

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 18 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 BROSSAC (16), aux lieux dits « La Grelière » et « Bel-Air », et située à l'est du tracé de la future Ligne à Grande Vitesse.

Cette station de transit a pour but de stocker temporairement des matériaux (volume maximal de 180 515 m³) qui seront destinés à approvisionner le lot de travaux 13 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 et 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 9,3543 hectares, située à l'est 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 BROSSAC, département de la Charente, aux lieux dits « La Grelière » et « Bel Air ». Il est situé à l'est du tracé de la future Ligne à Grande Vitesse.

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

La station de transit de matériaux de BROSSAC 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 le lot de travaux 13 sont les suivants :

NATURE DES MATERIAUX	DENSITE ESTIMEE	GRANULOMETRIE	VOLUME TOTAL	
			TONNES	M ³
Matériaux de couche de forme	2,1	0 / 31,5 à 0 / 63 mm	207 270	98 700
Matériaux de sous-couche ferroviaire	2,2	0 / 31,5 mm	118 160	52 800
Ballast	1,8	31,5 / 50 ou 31,5 / 63 mm	52 227	29 015
Total			375 657	180 515

Tableau 6 : Besoins en matériaux pour la station de transit de matériaux de Brossac

Les matériaux sont concentrés en une seule zone divisée en deux secteurs et qui est située à l'est du tracé de la future LGV Sud Europe Atlantique. La zone comprend quatre 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 13 et d'une partie du lot 12. Les stocks de sous-couche ferroviaire et couche de forme ferroviaire seront diffusés sur le lot 13.

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 57 et suivantes

2.2.1. LOCALISATION DU SITE

Le projet de station de transit se situe à l'est de la commune de BROSSAC, aux lieux dits « La Grelière » et « Bel Air », au sud de l'axe routier RD 731, de part et d'autre de la RD 2 et en bordure est du tracé de la future Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique. La surface concernée est d'environ 9,3543 hectares.

L'emprise du site visé par cette demande d'autorisation concerne pour le secteur Nord (bordure Nord de la RD 2) des terrains anciennement cultivés et qui appartiennent aujourd'hui au concessionnaire LISEA. Le secteur Sud, quant à lui, se compose de terres cultivées.

Après l'exploitation du site, le secteur Nord restera en l'état, et le secteur Sud sera remis en état pour un retour à l'usage agricole.

Le secteur Sud fera l'objet d'une mise en dépôt définitif de 60 000 à 100 000 m³ de matériaux excédentaires issus exclusivement du chantier de la LGV SEA. Cette mise en dépôt définitif sera préalable à l'exploitation de la station de transit de matériaux soumise à autorisation. Ainsi, la remise en état des terrains sur ce secteur suite à l'exploitation de la station de transit de matériaux correspondra à l'état final du dépôt définitif de matériaux excédentaires.

Aucun cours d'eau n'est directement concerné par le site. L'écoulement intermittent récepteur des eaux de ruissellement du site projeté est la Fontaine de Barret, localisé au sud du site.

L'accès au site s'effectuera depuis la RN 10, au niveau de la sortie « D 24 / Barbezieux – Centre / Brossac / Chalais » puis par la RD 731. L'entrée de la station de transit de matériaux est située au niveau de l'actuelle RD 2 (croisement avec les voies communales n° 245 et n° 230 de Chez Brenot). L'accès au site s'effectuera par le futur raccordement de la RD 2 (établissement d'un barreau de raccordement provisoire pour rejoindre l'actuelle RD 2).

2.2.2. DESCRIPTION GENERALE DE L'ENVIRONNEMENT

Cf. chapitre 3.1.2., pages 57 et suivante

La commune de BROSSAC se situe à 18 kilomètres au sud-est de BARBEZIEUX et se localise dans un secteur à dominante rurale.

Le site visé par cette demande d'autorisation est essentiellement bordé par des parcelles agricoles. Il est bordé au nord-est et au nord-ouest par des zones boisées.

La station de transit est bordée au Nord-Est par la Route Départementale n° 731. Les deux secteurs Nord et Sud qui constituent l'emprise du site projeté sont séparés par la Route Départementale n° 2.

La première habitation est accolée au sud-est du secteur Nord du site, au lieu-dit « La Grelière », commune de BROSSAC.

La Partie Sud autour de la station de transit est marquée par un écoulement intermittent nommé « La Fontaine de Barret » qui s'écoule en direction de l'est.

2.2.3. CLIMAT

Cf. chapitre 3.1.3., pages 59 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. La répartition des pluies est homogène dans l'année et les variations de températures moyennes sont peu importantes.

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

Les précipitations moyennes annuelles sont de l'ordre de 791,4 mm (station de COGNAC).

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 située à proximité de la remontée de l'Anticlinal de Chalais – Saint Félix. Le projet se développe sur des terrains d'âge du Crétacé Supérieur, il s'agit plus précisément du Campanien 4, calcaires argileux à glauconie et orbitoides media (épaisseur moyenne de 20 mètres environ).

Il faut noter la présence de niveaux aquifères dans les calcaires graveleux bioclastiques du Campanien 5 et 4 à perméabilité de fissure prédominante.

2.2.5. EAUX SOUTERRAINES

Cf. chapitre 3.1.5., pages 64 et suivantes

Les terrains aquifères rencontrés dans le secteur situé entre les communes de Sainte Souline et Saint Vallier sont :

- L'aquifère Santonien-Campanien, aquifère du Crétacé Supérieur composé de formations calcaires,
- L'aquifère sidérolithique, de l'ère tertiaire ; il s'agit de craies.

L'aquifère sidérolithique localisé sur la commune de BROSSAC correspond à une nappe perchée par rapport aux cours d'eau avoisinants. La nappe est très proche du sol. La perméabilité de cet aquifère est variable. Il est très productif.

De plus, dans le secteur de BROSSAC, les formations sableuses du Lutétien et du Cuisen, comportant des galets et des sables grossiers, constituent un aquifère assez généralisé mais de faible productivité.

Les données sur la qualité des eaux souterraines révèlent une eau bicarbonatée calcique, légèrement sodique et siliceuse et manganésifère par endroits. Certains points présentent également un taux élevé de nitrates supérieur à 40 mg/l et une mauvaise qualité bactériologique avec la présence de germes fécaux.

Le captage AEP le plus proche est situé à 2,5 km au sud de la station de transit. Il correspond au captage connu sous le nom de « captage de Bousseuil » (commune de BROSSAC). Le puits est exploité à un débit de 70 m³/h par le Syndicat Intercommunal à Vocations Multiples du Brossacais. Le périmètre de protection rapprochée se situe à 1,9 kilomètre ; le périmètre de protection éloignée est localisé à 760 m environ.

2.2.6. EAUX SUPERFICIELLES

Cf. chapitre 3.1.6., page 68

La station de transit se situe au niveau des bassins versants naturels de La Grellière et Bel Air. Le réseau secondaire à proximité est composé par l'écoulement intermittent de « La Fontaine de Barret » (commune de BROSSAC), situé à plus de 350 mètres de sa confluence avec le cours d'eau de la Viveronne. « La Fontaine de Barret » constituera le point de rejet des eaux de la future station de transit de matériaux.

L'écoulement intermittent de « La Fontaine de Barret » présente une orientation Sud-Ouest/ Nord-Est. Il ne dispose pas de station hydrométrique.

A 2,6 kilomètres au sud de la station de transit, le ruisseau des Lorettes fait l'objet d'une cartographie des zones inondables (AZI). La petit cours d'eau des Lorettes possède un lit mineur d'une largeur de 2 mètres et d'une hauteur de moins d'un mètre, tandis que le lit majeur s'étend sur une largeur de 60 m environ. Les zones à enjeux sont localisées au lieu-dit « Raboin » à 2,4 kilomètres au sud du site projeté.

2.2.7. LES OUTILS DE GESTION ET DE PLANIFICATION

Cf. chapitre 3.1.7., pages 69 et suivantes

La station de transit projetée doit être compatible avec les orientations du SDAGE Adour Garonne.

Le SAGE Isle Dronne est en phase d'instruction, son élaboration est prévue entre 2011 et 2015. En conséquence, la compatibilité du projet avec ce SAGE ne peut être traitée.

2.2.8. MILIEU NATUREL

Cf. chapitre 3.1.8., pages 73 et suivantes

Les terrains du projet de station de transit de matériaux ne sont pas concernés par la présence d'un parc naturel régional, un arrêté de biotope ou un site classé (ZNIEFF, ZICO, ZPS, RAMSAR). La zone réglementaire la plus proche se localise à environ 1,3 kilomètre du projet de la présente demande.

Concernant les zones d'inventaire, aucune zone humide ne se localise sur l'emprise du site projeté. La zone d'inventaire la plus proche se localise à environ 50 m au sud du site projeté (« La Viveronne » à « La Guillauderie »).

Des relevés faune/flore ont été menés sur le site et abords du projet par la société Ecosphère en 2009. Au sortir de ces relevés, il a été conclu en l'absence présumée d'habitats et d'espèces végétales ou animales d'intérêt patrimonial (ENJEU ECOLOGIQUE FAIBLE).

La zone d'intérêt batrachologique la plus proche est située à environ 950 m au nord des limites du projet de la présente demande. La zone d'intérêt entomologique la plus proche est située à 450 m au nord du site projeté.

La loutre et le vison d'Europe sont présents sur la tête du bassin de la Viveronne, c'est-à-dire sur le lit mineur et toutes les zones humides (la plus proche étant localisée à 50 m des terrains concernés par le projet de station de transit).

Le corridor de déplacement identifié des chiroptères se localise à l'ouest du projet de la présente demande, de l'autre côté du tracé de la LGV Sud Europe Atlantique.

2.2.9. INCIDENCE NATURA 2000

Cf. chapitre 3.1.9., pages 83

Les terrains visés par le projet de la présente demande ne s'inscrivent dans aucune des zones NATURA 2000 situés aux alentours. La zone NATURA 2000 la plus proche est « La Vallée du Palais et du Lary », située à 1,7 kilomètre du site projeté.

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

2.2.10. AGRICULTURE

Cf. chapitre 3.1.10., page 83

Les parcelles concernées par le **secteur Nord** de la station de transit sont des terrains anciennement cultivés, propriété de LISEA et aujourd'hui laissés à l'abandon. Ces terrains n'ont plus de vocation agricole, et resteront en l'état après le repli des installations mobiles de la zone d'accueil et le nettoyage du site des déchets et des dépôts industriels si besoin, l'évacuation des stocks et le nettoyage du bassin de décantation et le démontage des clôtures et du portail.

Les terrains du **secteur Sud** sont constitués de parcelles agricoles. Ils suivront le principe d'un réaménagement pour la restitution agricole du site conformément à l'usage des terrains avant utilisation pour l'exploitation de la station de transit de matériaux. La remise en état agricole respectera l'annexe 4 du protocole d'accord relatif aux Occupations Temporaires conclu entre RFF et les Organisations Professionnelles Agricoles et Forestières le 25 novembre 2009.

2.2.11. URBANISATION ET VOIRIE

Cf. chapitres 1.4.3.1., page 26 ; 3.1.11., pages 84 et suivante

Le projet s'inscrit à plus de 600 m au sud-est du centre de BROSSAC et à environ 18 km au sud-est de BARBEZIEUX SAINT HILAIRE. L'habitation la plus proche est accolée au sud-est du secteur Nord du site, au niveau du lieu-dit « La Grelière » (commune de BROSSAC).

La commune de BROSSAC dispose d'un PLU (Plan Local d'Urbanisme) approuvé le 8 février 2008. Les parcelles concernées par le projet de station de transit sont classées A : « zone agricole ». Une révision simplifiée du document est en cours de réalisation et un emplacement sera réservé pour la construction de la LGV Sud Europe Atlantique et les constructions nécessaires au service ferroviaire.

2.2.12. TOURISME ET LOISIRS

Cf. chapitre 3.1.12., pages 86 et suivante

Dans un périmètre proche du projet, on distingue différentes structures d'hébergement (gîtes, halte camping-cars).

De plus, le centre de loisirs de l'Etang Vallier se localise à environ 1,8 kilomètre à l'ouest de la station de transit projetée, sur la commune de BROSSAC. Ce centre de loisirs comporte notamment un étang, une zone de loisirs aquatiques, un village de vacances et un camping.

Le stade municipal de BROSSAC est situé à environ 1 km au nord-ouest du site projeté.

2.2.13. TRAFIC ROUTIER

Cf. chapitre 3.1.13., pages 87 et suivante

L'axe routier principal du département constitué par la RN 10 se situe à plus de 12 kilomètres à l'ouest du secteur d'étude. Il traverse le département du Nord-Est au Sud-Ouest. L'accès à la station de transit s'effectuera par cet axe routier, au niveau de l'échangeur « D 24 / Barbezieux – Centre / Brossac / Chalais », puis par la Route Départementale n° 731.

Les comptages routiers pour l'axe routier de la RN 10, effectués en 2010, faisaient état d'un trafic total de 18 701 véhicules par jour (dont 47,2% de poids lourds) au niveau de la station de Barbezieux (située au nord-ouest du projet de station de transit). La Route Départementale n° 731, quant à elle, fait état d'un trafic de 2 259 véhicules par jour (dont 7,22% de poids lourds).

Une modification du trafic est à prévoir sur les itinéraires d'accès à la station de transit concernés.

2.2.14. ENVIRONNEMENT SONORE ACTUEL

Cf. chapitre 3.1.14., pages 90 et suivante

Quatre 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 30 novembre 2011, 31 mai et 5 juin 2012, conformément aux dispositions de l'arrêté du 23 janvier 1997.

2.2.15. QUALITE DE L'AIR

Cf. chapitre 3.1.15., pages 91 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. Aucune surveillance n'est établie à hauteur du secteur d'étude du site projeté.

La station de transit de BROSSAC s'inscrit en zone rurale, c'est-à-dire où les concentrations de poussières dans l'air peuvent être estimées à 0,01 mg/Nm³ : il s'agit de teneurs de poussières ayant une origine naturelle mais également anthropique (activité agricole notamment).

Sur la commune de BROSSAC, et pour l'inventaire des émissions de l'année 2007, les principaux déterminants des émissions sont l'agriculture, la sylviculture et l'aquaculture hors UTCF, ainsi que les transports routiers ; auxquels s'ajoutent les contributions du secteur résidentiel, tertiaire, commercial et institutionnel.

Globalement, la qualité de l'air respecte les seuils. Localement et à proximité de la station de transit, aucun équipement n'est de nature à avoir une incidence sur la qualité de l'air au niveau du site.

2.2.16. SERVITUDES

Cf. chapitre 3.1.16., page 94

Le secteur Nord de la station de transit est traversé du Nord-Ouest au Sud-Est par un réseau BT aérien. Celui-ci sera dévié pour les besoins du chantier de la LGV Sud Europe Atlantique. En effet, l'alimentation de l'habitation accolée au sud-est de la station de transit sera déviée et accèdera par le sud-est de l'habitation.

De même, une conduite d'eau potable passe par l'ouest du secteur Nord. Elle sera également déviée pour les besoins du chantier de la LGV SEA.

Il n'existe aucune servitude d'ordre militaire, aéronautique, radioélectrique sur les parcelles qui font l'objet de la présente demande.

2.2.17. PATRIMOINE

Cf. chapitre 3.1.17., pages 95 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 projeté.

Le secteur d'étude n'est pas concerné par la présence d'un parc naturel régional, ou par un site classé (NATURA 2000, RAMSAR, ZNIEFF, ZICO, ZPS).

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

2.2.18. RISQUES NATURELS, SPECIFIQUES OU TECHNOLOGIQUES

Cf. chapitre 3.1.18., pages 98 et suivantes

La commune de BROSSAC est concernée par les risques feu de forêt et séisme (zone de sismicité 2).

Les terrains visés par le projet se trouvent en dehors des trois zones identifiées dans l'Atlas des Zones Inondables les plus proches : La Viveronne à 230 m à l'Est, Le Palais à 2,3 km à l'Ouest et la Maury à 2,2 km au Nord. Ils présentent un aléa sismique faible.

Le nombre de jours d'orage pour la commune de BROSSAC 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 BROSSAC est de 1,93 arcs par an et par km² (sur la période 2001-2010), ce qui la classe en 11 262^{ième} position parmi les communes de France. La valeur moyenne de la densité d'arcs en France est de 1,63 arcs/km²/an.

La station de transit n'est pas concernée par des mouvements de terrain.

Concernant le risque feux de forêt, le département de la Charente figure depuis 1993 parmi les 28 départements français classés en zone à haut risque. Le massif forestier à risque feux de forêt concerné sur la commune de BROSSAC est le massif de la Double.

Les terrains concernés par le projet de la présente demande ne présentent pas de risques spécifiques.

Les risques technologiques sont liés aux Transports de Matières Dangereuses (T.M.D.) sur les axes routiers à proximité.

2.2.19. PAYSAGE

Cf. chapitre 3.1.20. pages 102 et suivantes

La commune de BROSSAC est située à la lisière nord-est de la forêt de la Double Saintongeaise et dans le Sud Charente. Elle est partagée entre les coteaux calcaires crayeux du Crétacé sur sa moitié nord-est, bourg compris, et les terrains tertiaires composés de sable, graviers et argile blanche de la forêt de la Double Saintongeaise pour sa moitié sud-ouest.

Le site de la station de transit de matériaux de BROSSAC se localise à la limite des entités paysagères du petit Angoumois et des collines de Montmoreau, toutes deux inscrites dans le grand ensemble paysager des « Terres Boisées ».

Le relief est sous forme de collines aux flancs assez marqués, entre les altitudes de 75 m avec la tête de la vallée de la Viveronne et 184 m sur les crêtes calcaires.

L'ensemble des habitations situées aux alentours du projet est aujourd'hui protégé en termes de perception paysagère par des merlons périphériques. Ils permettront de supprimer la visibilité sur le site depuis les habitations des lieux-dits « La Grelière » et « La Font de Barret ». Les habitations des lieux-dits « La Guimbleterie » et « Les Quatre Vents » sont séparées de la station de transit par des zones boisées.

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 105 et suivantes

- Disparition du sol

Le projet de station de transit de matériaux nécessite le décapage de la 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. L'incidence sera temporaire et limitée à la durée du chantier de la LGV SEA. Nous rappelons que les parcelles concernant le projet de la présente demande seront restituées aux propriétaires pour une remise en état agricole concernant le secteur Sud. Le secteur Nord est la propriété de LISEA.

- 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 106 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 régilage 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. La surveillance du débourbeur-déshuileur sera mensuelle, les interventions pour l'entretien seront planifiées si besoin,
- ◆ 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 (connecteurs Wiggins). 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 rétention-décantation. 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 :

- ◆ deux bassins de rétention-décantation situés sur chaque secteur, de volumes utiles de 387 m³ pour le secteur Nord et 715 m³ pour le secteur Sud. Ils sont dimensionnés pour une fréquence de pluie décennale, par la méthode des débits. Un équipement spécifique des bassins de décantation permettra le piégeage des éventuels hydrocarbures.

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. IMPACT SUR LE MILIEU NATUREL

Cf. chapitre 3.3.4., pages 111 et suivantes

Nous rappelons que les terrains concernés par le projet de station de transit de matériaux présentent un **enjeu écologique faible** (absence présumée d'habitats et d'espèces végétales ou animales d'intérêt patrimonial). En effet, il ressort du *Dossier de synthèse des enjeux – Lot 1 : Faune – Flore – Habitats (Charente)*, établi par la société Ecosphère en 2009, que les enjeux floristiques et relatifs aux habitats naturels au droit de la zone du projet sont considérés comme globalement faibles.

Le projet de station de transit de matériaux **n'est pas localisé** sur une zone de déplacement de la loutre, ni du vison d'Europe. Cependant, la loutre et le vison d'Europe sont présents sur la tête du bassin de la Viveronne, c'est-à-dire sur le lit mineur et toutes les zones humides.

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.

L'ensemble des eaux issues de la station de transit de matériaux transitera par un des deux bassins de rétention-décantation situés à l'est des secteurs Nord et Sud

Ainsi, l'intégralité des eaux rejoignant le milieu naturel seront traitées, et respecteront les valeurs de rejet indiquées aux paragraphes 3.3.2.2.1 et 3.3.2.2.2. Ce dispositif permet de supprimer l'impact de l'installation projetée sur l'écoulement intermittent de la Fontaine de Barret, formant la tête du bassin de la Viveronne concernée par la présence de la loutre et du vison d'Europe.

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.

Dès l'arrivée sur le site et avant l'exécution des travaux, la présence ou non d'**ambroisie** sur les terrains concernés par le projet de la présente demande sera vérifiée. En cas de présence sur le site, des mesures adaptées seront prises afin d'assurer la maîtrise du développement et de la dissémination de la plante.

2.3.4. IMPACT SUR L'AGRICULTURE

Le site projeté fait l'objet d'une **autorisation** d'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, **d'une durée d'exploitation limitée au chantier de la LGV Sud Europe Atlantique.**

D'une part, les parcelles du secteur Sud ont fait l'objet d'une convention d'Occupation Temporaire. Dès la fin de l'exploitation de la station de transit de matériaux, ces terrains seront soumis à une remise en état agricole, dans un état comparable à celui constaté lors de l'état des lieux avant travaux. La reconstitution du potentiel de production se fera progressivement après remise en culture.

D'autre part, les mesures de réduction et d'accompagnement prévues au niveau de la qualité de l'air (émissions de poussières) permettront de supprimer l'impact sur les parcelles agricoles environnantes.

2.3.5. IMPACT SUR LE TRAFIC ROUTIER

Cf. chapitre 3.3.6., pages 113 et suivantes

L'axe routier principal du département constitué par la RN 10 se situe à plus de 12 kilomètres à l'ouest du secteur d'étude. Il traverse le département du Nord-Est au Sud-Ouest. L'accès à la station de transit s'effectuera par cet axe routier, au niveau de l'échangeur « D 24 / Barbezieux – Centre / Brossac / Chalais », puis par la Route Départementale n° 731.

L'augmentation du trafic est compatible avec la nature des axes routiers concernés et n'engendrera pas d'impact majeur sur le fonctionnement du secteur puisque les poids lourds circuleront sur une route nationale et une route départementale.

2.3.6. IMPACT SUR LE BRUIT

Cf. chapitre 3.3.7., pages 114 et suivantes

Il a été déterminé que les émergences réglementaires étaient respectées pour les points 2 et 4 pour les mesures nocturnes, ainsi que pour les points 2 et 4 pour les mesures diurnes.

Il est important de rappeler que toute cette analyse est bâtie à partir des mesures ponctuelles effectuées sur le terrain selon les configurations précises du moment de la mesure. De plus, les travaux de nuit et le week-end (samedi et dimanche) ne s'effectueront qu'exceptionnellement et de manière ponctuelle.

Juste avant le début de l'exploitation du site, des mesures de niveau sonore de jour, et le cas échéant, de nuit, seront de nouveau effectuées aux mêmes points considérés, afin de déterminer l'émergence véritable provoquée par l'exploitation du site.

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 des différents lieux dits localisés aux alentours de la station de transit de matériaux, et de nouvelles mesures de niveau sonore seront effectuées.

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

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

Nous rappelons que l'exploitation du site est temporaire, d'une durée d'activité limitée au chantier de la LGV SEA.

2.3.7. IMPACT SUR L'AIR

Cf. chapitre 3.3.8., page 120 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. Certaines mesures particulières permettront de limiter ces émissions :

- 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),
- Un arrosage des pistes et éventuellement des stocks au moyen de citernes mobiles sera réalisé en cas de besoin. Les besoins en eau pourront être satisfaits par des prélèvements dans les masses d'eau indiquées au chapitre 3.3.3 « SDAGE Adour Garonne – Gestion des ressources en eau, arrosage »
- Un suivi des retombées de poussières dans l'environnement sera mené. D'après la norme NF X 43-007, les mesures doivent être conduites sous forme de campagnes sur une durée maximale de 1 mois (2 campagnes de mesures par an),

2.3.8. IMPACT SUR LE PAYSAGE

Cf. Chapitre 3.3.10., page 122

Les matériaux stockés sont des matériaux naturels travaillés qui auront un impact marginal sur le paysage.

De plus, le caractère très provisoire de ces stocks (durée du chantier des lots 12 et 13 de la LGV Sud Europe Atlantique) ne justifie pas la mise en place de mesures compensatoires.

A la fin du chantier, le site sera remis en état et restitué aux propriétaires et/ou exploitants des parcelles concernées.

Les dépôts provisoires n'auront donc pas d'impact définitif sur la perception du paysage.

Par ailleurs, dans le cadre de la LGV, des mesures d'accompagnement paysagères sont prévues.

L'installation projetée sera séparée des habitations des lieux dits « La Grelière » et « La Fontaine de Barret » par des merlons de terre végétale périphériques. Ainsi, ces habitations n'auront pas de vue directe sur le site.

2.3.9. IMPACT SUR LES DECHETS

Cf. Chapitre 3.3.11., pages 123 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 fillères 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.

2.3.10. IMPACT SUR LA SANTE PUBLIQUE

Cf. Chapitre 3.3.12., pages 126 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.

2.3.11. TABLEAU DE SYNTHESE DES IMPACTS ET MESURES PRISES

THEME	IMPACTS	MESURES
Sol, sous-sol	<ul style="list-style-type: none"> - Disparition du sol et du sous-sol - Décapage de terre végétale - Déversement de produits polluants - Entraînement de matières en suspension 	<ul style="list-style-type: none"> - Impact temporaire. Dès la fin de l'exploitation, les terrains seront remis en état pour une restitution agricole - Aucune cuve de stockage de carburants ne sera présente sur le site - Aucun entretien des engins de chantier au sein de la station de transit - Stationnement des engins sur une aire revêtue en béton ou béton bitumineux, équipée d'un débourbeur-déshuileur - Présence en permanence de kits anti-pollution sur le site afin de traiter d'éventuelles pollutions liées aux engins présents sur le site - Remplissage des réservoirs des engins en bord à bord
Eaux souterraines, Eaux superficielles	<ul style="list-style-type: none"> - Déversement accidentel de produits polluants - Rejets d'eaux vannes, d'eaux pluviales 	<ul style="list-style-type: none"> - Aucune cuve de stockage de carburants ne sera présente sur le site - Approvisionnement en eau non potable par des citernes ou pompage dans les bassins de décantation, et les masses d'eau faisant l'objet de conventions agricoles - Absence de rejet d'eaux vannes - Mise en place d'un débourbeur-déshuileur au niveau de l'aire destinée à entreposer les engins - Aménagement de deux bassins de décantation équipés d'un système de régulation et de filtration <p>Les valeurs limites de rejet indiquées dans le tableau 25 seront respectées</p>

THEME	IMPACTS	MESURES
Milieu naturel	<ul style="list-style-type: none"> - Projet présentant un enjeu écologique faible - Présence sur la partie Est d'une zone de reproduction, et de gagnage et d'hivernage d'amphibiens (grenouille rieuse et grenouille gr. Verte) 	<ul style="list-style-type: none"> - Respect des limites d'emprise - Site entièrement grillagé - Arrosage des pistes et éventuellement des stocks par temps sec et venté - Traitement de l'ensemble des eaux du site avant rejet au milieu naturel - Suivi du chantier par un expert en environnement - Arrachage des éventuels pieds d'ambrosie avant la floraison, et dès l'arrivée sur le site - Revégétalisation des merlons et des stocks de terre végétale
Agriculture	<ul style="list-style-type: none"> - Enlèvement de la terre végétale - Arrêt temporaire de la production agricole 	<ul style="list-style-type: none"> - Remise en état agricole, dans un état comparable à celui constaté lors de l'état des lieux avant travaux. La reconstitution du potentiel de production se fera progressivement après remise en culture (Secteur Sud uniquement concerné).
Trafic routier	<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation du trafic routier sur la RN 10 et la RD 731 	<ul style="list-style-type: none"> - Impact temporaire et uniquement significatif lors de l'approvisionnement en matériaux - La RN 10 et la RD 731 font partie du réseau structurant du département, elles sont adaptées à ce titre à la circulation des poids lourds - Mise en place de signalisation verticale et horizontale au droit de la station de transit
Bruit	<ul style="list-style-type: none"> - Déchargement et reprise des matériaux - Engins de chantier présents sur le site - Circulation des camions de transport sur les voiries publiques 	<ul style="list-style-type: none"> - Choix des matériels et équipements conformes à la réglementation - Interdiction d'utiliser tous les appareils de communication par voie acoustique (sirène, avertisseur, haut-parleur...) gênants pour le voisinage, sauf avertisseur sonore de recul - Les chargeurs seront munis d'un dispositif basse fréquence (cri du lynx) qui réduira la gêne aux riverains - Présence de merlons périphériques - Dès le début de l'exploitation du site, des mesures de niveau sonore seront effectuées afin de déterminer les émergences véritables - Le respect des valeurs réglementaires sera vérifié durant l'exploitation de la station de transit par le biais d'autocontrôles annuels de niveaux sonores - Limitation du nombre d'engins sur le site en cas d'exploitation nocturne

THEME	IMPACTS	MESURES
Air	<ul style="list-style-type: none"> - Emissions de poussières générées lors des différentes opérations de transit des matériaux (approvisionnement, régalage et reprise) - Circulation des véhicules sur le site 	<ul style="list-style-type: none"> - Interdiction de brûlage de déchets - Décapage réalisé en une opération unique en dehors des périodes sèches et des jours de grands vents - Arrosage des pistes et des stocks (par temps sec et venté) pour limiter l'envol des poussières - Circulation limitée à 25 km/h sur le site - Suivi des retombées de poussières dans l'environnement (deux campagnes annuelles)
Paysage	<ul style="list-style-type: none"> - Absence d'impact conséquent 	<ul style="list-style-type: none"> - Stockage de matériaux temporaire - Absence de constructions en dur
Déchets	<ul style="list-style-type: none"> - Production de déchets 	<ul style="list-style-type: none"> - Collecte et évacuation des déchets par des entreprises spécialisées et traitement par des filières dûment agréées - Tenue des registres

Synthèse des impacts liés à l'exploitation de la station de transit de matériaux de BROSSAC

2.3.12. VOLET SANTE – EVALUATION DES RISQUES SANITAIRES

Cf. Chapitre 3.4., pages 129 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 500 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 138

Le principe retenu de réaménagement du secteur Nord de la station de transit est une restitution de la totalité du site. Ces terrains sont la propriété de LISEA.

Le principe retenu pour le réaménagement du secteur Sud est, quant à lui, une restitution agricole de la totalité du site, à l'identique de l'état initial et conformément à l'usage des terrains avant utilisation pour le projet. Rappelons que ce secteur Sud fera l'objet d'une mise en dépôt définitif de 60 000 à 100 000 m³ de matériaux excédentaires issus exclusivement du chantier de la LGV SEA. Cette mise en dépôt définitif sera préalable à l'exploitation de la station de transit de matériaux soumise à autorisation. Ainsi, la remise en état

des terrains sur ce secteur suite à l'exploitation de la station de transit de matériaux correspondra à l'état final du dépôt définitif de matériaux excédentaires.

2.5. RESUME DE L'ETUDE DE DANGERS

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.

Les deux bassins 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.

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 12 en page 168.