

# 1. RESUMES NON TECHNIQUES

## 1.1. DESCRIPTION DES ACTIVITES

### 1.1.1. PRESENTATION DU PROJET

Dans le cadre de la réalisation de la LGV SEA par le concessionnaire LSEA, et plus précisément pour la construction du lot 9 entre VILLEFAGNAN (16) et LUXE (16), le mandataire du groupement d'entreprises, VINCI Construction Terrassement, envisage de procéder à la mise en place d'une aire de stockage de granulats (produits minéraux solides) sur la commune de CHARME (16).

Cette aire a pour but de stocker temporairement des matériaux (volume maximal de 231 100 m<sup>3</sup>) destinés à satisfaire les besoins du futur chantier de la LGV SEA.

La localisation du site est représentée sur la carte « Plan de situation » à l'échelle 1/170 000 ci-après. Le projet relève des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, et il est soumis à autorisation préfectorale (rubrique n° 2517-1 de la nomenclature : Station de transit de produits minéraux solides, dont la capacité de stockage est supérieure à 75 000 m<sup>3</sup>).

→ Cf. Chapitre 24 PRESENTATION DU PROJET, page 39.

### 1.1.2. DESCRIPTION DES VOLUMES EN ACTIVITE

L'aire de stockage de CHARME est destinée à recevoir des matériaux nobles élaborés constituant la couche de forme ferroviaire, la sous-couche ferroviaire sous ballast et le ballast.

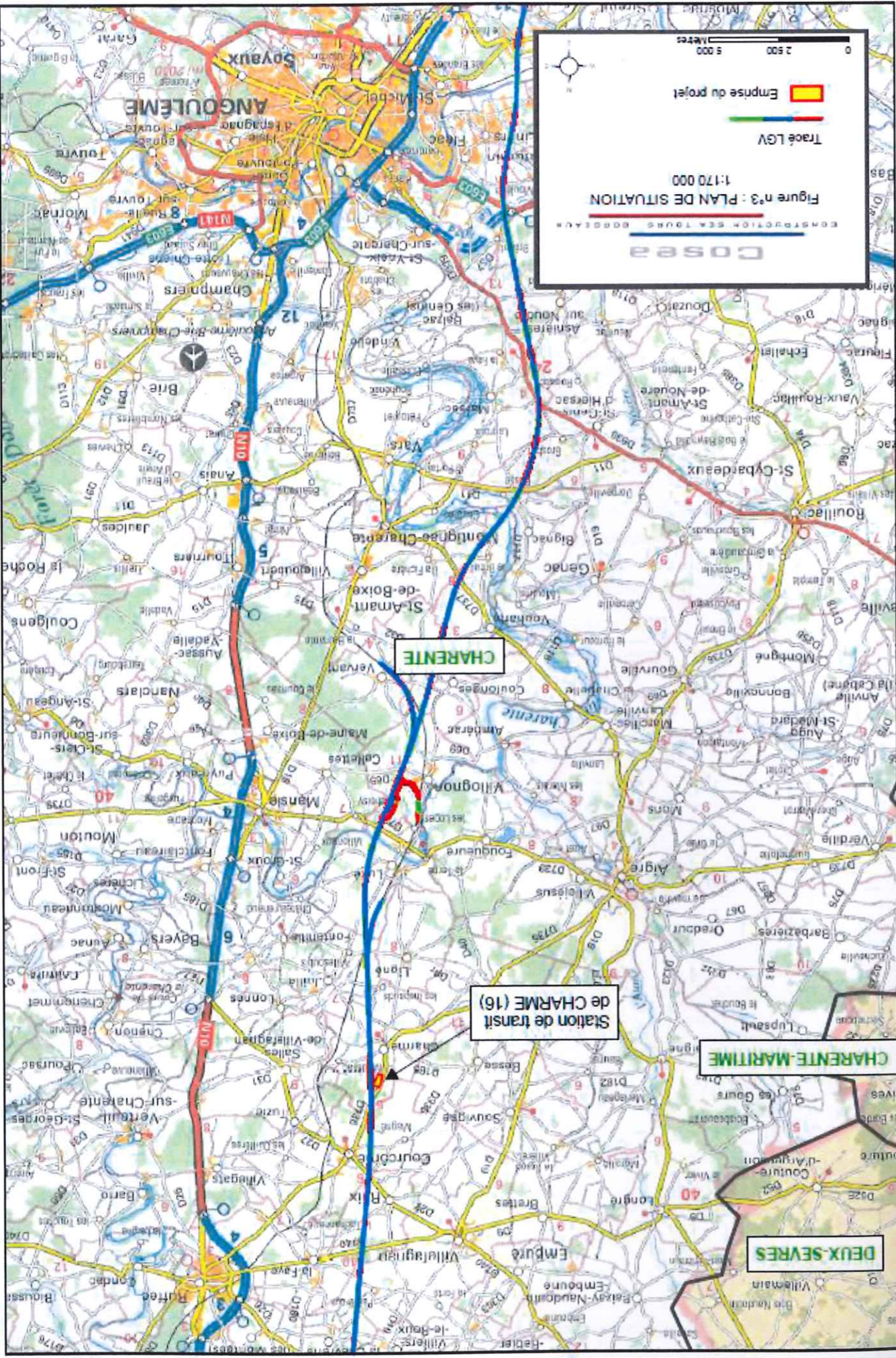
Les matériaux stockés et les quantités provisionnelles respectives sont repris dans le tableau suivant.

NATURE DES MATERIAUX	GRANULOMETRIE		VOLUME TOTAL M <sup>3</sup>
	TONNES	M <sup>3</sup>	
Matériaux de couche de forme	218 000	136 250	0 / 63 mm
Matériaux de sous-couche ferroviaire	122 500	76 600	0 / 31,5 mm
Ballast	31 000	18 250	25 / 50 mm
Total	371 500	231 100	

(\*) Les quantités de matériaux à stocker tiennent compte d'un pourcentage de perte au sol de 5 %.

Tableau 1 : Besoins en matériaux sur les lots de travaux 9 de la LGV SEA

La station de transit comprend trois stocks distincts en fonction de la nature des matériaux. Elle sera située à proximité immédiate du tracé de la future LGV Sud-Europe Atlantique.



## 1.2. DESCRIPTION DE L'ÉTAT INITIAL DU SITE

### 1.2.1. PRÉSENTATION DU PROJET

Le site se trouve en région Poitou-Charentes, au centre du département de la Charente (16). Il s'inscrit au cœur du pays ruffécois à 12 km au sud-est de Ruffec et 13 km au nord d'Aligre.

Les parcelles sur lesquelles l'aire de stockage doit être implantée sont situées sur la commune de CHARME, au lieu-dit « La Tranche », à l'est de la RD 736 et au nord du chemin rural dit de LA ROCHELLE.

Ces parcelles sont attenantes de la RD 736, à l'est de la route. L'emprise du projet se situe du côté ouest de la ligne LGV SEA, à hauteur du PK 168,00 au PK 168,465.

Le site du projet se trouve à 1 km du centre du village de CHARME.

L'emprise du site est de 9 ha environ.

→ Cf. Chapitre 2.4 PRÉSENTATION DU PROJET page 39.

### 1.2.2. CLIMAT

Le site bénéficie d'un climat tempéré soumis à une influence océanique marquée. Ce type de climat est caractérisé par une amplitude thermique annuelle moyenne (15 °C d'écart entre le mois de janvier et le mois d'août), et par des vents dominants relativement faibles (50,8 % de vitesses ont une vitesse située entre 1,5 à 4,5 m/s).

→ Cf. Chapitre 3.1.2.2 Climat, page 65.

### 1.2.3. GÉOLOGIE ET GÉOMORPHOLOGIE

Le site se situe au droit de formation géologique de l'Oxfordien moyen et de la base de l'Oxfordien supérieur (Jurassique : J5).

Il s'agit d'une alternance de marnes à spongiaires et de calcaires organodétritiques de l'Argovien.

L'aire d'étude est un plateau qui se caractérise dans son quart nord-ouest par un ensemble peu vallonné d'altitude allant de 88 m à 113 m. Ce secteur est une plaine agricole peu boisée.

Le quart sud-ouest forme un relief plus marqué dont l'altitude décroît vers l'ouest en direction de la vallée du bief de 127 m au niveau du Bois Grand à 80 m au centre de du village de CHARME pour atteindre 65 m au niveau du ruisseau du Bief.

Le quart nord-est se caractérise par une topographie plus marquée avec les villages de COURCOMME et TUZIE qui surplombent le Bief entre 115 et 120 m et un relief boisé à l'ouest du Bief culminant à 133 m d'altitude.

Le quart sud-est, est lui aussi, marqué par le passage du Bief qui entaille le plateau entre les villages de CHARME et de SALLES DE VILLEFAGNAN.

→ Cf. Chapitre 3.1.2.3 Géologie et géomorphologie, page 69.

### 1.2.4. EAUX SOUTERRAINES

Les principales nappes souterraines sont :

- La nappe des calcaires du Jurassique supérieur du bassin-versant de la Charente secteurs hydrographiques r0, r1, r2, r3, r5 : nappe superficielle à écoulement libre, à dominante sédimentaire, code FRF016 ;

26/562

### 1.2.5. EAUX SUPERFICIELLES

→ Cf. Chapitre 3.1.2.4 Eaux souterraines, page 71.

- La nappe des calcaires du Jurassique moyen charentais captif : nappe à écoulement captif et à dominante sédimentaire, code FRF079 ;
- Cette masse d'eau captive est la continuité géologique des calcaires Dogger (Callovien, Bathonien, Bajocien). Elle est située sous les marnes de l'Oxfordien qui forment un toit étanche.
- Aucun captage AEP, ni périmètre de protection de captage n'est à signaler dans un rayon proche (< 1 km) du site d'implantation de l'aire de stockage.

### 1.2.6. MILIEU NATUREL

Le site de la station de transit de matériaux ne présente pas d'intérêt écologique notable excepté pour les oiseaux où une partie du site (1,15 ha sur les 9 ha que représente le site) circonscrite en bordure de la RD 736 est un habitat potentiel et de reproduction. L'enjeu ornithologique est considéré comme assez fort.

Aux alentours immédiats ou proches du site, il est à retenir :

- les enjeux Oiseaux assez forts à forts (cf. ZPS de Villefagnan),
- les enjeux Amphibiens faibles pour le site du Bois Maurin,
- les enjeux Chiroptères assez forts sur tous les bois du secteur dont les bois de Maurin, de Binon, des Ruhaux.

Le niveau d'enjeu écologique à proximité de la zone d'étude est considéré comme assez fort.

→ Cf. Chapitre 3.1.4 Milieu naturel, page 96.

### 1.2.7. NATURA 2000

Dans un rayon de 15 km autour de l'emprise du projet sont recensées :

NATURA 2000	N°	Distance au projet
ZSC de la plaine de Villefagnan	FR5412021	15 m
ZSC Vallée de la Charente en amont d'Angoulême	FR5412006	7,2 km
ZSC Plaine de Barbezères à Gourville	FR5412023	13 km

Tableau 2 : Recensement des zones NATURA 2000 dans un rayon de 15 km autour du site du projet

27/562

### 1.3. RESUME DE L'ETUDE D'IMPACT

#### 1.3.1. IMPACT ET MESURES, SUR LE SOL ET LE SOUS-SOL

Les impacts d'une aire de stockage sur le sol et le sous-sol sont liés aux risques de pollution suite à des fuites de produits polluants ou à l'entraînement de matières en suspension, sur des zones non étanches et/ou en l'absence de rétention suffisante.

Lors de l'exploitation, une partie du site (zone de stationnement des engins et de remplissage des réservoirs) sera étanchée et équipée d'un déboureur deshuilant afin de récupérer les eaux potentiellement polluées par les hydrocarbures.

Par ailleurs, aucun stockage de produits polluants en grande quantité et aucune opération d'entretien des engins ne seront effectués sur le site.

Les aménagements prévus et les mesures de précaution mises en place permettront de limiter voire d'éliminer tout risque de pollution vers le sol et le sous-sol. En cas de pollution accidentelle, des kits anti-pollution seront disponibles au niveau des engins et du local de pesée.

→ Cf. Chapitre 3.3.1 Sol et sous-sol, page 175 et Annexe 15 : KIT ANTI-POLLUTION.

#### 1.3.2. IMPACT ET MESURES, SUR LES EAUX SOUTERRAINES ET LES EAUX SUPERFICIELLES

L'approvisionnement en eau non potable sera assuré par des citernes. Des bouteilles d'eau potable seront mises à disposition du personnel.

Les rejets potentiellement générés par le site sont les suivants :

- Les eaux-vannes,
- Les eaux pluviales.

Le site disposera d'un sanitaire chimique ne nécessitant pas de rejet d'eaux-vannes.

Les eaux de l'aire étanche potentiellement chargées en hydrocarbures et en matières en suspension transiteront par un déboureur deshuilant. Ces eaux ainsi que les autres eaux pluviales du site rejoindront un bassin de rétention muni d'un dispositif de régulation et de décantation, avant rejet dans le milieu naturel.

D'un point de vue qualitatif, les risques de pollution des eaux souterraines et des eaux superficielles seront réduits par la mise en place de mesures adaptées (entretien des engins en dehors du site, ravitailllement en carburant et stationnement des engins sur une aire aménagée, présence permanente de kits anti-pollution, mise en place d'un déboureur deshuilant).

De plus, les engins du Groupe Vinci Construction Terrassement sont équipés d'un système de ravitailllement en carburant qui évite toute fuite (systèmes Wiggins à raccords étanches semblables à ceux équipant les Formules 1). Ce système issu des technologies aéronautiques réduit au minimum le risque de pollution. Enfin, l'éventuel groupe électrogène sera muni d'un réservoir double parois ou placé sur bac de rétention couvert.

Ainsi, les risques d'impact sur les eaux souterraines et les eaux superficielles seront limités.

→ Cf. Chapitre 3.3.2 Eaux, page 177.

#### 1.3.3. IMPACT ET MESURES, SUR LE MILIEU NATUREL ET L'AGRICULTURE

Les parcelles impactées par l'aire de stockage de granulats ne sont pas boisées et sont en dehors de tout espace boisé classé.

L'emprise du site se fera sur des espaces agricoles (cultures) qui s'inscrivent dans un environnement à enjeu écologique assez fort pour les oiseaux (ZPS) et les chiroptères.

Au vu des volumes des activités, équipements mis en place pour réduire les nuisances et des mesures compensatoires, seul le site de la plaine de Villefagnan est susceptible d'être affecté par le projet.

Le projet de station de transit de matériaux de Charmé est situé à proximité immédiate de la ZPS de la Plaine de Villefagnan n°FR5412021, mais ne recoupe pas le périmètre de la zone Natura 2000.

Les deux périmètres sont séparés par la route départementale n°736. Seule la ZPS de la plaine de Villefagnan est susceptible d'être affecté par le projet.

Conformément à l'article R. 414-23 du Code de l'Environnement et au guide méthodologique pour l'élaboration du dossier d'incidence Natura 2000 édité par la région Poitou-Charentes en janvier 2012, une Notice d'incidence Natura 2000 s'est avérée nécessaire pour le présent projet.

→ Cf. Annexe 12.

#### 1.2.8. ENVIRONNEMENT HUMAIN

Le projet s'inscrit dans un environnement dominé par les prairies et les bois, où les habitations les plus proches, situées à environ 170 m du site, sont celles du hameau de Rousillon sur la commune de CHARME au sud.

La route départementale n°736 qui relie l'Aligre à Ruffec constitue le principal axe routier de la zone. C'est une voie à grande circulation et elle assurera un accès direct au site.

→ Cf. Chapitre 3.1.6 Milieu humain, page 138.

#### 1.2.9. ENVIRONNEMENT SONORE ACTUEL

La principale source sonore identifiée dans l'environnement du projet est le trafic routier de la RD 736 en bordure ouest du site.

Les mesures de bruit réalisées sur le site et sur le village CHARME, conformément aux dispositions de l'arrêté du 23 janvier 1997 et par la méthode d'expertise, montrent des niveaux sonores de l'environnement du projet sont compris entre 38,4 dB(A) et 58,3 dB(A) en période diurne et de 41,1 dB(A) à 53,1 dB(A) en période nocturne. Les valeurs obtenues montrent que la RD 736 engendre un niveau sonore relativement important auprès des habitations.

→ Cf. Chapitre 3.1.7.1 Environnement sonore actuel, page 152 et Annexe 13 : MESURES DES NIVEAUX SONORES.

#### 1.2.10. QUALITE DE L'AIR

Les données recueillies sur la qualité de l'air à partir des points de mesures existants (réseau ATMO Poitou Charentes) n'ont pas mis en évidence d'éléments pouvant caractériser de façon significative la qualité de l'air au droit du site même. Localement, aucun équipement autre que la RD 736 et aucune activité autre que l'agriculture n'est de nature à avoir une incidence sur la qualité de l'air au niveau du site.

→ Cf. Chapitre 3.1.7.2 Qualité de l'air et pollution, page 155.

#### 1.2.11. PATRIMOINE/ARCHEOLOGIE/PAYSAGE

La zone d'étude ne présente aucun monument historique inscrit ou classé. Au droit du site et en cas de prescription, un diagnostic archéologique sera effectué avant les travaux.

Le site de la station de transit de CHARME s'insère dans un paysage agricole vallonné, où les bois constituent les principaux repères paysagers.

→ Cf. Chapitre 3.1.6.7 Patrimoine / Archéologie, page 147 et le chapitre 3.1.9 Paysage, page 160.

Le projet de station de transit borde la Zone Protection Spéciale (Natura 2000) de la plaine de Villefagnan.

- La remise en état de l'emprise du projet sera intégralement réalisée à l'état initial : en zone agricole de type cultures.

Afin d'assurer la bonne prise en compte du périmètre du chantier et la maîtrise des aspects environnementaux, une sensibilisation écologique du personnel et la mise en place d'une signalétique spécifique seront proposées.

→ Cf. Chapitre 3.3.5 Agriculture, page 190.

### 1.3.4. IMPACT NATURA 2000

Le projet de station de transit de matériaux de Charmé est situé à proximité immédiate de la ZPS de la plaine de Plaine de Villefagnan n°FR5412021. Son emprise ne recoupe pas le périmètre de la zone Natura 2000. Les deux périmètres sont séparés par la route départementale n°736.

La Zone de Protection Spéciale de la Plaine de Villefagnan (Natura 2000) est en application la directive européenne 79/409/CEE (directive Oiseaux) relative à la conservation des oiseaux sauvages. Il convient de vérifier la non-incidence du projet de station de transit vis-à-vis des oiseaux et de leurs habitats.

- Sur les 8,9 hectares de l'emprise du projet 8,23 sont utilisés pour les activités et leurs besoins du chantier LGV, dont 7,4 consacrés au stockage de matériaux. Une surface de 6 700 m<sup>2</sup> sera mise en défens, c'est-à-dire mise en gel agricole durant toute la durée du chantier LGV.

- La plus grande partie du projet (environ 7,75 ha, soit plus de 87 % de l'emprise du projet) se situe hors zone à enjeu ornithologique.

Le projet sera de courte durée (moins de 5 ans) et sera intégralement réaménagé en zone agricole semblable à l'actuel et, par conséquent, aux potentialités écologiques comparables à celle du site actuel.

Au regard du contexte écologique et des dispositions prises précédemment présentes, le projet de station de transit de matériaux de Charmé sera sans incidence significative sur les espèces avifaunistiques visées par la zone de protection spéciale de la plaine de Villefagnan, et il aura une incidence résiduelle acceptable (voire négligeable) sur leurs habitats.

→ Cf. Annexe 12.

### 1.3.5. IMPACT ET MESURES, SUR L'AIR

L'activité de l'aire de stockage aura un impact très limité sur la qualité de l'air.

Les rejets au niveau de l'aire de stockage de produits minéraux solides pourront être de deux natures :

- des poussières générées lors des différentes opérations de transit des produits (approvisionnement et reprise),

- les gaz d'échappement des moteurs sur le site.

Il n'y aura pas d'impact sur l'odeur, car les matériaux stockés sont inertes et minéraux et les gaz d'échappement rapidement dispersés.

Plusieurs mesures de réductions d'impacts seront mises en œuvre afin de limiter le rejet de polluants atmosphériques, à savoir :

- aucun brûlage de déchets ne sera permis sur le site,

- arrosage des matières sèches afin d'éviter l'envol de poussières (par temps sec).

De plus, un plan de sensibilisation du personnel à l'éco-conduite sera mis en place.

En conséquence, les impacts de la future aire de stockage sur l'air seront très faibles.

→ Cf. Chapitre 3.3.7 Pollution de l'air, page 191.

### 1.3.6. IMPACT ET MESURES, SUR LE BRUIT

Compte tenu de la situation de l'aire de stockage par rapport aux zones habitées, le projet aura un impact faible sur le niveau sonore ambiant du secteur.

VINCI Construction Terrassement veillera dans le choix de ses matériels et équipements à ne pas induire une élévation trop importante du niveau sonore. Les matériels et équipements seront conformes à la réglementation.

Compte tenu des sources identifiées et de leurs niveaux sonores, l'hypothèse d'un dépassement des seuils réglementaires paraît improbable en limite de propriété du site.

Les installations et équipements seront utilisés sur la période allant de 7h00 à 22h00 et de manière exceptionnelle la nuit, le week-end et les jours fériés en cas de retard du chantier LGV.

Les impacts sur le bruit se trouveront limités du fait de l'utilisation d'engins conformes à la réglementation acoustique en vigueur, de l'exploitation de l'aire de stockage sur une emprise située en bordure d'un axe routier principal (RD 736) et de l'éloignement des habitations à 170 mètres.

L'usage de tous les appareils de communication par voie acoustique (sirène, avertisseur, haut-parleurs...) gênants pour le voisinage sera interdit. Leur emploi sera exceptionnel et réservé à la prévention ou au signalement d'incidents graves ou d'accidents. Tous les engins seront équipés de systèmes sonores de recul dit « cri de lynx » : Le « cri de lynx », contrairement aux signaux de recul classiques, diffuse le signal de recul uniquement dans la zone de danger à l'axe de celle-ci. Le signal n'est pas ou peu audible tant à l'avant que sur les côtés de l'engin équipé.

→ Cf. Chapitre 3.3.12 Acoustique, page 195.

### 1.3.7. IMPACT ET MESURES, SUR LE TRAFIC ROUTIER

L'implantation de la plate-forme générera une augmentation du trafic sur l'axe de desserte du site, à savoir la RD 736.

L'apport des matériaux se fera exclusivement par voies routières.

Les cadences maximales estimées seront de 3 000 tonnes par jour, ce qui représente 115 camions de 26 tonnes à l'aller et le même nombre au retour à vide. En moyenne la station de transit sera alimentée par 1500vj soit 56 camions à l'aller et le même nombre au retour à vide.

L'augmentation du trafic global liée à l'activité du site sur la RD 736 sera significative : elle ne dépassera pas 10 % du trafic actuel en moyenne et exceptionnellement jusqu'à 20% lors des cadences maximales.

Cette augmentation est compatible avec la nature de l'axe routier concerné et n'engendrera pas d'impact majeur sur le fonctionnement du secteur. Des impacts existeront toutefois dans la traversée de zones habitées situées sur l'itinéraire des camions (augmentation de la circulation de véhicules lourds, augmentation des risques d'accident...).

L'acheminement des matériaux vers le chantier de mise en œuvre se fera par la piste de chantier de la LGV Sud-Europe Atlantique (SEA), sans aucun impact sur les voies publiques.

→ Cf. Chapitre 3.1.6.8 Trafic routier, accès et infrastructures, page 148.

### 1.3.8. IMPACT ET MESURES SUR LES DECHETS

Les activités du site généreront peu de déchets, hormis une quantité très faible de Déchets Industriels Banals (DIB) et les déchets provenant du déboureur-déshuilur.

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

→ Cf. Chapitre 3.3.14 Déchets, page 201.

**1.3.9. IMPACT ET MESURES, SUR LA SANTE PUBLIQUE**

Compte tenu des aménagements qui seront réalisés sur le site, des données disponibles actuellement, et de par les faibles niveaux d'impacts estimés, l'exploitation de la future aire de stockage de produits minéraux solides n'entraînera pas d'effet sur la santé des populations riveraines.

→ Cf. Chapitre 3.3.15 Hygiène, salubrité et sécurité publiques, page 204.

**1.4. RESUME DE L'ETUDE DE DANGERS**

**1.4.1. DISPOSITIONS GENERALES**

La totalité du site de stockage sera clôturée de manière à empêcher la pénétration par toute personne étrangère. Pendant l'exploitation du site, seuls les employés du site seront autorisés à circuler au sein de l'aire.

Des précautions seront prises au sein du site et à l'extérieur afin que les conditions de circulation (internes et externes) liées à l'activité du site de stockage se déroulent dans les meilleures conditions (limitation de la vitesse de circulation à 25 km/h à l'intérieur du site et adaptée en fonction des conditions météorologiques et au droit des stocks, pistes internes de 5 à 10 m de largeur, consignes aux chauffeurs des camions, respect du code de la route, informations des municipalités concernées par des circulations de véhicules lourds, etc.).

Deux types de dangers liés à l'exploitation de l'aire de stockage existent : les dangers internes au site et les dangers d'origine externe.

**1.4.2. RISQUES INTERNES AU SITE**

Les risques internes au site et également au niveau des populations et bâtiments extérieurs au site, sont globalement faibles car très improbables ou sans gravité marquée. Le tableau suivant recense et donne une estimation du risque. La carte de la page suivante les localise.

ACCIDENT MAJEUR	PHENOMENE DANGEREUX LIE	PROBABILITE ASSOCIEE	JUSTIFICATION DE LA PROBABILITE	GRAVITE
Accident corporel majeur	Circulation des engins	Evénement probable	On peut estimer la fréquence d'un accident entre véhicules à 1 tous les 10 ans à peu près. On peut estimer que cet accident occasionnera des blessés exceptionnellement.	Faible à forte
Pollution de l'air généralisée	Incendie sur site	Evénement très improbable	Le site n'est à l'origine d'aucune source particulière d'ignition, d'aucun stockage de matériaux facilement inflammables. Des moyens d'intervention sont en outre disponibles pour restreindre l'éventuelle propagation d'un incendie. Toutefois, l'environnement du site est ponctuellement intrinsèquement favorable à l'inflammabilité.	Faible

**1.4.3. RISQUES D'ORIGINE EXTERNE**

Compte tenu de la nature des dangers recensés sur le projet et des mesures prises afin de supprimer, réduire et/ou accompagner ces dangers, on peut affirmer que les dangers résiduels sont faibles à très faibles et qu'ils sont acceptables pour l'environnement. La probabilité résiduelle, la cinétique, la gravité et la zone d'effet ont été étudiées pour aboutir à cette conclusion.

La carte ci-après, qui représente les zones de risques potentiels au sein de l'aire de stockage, ne met pas en évidence de zones à risque moyen ou fort. L'ensemble du site est classé en zone à risque faible.

**1.4.4. CONCLUSIONS**

Ainsi, il apparaît que les activités ne représentent pas de risque particulier au niveau interne du site et également au niveau des populations et bâtiments extérieurs au site.

→ Cf. Chapitre 4 ETUDE DE DANGERS, page 219.