une bonne lecture des espèces présentes.

LA MRAe note que la dernière liste rouge régionale des oiseaux nicheurs d'Île-de-France n'a pas été prise en compte. Or certaines espèces ont vu leur statut évoluer, notamment la Linotte mélodieuse (*Carduelis cannabina*), le Tarier pâtre (*Saxicola torquatus*) et l'Hirondelle des rivages (*Riparia riparia*) qui sont désormais de statut vulnérable et non plus quasi-menacées pour la Linotte mélodieuse et l'Hirondelle des rivages et de préoccupation mineure pour le Tarier pâtre <sup>6</sup>.

## 2.3. Contexte hydrologique

### 2.3.1 Eaux souterraines

Le projet est situé au-dessus de la masse d'eau souterraine FRGG092 dite « Nappe de calcaires tertiaires libres de Beauce ». Communément appelé « Nappe de Beauce », ce complexe aquifère s'étend sur environ 9500 km<sup>2</sup> entre la Seine et la Loire.

Cette nappe est en relation étroite avec le réseau hydrographique de la vallée de l'Orge à proximité immédiate de la carrière.

Deux ouvrages d'alimentation en eau potable (AEP) sont recensés à l'ouest de la carrière sur le territoire de la commune de Saint-Martin-de-Bréthencourt. L'écoulement de la nappe se faisant vers l'est, le site de la carrière ne se situe pas en amont hydraulique direct de ces captages.

L'étude d'impact précise également que l'emprise du projet n'empiète pas sur les périmètres de protection de ces captages.

L'étude renvoie à l'avis d'un hydrogéologue agréé, fourni dans le dossier de la demande d'autorisation d'exploiter initiale de la carrière déposée en 2007. Cet avis préconise certaines mesures de protection relatives à la surveillance de la qualité des eaux souterraines et au fonctionnement de l'exploitation (notamment les modalités de remblaiement).

Elle relève par ailleurs la présence, dans le secteur de Saint-Martin-de-Bréthencourt, de nombreux ouvrages de prélèvement utilisés souvent à des fins d'irrigation de culture ou d'autre usage privé.

Bien que les parcelles concernées par le projet ne soient pas situées dans un périmètre de protection des captages d'alimentation en eau potable (AEP), la MRAe considère qu'il s'agit d'un enjeu important.

La surveillance de la qualité des eaux souterraines est actuellement réalisée par deux piézomètres implantés sur le site (Pz 2 situé en limite nord et Pz 1 en limite sud-ouest de l'actuelle carrière (cf. Illustration 3) pour vérifier que les matériaux d'origine extérieure utilisés en remblayage ne polluent pas les eaux souterraines. L'étude d'impact donne page 27 les résultats du suivi de la qualité des eaux souterraines qui n'a pas mis en évidence de pollution liée au stockage des matériaux inertes.

La MRAe relève qu'un guide du Bureau de recherches géologiques et minières<sup>7</sup> de 2018 relatif à la surveillance de la qualité des eaux souterraines appliquée aux ICPE et aux sites pollués préconise au minimum trois piézomètres pour surveiller la qualité des eaux souterraines d'un site (un en amont hydraulique, deux en aval (cf. page 19 du guide).

<sup>6</sup>[https://www.arb-idf.fr/sites/arb-idf/files/document/ressources/lrr\\_oiseaux\\_2018\\_tabvf.pdf](https://www.arb-idf.fr/sites/arb-idf/files/document/ressources/lrr_oiseaux_2018_tabvf.pdf)

<sup>7</sup><https://www.brgm.fr/sites/default/files/guide-icpe.pdf>

**La MRAe recommande d'actualiser, au vu des recommandations du guide du BRGM relatif à la surveillance de la qualité des eaux souterraines appliquées aux ICPE, les modalités de suivi de cette surveillance et notamment le nombre et l'implantation des piézomètres.**



*Illustration 3: localisation des piézomètres*

### 2.3.2 Eaux superficielles

L'étude décrit de façon précise le contexte local pour les eaux superficielles. Le site appartient à la masse d'eau superficielle « L'Orge de sa source au confluent de la Rémarde » (FRHR97). Le site de la carrière se trouve dans le « sous-bassin » versant du ruisseau du Patineau. C'est un ruisseau temporaire qui rejoint la rivière l'Orge au niveau de Bréthencourt à 1,5 km au sud-est du site. Ce ruisseau est canalisé et busé à l'aval du site pour passer sous les remblais permettant le passage de la voie du TGV et de l'A10. Il reçoit les eaux de ruissellement de l'autoroute A10, de la voie SNCF et de la RD 168.

La qualité des eaux superficielles du secteur est altérée par de nombreuses pressions anthropiques et des rejets d'eaux pluviales. L'état biologique et l'état chimique de l'Orge sont de ce fait actuellement mauvais.

## 2.4. Contexte réglementaire

L'étude d'impact analyse et conclut à la conformité (PLU) ou à la compatibilité du projet avec :

- le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Seine-Normandie (SDAGE), adopté le 5 novembre 2015 ;
- le schéma d'aménagement et de gestion des eaux « Orge et Yvette », à l'échelle de bassins versants plus petits, approuvé par arrêté inter préfectoral le 2 juillet 2014.
- schéma départemental des carrières des Yvelines, approuvé par arrêté préfectoral du 22 novembre 2013 ;
- schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie d'Île-de-France, adopté le 4 novembre 2013 ;
- le plan local d'urbanisme de la commune de Saint-Martin-de-Brethencourt.

Le demandeur précise que l'activité d'extraction est compatible avec les activités autorisées dans le règlement du plan local d'urbanisme (zone A1). Toutefois la compatibilité des activités de transit et de concassage de matériaux avec le règlement de cette zone n'est pas analysée ;

Enfin l'étude d'impact n'analyse pas la compatibilité de l'activité de stockage et de recyclage de déchets inertes avec le plan régional de prévention et de gestion des déchets.

***La MRAe recommande d'analyser la compatibilité des activités de transit et de traitement de matériaux avec le règlement du plan local d'urbanisme de Saint-Martin-de-Brethencourt et avec le plan régional de prévention et de gestion des déchets d'Île-de-France.***

## 2.5. Contexte patrimonial, culturel et paysager

### 2.5.1 Patrimoine

L'église de Saint-Martin-de-Brethencourt est le monument historique classé/inscrit le plus proche de la carrière, à 1,7 km au sud-est. Le château de Sainte-Mesme et l'église Notre-Dame de l'Assomption de Boinville-le-Gaillard sont également situés à moins de 3 km de la carrière.

L'étude précise que les périmètres de protection de ces monuments historiques sont des cercles d'un rayon de 0,5 km et qu'aucun de ces périmètres ne recoupe le projet.

Plusieurs parcelles pour lesquelles l'autorisation d'exploitation est actuellement accordée font l'objet d'une prescription de diagnostic archéologique<sup>8</sup>, L'INRAP<sup>9</sup> a été attributaire de l'exécution du diagnostic selon l'arrêté préfectoral n°2012-438. réalisée en quatre campagnes de 2008 à 2012, sur une emprise totale de 261 000 m<sup>2</sup>

Les fouilles ont permis de circonscrire les limites du site d'intérêt archéologique . Elles ont mis en évidence l'existence d'un site d'habitat et d'activité métallurgique daté de la fin du 9e au début du 12e siècle en partie nord-est et de nombreux vestiges (fosses, silos, four, céramique, scorie) en partie sud de la carrière.

Compte tenu des délimitations effectuées, la surface de la zone de prescription de diagnostic archéologique est aujourd'hui de 104 567 m<sup>2</sup>. L'étude d'impact précise que l'exploitation de cette zone sera abandonnée.

### 2.5.2 Paysage

Sur le secteur de la carrière, la cote du terrain naturel est comprise entre 157 et 161 m NGF.

<sup>8</sup>(arrêté préfectoral n°2007-215)

<sup>9</sup> Institut national de recherches archéologiques préventives

Le relief de la zone est plat –sur plusieurs kilomètres et de faible altitude. La caractérisation du paysage fait référence à l'atlas des Paysages des Yvelines. La carrière se situe en bordure de deux voies de communication la route départementale n°168 au nord et l'autoroute A10 à l'est. Une ligne TGV vient croiser l'A10 et longer le sud-est de la carrière  
Des planches photographiques sont annexées à l'étude et permettent de bien visualiser le paysage local, ainsi que la visibilité de la carrière depuis ces deux axes de communication.



Illustration 3 : vue depuis le pont enjambant l'autoroute A10 – même vue avec effet zoom (source : étude d'impact page 103).

### 3. Analyse des impacts environnementaux

Dans une première partie l'étude décrit les incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement.

Dans une deuxième partie de cette analyse il est proposé, vis-à-vis des effets du projet sur l'environnement, des mesures pour éviter, réduire ou compenser ces impacts.

#### 3.1. l'eau

L'analyse des impacts conclut que le risque de pollution est limité.

Pour les eaux souterraines ce risque est principalement lié au transfert de pollution par infiltration.

Pour les eaux superficielles, les ruissellements sur le site sont faibles et limités essentiellement à la plate-forme de transit et de traitement des matériaux et à l'aire de ravitaillement en carburant. Au niveau des zones d'extraction, les eaux de pluie rejoignent le fond de fouille puis s'infiltrent.

L'étude propose des mesures de réduction afin de limiter les impacts sur le milieu, Le site étant existant, certaines de ces mesures détaillées ci-après sont déjà mises en œuvre.

Pour les eaux souterraines, l'étude précise que les relevés piézométriques montrent que le niveau de la nappe est stable (135 m NGF au nord de la carrière et 132 m NGF au sud de celle-ci) et que l'exploitation de la carrière se fera hors d'eau jusqu'à 1 m au-dessus du niveau de la nappe.

Par ailleurs il est précisé dans le chapitre concernant les opérations de remblayage que le fond de fouille sera remblayé exclusivement avec des stériles de découvertes sur au moins 7 mètres d'épaisseur et que le reste du remblaiement se fera avec des matériaux inertes selon une « procédure stricte d'admission » qui n'est pas détaillée.

**La MRAe recommande d'intégrer au corps de l'étude d'impact les éléments concernant les remblayages de la carrière avec des matériaux inertes en vue de mieux appréhender les mesures de gestion prévues afin de limiter les risques de pollutions de la nappe.**

Les eaux de ruissellement de la zone dédiée au ravitaillement des véhicules et à leur entretien seront récupérées, puis dirigées vers un dispositif de traitement (séparateur d'hydrocarbures) avant d'être infiltrées.

La plate-forme de transit et de traitement sera stabilisée avec des graves non traitées. Les eaux de ruissellement issues de cette plate-forme seront dirigées vers un bassin étanche avant d'être infiltrées. Ce bassin sera équipé d'une vanne d'isolement afin de pouvoir récupérer les eaux issues d'un incendie. L'étude intègre un calcul de dimensionnement du bassin au regard des caractéristiques de la plate-forme et des différentes pluies rencontrées sur la zone d'étude.

Les eaux résiduaires domestiques seront recueillies dans une fosse septique étanche, vidangée régulièrement.

### **3.2. la biodiversité**

L'étude des enjeux ainsi que les mesures mises en place en regard s'appuient sur une expertise écologique. Le chapitre « biodiversité » de l'étude d'impact liste les effets du projet et renvoie vers cette expertise.

Pour chaque secteur de la zone d'étude, l'expertise écologique précise les caractéristiques et le niveau des enjeux en matière de biodiversité. En regard, les mesures d'évitement sont précisées (cf. tableau page 61 de l'annexe V de l'étude d'impact).

Les zones à exploiter situées dans le périmètre du projet sont considérées comme :

- à fort enjeu, les talus de terres de découverte au long de l'A10 (zone de reproduction du Tarier pâtre et de la Linotte mélodieuse, présence d'insectes) et la lisière nord-est du bois proche du stock de terres de découverte ;
- à enjeu modéré, le talus sud du stock de terres de découvertes (présence d'insectes) et le front de carrière (zone de reproduction d'Hirondelle des rivages)

L'étude considère que l'impact sur les amphibiens, les reptiles, les mammifères, les chiroptères comme négligeable.

Elle estime l'impact de la perte d'habitat pour la Linotte mélodieuse et le Tarier pâtre lié à la reprise du merlon est faible, compte tenu des possibilités de report sur les espaces alentours. Elle conclut également que cet impact sera nul pour l'habitat de l'Hirondelle des rivages, celui-ci se déplaçant au fur et à mesure de l'exploitation de la carrière.

L'étude écologique détaille, dans sa troisième partie, les mesures de réduction et d'accompagnement à mettre en œuvre afin de limiter les impacts sur la faune et la flore présentes. Les mesures proposées comprennent notamment des restrictions pour l'exploitation et les travaux inhérents au projet de carrière. Ces restrictions, liées à la présence d'oiseaux et d'insectes (papillons, criquets et Mante religieuse), sont présentées sous forme de planning. Durant certaines périodes, le débroussaillage ou la fauche seront interdits. Pour certaines espèces, notamment l'Hirondelle des rivages, l'étude d'impact (page 154) indique, qu'en cas d'intervention sur les fronts de taille laissés inactifs, des contrôles de l'absence d'occupation par une colonie d'hirondelles seront effectués par un écologue spécialiste de l'avifaune dans la zone sollicitée.

L'étude d'impact présente des mesures dites « d'accompagnement » concernant la gestion des merlons sud et est. Elles concernent la création d'un habitat de substitution dans la zone sud (zone de stockage des terres de découverte) afin de limiter le développement des insectes et des oiseaux sur le merlon est qui est amené à disparaître ultérieurement lors du réaménagement de la carrière.

Des mesures de traitement (surveillance, arrachage) des espèces exotiques envahissantes sont également présentées.

Compte tenu des mesures d'évitement et de compensation proposées, l'étude d'impact conclut que, si celles-ci sont réalisées, il n'est pas nécessaire de solliciter de dérogation de destruction d'espèce protégée.

**La MRAe recommande de compléter l'étude avec une carte des mesures d'évitement et de compensation proposées dans l'étude d'impact et de préciser les superficies concernées.**

### **3.3. Les émissions (pollution atmosphérique, bruit)**

#### **✓ Pollution atmosphérique**

Selon l'étude, l'impact de l'activité en matière d'émissions gazeuses est faible au regard du contexte local (site localisé en bordure de deux axes routiers).

Cependant l'activité de la carrière est de nature à générer des émissions de poussières. Ces émissions restent toutefois limitées par la mise en œuvre de mesures préventives (présence de merlon, vitesse de circulation limitée, arrosage des pistes en période de sécheresse, entretien des engins...).

La MRAe note que l'étude d'impact ne traite pas des émissions de poussières pouvant être générées par l'installation mobile de traitement de matériaux.

#### **✓ Bruit**

Les activités menées dans la carrière sont génératrices de bruit notamment lors :

- de la rotation des camions ;
- de la circulation et les manœuvres des engins ;
- du fonctionnement de l'unité mobile de concassage – criblage des déchets-destinés au remblaiement de la carrière ou au recyclage.

L'étude d'impact précise que l'entretien préventif et régulier des machines et engins contribuera à limiter les émissions sonores.

Les klaxons de recul utilisés par les engins sont des avertisseurs à bruit blanc de type « cri du lynx » qui produisent un bruit de fréquence différente de celle des autres bips de recul et qui limitent la nuisance.

De même, l'entretien régulier des pistes internes afin d'éviter la formation de nids de poules limitera le bruit lié aux camions.

Des mesures périodiques (tous les trois ans) des émissions sonores seront maintenues tel qu'actuellement. Ces mesures sont conformes à la réglementation en vigueur.

**La MRAe recommande :**

- **d'apporter des précisions sur les émissions atmosphériques et sonores susceptibles d'être générées par l'unité mobile de traitement de matériaux et le cas échéant les mesures mises en place pour limiter cette nuisance ;**
- **d'effectuer des mesures de niveau sonore et des poussières émises lors des campagnes de broyage-concassage.**

### **3.4. Trafic routier**

Le site est localisé en bordure de deux axes routiers, l'autoroute A 10 et la RD 168.

L'autoroute A 10 relie Paris à Orléans, le trafic journalier est de l'ordre de 44 400 véhicules. Le trafic de la RD 168, qui dessert le site, est moins important avec un trafic journalier d'environ 1800 véhicules.

L'intégralité des matériaux extraits sur le site est transportée par voie routière par la RD 168 et la RD 988. Les camions empruntent soit la RN 10 pour rejoindre Coignières, soit la RD 910 pour aller vers Gallardon, soit l'A11/A10 pour se diriger vers Massy.

Selon l'étude d'impact, la quasi-totalité du trafic se fera en double fret (échange de déchets inertes contre des produits finis). Ce principe permet de réduire le nombre de camions en circulation.

Le trafic routier imputable à l'exploitation de la carrière est estimé au maximum à 11 allers-retours (22 passages) par jour de poids lourds, soit environ 1,3 % du trafic journalier de la portion de la RD 168 .

Une surveillance de l'état des chaussées et de la signalisation routière aux abords du site sera opérée.

Pour les camions qui empruntent la RD 168 vers l'est pour rejoindre Dourdan, une sensibilisation des conducteurs aux zones à risques (collision avec des véhicules légers, accident de personne, passage à niveau, zone limitée à 30 km/h) sera faite, particulièrement pour le passage du bourg de Sainte-Mesne.

### **3.5. Le paysage**

L'étude décrit l'incidence de l'exploitation sur le paysage.

La création d'un merlon périphérique au nord et l'ouest du site dès la deuxième phase quinquennale est indispensable pour la poursuite de l'exploitation de la carrière. Ce merlon aura un impact fort mais temporaire sur le paysage.

Le stock de découverte situé au sud de la carrière et nouvellement intégré dans l'emprise autorisée est décrit comme très peu perceptible. Ce dernier sera remanié pour donner une perspective paysagère régulière et s'intégrer dans la zone de culture situé au nord.

L'impact de la plate-forme de traitement pourrait être perçu négativement en raison de la présence du stock de matériaux à recycler.

Selon l'étude d'impact, la présence du merlon en limite nord et ouest du site (sur la période 2024 à 2038) masquera sa vue en arrivant par l'ouest sur la RD 168.

La zone d'extraction où sont stockés les produits finis restera masquée par les merlons et les haies périphériques.

La MRAe relève que l'étude d'impact ne présente pas de photomontage en provenance de Saint-Martin-de-Bréthencourt et que le phasage de la création des merlons ne couvrira pas toute la période d'exploitation de la plate-forme de concassage.





Illustration 4 : photo-simulation de l'évolution de la vue de la carrière en arrivant par l'ouest, sur la RD 168 : vue actuelle (en haut) et vue dans 10 ans avec le merlon créé en limite ouest du site (source : étude d'impact page 130)

***La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact pour présenter le paysage du site aux différentes périodes d'exploitation, depuis les différents points où il est vu, et à l'issue de la remise en état.***

### **3.6. Justification du projet retenu**

Afin de justifier son projet, l'exploitant s'appuie sur plusieurs critères (administratif, réglementaire, économique, foncier et environnemental).

La prolongation de l'autorisation existante permettra une meilleure exploitation du gisement et évitera la création d'un nouveau site.

Du point de vue économique, le projet des Terres Salées permet le maintien d'emplois directs par l'exploitation de son gisement et par le traitement de matériaux à recycler.

En matière de foncier, la société Pigeon Granulat Centre Île-de-France possède déjà les autorisations nécessaires pour exploiter le sous-sol (contrat de forage).

Le maillage du territoire et la présence à proximité de nombreux partenaires permet de fonctionner en double fret pour le transport des matériaux et de limiter ainsi la circulation des camions. Cette réduction de trajet présente comme avantages de limiter les émissions gazeuses d'échappement, de limiter la consommation de combustible fossile, mais aussi de réduire le risque accidentel routier et l'encombrement des voies de circulation.

La MRAe note que la demande d'autorisation répond à des objectifs de poursuite de l'exploitation de la carrière, de régularisation du stockage de matériaux de découverte et de création d'une plate-forme de traitement de déchets du BTP.

Elle relève que s'agissant de la régularisation de la zone de stockage des terres de découvertes, aucun scénario alternatif n'a été étudié, notamment l'utilisation de ces terres en remblaiement de la zone d'extraction.

***La MRAe recommande de compléter la justification du projet par l'étude d'un scénario alternatif de régularisation de la zone de stockage de terres de découverte.***

## 4. Étude de dangers

Les dangers que peut présenter l'installation sont essentiellement liés à la circulation et aux manœuvres des engins de chantier, au transport et à l'utilisation de carburant, à l'effondrement du front de taille.

En cas de déversement accidentel de carburant, des mesures sont prévues pour y remédier : utilisation d'absorbant, enlèvement des matériaux souillés.

Aucun stockage de carburant n'a lieu sur le site et l'exploitation de la carrière ne nécessite pas l'usage d'explosif : le risque d'explosion est réduit.

Selon l'étude d'impact, une bande minimale de sécurité de 10 mètres en périphérie du site et une pente de 45 degrés pour garantir la stabilité du front permettraient de limiter le risque d'éboulement. Toutefois une étude de stabilité jointe au dossier préconise une pente plus faible de 33 degrés.

L'analyse des risques conclut que compte tenu de la nature de l'exploitation, des équipements utilisés et des matériaux réceptionnés, manipulés et stockés, l'apparition d'un accident industriel présentant des dangers pour l'environnement ou pour les tiers est improbable.

La MRAe relève que des merlons présentant une hauteur de 6 à 8 m de hauteur sont situés à proximité de la RD 168. L'étude de danger n'analyse pas le risque d'éboulement de ces merlons.

***La MRAe recommande de compléter l'étude de danger et l'étude d'impact par la prise en compte des conclusions de l'étude de stabilité des merlons en vue de prévenir leur affaissement.***

## 5. Remise en état

Au droit de la zone d'extraction, les travaux de remise en état sont réalisés au fur et à mesure de la progression de l'exploitation du sablon. Les apports se feront à volume équivalent du gisement extrait, de façon à retrouver la cote du terrain initial.

Le remblayage se fera de façon structurée, avec :

- la mise en place des matériaux stériles du site en fond de fouille ;
- la mise en place des apports inertes d'origine extérieure ;
- la mise en place de la terre végétale, avec un régalaie régulier ;

L'étude d'impact prévoit que le site retrouve ainsi sa vocation agricole initiale.

Au droit de la zone d'extension située au sud, les stocks de matériaux de découverte seront nivelés. Compte tenu de l'environnement boisé aux alentours de cette zone, et en accord avec le propriétaire des terrains, les pentes de la plateforme seront reboisées avec des espèces locales et le plateau sera rendu à un usage agricole. Les terrains retrouveront leur vocation agricole initiale, seule la topographie aura été modifiée. Le boisement de la pente, en liaison avec le boisement existant, permettra l'intégration paysagère du site.

La MRAe relève que la remise en état de la zone de stockage et de traitement des déchets du BTP n'est pas décrite et son calendrier n'est pas précisé. De plus les modalités de remise en état pour la culture du stock de terres de découvertes ne sont pas précisées (apport de terre arable).

***La MRAe recommande de préciser les modalités et le calendrier de remise en état de la zone de stockage et de traitement de déchets du BTP et les modalités de remise en état pour la culture du stock existant de terres de découvertes.***

## 6. L'analyse du résumé non technique

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact et dans l'étude de dangers. Ce résumé est concis et reprend les principales informations de l'étude d'impact sous une forme globalement compréhensible par le grand public.

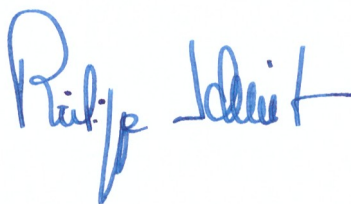
## 7. Information, Consultation et participation du public

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, cet avis devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue par l'article L.123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : [mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr](mailto:mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr)

L'avis de la MRAe est disponible sur le site Internet de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France et sur celui de la MRAe.

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale,  
Délibéré en séance du 19 novembre 2020

A handwritten signature in blue ink, reading 'Philippe Schmit'.

Philippe Schmit, président