



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la demande d'autorisation d'exploiter une station de transit de matériaux sur la commune de Brossac (16)

n°Ae: 2012-87

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 13 mars 2013 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la demande d'autorisation d'exploiter une station de transit de matériaux sur la commune de Brossac (16).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Rauzy, Steinfeldler, MM. Badré, Boiret, Caffet, Chevassus-au-Louis, Clément, Féménias, Lafitte, Letourneux, Malerba, Ullmann.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mme Guth, MM. Barthod, Decocq, Lagauterie, Schmit.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de la Charente, le dossier ayant été reçu complet le 26 décembre 2012.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté :

- le préfet de département de la Charente par courrier en date du 7 janvier 2013 dont elle a reçu réponse le 14 février 2013,
- le ministère du travail, de l'emploi et de la santé par courrier en date du 7 janvier 2013.
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de Poitou-Charentes par courrier en date du 7 janvier 2013 dont il a reçu réponse le 14 février 2013.

Sur le rapport de Mme Véronique Wormser et M. Frédéric Cauvin dans lequel les recommandations sont portées en gras pour en faciliter la lecture, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

1 Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le présent projet concerne une des stations de stockage temporaire de granulats nécessaires à la construction de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique² (LGV SEA)³, de Tours à Bordeaux. Située à 600 mètres du village de Brossac, en Charente, et contiguë à la plateforme ferroviaire en construction, elle est l'objet d'une demande d'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) déposée par Vinci Construction Terrassement, représentant du concessionnaire de la LGV.

Il est prévu d'y acheminer par camions au total 375 657 tonnes (180 515 m³) de matériaux sur les 9,3543 ha du site répartis en deux secteurs, nord et sud. Les matériaux quitteront le site directement par la plateforme ferroviaire dont les travaux sont en cours.

Au terme du chantier de la LGV, le secteur sud retrouvera sa vocation agricole et le devenir du secteur nord en matière d'affectation des sols dépendra du choix de la communauté de communes.

Les principaux enjeux environnementaux du projet concernent :

- le trafic supplémentaire de poids lourds généré par l'exploitation du site, notamment sur les 18 km de la RD731 depuis la RN10 ;
- la gestion des eaux face au risque de pollution accidentelle, en particulier en raison de la proximité de la zone humide de « La Fontaine de Barret » qui s'écoule dans la « Tête de bassin de la Viverronne » identifiée comme habitat potentiel de la Loutre et du Vison d'Europe, à 50 mètres du site ;
- la qualité de l'air face aux émissions de poussières engendrées par l'exploitation de la station de transit de matériaux ;
- le paysage pour les riverains du site.

Le site de stockage de matériaux est indispensable aux travaux de la LGV SEA, et son existence, comme celle des autres sites de même nature⁴, n'est justifiée que par ce chantier. Aussi, l'Ae observe que :

- le projet objet du présent dossier fait partie du projet de LGV ;
- l'ampleur des travaux de la LGV peut rendre peu perceptibles les impacts du présent projet ;
- le cumul des impacts de l'exploitation de sites de ce type pourrait cependant devenir significatif.

Sur le fond, l'Ae recommande principalement :

- de compléter l'étude d'impact du présent projet par la présentation de ses impacts cumulés avec ceux du projet principal de LGV auquel il se rattache ;
- d'étudier les impacts de l'augmentation du trafic de poids lourds, sur les 18 km de RD731 qui séparent le site de la RN10, et d'en présenter des mesures d'évitement, de réduction et de compensation adaptées ;
- de mettre à jour le dossier en décrivant précisément les aménagements prévus en terme de gestion des eaux, les hypothèses à partir desquels ils ont été dimensionnés ainsi que l'analyse en découlant en terme d'impacts potentiels sur la qualité des eaux ;
- de compléter le dossier des éventuels impacts du pompage annoncé par le maître d'ouvrage dans l'étang Saint Vallier, contigu à un site Natura 2000, et des mesures prises pour les éviter, réduire ou compenser.

L'Ae fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

² - La construction de la LGV SEA a été déclarée d'utilité publique et les travaux sont en cours : la section Angoulême - Bordeaux (dénommée SEA 1) a été déclarée d'utilité publique (DUP) le 18 juillet 2006, et la section Tours - Angoulême (dénommée SEA 2) a été déclarée d'utilité publique le 10 juin 2009. Les deux sections ont été regroupées en une seule phase de travaux.

³ - Cette LGV traverse 3 régions (Centre, Poitou-Charentes et Aquitaine) sur plus de 340 km au total.

⁴ - On compte 42 déclarations et autorisations concernant des stations de transit liées au chantier LGV

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et rattachement du projet à celui de la LGV SEA

Construction de la LGV SEA

La Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique⁵ (LGV SEA) mesure 340 km et traverse trois régions (Centre, Poitou-Charentes et Aquitaine). Sa réalisation, organisée par sections et lots⁶, est en cours.

Dans le cadre des travaux liés à la construction de cette LGV, les besoins en granulats ne sont que partiellement couverts par les déblais issus des terrassements. En effet, certains matériaux, dont les caractéristiques sont soumises à des spécifications (dureté et granulométrie notamment) définies dans le référentiel technique de Réseau ferré de France (RFF), ne peuvent pas être produits sur place (à partir des matériaux de déblais). Il s'agit des matériaux constitutifs du ballast, de la couche de forme et de la sous-couche ferroviaire. Pour ces matériaux, un approvisionnement extérieur au chantier est indispensable ; ils sont acheminés par camions depuis des carrières locales, régionales ou extra régionales selon les cas.

Des stocks temporaires de granulats sont donc prévus afin de mettre en compatibilité les cadences de production et de transport des carrières avec les délais d'exécution du chantier. Ces stockages ont commencé courant 2011, avant les travaux de terrassement de la LGV et se poursuivront jusqu'à la reprise et l'enlèvement de ces stocks (courant 2015 à 2016).

La réalisation des travaux de cette LGV nécessite également d'utiliser des lieux de dépôts définitifs pour certains matériaux de déblais du chantier non réutilisables.

Dépôts définitifs – dépôts temporaires

Le présent projet répond à un besoin de stockage temporaire de matériaux approvisionnés en fournitures extérieures pour la réalisation du « lot 13 ». Le site retenu est réparti en deux secteurs, un nord et un sud. Il accueille déjà différents matériaux :

1. Il est actuellement, pour ce qui concerne son secteur sud, un lieu de dépôt définitif⁷ de matériaux excédentaires (impropres à une utilisation sur le chantier LGV). Ce dépôt est en cours et représentera 60 à 100 000 m³ de matériaux. Un décapage de la terre végétale, une éradication de l'ambrosie (*Ambrosia artemisiifolia*) et du raisin d'Amérique (*Phytolacca americana*) (par enfouissement des rhizomes⁸ sous 6 mètres de matériaux impropres au chantier), la mise en merlon de la terre décapée (objet d'une revégétalisation naturelle) et des installations de gestion des eaux ont été effectués. Ce dépôt ne relevait pas d'une procédure de déclaration ou d'autorisation.
2. Son secteur nord a fait l'objet d'une déclaration au titre des ICPE⁹ en date du 3 novembre 2011 pour dépôt temporaire de 75 000 m³ de matériaux nécessaires à la construction de la ligne¹⁰. Les aménagements (décapage de la terre végétale, mise en merlon, gestion des eaux et des accès) ont été effectués dans ce cadre.

Le secteur sud fait aujourd'hui l'objet d'une demande d'autorisation¹¹ pour le même usage de stockage temporaire de matériaux. La déclaration initiale permet de démarrer l'exploitation du site ; l'autorisation (objet du présent dossier) conduira à l'exploiter au maximum des besoins identifiés.

Le dossier de demande d'autorisation traite l'ensemble des opérations prévues dans les secteurs nord et sud en matière de dépôt définitif.

Rattachement du présent projet à celui de la LGV :

⁵ - La construction de la LGV SEA a été déclarée d'utilité publique : la section Angoulême - Bordeaux (dénommée SEA 1) a été déclarée d'utilité publique (DUP) le 18 juillet 2006, et la section Tours - Angoulême (dénommée SEA 2) a été déclarée d'utilité publique le 10 juin 2009, chacune ayant été l'objet d'une étude d'impact initiale distincte. Les deux sections ont été regroupées en une seule phase de travaux.

⁶ - Les 340 km de LGV entre Tours et Bordeaux sont découpés, à des fins d'organisation et de réalisation des études et travaux, en sections, elles-mêmes chacune scindée en deux lots. Le présent projet se situe sur la section F qui comporte les lots 12 et 13.

⁷ - Ce secteur a fait l'objet d'un dossier préalable de déclaration pour les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), remis le 12 octobre 2011, et dont le récépissé est en date du 3 novembre 2011 (délivré par la Préfecture de la Charente).

⁸ - Rhizome : tige souterraine de certaines plantes dont la face inférieure donne naissance à des racines, et dont la face supérieure émet des bourgeons qui se transforment en tiges aériennes.

⁹ <http://www.installationsclassées.developpement-durable.gouv.fr/Regime-de-classement.html>

¹⁰ - Dossier préalable de déclaration ICPE, remis le 12 octobre 2011, et dont le récépissé est en date du 03 novembre 2011 (délivré par la Préfecture de la Charente).

¹¹ Cf. § 1.3 ci-après relatif aux procédures pour la justification de la procédure d'autorisation).

Ce site jouxte celui de la LGV dont le chantier est en cours ; leurs liens fonctionnels et opérationnels apparaissent clairement (objet du site de dépôt, accès directs à la plateforme ferroviaire, circulation des engins, etc.).

Le projet concourt à la réalisation du projet principal de la LGV SEA¹², le site de stockage de matériaux étant indispensable à l'avancée des travaux prévus, et ce site n'étant justifié que par la présence du chantier de la LGV.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Localisation

Le projet de station de transit provisoire de matériaux se situe sur la commune de Brossac, en Charente, à plus de 600 mètres au sud-est du centre de la commune, aux lieux dits « La Grelière » et « Bel Air », longeant le sud de l'axe routier RD 731, de part et d'autre de la RD 2 et en bordure est de la future LGV Sud Europe Atlantique. La surface concernée est de 9,3543 ha.

L'installation projetée est localisée pour le secteur nord (bordure nord de la RD 2) sur des terrains anciennement cultivés et qui appartiennent à LISEA¹³. Le secteur sud (bordure sud de la RD 2), quant à lui, se compose de terres cultivées.

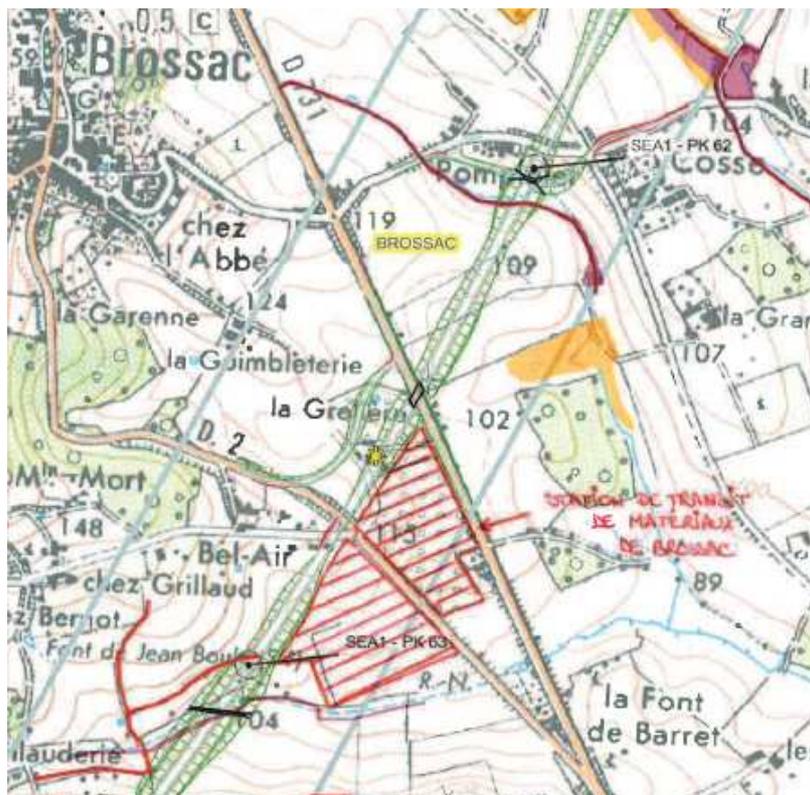


Figure 1 : Station de transit des matériaux (rouge hachuré) et tracé de la LGV SEA (vert) dans la zone d'étude (source : dossier de demande d'autorisation d'exploiter une station de transit de matériaux sur la commune de Brossac, page 83)

Description technique et objectifs

Les dépôts prévus sont les suivants :

- matériaux de couche de forme : 207 270 tonnes (98 700 m³), en secteur nord,
- matériaux de sous-couche ferroviaire : 116 160 tonnes (52 800 m³), dont 6 900 m³ en secteur sud, le reste en secteur nord,
- ballast : 52 227 tonnes (29 015 m³), en secteur sud.

Soit au total 375 657 tonnes (180 515 m³) réparties en quatre zones de stockage, deux par secteur.

Un merlon de terre végétale (décapage du secteur nord) complète l'ensemble : (28 000 m³), il est disposé entre l'habitation située en limite est et le site de dépôt.

Des aménagements complémentaires sont prévus :

¹² - Dans la suite de l'avis, le projet objet de la demande d'autorisation sera dénommé « présent projet » ou « projet » ; le projet de LGV SEA dans toutes ses composantes sera dénommé « projet principal » ou « projet de LGV ».

¹³ -Concessionnaire de la future ligne pour une durée de 50 ans, LISEA assure l'interface entre le concédant (RFF), les investisseurs et financeurs ainsi que le constructeur.

- une zone d'accueil avec un pont bascule,
- une aire étanche dans le secteur nord pour le parking et le ravitaillement des engins (deux en permanence) qui interviendront sur le site,
- deux bassins de rétention, un par secteur, dimensionnés pour des pluies d'occurrence décennale (387 m³ utiles pour celui au nord, 715 m³ utiles pour celui du secteur sud).

L'accès à chacun des deux secteurs s'effectue par le nouveau barreau de la RD2 réalisé à l'automne 2012 (ce raccordement s'inscrit dans le cadre de l'étude d'impact et de la DUP de la LGV).

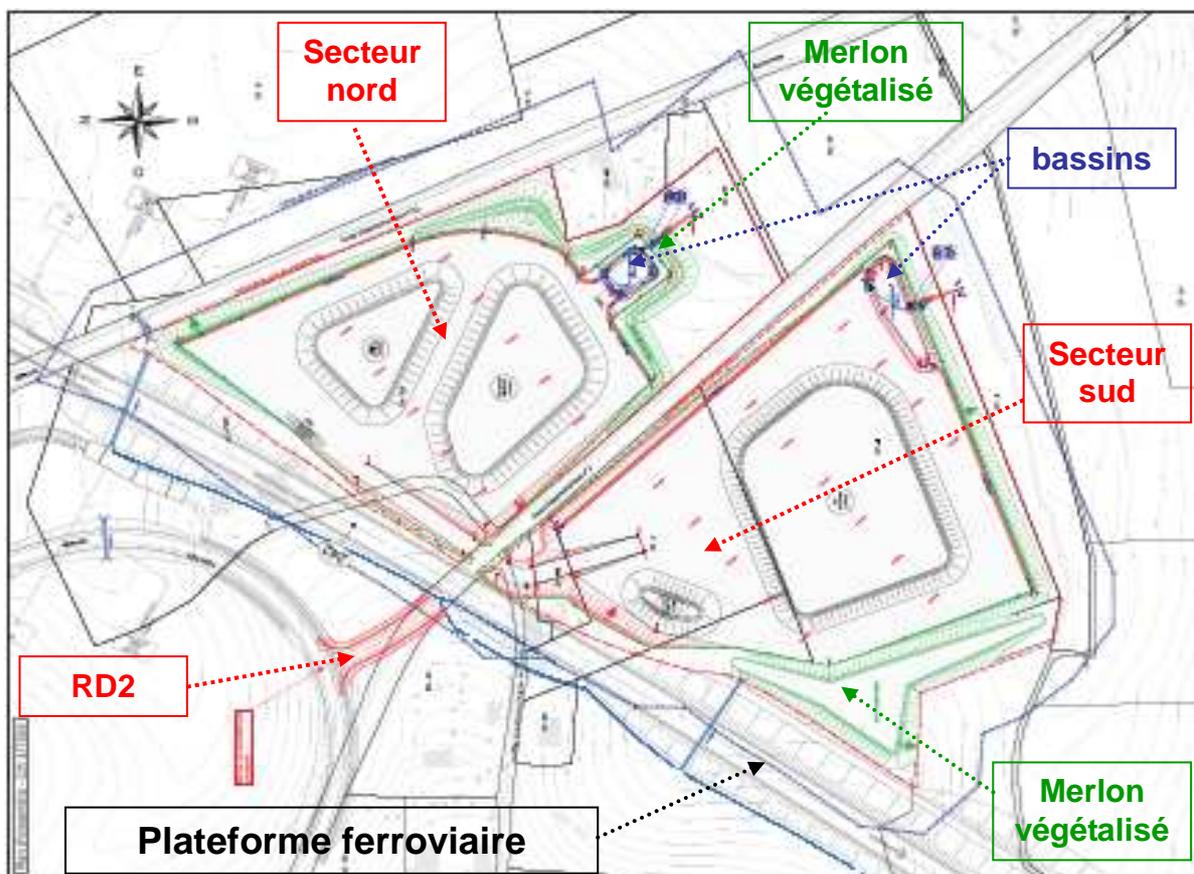


Figure 2 : Plan du projet (source : dossier de demande d'autorisation d'exploiter une station de transit de matériaux sur la commune de Brossac)

Deux bassins de rétention sont annoncés dans le dossier, un dans chaque secteur (cf. pages 34 à 36 de l'EI) ; ils ont de fait déjà été réalisés dans le cadre des deux déclarations antérieures. Lors de la visite, les rapporteurs ont été informés de la réalisation prochaine dans le secteur sud de deux bassins supplémentaires, dans l'emprise du projet, fonctionnant en série avec le premier.

La proximité de la plateforme ferroviaire et de La Fontaine de Barret, cours d'eau qualifié de « faible à intermittent » qui la traverse par un passage dédié (en « voûte » avec banquettes à faune¹⁴) à 50 mètres au sud ouest du secteur sud, peut laisser envisager le maintien de ces bassins pour un usage ultérieur en vue de l'exploitation de la LGV, et pas uniquement pour le site de stockage.

En phase d'exploitation, des camions empruntant la RN10 (2x2 voies) puis la RD731 sur 18 km et la RD2 achemineront les matériaux depuis des carrières de localisations diverses¹⁵. Les camions repartiront à vide par les mêmes voies. Les matériaux seront repris par des véhicules de chantier arrivant directement de la plateforme ferroviaire et y repartant : ils restent dans l'emprise du projet et de la plateforme ferroviaire. Un arrosage du site sera effectué à partir de l'eau présente dans les bassins et, en cas de nécessité, d'un pompage dans l'étang Saint Vallier (information fournie aux rapporteurs, le dossier mentionnant plusieurs possibilités en page 122 de l'EI : « à partir des masses d'eau ou pompages »). Deux personnes travailleront à temps plein sur le site (conducteurs d'engins) durant la durée du chantier de la LGV.

¹⁴ - Murets courant le long du passage, de part et d'autre de l'écoulement, permettant à la faune de traverser à sec.

¹⁵ - La localisation précise de ces carrières n'est pas indiquée dans le dossier soumis à l'avis de l'Ae. Selon les informations recueillies par les rapporteurs, la plupart sont locales (en Charente ou dans la région) mais certaines d'entre elles pourraient par exemple être situées en Vendée.

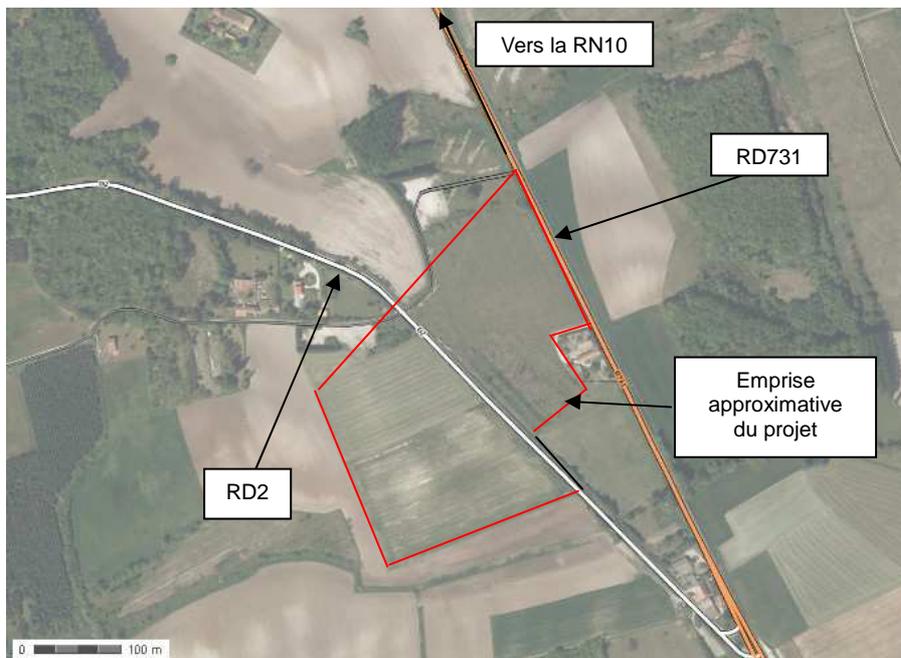


Figure 3 : Localisation du projet et des voies d'accès (source : geoportail)

A l'issue de la construction de la LGV (en 2015-2016), le site sera rendu à son usage initial d'avant dépôt temporaire : le secteur sud (propriété privée) sera rendu à sa vocation agricole, et remodelé (en conservant les matériaux déposés définitivement) puis préparé (remise en place de la terre végétale, travail du sol, jusqu'à équivalence des caractéristiques pédologiques) pour être à nouveau propre à cette vocation. Le secteur nord (propriété de Lisea) sera soit rendu à sa vocation agricole initiale soit uniquement dégagé de tous les aménagements réalisés, selon le choix qui sera fait par la communauté de communes. Des conventions d'occupation précisent les engagements du maître d'ouvrage dans ce domaine.

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet est l'objet d'une demande d'autorisation d'exploiter, limitée à la durée du chantier de la LGV SEA, au titre de la rubrique 2517-1 de la nomenclature des ICPE intitulée « Station de transit de produits minéraux ou de déchets non dangereux inertes autres que ceux visés par d'autres rubriques »¹⁶, concernant les dépôts d'une surface supérieure à 3 ha et nécessitant une autorisation A-3 c'est-à-dire avec information aux communes localisées dans un rayon de 3 km autour du site.

6 communes du département de la Charente sont concernées : Brossac, Passirac, Chatignac, Saint-Vallier, Bardenac et Brie-sous-Chalais.

Cette demande a été déposée le 8 novembre 2012 auprès de la préfecture de la Charente¹⁷. Le décret n°2011-2019 relatif aux études d'impact étant entré en application le 1^{er} juin 2012, il s'applique au présent projet.

Aussi, il est concerné par la rubrique 1° du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement: le projet est soumis à étude d'impact. A ce titre il est aussi soumis à un avis d'autorité environnementale et à enquête publique.

Ce projet faisant partie (a minima) du programme constitué par la construction de la LGV SEA dont le projet principal relève de sa compétence, l'Ae du CGEDD est l'autorité administrative compétente en matière d'environnement sur ce dossier, conformément à l'article R.122-6 II 3° du code de l'environnement.

Les parcelles concernées par le projet de la station de transit de matériaux étant classées A : « zone agricole » du plan local d'urbanisme de Brossac, une révision simplifiée de ce document est en cours.

Le maître d'ouvrage indique par ailleurs :

« Le projet de la présente demande est accolé au projet de la LGV Sud Europe Atlantique, projet qui a fait l'objet d'un dossier Police de l'Eau et d'un dossier CNPN¹⁸. Les arrêtés d'ordre environnemental obtenus pour ce projet sont les

¹⁶ - Pour information, la réglementation concernant les ICPE et la rubrique 2517 ont changé en 2010 (décret n°2010-369 du 13 avril 2010 et plus récemment en 2012 (décret 2012-304 du 26 novembre 2012 modifiant la nomenclature des ICPE : le critère de classement n'est plus la capacité de stockage en mètres cubes mais la superficie de l'aire de transit en mètres carrés ; le régime d'enregistrement est introduit dans la rubrique : entre 5.000 et 10.000 m², l'installation est soumise à déclaration, entre 10.000 et 30.000 m², elle est soumise à enregistrement, et au-delà de 30.000 m², le régime d'autorisation s'applique). On retrouve la nomenclature des ICPE dans le tableau annexé à l'article R.511-9 du code de l'environnement.

¹⁷ - Le premier dépôt en date du 12 juin 2012 avait été jugé irrecevable par la préfecture.

¹⁸ - dossier CNPN (conseil national de protection de la nature) : dossier de demande de dérogation de destruction d'espèces protégées

suivants : arrêté inter-préfectoral n°2012-02-23/23 pour le bassin versant de la Dordogne, en date du 28 février 2012 ; arrêté ministériel de dérogation aux interdictions de destruction, d'altération et de dégradation des aires de repos et des sites de reproduction des espèces de Vison d'Europe, de Loutre, d'Outarde canepetière et de Râle des Genêts ainsi qu'aux interdictions de capture et d'enlèvement de spécimens de ces espèces en date du 28 février 2012 ; arrêté inter-préfectoral portant dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces et d'habitats d'espèces animales protégées et de destruction d'espèces végétales protégées, en date du 24 février 2012. »

Le maître d'ouvrage mentionne ainsi de lui-même des procédures conduites dans le cadre de la LGV et en applique l'objet et le bénéfice au présent projet.

L'Ae constate donc qu'on est en présence d'un projet principal, celui de la LGV SEA, donnant lieu à plusieurs opérations (dont celle-ci) relevant de demandes d'autorisation postérieures aux deux DUP qui ont été prises au vu des études d'impact initiales¹⁹, et nécessitant elles-mêmes des études d'impact (cf. partie 2.1).

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Les principaux enjeux environnementaux de ce projet sont, par ordre croissant :

- Le paysage, pour les riverains immédiats du site, lesquels sont déjà séparés visuellement du site : par un merlon de terre végétalisée à l'est du secteur nord, par un merlon de matériaux non identifiés dans le dossier d'enquête publique à l'ouest du secteur sud (merlon placé dans le cadre des travaux sur la plateforme ferroviaire, à l'ouest de l'emprise de la LGV, hors emprise du présent projet).
- La qualité de l'air compte tenu des poussières que l'exploitation du site peut dégager.
- La gestion des eaux compte tenu du risque de pollution accidentelle des sols (par les engins de chantier), sachant qu'une zone humide est recensée à 50 mètres en aval du secteur sud (écoulement intermittent de « La Fontaine de Barret ») et que celle-ci s'écoule dans la « Tête de bassin de la Viveronne » identifiée dans l'étude d'impact de la LGV SEA comme site écologique habitat potentiel de la loutre et du vison d'Europe (sans qu'ils aient été identifiés dans le périmètre du présent projet).
- Le trafic de poids lourds sur la RD731, compte tenu de son augmentation de 73,7 % annoncée (160 camions de plus par jour) et ses impacts concernant la sécurité, les vibrations, le bruit et les poussières qu'il peut générer pour les riverains de la voie.

Le projet est localisé pour partie dans l'emprise de la LGV SEA elle-même et la jouxte pour le reste. La visite de terrain démontre que ses impacts seront a priori difficilement dissociables pour le riverain de ceux des travaux de la ligne elle-même actuellement en cours sur la plateforme ferroviaire.

Que ce soit à proximité immédiate du projet ou localement au niveau des communes avoisinantes, les opérations de terrassements sont en cours dans de nombreux secteurs.

Les enjeux du programme sont traités en 2.1.

2 Analyse de l'étude d'impact

Certaines cartes s'avèrent difficilement lisibles, présentant des fonds flous ou des légendes tronquées. En outre, le périmètre du projet est rarement représenté sur les cartes, celles-ci représentant régulièrement le périmètre du dépôt définitif, qui déborde vers l'ouest du secteur sud au-delà de la plateforme ferroviaire en construction. Cet état de fait ne facilite pas la compréhension du périmètre du projet objet du présent dossier.

L'Ae recommande de présenter clairement le périmètre du présent projet, site de dépôt temporaire de matériaux, sur les illustrations présentes dans le dossier dont il conviendrait également d'améliorer la définition.

2.1 Rattachement de la présente étude d'impact à celle de la LGV SEA

Le site de stockage de matériaux étant indispensable à l'avancée des travaux prévus, et ce site n'étant justifié que par la présence du chantier de la LGV, la présente opération et la LGV SEA forment un unique projet. L'exploitation de ce site sera en outre concomitante avec les travaux de la LGV.

A ce titre, la présente étude d'impact doit constituer, en application de l'article R.122-8 du code de l'environnement, une actualisation de l'étude d'impact de la LGV SEA²⁰ qui a été soumise à l'enquête publique préalable à la DUP.

Or le dossier présenté comporte la seule étude d'impact du projet de site temporaire de dépôt de matériaux, sans faire aucune référence aux impacts de la LGV. Il n'aborde pas non plus la question des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus.

Le dossier présenté ne respecte donc pas les termes de l'article R.122-8 2^{ème} alinéa du code de l'environnement. Il ne

¹⁹ - Actualisées depuis sous la forme d'un dossier unique portant sur l'ensemble de la LGV SEA.

²⁰ - Dans sa dernière version éventuellement actualisée, en fonction d'autres projets ponctuels particuliers ou de procédures telles qu'une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

respecte pas non plus les termes de l'article R.122-5 II 4° du même code qui indique que l'étude d'impact doit présenter une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus.

Pour autant, le maître d'ouvrage indique clairement tout au long de son dossier que ce projet s'inscrit dans celui de la LGV (page 113), tout en affirmant que ce projet n'a « pas d'effet cumulatif avec le projet SEA » (page 113).

L'application de la réglementation suppose que le maître d'ouvrage inclue, sous une forme qui pourrait être adaptée, au dossier d'enquête publique l'étude d'impact actualisée de la LGV.

Pour la bonne information du public, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de compléter l'étude d'impact du présent projet par la présentation des impacts cumulés de la présente opération avec ceux du projet principal de la LGV auquel elle se rattache.

2.2 Analyse de l'état initial

L'état initial appelle les remarques suivantes :

Milieu naturel, faune et flore

Dans le cadre du projet de la LGV SEA, des études bibliographiques et des inventaires naturalistes ont été réalisés en 2003, 2004, 2006 et 2007. Les éléments présentés dans la partie « analyse de l'état initial du site et de son environnement » de l'étude d'impact (page 81, sous partie « milieux naturels et flore ») ont été établis à partir du recueil de ces données et d'études complémentaires réalisées en 2009.

Le dossier ne précise cependant pas si des inventaires naturalistes particuliers ont été réalisés sur le site avant le démarrage des travaux et à quelles dates les éléments présentés ont été collectés. Ainsi, il n'est pas possible de savoir si des études faunistiques et floristiques ont été conduites spécifiquement pour le présent projet ou bien si les résultats présentés sont uniquement ceux recueillis dans le cadre des études réalisées pour la LGV SEA.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser la nature des études faunistiques et floristiques présentées dans le dossier soumis à l'avis de l'Ae notamment en présentant les dates des inventaires réalisés et leur localisation précise.

Les résultats fournis ont permis d'identifier le site de la Tête de bassin de la Viveronne, situé à 350 mètres de l'aire d'étude, comme présentant des enjeux écologiques importants²¹. Celui-ci abrite en effet, selon les inventaires réalisés, des loutres et des visons d'Europe. Le projet n'est toutefois pas directement localisé sur une zone de déplacement de ces espèces.

Bruit

L'état initial du bruit a été réalisé aux abords immédiats du site, à deux périodes (novembre 2011 pour les analyses nocturnes, mai 2012 pour les analyses diurnes, pour des raisons de disponibilité du matériel et des équipes d'après le maître d'ouvrage) ; aucune analyse n'est effectuée aux abords de la RD 731. (cf. paragraphe 2.4).

Paysage

En ce qui concerne le paysage, le dossier transmis à l'Ae présente l'état de l'environnement à la suite des opérations de décapage réalisées. Toutefois, les rapporteurs ont pu constater que les travaux déjà entrepris sur le site et ceux de la LGV SEA avaient modifié de manière conséquente l'aspect de la zone d'étude.

Sur ce point, il est indiqué que « le site de BROSSAC sera séparé de l'environnement extérieur grâce à la mise en place de merlons périphériques (terre végétale) au sud et à l'est du secteur nord, ainsi qu'à l'ouest du secteur Sud » (page 108).

Les rapporteurs ont pu constater qu'un merlon avait déjà été réalisé pour isoler, notamment du bruit du chantier, le lieu-dit « La Grelière » accolée au sud-est du secteur Nord du site projeté. Ce merlon n'est pas décrit dans l'étude d'impact alors qu'il représente un élément structurant du paysage pour cette habitation.

Remise en état du site

Une remise en état du secteur sud suite à l'exploitation de la station de transit de matériaux est prévue afin de lui rendre sa vocation agricole. Les terrains concernés par le projet seront ensuite restitués à leurs différents propriétaires. Toutefois, l'état final de ce secteur ne correspondra pas à l'état initial des terrains avant le début des travaux de la LGV : « 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 (matériaux issus du chantier de la LGV) » (page 18). Une surélévation moyenne du sol de 4 mètres de hauteur avec raccord en bordure de l'aménagement (remodelage du sol respectant les pentes maximum cohérentes avec l'usage agricole) est donc prévue.

²¹ « Les eaux de rejet du site projeté rejoindront l'écoulement intermittent de « La Fontaine de Barret » localisé à environ 50 m au sud du projet de la station de transit, et à plus de 350 m de sa confluence avec le cours d'eau de La Viveronne » (page 73).

Le dossier indique que cette « remise en état agricole » respectera les dispositions prévues dans le cadre d'un protocole d'accord relatif aux occupations temporaires conclu entre RFF et les organisations professionnelles agricoles et forestières le 25 novembre 2009. Les avis des propriétaires, ainsi que celui du maire de Brossac sur l'état dans lequel devra être remis le site lors de l'arrêt définitif de l'installation sont annexés au dossier.

Le secteur nord sera débarrassé de tous les aménagements réalisés. Il sera également l'objet d'une « remise en état agricole » si la communauté de communes fait le choix de lui conférer à nouveau un usage agricole.

2.3 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Dans la présentation du projet, page 24 de la demande d'autorisation, le maître d'ouvrage indique les raisons l'ayant conduit à retenir le site de Brossac :

- Un accès direct depuis la RN 10 puis la RD 731 depuis le nord-ouest du secteur d'étude, les carrières produisant les matériaux souhaités sont localisées exclusivement dans la région Ouest,
- Un accès direct au lot 13 du chantier de la LGV SEA sans traversée de centre urbain,
- Peu d'aménagements nécessaires à la création de la plateforme (terrain relativement plat),
- Des enjeux limités vis-à-vis de la faune et de la flore.

Il évoque (page 113 de l'EI) l'existence d'une solution de substitution au projet présenté : « *L'unique solution de substitution consisterait en l'apport direct des matériaux sur la plateforme ferroviaire. Cependant, ce procédé est inenvisageable sur un tel projet au vu du planning général des travaux. De plus, il provoquerait un afflux trop important de camions, et un sur-stockage de matériaux dans les carrières d'approvisionnement* ».

L'Ae constate pourtant que les critères ayant conduit le maître d'ouvrage à retenir le site de Brossac semblent pouvoir se comparer à des caractéristiques présentées par d'autres sites, et pas uniquement à prévoir une absence de site de stockage des matériaux en question comme l'indique le dossier. Ce point a été confirmé lors de la visite des rapporteurs par le maître d'ouvrage qui a par ailleurs indiqué que les autres sites envisagés avaient été rapidement écartés car présentant des caractéristiques moins favorables, notamment en matière d'environnement, que le projet finalement retenu.

Aussi, l'Ae recommande au maître d'ouvrage, conformément à l'article R.122-5 II 5° du code de l'environnement, de compléter l'étude d'impact par une présentation des solutions de substitution qu'il a pu envisager et de préciser les raisons, notamment environnementales, l'ayant conduit à les écarter au profit du projet retenu.

2.4 Analyse des impacts du projet

Les impacts de ce projet en phase travaux concernent l'aménagement du site, essentiellement les ouvrages de gestion des eaux, lesquels ont déjà été partiellement réalisés dans le cadre des procédures de déclaration précédemment décrites (gestion des eaux), ainsi que les accès au site, lesquels ont été réalisés dans le cadre du chantier relatif à la LGV (nouveau barreau de raccordement de la RD2 à la RD731).

Les principaux impacts en phase d'exploitation sont les suivants :

Eau

Les rapporteurs ont été informés de la réalisation prochaine dans le secteur sud de deux bassins supplémentaires fonctionnant en série avec le premier suite aux constats effectués par le maître d'ouvrage lors des épisodes pluvieux de l'hiver 2013.

Ces épisodes pluvieux ont eu des conséquences sur l'ensemble des ouvrages de gestion des eaux liés à la LGV (en Poitou-Charentes). De nombreux ouvrages (bassins, fossés, buses) se sont en effet avérés sous dimensionnés, mal positionnés ou présentant des problèmes de finition dans le cadre du suivi régulier effectué par les services locaux de l'Etat et par le maître d'ouvrage (contrôle de terrain continu et réunions hebdomadaires). Ils ont été repris : agrandissement, repositionnement, étanchéification, changement de filtres... Toutes les modifications sont l'objet de fiches de synthèse du maître d'ouvrage adressées aux services de l'Etat compétents dans le domaine de l'eau.

L'Ae recommande de mettre à jour le dossier en décrivant précisément les aménagements prévus en matière de gestion des eaux ainsi que les hypothèses à partir desquelles ils ont été dimensionnés, en précisant notamment si elles prennent en compte les éventuels impacts cumulés avec ceux de la plateforme ferroviaire elle-même.

Trafic

L'exploitation du site de stockage de Brossac générera un accroissement du nombre de poids lourds circulant sur la RN10 et la RD731 de l'ordre de 120 véhicules par jours. La RN10 est actuellement un axe important de circulation et cette augmentation ne devrait représenter que 1,36% du trafic total sur cette voie.

Le maître d'ouvrage indique que cette circulation supplémentaire sur la RD731 a été l'objet d'échanges avec le Conseil général, qu'elle est compatible avec la voirie et qu'un plan de circulation a été approuvé.

Le maître d'ouvrage indique par ailleurs que les itinéraires retenus éviteront les centres des communes de Brossac et de

Passirac mais que la portion de la RD731 concernée (18km) traverse la commune de Condéon. Sur cette portion de route, l'augmentation du trafic poids lourd est estimée à 73,7% et les rapporteurs ont pu constater que des hameaux et bourgs étaient présents entre la RN10 et le site de stockage, certaines habitations étant situées à proximité immédiate des voiries. Le dossier d'enquête publique ne présente pas d'analyse des conséquences de l'augmentation de trafic sur la RD731 alors même qu'un tel accroissement du trafic poids lourd pourrait être à l'origine de nuisances importantes (sécurité, vibration, bruit, pollution, etc.) pour les riverains de cet axe de circulation.

En outre, comme l'indique le maître d'ouvrage en page 126 : « *Il est important de signaler que les émissions sonores liées à l'exploitation du site se cumuleront à celles du chantier (de la LGV) proprement dit* ». Toutefois, aucune étude des impacts cumulés de ces opérations en terme de trafic n'est fournie.

Enfin, les rapporteurs ont été informés que la construction de la LGV conduisait aujourd'hui les carrières, notamment du département et des départements voisins, à fonctionner selon un rythme significativement accru par rapport à ce qu'elles connaissaient avant le démarrage du chantier, générant de fait un afflux de trafic généralisé sur les routes²².

L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'étudier les impacts de l'augmentation de trafic sur la RD731 dus à l'exploitation du site de stockage de Brossac (notamment en terme de sécurité, vibrations, bruit et qualité de l'air) ainsi que les impacts cumulés du projet en matière de trafic avec l'ensemble du chantier de la LGV SEA. Elle recommande également d'en déduire des mesures d'évitement, de réduction et de compensation adaptées.

2.5 Mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

Le maître d'ouvrage indique que l'écoulement situé au sud du projet (Fontaine de Barret) est réputé constituer un habitat de la Loutre et du Vison d'Europe (page 112). Il indique dans le dossier d'enquête publique que des barrières écologiques seront mises en place au niveau de la clôture de l'installation de ce côté afin d'éviter le risque de divagation de ces animaux sur la station de transit de matériaux. Les rapporteurs ont pu constater, au cours de leur visite sur le terrain, que ces barrières étaient déjà présentes.

Par ailleurs, dans le but de limiter les émissions de poussières et afin d'éviter des apports d'eau importants sur le site, le maître d'ouvrage envisage le pompage de l'eau des bassins de rétention - décantation pour l'arrosage des pistes du chantier et l'utilisation d'un liant végétal comme enduit superficiel qui permettra d'améliorer les paramètres techniques des surfaces non revêtues du site de stockage. Ce produit, déjà utilisé sur de précédents chantiers autoroutiers, est efficace trois semaines au minimum et ne présente, selon le maître d'ouvrage, aucun danger pour l'environnement²³. Il a également été indiqué aux rapporteurs qu'en cas de nécessité, il pouvait être envisagé de pomper directement de l'eau dans l'étang de Saint Vallier et via des forages réalisés spécifiquement dans le cadre de la LGV SEA. Toutefois, aucune information n'est fournie quant aux quantités de liant végétal pouvant être utilisées et les capacités effectives des bassins de rétention à fournir suffisamment d'eau pour l'arrosage des pistes ne sont pas analysées.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de décrire dans quelle mesure l'arrosage des pistes de chantier pourra être réalisé à partir de l'eau des bassins de rétention finalement prévus et d'indiquer la quantité de liant végétal qui pourra être utilisée. Elle recommande d'en déduire une estimation des volumes d'eau qui seront prélevés dans les puits ou étangs situés à proximité du projet.

L'étude impact indique page 63 : « *Le centre de loisirs de l'Etang Vallier se localise à environ 1,8 kilomètre de la station de transit projetée. Il comporte notamment un étang de 3 hectares creusé dans les années 1970, une zone de loisirs aquatiques et un village de vacances (trois parcs d'hébergement espacés sur 45 hectares de terrain autour de l'étang). Un centre équestre est situé à proximité* ». Elle indique également page 73 que cet étang est implanté à proximité immédiate du site Natura 2000 « Vallée du Palais et du Lary » (FR5402010)²⁴ et de la ZNIEFF de type 2 du même nom. L'étude d'impact ne précise pas si les pompages prévus dans l'étang auront ou non un impact significatif sur les activités de cet étang ni sur son équilibre écologique.

Si des pompages dans l'étang Saint-Vallier devaient effectivement avoir lieu, l'Ae recommande de compléter le dossier par une description de leurs impacts, notamment sur le site Natura 2000 contigu à l'étang, d'y indiquer les mesures qui seront prises pour les éviter, les réduire et, le cas échéant, les compenser, et si besoin de mettre à jour l'étude d'incidences Natura 2000 présentée.

2.6 Mesures de suivi

L'Ae note qu'un suivi des émissions de poussière issues du chantier sera assuré. Le maître d'ouvrage prévoit en effet de

²² Le dossier n'apporte pas d'élément qualifiant l'ensemble de ce trafic de poids lourds généré par le chantier de la LGV.

²³ Le dossier comporte les fiches techniques relatives à ce produit (chapitre 6, annexe 22) : il s'agit d'un composé aqueux à base de dérivés de lignine de bois.

²⁴ Une évaluation simplifiée des incidences Natura 2000 du projet est présentée dans une annexe du dossier transmis à l'Ae (annexe 14bis). Elle conclut à l'absence d'incidence sur les sites Natura 2000 situés à proximité (dont le site « Vallée du Palais et du Lary ») mais ne traite pas les incidences d'éventuels pompages dans l'étang Saint Vallier.

disposer en périphérie du site des plaquettes métalliques recouvertes d'un « enduit approprié » qui permettront de mesurer les retombées de poussières (page 133).

Le maître d'ouvrage s'engage à faire effectuer des analyses de la qualité des eaux. Les rapporteurs ont été informés oralement qu'elles seraient mensuelles et réalisées par le laboratoire départemental d'analyses et de recherche de la Charente.

Le dossier ne précise pas si un suivi des éventuels pompage dans l'étang Saint Vallier est prévu.

L'Ae recommande de préciser dans le dossier les mesures de suivi des volumes d'eau pompés qui seront mises en place.

2.7 Résumé non technique

Le résumé non technique reprend sur 17 pages les principaux éléments de l'étude d'impact.

Il ne comporte aucune illustration si ce n'est, au sein d'une même page A3, des plans du projet et des circulations sur le site à différentes échelles (1/2500^{ème}, 1/750^{ème} et 1/1000^{ème}). Une telle présentation ne facilite pas la bonne appropriation des enjeux environnementaux de ce projet par le lecteur.

Pour la bonne information du public, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de compléter le résumé non technique par des illustrations et une cartographie adaptées aux enjeux environnementaux du projet. Elle recommande par ailleurs de l'ajuster pour tenir compte des recommandations émises dans le présent avis.