

2. RESUME NON TECHNIQUE

Le résumé non technique est présenté afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude. Les informations reprises n'étant pas détaillées, il est vivement conseillé au lecteur de se reporter aux chapitres relatifs à chaque thématique pour plus de précisions.

2.1. DESCRIPTION DES ACTIVITES

Cf. chapitre 1, pages 22 et suivantes

2.1.1. PRESENTATION DU PROJET

Dans le cadre de la réalisation de la LGV SEA, le mandataire, VINCI Construction Terrassement présente cette demande d'autorisation d'exploiter au titre des ICPE une station de transit de produits minéraux solides sur la commune de ROULLET SAINT ESTEPHE (16), au lieu-dit « Terres du Plessis » situé à l'Ouest de la Zone Industrielle du Plessis.

Cette station de transit a pour but de stocker temporairement des matériaux (volume maximal de 136 590 m³) qui seront destinés à approvisionner les lots de travaux 11 et 12 du futur chantier de la LGV SEA.

Le projet relève du cadre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement et est soumis à autorisation au vu des éléments présentés dans le chapitre 1 du présent dossier au titre de la rubrique n° 2517-1 « Station de transit de produits minéraux solides (...) dont la capacité de stockage est supérieure à 75 000 m³ ».

L'emprise visée par cette demande d'autorisation d'exploiter couvre une superficie de l'ordre de 5,5467 hectares, située à l'ouest du tracé de la LGV SEA.

2.1.2. LOCALISATION

Le site objet de cette demande d'autorisation est localisé sur le territoire communal de ROULLET SAINT ESTEPHE, département de la Charente, au lieu-dit « Terres du Plessis » situé à côté de la Zone Industrielle du Plessis.

2.1.3. DESCRIPTION DE LA NATURE ET DES VOLUMES DE L'ACTIVITE

La station de transit de matériaux de ROULLET SAINT ESTEPHE est destinée à recevoir des matériaux nobles élaborés nécessaires pour la couche de forme ferroviaire, la sous-couche ferroviaire et le ballast.

Les volumes des besoins en matériaux extérieurs pour les lots de travaux 11 et 12 sont les suivants :

NATURE DES MATERIAUX	GRANULOMETRIE	VOLUME TOTAL	
		TONNES	M ³
Matériaux de couche de forme	0 / 63 mm	155 400	74 000
Matériaux de sous-couche ferroviaire	0 / 31,5 mm	85 360	38 800
Ballast	25 / 50 mm	42 815	23 790
Total		283 575	136 590

Tableau 6 : Besoins en matériaux pour la zone de transit de Roulet Saint Estèphe

Les matériaux sont concentrés en une seule zone qui est située à l'ouest du tracé de la future LGV Sud Europe Atlantique. La zone comprend cinq stocks distincts en fonction de la nature et du volume des matériaux.

La provenance des matériaux n'est pas définie à ce jour. Néanmoins, ceux-ci proviendront de carrières implantées dans la région. L'évacuation des matériaux s'effectuera directement sur la plateforme ferroviaire, il n'y aura aucun déstockage routier.

Le stock de ballast sera évacué vers le Nord de la station de transit, en direction du lot 11 et de la partie Nord du lot 12. Les stocks de sous-couche ferroviaire et couche de forme ferroviaire seront diffusés sur la moitié Nord du lot 12.

2.1.4. CAPACITES TECHNIQUES ET FINANCIERES

La société VINCI Construction Terrassement dispose en tant qu'entreprise nationale de travaux publics de toute nature, des capacités techniques et financières requises pour mener à bien ce type d'exploitation.

Pour satisfaire à la réalisation de ses activités, VINCI Construction Terrassement dispose d'un matériel adapté et récent, en conformité avec les règlements en vigueur. 30 à 60% de l'effectif de VINCI Construction Terrassement travaillera sur le chantier de la LGV SEA, et VINCI Construction Terrassement souhaite embaucher 500 personnes localement.

2.2. DESCRIPTION DE L'ETAT INITIAL DU SITE

Cf. chapitre 3.1., pages 56 et suivantes

2.2.1. LOCALISATION DU SITE

Le projet de station de transit se situe au nord-est de la commune de ROULLET SAINT ESTEPHE, au niveau de la Zone Industrielle du Plessis, à l'ouest de l'axe principal RN 10 et en bordure ouest du tracé de la LGV SEA. La surface concernée est d'environ 5,5467 ha.

L'emprise du site visé par cette demande d'autorisation concerne des parcelles anciennement exploitées en tant que carrière par Lafarge Ciment, remblayées et remises en état à la fin de l'année 2010. Aujourd'hui, les terrains sont constitués de friches.

L'accès au site s'effectuera depuis la RN 10 au niveau de l'échangeur « Roulet – Zones économiques » puis, dans un premier temps, par la zone industrielle du Plessis (impasse des Chaumes qui est la voie d'accès à la carrière Lafarge Ciment). Lorsque le tracé de la LGV et le nouveau rétablissement prévu entre la Voie Communale de Fustifort et l'accès à la carrière Lafarge seront réalisés, ce nouvel itinéraire sera emprunté (Juin 2012) (voir les itinéraires d'accès en figure 7 page 30).

L'accès au site implique une coactivité temporaire avec la carrière Lafarge Ciment. Les véhicules de cette dernière emprunteront le même itinéraire d'accès que les camions qui circuleront vers la zone de transit, et ce jusqu'à la fin de l'exploitation de la carrière prévue pour la fin de l'année 2012. Une concertation avec Lafarge Ciment a eu lieu sur ce sujet (voir au chapitre 6, Annexe 5).

2.2.2. DESCRIPTION GENERALE DE L'ENVIRONNEMENT

Cf. chapitre 3.1.2., pages 56 et suivante

La commune de ROULLET SAINT ESTEPHE est directement dépendante du bassin de vie d'Angoulême.

Le site visé par cette demande d'autorisation est essentiellement bordé par des parcelles anciennement exploitées par Lafarge Ciment en tant que carrières, ainsi que par l'actuelle carrière Lafarge Ciment. Il est bordé au sud par un boisement de feuillus. Des parcelles agricoles à l'ouest et au sud encadrent la zone de transit dans un rayon de 300 m. Les habitations les plus proches se situent à 290 m au nord-est du site au lieu-dit « Le Plessis » (commune de ROULLET SAINT ESTEPHE), à 400 m au sud au lieu-dit « Fontaine » (commune de ROULLET SAINT ESTEPHE) et à 500 m à l'ouest au lieu-dit « Le Pas » (commune de NERSAC).

2.2.3. CLIMAT

Cf. chapitre 3.1.3., pages 58 et suivantes

Situé à proximité de la façade atlantique, le département de la Charente (16) jouit d'un climat tempéré soumis à une influence océanique marquée.

Les données sont issues des stations METEO France de COGNAC pour la période de 1971 à 2000, et de LA COURONNE pour l'année 2010.

Les précipitations moyennes annuelles sont de l'ordre de 791,4 mm.

Les températures moyennes restent positives en période hivernale et n'excèdent pas 20,6°C en été. L'amplitude thermique annuelle est de 14,8°C.

Les relevés de la station METEO France de Cognac entre 1971 et 2000 font état de 53,6 jours avec brouillard en moyenne annuelle. Le nombre moyen d'heures d'ensoleillement par an est de 1942,5 heures.

Les vents dominants sont de direction Ouest/Sud-Ouest et Nord-Est.

2.2.4. GEOLOGIE ET GEOMORPHOLOGIE

Cf. chapitre 3.1.4., page 61

L'installation projetée est localisée sur la bordure nord-est du bassin sédimentaire aquitain. La station de transit se développe sur des « argiles tégulines » de Coquand, niveau de marnes bleutées, qui sont utilisées dans les cimenteries. En effet, le projet est implanté dans une carrière en fin d'exploitation de Lafarge Ciment qui fournissait la cimenterie Lafarge à LA COURONNE.

2.2.5. EAUX SOUTERRAINES

Cf. chapitre 3.1.5., pages 63 et suivantes

Une nappe se développe dans le Cénomaniens supérieur. C'est une nappe bien drainée par une série de six cours d'eau sensiblement parallèles se jetant dans la Charente. La nappe qui circule dans les horizons poreux perméables présente des caractéristiques très variables en fonction des faciès. La piézométrie de l'aquifère du Cénomaniens suit globalement la topographie. Les niveaux d'eaux sont peu à moyennement profonds avec des fluctuations piézométriques variables.

L'eau est bicarbonatée calcique avec toujours des traces de manganèse, des taux de nitrates moyennement élevés et une bactériologie mauvaise avec présence de germes fécaux.

La carte piézométrique du secteur montre un gradient incliné du Sud-Ouest vers le Nord-Est avec une pente de 2%.

Le captage AEP le plus proche est situé à 4,7 km de la station de transit. Il correspond au captage de la source du Ponty (commune de MOUTHIER SUR BOEME). Le périmètre de protection rapprochée se situe à 4,5 km. Il n'existe pas de périmètre de protection éloignée pour ce captage.

2.2.6. EAUX SUPERFICIELLES

Cf. chapitre 3.1.6., page 66

Le réseau hydrographique principal local est composé du fleuve de la Charente. Le réseau secondaire à proximité est composé par le cours d'eau des Buffes-Ajasses (commune de ROULLET SAINT ESTEPHE). Ce dernier constituera le point de rejet des eaux de la future station de transit de matériaux.

Le cours d'eau des Buffes-Ajasses présente un écoulement intermittent et une orientation Sud-Est/Nord-Ouest. Il ne dispose pas de station hydrométrique. La station de JARNAC révèle l'importance de la variabilité annuelle des débits de la Charente. Il est difficile d'extrapoler cette variabilité au cas des Buffes-Ajasses.

2.2.7. SDAGE ADOUR GARONNE

Cf. chapitre 3.1.7., page 66 et suivantes

Le cours d'eau récepteur des eaux de ruissellement de la station de transit projetée est le cours d'eau des Buffes-Ajasses, localisé à environ 135 mètres au sud du site.

L'utilisation d'eau sur le site projeté est liée à la consommation d'eau potable par le personnel travaillant sur le site, et à l'arrosage des pistes et éventuellement des stocks par temps sec et venté.

La consommation journalière d'eau pour l'arrosage des pistes est estimée à 30 m³ par jour.

L'estimation de la consommation annuelle pour l'arrosage des pistes sera d'environ 2 100 m³.

2.2.8. MILIEU NATUREL

Cf. chapitre 3.1.8., pages 69 et suivantes

Aucune zone identifiée de type site classé ou inscrit au titre de la loi du 2 mai 1930, réserve naturelle, arrêté de protection de biotope, ZNIEFF, ZICO, ZPS, RAMSAR n'a été recensée dans un périmètre de 2 kilomètres autour de la station de transit.

Des relevés faune/flore ont été menés sur le site et abords du projet par la société Ecosphère. Au sortir de ces relevés, il a été conclu en l'absence de toute espèce végétale remarquable.

L'ambrosie, plante invasive, a été signalée en Poitou-Charentes dès 1920. On trouve notamment des pieds isolés ou peu nombreux dans des friches de zones industrielles. L'aire de répartition de l'ambrosie tend à s'élargir au fil des années, profitant des engins agricoles et outils d'aménagement et d'entretien des espaces non agricoles pour s'implanter sur de nouvelles surfaces. La maîtrise du développement et de la dissémination de l'ambrosie dans l'emprise du site projeté sera assurée.

La partie Est du projet est concernée par des zones de reproduction et de gagnage et hivernage d'amphibiens, et plus précisément de grenouilles rieuses et grenouilles gr. vertes. Ce zonage étant localisé au sein des emprises du projet LGV SEA, il se rapporte au Dossier de Demande de Dérogation à l'Interdiction de Destruction des Espèces Protégées et de leurs Habitats (CNPV) correspondant, en cours d'instruction par les Administrations.

2.2.9. INCIDENCE NATURA 2000

Cf. chapitre 3.1.9., pages 76 et suivantes

Les terrains visés par le projet de la présente demande ne s'inscrivent dans aucune des zones NATURA 2000.

Le dossier d'évaluation simplifiée des incidences NATURA 2000 figure au chapitre 6, Annexe 14.

Le projet n'a aucune incidence sur les zones NATURA 2000 situées aux alentours de la station de transit.

2.2.10. AGRICULTURE

Cf. chapitre 3.1.10., page 76

Les abords de la zone de transit sont dominés par des cultures céréalières et comprennent quelques boisements de feuillus. Cependant, les parcelles concernées par le projet de la station de transit sont constituées par des terrains anciennement exploités par Lafarge Ciment en tant que carrières, et remblayés dans un passé récent. Ces terrains n'ont pas de vocation agricole.

2.2.11. URBANISATION ET VOIRIE

Cf. chapitres 1.4.3.1., page 25 ; 3.1.11., pages 77 et suivante

Le projet s'inscrit à environ 2,2 km au nord du centre de ROULLET SAINT ESTEPHE et à plus de 2 km à l'ouest du centre de LA COURONNE. Les habitations les plus proches sont situées à environ 290 m, au lieu-dit du « Plessis » (commune de ROULLET SAINT ESTEPHE).

La commune de ROULLET SAINT ESTEPHE dispose d'un POS (Plan d'Occupation des Sols). Les terrains du projet se développent en zone NCa c'est-à-dire en zone de protection de l'exploitation du sol et du sous-sol. Sont autorisés, selon l'article NC1, « *les constructions techniques d'intérêt général : constructions nécessaires au service ferroviaire [...] à condition de ne pas porter atteinte au site* ».

Le projet de station de transit répond parfaitement à la dernière définition.

2.2.12. TRAFIC ROUTIER

Cf. chapitre 3.1.12., pages 78 et suivante

L'axe routier principal du département constitué par la RN 10 se situe à l'est du secteur d'étude. Il traverse le secteur du Nord-Est au Sud-Ouest, de LA COURONNE à ROULLET SAINT ESTEPHE. L'accès à la station de transit s'effectuera par l'échangeur « Roulet – Zones économiques ».

Les comptages routiers pour cet axe (RN 10), effectués en 2010, faisaient état d'un trafic total de 22 609 véhicules par jour (dont 38,1% de poids lourds) au niveau de la station de Chardin (située au sud du projet de station de transit) et de 37 194 véhicules par jour (dont 25,5% de poids lourds) au niveau de la station de Girac (au nord du projet).

2.2.13. ENVIRONNEMENT SONORE ACTUEL

Cf. chapitre 3.1.13., pages 79 et suivante

Huit mesures de bruit ont été réalisées, de jour et de nuit, au niveau des points les plus exposés (caractérisant les principaux axes autour du projet relatifs à des zones habitées ou occupées par des tiers) dans le but d'évaluer le niveau sonore ambiant avant toute activité. Les résultats de ces prises de mesures sont relatifs au contexte ambiant et climatologique du jour de mesure.

Ces mesures, d'une durée de 30 minutes, ont été effectuées les 6 et 15 septembre 2011, 26, 27 octobre et 6 novembre 2011, conformément aux dispositions de l'arrêté du 23 janvier 1997.

Les valeurs obtenues permettent d'identifier les nuisances sonores suivantes au moment du relevé :

- Le trafic routier permanent sur la RN 10,
- Le passage périodique des camions évacuant les matériaux de la carrière Lafarge Ciment située à proximité (nord) du site,
- L'ambiance sonore des milieux ruraux.

2.2.14. QUALITE DE L'AIR

Cf. chapitre 3.1.14., pages 81 et suivante

Les données recueillies sur la qualité de l'air à partir des réseaux de mesures existants (réseau ATMO Poitou Charentes) ne présentent pas de dépassement de valeurs limites pour le dioxyde d'azote (NO₂), l'ozone (O₃) et le dioxyde de soufre (SO₂). Le seuil d'information et de recommandations a été atteint une fois en 2010 pour les particules PM10.

Localement, les nuisances particulières relatives à la pollution de l'air qui peuvent être relevées concernent l'exploitation de la carrière Lafarge Ciment à proximité du projet de la présente demande, et l'activité de la cimenterie de La Couronne située à 3,1 km à l'est de la station de transit.

2.2.15. SERVITUDES

Cf. chapitre 3.1.15., page 83

Aucune canalisation ni réseau n'est présent sur les parcelles concernées par le projet de zone de transit. Il n'existe aucune servitude d'ordre militaire, aéronautique, radioélectrique sur les parcelles qui font l'objet de la présente demande.

2.2.16. PATRIMOINE

Cf. chapitre 3.1.16., pages 84 et suivantes

Il n'existe aucun site ou monument inscrit ou classé dans un rayon de 500 m autour du site.

Les services de la Préfecture de la région Poitou-Charentes sont saisis afin de définir de la nécessité ou non de réaliser des prospections archéologiques au droit des parcelles concernées par le site de stockage.

Le secteur d'étude n'est pas concerné par la présence d'un parc naturel régional, ou par un site classé.

La commune de ROULLET SAINT ESTEPHE est concernée par dix Indications Géographiques Protégées (I.G.P.), cinq Appellations d'Origine Contrôlée – Appellation d'Origine Protégée (A.O.C. – A.O.P.) et trois Appellations d'Origine Contrôlée (A.O.C.). Celles-ci n'imposent aucune prescription particulière par rapport à l'activité du présent dossier.

2.2.17. RISQUES NATURELS, SPECIFIQUES OU TECHNOLOGIQUES

Cf. chapitre 3.1.17., pages 88 et suivantes

Les terrains visés par le projet se trouvent en dehors de toute zone inondable cartographiée vis-à-vis des cours d'eau de la Charente et la Boême. Ils présentent un aléa sismique faible.

Le nombre de jours d'orage pour la commune de ROULLET SAINT ESTEPHE est de 12 (sur la période 2001-2010), ce qui la classe en 15 000^{ième} position sur la France. La valeur moyenne du nombre de jours d'orage en France est de 11,19.

La densité d'arcs (nombre d'arcs de foudre au sol par km² et par an) pour la commune de ROULLET SAINT ESTEPHE est de 2,46 arcs par an et par km² (sur la période 2001-2010), ce qui la classe en 4 432^{ième} position parmi les communes de France. La valeur moyenne de la densité d'arcs en France est de 1,63 arcs/km²/an.

Les terrains ne présentent pas de risques spécifiques.

Les risques technologiques sont liés aux Transports de Matières Dangereuses (T.M.D.).

2.2.18. PAYSAGE

Cf. chapitre 3.1.19. pages 89 et suivantes

Le projet se localise à l'extrême Nord de l'entité paysagère des côtes de l'angoumois. Il s'insère dans un paysage agricole vallonné où les boisements constituent les principaux repères paysagers. Néanmoins, il convient de noter que la commune de ROULLET SAINT ESTEPHE est très proche d'Angoulême et entièrement dépendante du bassin de vie de cette agglomération.

L'ensemble des habitations situées aux alentours du projet est aujourd'hui protégé en termes de perception paysagère par des écrans naturels ou artificiels déjà mis en place par la carrière Lafarge Ciment.

Rappelons que ces parcelles ont déjà été exploitées en tant que carrière par Lafarge Ciment dans un passé proche.

2.3. RESUME DE L'ETUDE D'IMPACT ET DES MESURES COMPENSATOIRES

2.3.1. IMPACT SUR LE SOL ET LE SOUS-SOL

Cf. chapitre 3.3.1., pages 94 et suivantes

- Disparition du sol

Le projet de station de transit de matériaux nécessite le décapage d'environ 13 200 m³ de terre végétale, ce qui correspond à l'enlèvement d'une couche de 25 à 30 cm d'épaisseur environ. Cette terre végétale sera conservée sous forme de stock provisoire ou servira à la mise en place de merlons périphériques. L'incidence sera temporaire et limitée à la durée du chantier de la LGV SEA (5 ans). Nous rappelons que les parcelles concernant le projet de la présente demande seront restituées à la Communauté de Communes CHARENTE BOEME CHARRAUD pour la création d'une zone industrielle et commerciale (voir Chapitre 6, Annexe 26).

- Pollution du sol et du sous-sol

Les risques de pollution accidentelle majeure des sols et sous-sols sont liés à d'éventuelles fuites d'hydrocarbures provenant des engins et camions circulant sur le site ainsi qu'à l'éventuel entraînement de matières en suspension, sur des zones non étanches et/ou en l'absence de rétention suffisante. Les mesures compensatoires proposées pour la prévention de la pollution des eaux sont applicables à la prévention de la pollution des sols (présentées ci-après au chapitre 2.3.2.).

2.3.2. IMPACT SUR LES EAUX SOUTERRAINES ET LES EAUX SUPERFICIELLES

Cf. chapitre 3.3.2., pages 95 et suivantes

■ Eaux souterraines

En l'absence de tout aménagement sur le site et donc de tout stockage de produit potentiellement polluant, seuls les engins et camions intervenant pour l'acheminement, l'évacuation et le régalaage des matériaux sur les stocks peuvent présenter un risque de pollution accidentelle (rupture ou fuite de réservoir) ou chronique. A ce titre, plusieurs mesures compensatoires sont envisagées :

- ◆ Aucune cuve de stockage d'hydrocarbures ne sera présente sur le site,
- ◆ Le stationnement des engins s'effectuera sur une aire étanche équipée d'un débourbeur-déshuileur,
- ◆ Les vidanges des engins seront effectuées en dehors du site de la station de transit, au sein des ateliers mécanique,
- ◆ La présence permanente de kits anti-pollution sera assurée pour permettre une intervention immédiate en cas de pollution accidentelle,
- ◆ En cas de pollution accidentelle, les terres polluées seront immédiatement enlevées, isolées et transférées vers un centre de traitement agréé,
- ◆ Les réservoirs des engins sur site seront remplis en bord à bord équipé d'un système de récupération des égouttures. Cette opération sera menée au droit de l'aire étanche.

■ Eaux superficielles

Le site de la station de transit sera alimenté en eau non potable par le biais de citernes d'eau ou par pompage dans les bassins de décantation, les bassins à proximité et les cours d'eau ayant reçu l'acceptation pour le pompage (voir chapitre 2.2.3). Des bouteilles d'eau ou bidons seront mis à disposition du personnel (eau de boisson).

L'ensemble des eaux issues de la station de transit de matériaux sera évacué vers :

- ◆ Un bassin de stockage situé au nord-est du site, d'un volume total d'environ 700 m³, volume utile de 355 m³ avec une profondeur moyenne de 2,5 m, et qui récupèrera les eaux issues de la partie Nord de la station de transit (stocks de couche de forme : 50 200 m³, et sous-couche ferroviaire : 20 050 m³),
- ◆ Un bassin de rétention-décantation situé dans la noue et d'un volume utile d'environ 356 m³ (séparé en deux volumes de 183 m³ et 173 m³ d'une profondeur moyenne de 1,5 m) sera installé sur le site de la station de transit. Il récupèrera les eaux issues de la partie Sud (stocks de sous-couche : 18 750 m³, ballast : 23 790 m³ et couche de forme ferroviaire : 23 800 m³) et du bassin de stockage.

Les deux bassins précédents sont dimensionnés conformément à la méthode détaillée au chapitre 3.3.2.2.1 « Méthode de dimensionnement du bassin de décantation ». Le dimensionnement est effectué pour une fréquence de pluie décennale, selon la méthode des débits. Les notes de calculs de dimensionnement des deux bassins figurent au chapitre 6 (Annexe 22).

Un équipement spécifique des deux bassins de rétention-décantation permettra le piégeage des éventuels hydrocarbures.

Les coupes des deux bassins apparaissent sur le plan d'ensemble au 1/750^{ième} présenté en carte 7 page 43.

Une fois par an, les mesures de la qualité des eaux seront effectuées par un organisme choisi en accord avec l'inspection des installations classées, lors d'une période pluvieuse (au printemps ou en automne). Les résultats des contrôles seront tenus à disposition de l'inspecteur des installations classées.

Le site disposera d'un sanitaire (bungalows autonomes hommes et femmes séparés) ne nécessitant pas de point de rejet d'eaux vannes. La vidange des sanitaires sera assurée par un camion spécialisé.

2.3.3. SDAGE ADOUR GARONNE – GESTION DES RESSOURCES EN EAU, ARROSAGE DES PISTES

Cf. chapitre 3.3.3., pages 100 et suivantes

Le projet de la présente demande est compatible avec les priorités du SDAGE.

L'estimation de la consommation annuelle pour l'arrosage des pistes sera d'environ 2 100 m³.

En cas de pénurie d'eau ou de restriction de l'usage de l'eau, ce volume pourra être réduit par l'application d'un liant végétal utilisé comme enduit superficiel non gravillonné. Celui-ci permettra d'améliorer les paramètres techniques des surfaces non revêtues (pistes), en réduisant les envols de poussières et les besoins en eau liés à ce phénomène. Ce produit, déjà utilisé sur de précédents chantiers autoroutiers, est efficace trois semaines au minimum. Les fiches techniques du liant végétal sont présentées au Chapitre 6, Annexe 25.

De plus, les camions citernes pourront être approvisionnés à partir :

- Du bassin de stockage de la présente station de transit de matériaux soumise à autorisation, d'un volume total de 700 m³ et d'un volume utile de 355 m³ soit **345 m³ de volume mort utilisable pour l'arrosage des pistes,**
- Du bassin de décantation situé dans la noue au sud de la présente station de transit de matériaux soumise à autorisation, d'un volume utile de 356 m³ et d'un **volume mort de 356 m³ utilisable pour l'arrosage des pistes,**
- Du bassin de rétention-décantation de la zone des installations de chantier de ROULLET SAINT ESTEPHE, situé au nord de la station de transit de matériaux soumise à la présente autorisation, d'un **volume mort de 235 m³ utilisable pour l'arrosage des pistes,**
- Du bassin de la commune de ROULLET SAINT ESTEPHE situé à environ 200 mètres au nord-est du site projeté, et en accord avec le maire de la commune,
- Des cours d'eau qui auront reçu l'acceptation pour le pompage dans le cadre du Dossier Police de l'Eau remis à l'Etat au mois de juin 2011 et en cours d'instruction par les administrations.
Les principaux cours d'eau concernés par cette demande et situés à proximité du projet de la station de transit de matériaux sont (voir Carte 10 page 102) :
 - ♦ La Charente au PK 205,
 - ♦ La Boême au PK 208.

2.3.4. IMPACT SUR LE MILIEU NATUREL

Cf. chapitre 3.3.4., pages 101 et suivantes

Le projet de station de transit de matériaux présente un **enjeu écologique faible** (absence présumée d'habitats et d'espèces végétales ou animales d'intérêt patrimonial).

Aucune mesure compensatoire particulière ne semble être nécessaire pour la protection de la flore.

Cependant, les impacts du projet sur le milieu naturel, bien que limités, nécessitent d'être atténués par l'application de certaines mesures de réduction et d'accompagnement.

Pour diminuer les incidences des travaux, les mesures génériques de la phase chantier visant à préserver les habitats et empêcher la divagation d'engins seront bénéfiques aux amphibiens. LISEA prendra en compte les cycles biologiques des amphibiens dans l'organisation du chantier. Le suivi du chantier par un

expert en environnement permettra de s'assurer du respect des prescriptions environnementales et permettra l'information du personnel de chantier.

La principale mesure spécifique prévue concerne les zones de gagnages, d'hivernage et de reproduction à l'extérieur des emprises, qui seront signalées physiquement par la mise en place de panneaux sur le chantier de façon à éviter qu'elles ne soient impactées par le chantier en dehors des emprises autorisées.

Dès l'arrivée sur le site et avant l'exécution des travaux, la présence ou non d'**ambrosie** sur les terrains concernés par le projet de la présente demande sera vérifiée.

En cas de présence sur le site, les mesures suivantes seront prises afin d'assurer la maîtrise du développement et de la dissémination de la plante :

- ♦ Les plantes seront arrachées manuellement avant la floraison de l'ambrosie. Elles seront ensuite incinérées,
- ♦ Le nettoyage des engins de chantier sera effectué à chaque transfert, afin d'éviter la dissémination de l'ambrosie sur le tracé de la LGV Sud Europe Atlantique,
- ♦ Les merlons et le stock de terre végétale seront revégétalisés.

La superficie restante de la station de transit de matériaux (pistes et stocks de matériaux) n'est pas concernée par le risque de présence d'ambrosie.

2.3.5. IMPACT SUR L'AGRICULTURE

Les parcelles concernées par le projet de la présente demande n'ont pas de vocation agricole. Elles seront restituées à la Communauté de Communes CHARENTE BOEME CHARRAUD pour la création d'une zone industrielle et commerciale (voir la présentation du projet au Chapitre 6, Annexe 26).

2.3.6. IMPACT SUR LE TRAFIC ROUTIER

Cf. chapitre 3.3.6., pages 103 et suivantes

L'approvisionnement de la station de transit de matériaux se fera par les voies publiques et notamment la RN 10 qui desservira le site jusqu'à la sortie « Roulet – Zones économiques ». Les cadences estimées seront de 1 500 tonnes par jour, ce qui représente environ 60 camions de 27 tonnes (charge utile).

L'augmentation potentielle du trafic s'élève à 0,58% pour la station de Chardin située au Nord de la station de transit (1,40% pour le trafic poids lourds).

Cependant, la RN 10 fait partie du réseau structurant du département et est à ce titre adaptée à la circulation des poids lourds. L'augmentation du trafic est entièrement compatible avec la nature de l'axe routier concerné et n'engendrera pas d'impact majeur sur le fonctionnement du secteur.

Nous rappelons que le déstockage s'effectuera directement sur la plateforme ferroviaire (pas de déstockage routier).

Le revêtement des voies d'accès au site au niveau de la carrière sera adapté au trafic envisagé (véhicules de la carrière Lafarge Ciment, véhicules approvisionnant la station de transit de matériaux).

2.3.7. IMPACT SUR LE BRUIT

Cf. chapitre 3.3.7., pages 105 et suivantes

Comme évalué au sein du chapitre traitant des impacts sonores, il a été déterminé que les émergences réglementaires ainsi que les valeurs limites en limite de propriété étaient respectées pour chaque zone à émergence réglementée considérée, et pour la période diurne.

Cette évaluation théorique intègre le niveau sonore ambiant relevé aux points considérés lors des interventions sur site les 6 et 15 septembre 2011 ainsi que les modalités d'exploitation envisagées pour ce projet.

En ce qui concerne les mesures de bruit nocturnes, deux points dépassent les émergences réglementaires. Les interventions sur site ont eu lieu les 26, 27 octobre et 6 novembre 2011. Cependant, il est à rappeler que les hypothèses considérées sont maximalistes, et que ces éventuelles activités nocturnes sont à caractère exceptionnel et temporaire.

Les chargeurs seront munis d'un dispositif basse fréquence (cri du lynx) qui réduira la gêne aux riverains.

Dès le début de l'exploitation de la station de transit de matériaux, de nouvelles mesures de bruit seront réalisées aux mêmes points, afin de déterminer l'émergence véritable.

Si les émergences réglementaires ne sont pas respectées, des merlons acoustiques seront mis en place (utilisation du stock de terre végétale) afin de protéger les habitations du lieu-dit du « Plessis » situées au nord-est du projet (commune de ROULLET SAINT ESTEPHE), et de nouvelles mesures de niveau sonore seront effectuées.

De plus, le nombre d'engins sur l'installation sera limité en période nocturne.

Les engins mobiles feront l'objet d'un entretien et de vérifications régulières permettant de limiter les risques de dérive par rapport à un éventuel impact sonore anormal.

Le respect des valeurs limites réglementaires sera vérifié durant l'exploitation par le biais d'autocontrôles périodiques de niveaux sonores (fréquence annuelle des mesures de niveau sonore provoqué par l'exploitation de la station de transit de matériaux).

2.3.8. IMPACT SUR L'AIR

Cf. chapitre 3.3.8., page 111 et suivante

Les émissions dans l'atmosphère seront liées d'une part au rejet des gaz de combustion du moteur des engins de terrassement et des camions, et d'autre part aux envols de poussières.

Les procédés d'exploitation projetés sur le site ne sont pas générateurs d'odeurs. Seuls les mouvements d'engins et de camions seront à l'origine d'émissions de gaz d'échappement. De manière générale, un entretien courant des véhicules permet de limiter ce type d'impact.

Les poussières provenant de l'installation peuvent avoir plusieurs origines : les poussières dues à la circulation et aux manœuvres des engins et camions, et les poussières provenant des stocks. Compte tenu de la faible ampleur de l'activité exercée sur le site et de sa durée limitée dans le temps, l'impact de ces émissions restera faible.

En cas de pénurie d'eau ou de restriction de l'usage de l'eau, un liant végétal utilisé comme enduit superficiel non gravillonné et spécialement formulé sera répandu afin de contrôler la poussière à moyen terme. Appliqué sur les pistes, il est actif au moins trois semaines.

Un suivi des retombées de poussières dans l'environnement sera réalisé (méthode des plaquettes), à raison de deux campagnes annuelles sur une durée maximale de 1 mois.

Certaines mesures particulières permettront également de limiter les émissions de poussières :

- Aucun brûlage de déchets ne sera permis sur le site,
- Le décapage sera réalisé en une opération unique en dehors des périodes sèches et des jours de grands vents (dans la mesure de la compatibilité avec le planning d'avancement du chantier),
- L'arrosage des pistes et éventuellement des stocks au moyen de citernes mobiles. Ces citernes pourront être approvisionnées à partir des points d'eau cités dans les chapitres 2.3.3 et 3.3.3 ; à savoir les bassins de décantation de la station de transit, le bassin de décantation de la zone des installations de chantier de ROULLET SAINT ESTEPHE situé au nord de la station de transit de matériaux soumise à autorisation, le bassin de la commune de ROULLET SAINT ESTEPHE situé à l'est de la station de transit, ou encore les cours d'eau qui auront reçu l'acceptation pour le pompage dans le cadre du Dossier Police de l'Eau remis à l'Etat au mois de juin 2011 et en cours d'instruction.

2.3.9. IMPACT SUR LE PAYSAGE

Cf. Chapitre 3.3.10., page 113

Le site du projet est inscrit à la limite Nord de l'entité paysagère des côtes de l'angoumois, secteur au relief mouvementé et caractérisé par la densité de ses boisements, et situé au Sud de l'entité paysagère d'Angoulême.

L'ensemble des habitations situées aux alentours du projet est aujourd'hui protégé en termes de perception paysagère par des écrans naturels ou artificiels déjà mis en place par la carrière Lafarge Ciment.

2.3.10. IMPACT SUR LES DECHETS

Cf. Chapitre 3.3.11., pages 113 et suivantes

Le site en lui-même de par la nature de ses activités générera très peu de déchets, hormis une quantité très faible de Déchets Industriels Banals (DIB) et les déchets provenant du débourbeur-déshuileur.

Le recours à des entrepreneurs et des filières dûment agréés permettra d'assurer une valorisation de certains déchets et une élimination des autres dans le respect des dispositions réglementaires et de protection de l'environnement.

2.3.11. IMPACT SUR LA SANTE PUBLIQUE

Cf. Chapitre 3.3.12., pages 116 et suivantes

L'accès sera interdit aux personnes non autorisées sur la totalité du site (présence d'une clôture). Un portail sera placé en entrée de site afin d'interdire toute intrusion en dehors des heures d'exploitation.

La vitesse de circulation sera limitée à 25 km/h et les chemins d'accès seront indiqués par une signalétique. Les règles de circulation et de bon usage seront respectées.

2.3.12. VOLET SANTE – EVALUATION DES RISQUES SANITAIRES

Cf. Chapitre 3.4., pages 119 et suivantes

L'évaluation des risques sanitaires doit s'attacher à définir les effets du projet sur la santé des populations concernées. Cette évaluation ne s'intéresse pas au cas des salariés traité au sein de la notice d'hygiène et de sécurité.

La zone d'étude de l'évaluation des risques sanitaires pour ce projet s'étend sur un périmètre de 600 mètres autour de la station de transit de matériaux.

L'évaluation est établie à partir de la connaissance des éléments du projet, de la définition des effets de l'activité visée et des mesures compensatoires prévues vis-à-vis de l'environnement spécifique du site.

Sur la base de différents critères relatifs aux agents potentiels de dangers que sont les quantités émises, la toxicité, le degré de connaissance du risque et les particularités du site et de son environnement, seul le paramètre de pollution atmosphérique, et plus précisément **d'émissions de poussières minérales**, a été retenu dans le cadre de l'évaluation. Ce dernier est relatif à l'envol de poussières depuis les stocks de matériaux, et aux activités des engins et camions sur le site.

Compte tenu des résultats d'indices de risque obtenus suite aux calculs menés pour les poussières inhalables, il apparaît que **la survenue d'un effet toxique peut être considérée comme négligeable**.

2.4. CONDITIONS DE REMISE EN ETAT DU SITE

Cf. Chapitre 3.6., page 128

Le site projeté se retrouvera en bordure immédiate du tracé de la LGV Sud Europe Atlantique.

En fin d'exploitation, les terrains seront restitués à la communauté de Communes CHARENTE BOEME CHARRAUD pour la création d'une zone industrielle et commerciale (Voir Chapitre 6, Annexe 26).

En fin d'exploitation, toutes les installations seront démontées et évacuées, les ouvrages de génie civil de la bascule et des bungalows seront démolis et évacués, les matériaux restants seront étalés et la plateforme restera en état.

Le projet de remise en état du site a été soumis à un avis du propriétaire (représenté par le Président de la communauté de Communes CHARENTE BOEME CHARRAUD) et du Maire de ROULLET SAINT ESTEPHE (Voir Maitrise foncière chapitre 1.4.2.6.).

2.5. RESUME DE L'ETUDE DE DANGERS

Cf. Chapitre 4 pages 132 et suivantes

L'étude de dangers décrit les accidents possibles, leurs origines et leurs conséquences prévisibles. Elle doit préciser, sur la base de toute justification utile, les dispositions prévues pour réduire leur probabilité et leurs effets.

Les dispositions (ou mesures) présentées dans l'étude de dangers complètent, du point de vue des risques d'accidents, les dispositions prévues dans l'étude d'impact.

2.5.1. ANALYSE DE RISQUES

L'analyse de risques a mis en évidence l'absence de zone susceptible de concerner l'environnement extérieur au site.

2.5.2. ZONES D'EFFETS ET EMPRISES

Les zones à risques liées aux flux thermiques ou aux effets de surpression se limitent à une distance de 25 mètres. Cela signifie donc que les zones de dangers se limitent à l'emprise du site sous condition d'un retrait de 25 m des limites du site du camion-citerne venant alimenter en carburant les engins d'exploitation du site.

2.5.3. MESURES PRISES PAR L'EXPLOITANT POUR REDUIRE LES RISQUES RESIDUELS

2.5.3.1. PREVENTION INCENDIE

Le personnel intervenant sur le site sera formé et informé très régulièrement des risques présentés par l'activité ainsi que de la conduite à tenir en cas de départ de feu.

Aucun stockage d'hydrocarbures ne sera effectué sur le site.

Les extincteurs équipant chaque engin et situés au niveau de chaque zone à risque seront annuellement contrôlés par un organisme agréé.

Le brûlage sera interdit.

2.5.3.2. PREVENTION CONTRE LA POLLUTION

Des moyens d'intervention sont prévus afin de lutter contre la propagation d'une éventuelle pollution en cas de fuite sur un engin. Il s'agit plus particulièrement :

- ♦ De kits anti-pollution (détaillés au chapitre 3.3.1.2., Etude d'impact – Analyse des effets sur l'environnement et mesures prises) équipant chacun des engins mobiles intervenant ou présents sur le site,

- ◆ De l'excavation et de l'isolement immédiat des terres polluées en attendant leur évacuation et leur traitement par des filières de traitement agréées,
- ◆ D'un bac de granulé minéral qui sera installé sur la station de transit pour l'absorption et l'assèchement des surfaces souillées.

Le bassin de stockage et le bassin de rétention-décantation nécessaires au traitement des pollutions chroniques permettront d'assurer la rétention d'une éventuelle pollution accidentelle (rupture de réservoir ou eaux d'extinction d'incendie).

2.5.3.3. PREVENTION DES RISQUES VIS-A-VIS DES TIERS

Le site sera interdit à toute personne non autorisée.

2.5.3.4. SECURITE ROUTIERE

La vitesse sera limitée à 25 km/h au sein de la station de transit. Elle sera adaptée en fonction des conditions météorologiques et au droit des stocks.

L'estimation de l'augmentation du trafic lié à l'exploitation de la station de transit de matériaux sur la commune de ROULLET SAINT ESTEPHE est compatible avec la nature de l'axe routier emprunté (RN 10).

Les véhicules approvisionnant les matériaux à la station de transit emprunteront également les voies d'accès à la carrière Lafarge Ciment. Une coactivité est prévue avec les véhicules de la carrière Lafarge Ciment, et une concertation entre les deux parties a eu lieu sur ce sujet qui a fait l'objet d'une réunion. A l'issue de cette dernière, un plan de signalisation a été adopté. Un arrêt obligatoire (panneau de signalisation « STOP ») est prévu à la sortie de la station de transit. La priorité sera donnée aux véhicules évacuant les matériaux de la carrière Lafarge Ciment en cours d'exploitation.

Le plan de signalisation est présenté dans le chapitre 6 (Annexe 5).

2.5.3.5. SECURITE DU PERSONNEL

Le personnel bénéficiera d'un équipement spécifique de sécurité.

Les postes seront adaptés à chaque salarié.

2.5.4. CONCLUSION

Les risques incendie et explosion identifiés par rapport aux volumes de carburant restent inscrits dans les limites du site à condition du respect du retrait de 25 m des limites de propriété.

La représentation cartographique des zones potentiellement à risques est symbolisée sur la carte 11 en page 160.