



**PRÉFÈTE
DE LA HAUTE-MARNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
Grand Est**

Unité Départementale Aube - Haute-Marne CHAUMONT, le 1er octobre 2025

Nos réf. : SHM/JG/MI n° 25 - 275

Rapport de l'Inspection des installations classées

Visite d'inspection du 24/09/2025

Contexte et constats

Publié sur  **GÉORISQUES**

SA ENTREPRISE MORONI

Pâtis St Nicolas – La place Royale Sud

Les Echats Les Prés
52100 PERTHES

Code AIOT : 0005701020

1) Contexte

Le présent rapport rend compte de l'inspection réalisée le 24 septembre 2025 dans l'établissement SA ENTREPRISE MORONI implanté Pâtis St Nicolas - La place Royale Sud - Les Echats Les Prés, 52100 PERTHES. Cette partie « Contexte et constats » est publiée sur le site internet Géorisques (<https://www.georisques.gouv.fr/>).

La visite a été réalisée dans le cadre de l'instruction d'un porter à connaissance déposé par l'exploitant en date du 8 août 2025, demandant la modification d'une partie du tracé d'accès à son prochain site d'extraction.

Les informations relatives à l'établissement sont les suivantes :

- SA ENTREPRISE MORONI
- Pâtis St Nicolas - La place Royale Sud - Les Echats Les Prés - 52100 PERTHES
- Code AIOT : 0005701020
- Régime : Autorisation
- Statut Seveso : Non Seveso
- IED : Non

Les carrières MORONI possèdent cette carrière alluvionnaire, qui est autorisée par l'Arrêté Préfectoral du 30 avril 2009 pour une durée de 25 ans.

D'une superficie de 92 ha 35 a79ca, elle porte sur un ensemble de parcelles regroupées en deux secteurs situées aux abords de la RN4, sur la commune de PERTHES.

Les carrières MORONI font désormais partie du Groupe HEIDELBERG Materials France.

2) Constats

2-1) Introduction

Le respect de la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement relève de la responsabilité de l'exploitant. Le contrôle des prescriptions réalisé ne se veut pas exhaustif, mais centré sur les principaux enjeux recensés et à ce titre, ne constitue pas un examen de conformité de l'administration à l'ensemble des dispositions qui sont applicables à l'exploitant. Les constats relevés par l'inspection des installations classées portent sur les installations dans leur état au moment du contrôle.

A chaque point de contrôle est associée une fiche de constat qui comprend notamment les informations suivantes :

- le nom donné au point de contrôle ;
- la référence réglementaire de la prescription contrôlée ;
- si le point de contrôle est la suite d'un contrôle antérieur, les suites retenues lors de la précédente visite ;
- la prescription contrôlée ;
- à l'issue du contrôle :
 - ◆ le constat établi par l'inspection des installations classées ;
 - ◆ les observations éventuelles ;
 - ◆ le type de suites proposées (voir ci-dessous) ;
 - ◆ le cas échéant la proposition de suites de l'inspection des installations classées à Madame la Préfète ; il peut par exemple s'agir d'une lettre de suite préfectorale, d'une mise en demeure, d'une sanction, d'une levée de suspension, ...

Il existe trois types de suites :

- « Faits sans suite administrative » ;
- « Faits avec suites administratives » : les non-conformités relevées conduisent à proposer à Madame la Préfète, des suites graduées et proportionnées avec :
 - ◆ soit la demande de justificatifs et/ou d'actions correctives à l'exploitant (afin de se conformer à la prescription) ;
 - ◆ soit conformément aux articles L. 171-7 et L. 171-8 du code de l'environnement des suites (mise en demeure) ou des sanctions administratives ;
- « Faits concluant à une prescription inadaptée ou obsolète » : dans ce cas, une analyse approfondie sera menée a posteriori du contrôle puis éventuellement une modification de la rédaction de la prescription par voie d'arrêté préfectoral pourra être proposée.

2-2) Bilan synthétique des fiches de constats

Les fiches de constats disponibles en partie 2-4 fournissent les informations de façon exhaustive pour chaque point de contrôle. Leur synthèse est la suivante :

Les fiches de constats suivantes ne font pas l'objet de propositions de suites administratives :

N°	Point de contrôle	Référence réglementaire	Autre information
1	Portée de l'autorisation	Arrêté Préfectoral du 30/04/2009, article 11.2	Sans objet

2-3) Ce qu'il faut retenir des fiches de constats

La visite n'a pas permis de relever de non conformités, mais a permis de visualiser les modifications demandées sur les nouvelles parcelles impactées par la demande de modification de tracé.

Le rapport d'instruction du porter à connaissance reçu en date du 8 août 2025, fait suite au constat suivant.

2-4) Fiches de constats

N° 1 : Portée de l'autorisation

Référence réglementaire : Arrêté Préfectoral du 30/04/2009, article 11.2
Thème(s) : Autre, périmètre d'autorisation
Prescription contrôlée : L'autorisation d'exploiter porte sur le périmètre PA constitué des parcelles ZI 9, ZE 3, 47, 49, 51 et ZH 33, 34 et 58 et représente une superficie de 92ha 35a 79ca. Il est repéré par le périmètre ABCD. ...figurant sur le plan joint en annexe au présent arrêté. A l'intérieur de ce périmètre, le périmètre voué à extraction PE représente une superficie de 80ha 86 04ca. Il est repéré par le périmètre 1-2-3-4.figurant sur le plan joint en annexe au présent arrêté.
Constats : La carrière comporte deux parties : 1 au Nord de la RN 4, l'autre au Sud de celle-ci. Partie Sud : Cette partie sise au lieu-dit "Place Royale" a été extraite en totalité et récolée actuellement. Elle est située sur les parcelles cadastrées en section ZH 33 et 34. Partie Nord : Cette partie sise au lieu dit "Le Patis St Nicolas sur les parcelles cadastrées en section ZI 3, 9 et 47 ; et aux "Echats en parcelle cadastrées en section ZE 49, 51 et 58, n'est actuellement pas encore exploitée. Elle le sera après les dernières récoltes effectuées, automne 2025.
Type de suites proposées : Sans suite

1. Présentation du site et de la demande

1.1 Présentation du site concerné

La société SA MORONI a récemment été rachetée par le groupe Heidelberg Materials ; elle est régulièrement autorisée à exploiter une carrière située sur la commune de PERTHES.

L'exploitant souhaite pouvoir modifier le tracé d'accès à sa carrière.

1.2 Contexte administratif

La société SA MORONI est régulièrement autorisée à exploiter une carrière située sur la commune de PERTHES par l'arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter n° 1533 du 30 avril 2009. Le site comporte deux carrières, traversées par la Route Nationale 4. La carrière objet de la demande se situe au Nord de la RN4. La partie Sud ayant déjà été récolée. L'exploitation de la partie sise aux lieux-dits « Le Pâtis Saint-Nicolas, les Prés et les Echats » sections ZI et ZE va prochainement débiter.

1.3 Justification de la demande

Le porteur de projet indique que cette modification de tracé d'accès à sa carrière, permettrait

- d'éviter la mise en place d'un linéaire de piste le long de la RN 4 qui générerait potentiellement des poussières ;
- d'éviter deux passages sur l'emprise du pipeline de gaz (TRAPIL) dont un passage techniquement compliqué du fait de sa proximité avec la RN 4 ;

2. Éléments d'appréciation fournis par l'exploitant

2.1 Description du projet

Dans le cadre de l'évacuation des matériaux de la carrière provenant de l'emprise située au Nord de la RN4, l'arrêté d'autorisation prévoit un tracé qui passe par les chemins agricoles puis par une parcelle privée en bordure de la RN4 pour rejoindre l'accès de l'ancienne scierie au lieu-dit « Chez Collignon ». (plan en annexe 1).

Ce tracé permet d'éviter que les camions de transport de matériaux de la carrière ne traversent en charge la commune de PERTHES.

Le carrier prévoit de modifier une partie du tracé prévu, dans sa partie la plus proche de la voie publique. (plan en annexe 1).

2.2 Dangers et inconvénients susceptibles d'être générés par cette modification

1/ Localisation / Emprise au sol

La Société a obtenu les autorisations des propriétaires des terrains utilisés pour l'acheminement prévu :

- Chemins d'association foncière
- Parcelle privée

Les autres parcelles concernées par l'emprise de la piste sont la propriété de la Société MORONI.

2/ Incidences sur le plan environnemental :

Une étude écologique a été menée afin d'étudier l'impact de cette modification de tracé sur le milieu naturel et la biodiversité.

Cette étude a permis de définir le tracé le moins impactant et dont l'emprise permet d'éviter les milieux les plus sensibles.

L'étude propose des mesures d'évitement et de réduction, ci-après développées, afin que cette modification n'entraîne pas d'impact sur la faune et la flore, ainsi que sur les zones humides inventoriées.

Mesures d'évitement :

Évitement des fourrés : Préservation au maximum des fourrés implantés sur les parcelles n°101 et 102

Le passage de l'axe Nord/Sud à l'axe Ouest/Est pourra toutefois se faire au travers du secteur actuellement colonisé par le Robinier faux-acacia – Espèce Exotique Envahissante.

Une fois dans l'enceinte des terrains de la salle des ventes, le tracé ira au plus court pour gagner les dalles béton. Dans les deux cas, le tracé évite également les enjeux induits par la présence du Lézard des murailles et de la Couleuvre verte et jaune, qui sont tous deux protégés.

Évitement du fossé

Le fossé sera évité au maximum afin de ne pas affecter sa fonctionnalité. D'une part, ce fossé est le support de Zones Humides identifiées au sens de l'arrêté du 24 juin 2008. D'autre part, il constitue un habitat d'intérêt au moins pour quelques espèces d'oiseaux, dont la Rousserolle verderolle (*Acrocephalus palustris*) vulnérable » à l'échelle du Grand Est– ou le Phragmite des joncs (*Acrocephalus schoenobaenus*), quasi-menacé » à l'échelle du Grand Est–nichant vraisemblablement dans la typhaie implantée à l'angle du fossé.

En outre, bien qu'aucune observation n'ait été réalisée, il n'est pas totalement exclu que ce fossé soit favorable aux amphibiens. Ainsi, la piste devra uniquement traverser le fossé, au moyen d'un busage adapté, afin d'en assurer la continuité.

Ce tracé permet donc d'éviter toutes les zones humides inventoriées.

Mesures de Réduction des impacts

Dans le cadre de l'aménagement de la piste ou dans celui de son entretien ultérieur (entretien des lisières et bordures), plusieurs interventions peuvent engendrer des incidences directes sur la flore et la faune locales : défrichement, terrassement, tontes et tailles. Cette incidence peut être limitée en intervenant à la période la plus propice.

TYPE D'INTERVENTION	PÉRIODE
Défrichement	Entre septembre et fin février de l'année suivante inclus – mi-mars au plus tard. <i>(en dehors de la période de forte sensibilité pour la faune, notamment celle de nidification des oiseaux)</i> – les opérations de taille et de coupe étant effectuées avec des outils adaptés. Du fait de la présence hypothétique du Hérisson d'Europe et de chiroptères, <u>restreindre la période de défrichement à septembre-novembre serait même idéale, afin d'éviter la période d'hibernation⁷⁶.</u>
Taille d'entretien ultérieure	
Décapage des terrains préalable aux travaux de terrassement.	
Viabilisation et terrassement	Pas de contrainte de calendrier, dès lors que les défrichements (si requis) et décapages ont déjà été réalisés.

Le seul secteur « à enjeux » nécessitant une précaution est la zone de fourrés, amenée à être défrichée pour permettre l'aménagement de la piste et susceptibles d'abriter ponctuellement le Hérisson d'Europe voire une espèce ou une autre de chauves-souris.

En plus de respecter le calendrier préconisé (intervention entre septembre et fin février), la première des précautions consistera à limiter le défrichement au strict minimum nécessaire à l'implantation de la piste, à savoir 6 m de large (ou moins) sur environ 230 m de long.

Au moins dans sa phase initiale (coupe des arbres et arbustes) et en particulier si la période septembre/novembre ne peut être respectée, ce défrichement sera manuel de sorte à minimiser les impacts sur les espèces animales, parmi lesquelles figure le Hérisson d'Europe.

Ainsi :

- selon une avancée attentive et progressive ;
- les arbustes seront coupés à la tronçonneuse, tandis que, si nécessaire, les jeunes rejets pourront être traités à la débroussailleuse – dans ce dernier cas, il conviendra toutefois de ne pas intervenir plus bas que 30 cm, afin d'éviter de tuer ou blesser d'hypothétiques individus en hibernation.

Concernant spécifiquement l'enjeu que pourraient constituer les chauves-souris, un écologue spécialisé s'assurera de leur absence préalablement à tout abattage d'arbre conséquent – sous réserve qu'un tel abattage se révèle nécessaire. Dans le cas contraire, l'intervention se fera selon les conditions définies par celui-ci, a priori en septembre-octobre.

Compte tenu de la complexité de la mise en oeuvre de ces mesures, les travaux de défrichement/décapage préalables au terrassement/viabilisation seront réalisés sur la période septembre-octobre pour la zone la plus dense.

Mesures particulières :

- Limitation de vitesse

Déjà réduite par la nature même de la voie de circulation, nous recommandons de limiter la vitesse de circulation à 20 km/h sur la section longeant les fourrés, en particulier en période de nidification, cela de sorte à réduire au maximum les risques de collisions. Une telle mesure vise à préserver l'avifaune, les reptiles, le Hérisson d'Europe, mais également, autant que possible, la Cordulie à corps fin (libellule protégée).

- Prise en compte des Espèces Exotiques Envahissantes (EEE)

Sans constituer un enjeu majeur, le secteur constitue une zone «favorable au développement de ces espèces, dont la dissémination pourrait finir par menacer des milieux plus préservés.

Il conviendra donc de s'assurer que ni les travaux d'aménagement, ni la circulation des poids lourds sur la piste projetée, ne participeront pas à l'expansion de ces espèces.

Compte tenu de la biologie des Espèces Exotiques Envahissantes (EEE) présentes et de la nécessaire inscription dans la durée de leur gestion (voir tableau ci-après), ainsi que du délai de réalisation du projet objet du présent dossier, l'éradication des EEE présentes préalablement à cet aménagement n'apparaît pas réaliste. Il conviendra donc de :

- limiter au maximum le développement sur site des EEE avant travaux ;
- de ne pas contribuer à la dissémination des EEE pendant la phase de travaux et d'utilisation de la piste projetée ;
- de viser l'éradication de ces EEE sur site après travaux (et alentours selon maîtrise foncière).

Mesures de Compensation

Les mesures de compensation n'interviennent qu'en dernier recours, quand les impacts n'ont ni pu être évités, ni été réduits suffisamment.

Dans le cas présent, les mesures d'évitement et de réduction précédemment développées suffisent

à préserver, de façon réaliste, les enjeux identifiés au sein de l'aire d'étude.

Le tracé défini a donc un impact faible sur la faune et la flore et n'a pas d'impact supplémentaire par rapport au tracé actuellement autorisé.

Analyse des impacts

poussières, bruit, vibrations

Par rapport au tracé prévu, aucun impact supplémentaire sur le bruit, les poussières ou les vibrations n'est attendu. Les prescriptions de l'article 5 de l'arrêté préfectoral relatives à l'accès sur la voirie publique seront respectées. Le nouveau tracé permet d'éviter de longer la RN4 et donc de générer potentiellement de la poussière sur la route et des désagréments pour ses usagers.

Ce tracé permet que les camions chargés ne traversent pas la commune de PERTHES.

Seuls les camions à vide traverseront la commune en accord avec la municipalité. Ils rejoindront le même accès que les camions à charge ce qui permet de ne traverser que la rue principale de la commune de PERTHES.

les réseaux

La SA MORONI mettra en place les aménagements adaptés afin de ne pas endommager les réseaux, en particulier au droit des trois passages prévus sur le pipeline exploité par TRAPIL.

Les principales préconisations ont été formulées par TRAPIL lors d'une réunion de terrain. Des dalles de répartition de charge seront à mettre en place au droit de chaque passage dont le nombre sera réduit à 3 (au lieu de 5) à la suite du nouveau tracé.

Une DICT sera réalisée avant tous travaux et les travaux seront menés sous la supervision d'un technicien de l'opérateur TRAPIL.

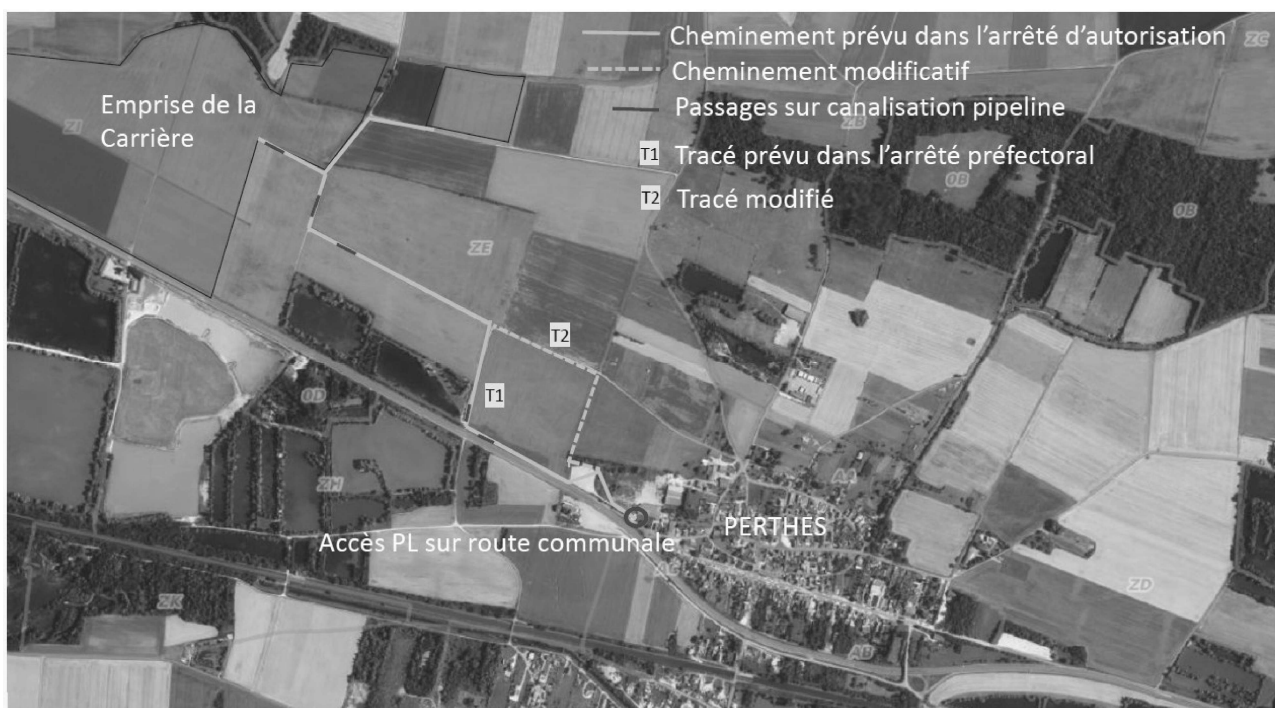
Les réseaux ENEDIS sont également à prendre en compte. Aux vues de la localisation et de la profondeur des réseaux enterrés (0.60 m) et de la localisation et de la hauteur des réseaux aériens situés à proximité, les travaux prévus n'impacteront pas le réseau ENEDIS.

Une DICT sera réalisée avant tous travaux.

En conclusion, aucun impact supplémentaire n'est à attendre de la modification du tracé présenté. Au contraire, celui-ci permet de réduire les impacts potentiels notamment sur le réseau TRAPIL et sur les usagers de la RN4.

4. Analyse du projet par l'inspection

Pour rappel, le tracé initial devait être contigu à la RN 4, comme indiqué sur le plan ci joint. Ce plan indique également le nouveau tracé demandé par l'exploitant.



- Impact environnemental :

Considérant que l'impact initial représentait un scénario plus impactant, l'étude de l'exploitant prend en compte la totalité des risques engendrés par la modification demandée.

L'exploitant indique dans ses mesures d'évitement et compensatoires que l'impact a correctement été étudié, et mis à jour. Il n'est pas plus impactant que le projet précédemment autorisé.

- Impact sur les émissions de poussières / sécurité routière :

Cette modification de tracé va permettre une réduction importante des émissions de poussières, pouvant impacter la circulation de cet axe routier de grande importance, réduisant par le fait le caractère accidentogène du tracé originel.

- Risque liés à la présence de réseaux particuliers :

L'exploitant a correctement pris en compte la présence des réseaux enterrés présents sur l'emprise du tracé. Ce nouveau tracé évite deux aménagements de franchissement des réseaux TRAPIL. Ceci évite donc de potentiels risques de pertes de carburant par perforation, en phase travaux mais également en phase d'exploitation, réduisant ainsi ces passages de 5 à 3.

Utilement, l'exploitant détient la maîtrise foncière des parcelles traversées soit en tant que propriétaires, soit sous convention.

Le caractère substantiel du projet a été étudié par rapport aux dispositions de l'article R. 181-46 du code de l'environnement qui précise que :

« I. – Est regardée comme substantielle, au sens de l'article L. 181-14, la modification apportée à des activités, installations, ouvrages et travaux soumis à autorisation environnementale qui :

1°) En constitue une extension devant faire l'objet d'une nouvelle évaluation environnementale en application du II de l'article R. 122-2 ;

2°) Ou atteint des seuils quantitatifs et des critères fixés par arrêté du Ministre chargé de l'environnement ;

3°) Ou est de nature à entraîner des dangers et inconvénients significatifs pour les intérêts mentionnés à l'article L. 181-3.

La délivrance d'une nouvelle autorisation environnementale est soumise aux mêmes formalités que l'autorisation initiale.

II. - [...]

S'il y a lieu, le préfet [...] fixe des prescriptions complémentaires ou adapte l'autorisation environnementale dans les formes prévues à l'article R. 181-45. »

Compte tenu de ses caractéristiques, le projet n'entre pas dans les seuils de soumission à évaluation environnementale systématique ou à examen au cas par cas du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement. Il est par conséquent nécessaire de juger le caractère substantiel du projet sur la base du point 3 de l'article R. 181-46 du code de l'environnement, en cohérence avec les orientations de la note du 20 décembre 2021 de la DGPR relative aux modifications des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE).

Au vu de ces éléments, la demande n'est pas de nature à entraîner des dangers et des inconvénients significatifs en application de l'article L.181-3 du code de l'environnement et, **est considérée comme non substantielle.**

5. Conclusion et suites proposées

L'inspection des installations classées conclut que la demande de la société SA MORONI pour la carrière de PERTHES est **non substantielle mais notable**. Les prescriptions d'exploitation nécessitent d'être complétées dans les formes prévues à l'article R. 181-45 du code de l'environnement.

L'inspection des installations classées propose donc à Madame la Préfète de la Haute-Marne d'autoriser la société SA MORONI, par voie d'arrêté préfectoral complémentaire, annexé à ce rapport, à mettre en œuvre son projet pour sa carrière implantée sur le territoire de la commune de PERTHES.

L' article suivant de l'arrêté d'autorisation n° 1533 du 30 avril 2009 est modifié comme suit ; la modification ne concerne que l'annexe 3. Les autres dispositions sont maintenues :

Article 5 : l'accès à la voie publique pour les parcelles situées au Nord de la RN 4 est aménagé selon le plan en annexe 3.

Conformément à la note ministérielle du 20 décembre 2021 relative aux modifications des installations classées pour la protection de l'environnement, la modification demandée n'étant pas substantielle, l'inspection des installations classées propose à Madame la Préfète de ne pas organiser, selon les modalités du L.123-19-2 du code de l'environnement, une consultation du public. En application de l'article R. 181-45 du code de l'environnement, Madame la Préfète de la Haute-Marne a la possibilité de soumettre ce projet d'arrêté avant signature à l'avis des membres de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (CDNPS). S'agissant d'une modification non substantielle, l'inspection des installations classées propose de ne pas présenter ce dossier en CDNPS.

*

Annexe 1 : Plan du tracé modifié :

