



## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://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  
Fontaine-le-Comte au lieu-dit Maison Blanche  
(86)**

**n°Ae: 2013-04**

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 27 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 Fontaine-le-Comte au lieu-dit Maison-Blanche (86).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Steinfelder, MM. Badré, Barthod, Boiret, Chevassus-au-Louis, Clément, Decocq, Féménias, Lafitte, Lagauterie, Malerba, Schmit, 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 Rauzy, MM. Caffet, Letourneux .

\*  
\*   \*  
\*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de la Vienne, le dossier ayant été reçu complet le 10 janvier 2013.

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 Vienne par courrier en date du 14 janvier 2013 dont elle a reçu réponse le 5 mars 2013,
- le ministère du travail, de l'emploi et de la santé par courrier en date du 14 janvier 2013 dont elle a reçu réponse le 5 février 2013.
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de Poitou-Charentes par courrier en date du 14 janvier 2013 dont elle 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.**

---

<sup>1</sup> 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 Atlantique<sup>2</sup> (LGV SEA)<sup>3</sup>, de Tours à Bordeaux. Située au lieu-dit « Maison Blanche » sur la commune de Fontaine-le-Comte, dans la Vienne (86), 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.

Il est prévu d'y acheminer par camions au total 712 000 tonnes (300 000 m<sup>3</sup>) de matériaux sur les 9,3 ha du site. 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 retrouvera sa vocation agricole.

Les principaux enjeux environnementaux du projet concernent :

- les problèmes de sécurité générés par le trafic supplémentaire de poids lourds induit par l'exploitation du site, notamment sur la RD611 à hauteur de l'accès au site ;
- la faune (6 espèces d'amphibiens protégées) présente sur la mare contiguë au site ;
- la gestion des eaux et le risque de pollution accidentelle ;
- la qualité de l'air compte tenu des émissions de poussières engendrées par l'exploitation de la station de transit de matériaux ;

Le site de stockage de matériaux est nécessaire aux travaux de la LGV SEA, et son existence, comme celle des autres sites de même nature<sup>4</sup>, n'est justifiée que par ce chantier. Aussi, l'Ae observe que :

- le projet objet du présent dossier fait partie intégrante du projet principal 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 avec le chantier de la LGV pourrait cependant devenir localement significatif.

Sur le fond, l'Ae recommande principalement :

- de compléter l'étude d'impact du présent projet par la présentation des impacts cumulés du présent projet avec ceux du projet principal de la LGV auquel elle se rattache ;
- d'étudier les impacts notamment en terme de sécurité, de l'augmentation du trafic de poids lourds sur la RD611, 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 desquelles ils ont été dimensionnés ainsi que l'analyse en découlant en terme d'impacts potentiels sur la qualité des eaux ;
- de s'assurer, pendant toute la durée du chantier de la LGV SEA, de la pérennité et de l'efficacité des aménagements réalisés ou prévus pour éviter ou réduire les impacts du présent projet sur les espèces protégées et leur habitat.

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

---

<sup>2</sup> - 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.

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

<sup>4</sup> - 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 Atlantique<sup>5</sup> (LGV SEA) mesure 340 km et traverse trois régions (Centre, Poitou-Charentes et Aquitaine). Sa réalisation, organisée par sections et lots<sup>6</sup>, 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).

#### Déclaration - autorisation

1. Le présent projet répond à un besoin de stockage temporaire de matériaux approvisionnés en fournitures extérieures pour la réalisation du « lot 5 ».
2. Le site retenu a fait l'objet d'une déclaration au titre des ICPE<sup>7</sup> en date du 15 décembre 2011 pour dépôt temporaire de 75 000 m<sup>3</sup> de matériaux nécessaires à la construction de la ligne<sup>8</sup>. Certains aménagements (décapage de la terre végétale, mise en merlon, ouvrage de gestion des eaux et des accès, installations d'accueil) ont déjà été effectués dans ce cadre.
3. Il fait aujourd'hui l'objet d'une demande d'autorisation<sup>9</sup> pour le même usage de stockage temporaire de matériaux. La déclaration initiale a permis un démarrage de l'exploitation du site que l'autorisation (objet du présent dossier) conduira à exploiter au maximum des besoins identifiés.

Le dossier de demande d'autorisation traite l'ensemble de ces opérations.

L'Ae relève que l'exploitant avait connaissance dès le départ de la nécessité d'une procédure d'autorisation au vu de l'importance du stockage projeté.

#### Rattachement du présent projet à celui de la LGV :

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 SEA<sup>10</sup>, le site de stockage de matériaux étant nécessaire 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

<sup>5</sup> - 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.

<sup>6</sup> - 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 C qui comporte les lots 5 et 6.

<sup>7</sup> <http://www.installationsclassées.developpement-durable.gouv.fr/Regime-de-classement.html>

<sup>8</sup> - Dossier préalable de déclaration ICPE, dont le récépissé n°2012-012 est en date du 09 février 2012 (délivré par la Préfecture de la Vienne).

<sup>9</sup> Cf. § 1.3 ci-après relatif aux procédures pour la justification de la procédure d'autorisation).

<sup>10</sup> - 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 ».

## Localisation

Le projet de station de transit provisoire de matériaux se situe sur la commune de Fontaine-le-Comte, dans la Vienne, au lieu-dit « Maison Blanche » à 3 km au sud ouest du centre de la commune et à une dizaine de kilomètres au sud ouest de Poitiers, longeant par le sud la RD 611, et en bordure ouest de la future LGV Sud Europe Atlantique. La surface concernée est de 9,324 ha.

L'installation projetée est localisée sur des terrains anciennement cultivés, dans un secteur bocager à dominante agricole. Une mare prairiale est située en bordure nord du site, à proximité des bâtiments de « Maison Blanche » aujourd'hui inhabités et propriété de COSEA<sup>11</sup>.

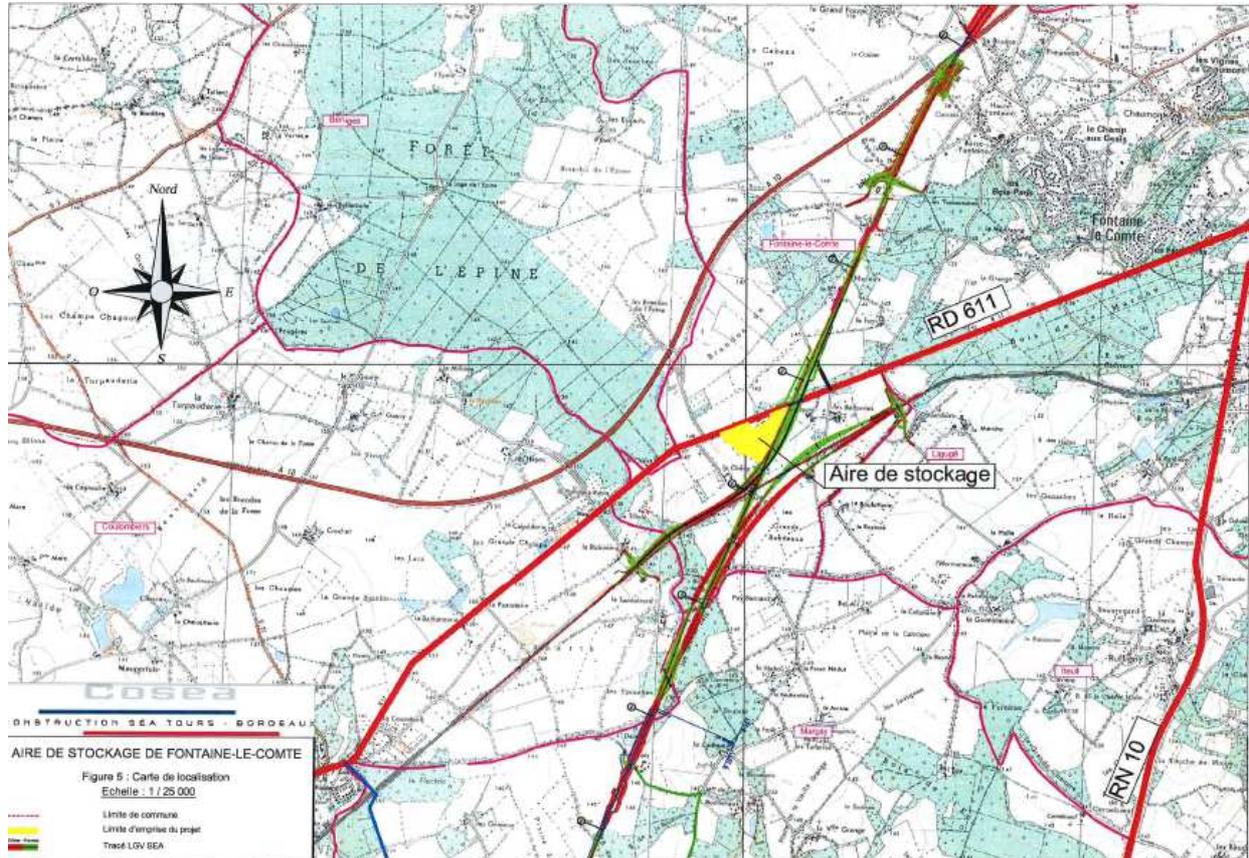


Figure 1 : Station de transit des matériaux (source : dossier de demande d'autorisation d'exploiter)

## Description technique et objectifs

Les dépôts prévus sont les suivants :

- matériaux de couche de forme : 384 000 tonnes (160 000 m<sup>3</sup>),
- matériaux de sous-couche ferroviaire : 240 000 tonnes (100 000 m<sup>3</sup>),
- ballast : 88 000 tonnes (40 000 m<sup>3</sup>).

Soit au total 712 000 tonnes (300 000 m<sup>3</sup>) réparties en trois zones de stockage.

Un merlon de terre végétale (issue du décapage d'une partie du secteur) complète l'ensemble : (30 000 m<sup>3</sup> annoncés dans le dossier), il est disposé au nord-ouest du site, entre la RD 611 et les dépôts.

Des aménagements complémentaires sont annoncés :

- une zone d'accueil avec un pont bascule,
- une aire dans le secteur est pour le parking et le ravitaillement des engins (deux en permanence) qui interviendront sur le site,
- des pistes de chantier pour la circulation des camions et engins,
- des fossés et bassins de rétention représentant une capacité totale de 4700 m<sup>3</sup> utiles.

Ces différents aménagements ont été réalisés dans le cadre de la procédure de déclaration, tout comme les suivants :

- l'accès au site, qui s'effectue par un tourne à gauche sur la RD611, réalisé à l'automne 2012 ;
- le déplacement des réseaux traversant le site (conduite AEP<sup>12</sup> enterrée et ligne HTA<sup>13</sup> semi-enterrée), qui a été réalisé

<sup>11</sup> Groupement d'entreprises piloté par VINCI Construction. Maître d'œuvre et assistant à la maîtrise d'ouvrage, COSEA est en charge de la conception et de la construction de la ligne.

<sup>12</sup> - AEP : alimentation en eau potable.

en novembre 2012.

En phase d'exploitation, c'est-à-dire pendant le chantier de la LGV, des camions empruntant la RD611 achemineront les matériaux depuis des carrières de localisations diverses<sup>14</sup>. 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<sup>15</sup>. Trois personnes travailleront sur le site (conducteurs d'engins) durant la durée du chantier de la LGV.



Figure 2 : Localisation du projet (source : dossier, figure 17)

A l'issue de la construction de la LGV (en 2015-2016), le site sera rendu à son usage agricole initial d'avant dépôt temporaire : les aménagements seront démontés, le sol sera décompacté par sous solage<sup>16</sup> et la terre végétale sera l'objet d'une reprise et d'un régalage, Il sera ainsi procédé à « une remise en état du site conformément à son état initial » (dossier p60). Une convention d'occupation précise les engagements du maître d'ouvrage vis-à-vis du propriétaire dans ce domaine<sup>17</sup>. L'Ae a bien noté que les caractéristiques agro pédologiques du sol font partie de l'état initial du site.

### 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 »<sup>18</sup>, concernant les dépôts d'une surface supérieure à 3

<sup>13</sup> - HTA : haute tension A, ou haute tension, correspondant à des valeurs inférieures à 50kV en courant alternatif (l'expression « très haute tension » correspond à celle, officielle, de « haute tension B »).

<sup>14</sup> - 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 (dans la Vienne ou dans la région) mais certaines d'entre elles pourraient par exemple être situées dans des régions limitrophes.

<sup>15</sup> -cf. page 52 du dossier : « à partir des cours d'eau qui auront reçu l'acceptation pour le pompage dans le cadre de l'arrêté inter-préfectoral n°2012/DDT/151 du 29/02/2012 autorisant la réalisation et l'exploitation au profit de la société LISEA (arrêté Police de l'Eau) » .

<sup>16</sup> - Le sous-solage est une technique permettant de redonner de la perméabilité au sol en améliorant le drainage naturel et la circulation horizontale de l'eau sur les sols labourés.

<sup>17</sup> - Cette convention présentée en annexe 6 ne cite pourtant pas la remise en état du site. Elle se réfère cependant au protocole « occupations temporaires » établi le 25 novembre 2009 entre RFF et les organisations professionnelles agricoles et forestières des départements traversés par la LGV SEA, et elle est accompagnée dans le dossier d'un courrier de COSEA listant les actions de remise en état prévues. La convention prévoit dans son article 5 la réalisation d'une étude agro pédologique « qui viendra compléter l'état des lieux contradictoire initial ».

<sup>18</sup> 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 2012-1304 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 m<sup>2</sup>, l'installation est soumise à déclaration, entre 10.000 et 30.000 m<sup>2</sup>, elle est soumise à enregistrement, et au-delà de 30.000 m<sup>2</sup>, 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.

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 Vienne sont concernées : Fontaine-le-Comte, Liguge, Iteuil, Marçay, Coulombiers, Béruges.

Cette demande a été déposée le 31 octobre 2012 auprès de la préfecture de la Vienne<sup>19</sup>. Le décret n°2011-2019 relatif aux études d'impact étant entré en application le 1<sup>er</sup> 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<sup>20</sup>, conformément à l'article R.122-6 II 3° du code de l'environnement.

L'état initial faune-flore est établi sur la base du dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces et d'habitats d'espèces animales protégées et du « dossier Police de l'Eau V6 ». Les incidences Natura 2000 sont établies sur la base du dossier de demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement déposé par LISEA dans le cadre des travaux de la LGV SEA.

L'Ae constate la 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 initiales<sup>21</sup>, et nécessitant elles-mêmes des études d'impact.

## **1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae**

Les principaux enjeux environnementaux de ce projet sont :

- le trafic de poids lourds sur la RD611, compte tenu de son augmentation de 33 % annoncée (160 camions de plus par jour) et de ses impacts, en particulier en terme de sécurité, de bruit et de poussières, pour les riverains et usagers de la voie ;
- les enjeux faunistiques (espèces d'amphibiens protégées) liés à la présence de la mare.
- la gestion des eaux compte tenu du risque de pollution accidentelle des sols (par les engins de chantier), sachant qu'une mare prairiale est identifiée à moins de 10 mètres du site ;
- la qualité de l'air compte tenu des poussières que l'exploitation du site peut dégager ;

Le projet est localisé pour partie dans l'emprise de la LGV SEA elle-même et la juxte pour le reste. La visite de terrain démontre que les impacts du présent projet seront a priori difficilement dissociables pour les riverains 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 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**

### **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 l'existence de ce site n'étant justifiée que par les besoins 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 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<sup>ème</sup> alinéa du code de l'environnement. Il ne 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

<sup>19</sup> - Un précédent dépôt avait donné lieu à une demande de compléments adressée le 24 août 2012 au maître d'ouvrage. Le courrier du préfet de la Vienne à l'Ae en date du 7 janvier 2013 fait état de cette demande d'autorisation du 31 octobre 2012.

<sup>20</sup> - Elle a été également saisie au même titre d'une demande d'autorisation d'exploiter une station de transit de matériaux sur la commune de Brossac (16), objet de l'avis Ae n°2012-87 rendu le 13 mars 2013.

<sup>21</sup> - Actualisées depuis sous la forme d'un dossier unique portant sur l'ensemble de la LGV SEA.

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.

L'application de la réglementation suppose que le maître d'ouvrage inclue au dossier d'enquête publique, sous une forme qui pourrait être adaptée, 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 :

### Périmètre :

Le ou les bassin(s)<sup>22</sup> de rétention-décantation prévus se situent hors emprise de la station de transit. L'aire concernée par leur localisation n'est pas traitée dans l'étude d'impact, ni pour l'état initial, ni pour les impacts du projet.

**L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact du projet de station de transit en intégrant dans son périmètre les aires prévues pour les bassins de rétention-décantation.**

### Milieu naturel, faune et flore

Dans le cadre du projet de la LGV SEA, des études bibliographiques et des inventaires naturalistes ont été réalisés entre fin mars et fin septembre 2004 et 2006. Les éléments présentés dans la partie « analyse de l'état initial du site et de son environnement » de l'étude d'impact (page 40 du dossier, sous partie « milieu naturel ») ont été établis à partir du recueil de ces données et d'études complémentaires réalisées en 2009. D'après ces études, l'emprise du projet s'intègre dans une zone à enjeu écologique assez fort pour les amphibiens.

Le dossier (page 39) indique également que « une étude faune et flore a été réalisée afin d'identifier et conserver la biodiversité au niveau de l'emprise du site (mise en place de clôtures à amphibiens) ».

Le dossier fait état (page 41) d'inventaires réalisés en 2012, lesquels n'ont pas permis l'identification d'Ambrosie ou d'autres espèces exotiques envahissantes sur le site, sans plus d'information sur l'objet de ces inventaires.

Le dossier ne précise pas si des inventaires faunistiques et floristiques particuliers ont été réalisés sur le site lui-même juste avant le démarrage des travaux.

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

Les inventaires effectués ont permis de relever la présence dans la mare des « Maisons blanches 2 » de six espèces protégées<sup>23</sup> d'amphibiens : la Rainette verte (*Hyla arborea*), le Triton palmé (*Lissotriton helveticus*), la Grenouille agile (*Rana dalmatina*), le Crapaud commun (*Bufo bufo*), la Grenouille verte (*Pelophylax kl.esculentus*) et la Grenouille rieuse (*Pelophylax ridibundus*).

Aucune espèce végétale protégée n'a été identifiée sur le site.

### Espaces boisés classés

Le site de la station de transit longe deux espaces boisés classés (EBC) ; il est indiqué que le périmètre de la station n'empiète pas sur celui des EBC en les évitant. Le plan d'ensemble du présent projet (annexe B du dossier) localise pourtant la canalisation d'alimentation en eau potable (AEP), déviée pour les besoins du projet, à l'intérieur de l'EBC situé en bordure ouest du site. Au cours de leur visite, les rapporteurs ont été informés que la canalisation AEP avait été placée en bordure de l'EBC, sans que l'opération n'ait d'impact sur cet espace, dans le périmètre du projet et donc que le plan présent dans le dossier comportait une erreur sur ce point.

**L'Ae recommande de mettre à jour le plan d'ensemble du projet en ce qui concerne le tracé du réseau AEP.**

### Bruit

L'état initial du bruit a été réalisé le 8 juin 2011, de 11h00 à 14h45, en 5 points : 3 en limite de périmètre du site dont le long de la RD611, un au Chêne sapin (inhabité aujourd'hui), et un aux Barberies (aujourd'hui séparés du site du présent projet par la plateforme ferroviaire en construction).

<sup>22</sup> Selon la partie du dossier, leur nombre diffère (cf partie 2.5 du présent avis).

<sup>23</sup> - Dont 2 inscrites à l'annexe 4 (protection stricte) et 2 inscrites à l'annexe 5 (mesure de gestion) de la directive Habitats, 92/43/CEE du conseil du 21 mai 1992 conservation des habitats naturels ainsi que de la flore et de la faune sauvages.

Aucune mesure nocturne n'a été effectuée. La station sera exploitée de 7h00 à 22h00 ; aucune activité n'est prévue la nuit ni les week-ends et jours fériés.

#### Remise en état du site

Une remise en état du secteur 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 leur propriétaire.

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. L'avis du propriétaire, ainsi que celui du maire de Fontaine-le-Comte sur l'état dans lequel devra être remis le site lors de l'arrêt définitif de l'installation sont annexés au dossier.

Le dossier fait état à plusieurs reprises de l'opération de décapage de terre végétale puis de sa remise en place à la fin de l'exploitation (page 51 « *le stockage des matériaux nécessite un décapage de la terre végétale* », page 53 « *les zones de décapage de la terre végétale concernent l'ensemble du site (stockage, pistes, zone d'accueil, etc.)* » ou encore page 54 « *les opérations de décapage de la terre végétale seront réalisées avant le démarrage des opérations de stockage des matériaux* »).

Pourtant le dossier indique également en page 51 qu'« *aucun décapage n'a été réalisé lors de l'installation de la station de transit* ».

Lors de leur visite de terrain, les rapporteurs ont constaté qu'un décapage de la terre végétale avait été opéré sur les surfaces concernant les pistes de chantier et autres aménagements ; en revanche les zones de stockage de matériaux n'ont pas été décapées : un géotextile est déroulé sur le sol avant dépôt.

**L'Ae recommande de mettre le dossier à jour en ce qui concerne les choix techniques effectués pour permettre la préservation de la terre végétale du site.**

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

Dans l'étude d'impact, page 50 du dossier, le maître d'ouvrage indique les raisons l'ayant conduit à retenir le site de Fontaine-le-Comte, insistant sur son accessibilité pour l'acheminement et l'évacuation des matériaux :

- un site éloigné d'un centre urbain,
- peu d'aménagements nécessaires pour la création des stocks (terrain relativement plat),
- l'accès au site favorisé par la RD611,
- un accès direct aux zones de travaux de la LGV SEA depuis le site,
- proximité du réseau routier à grande circulation depuis les sources d'approvisionnement potentielles en matériaux.

Il n'évoque pas l'existence d'une solution de substitution au projet présenté et ne justifie pas les choix effectués en terme de taille et de capacité d'accueil de matériaux du site de stockage.

L'Ae constate pourtant que les critères ayant conduit le maître d'ouvrage à retenir le site de Fontaine-le-Comte semblent pouvoir se comparer à des caractéristiques que pourraient présenter d'autres sites.

**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**

#### Faune : amphibiens

La localisation du projet entraîne de facto la destruction d'habitats pour les amphibiens, un obstacle supplémentaire (à celui provoqué par la LGV contiguë) à leurs cheminements et donc un risque de destruction d'individus des 6 espèces protégées recensées dans la mare (cf recommandation sur les inventaires, partie 2.2) à proximité immédiate du site. Le maître d'ouvrage se réfère à la demande d'autorisation de destruction d'espèces protégées déposée pour la LGV elle-même qui incluait ces espèces. Différentes mesures sont envisagées pour éviter, réduire et compenser ces impacts (voir partie 2.5 du présent avis).

#### Bruit

La distance du site aux premières habitations, sa situation contiguë à la plateforme ferroviaire en construction d'une part et à la RD611 d'autre part, conduisent le maître d'ouvrage à conclure que le projet ne présente pas d'impacts significatifs en terme de bruit.

L'Ae note, en lien avec son analyse développée au 2.1 du présent avis, que « *les bruits liés au chantier de la LGV SEA extérieurs au site ne sont pas pris en compte dans cette analyse* » (page 56),

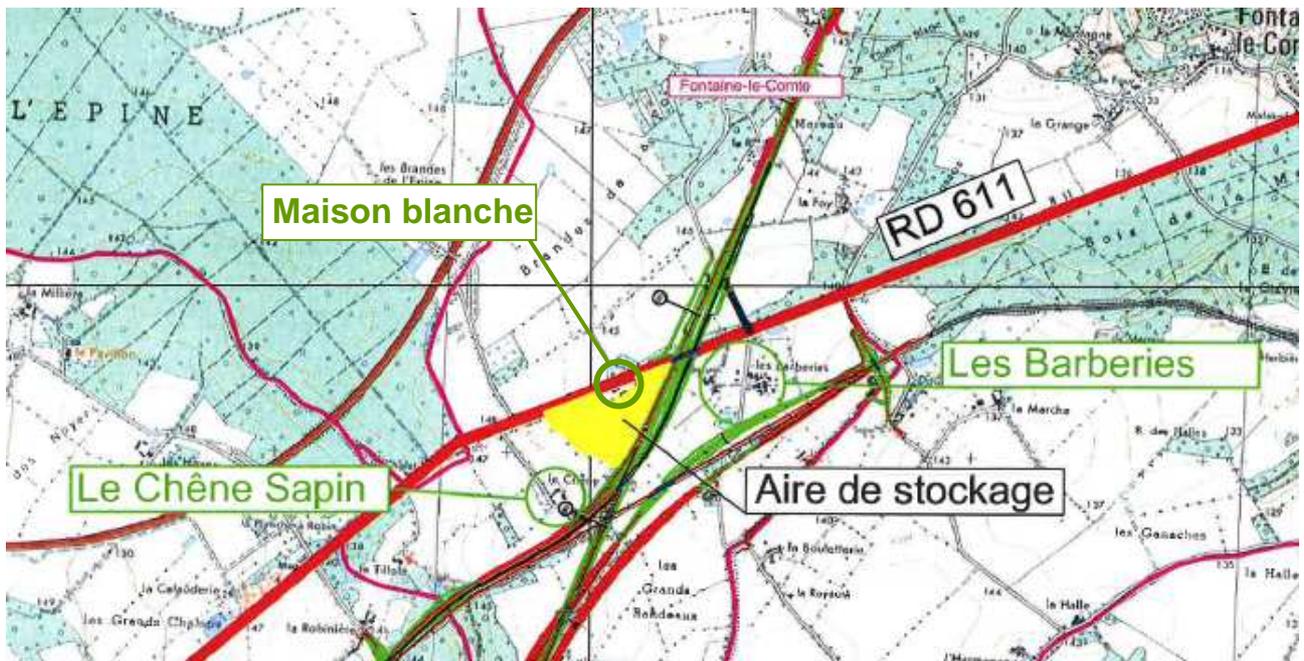


Figure 3 : localisation des habitations à proximité du site de stockage des matériaux.

#### Poussières

La circulation des véhicules et les activités prévues sur la station de stockage sont susceptibles d'engendrer d'importantes émissions de poussières. Ces émissions peuvent avoir des effets sur la santé des personnes travaillant sur le site ou à proximité, et des riverains. L'étude d'impact précise que les seules habitations concernées par ces rejets de poussières sont celles des « Barberies » et qu'il est très peu probable que ces rejets aient un impact sanitaire sur les populations riveraines (page 63). Différentes mesures sont envisagées pour éviter, réduire et compenser ces impacts (voir partie 2.5 du présent avis).

#### Trafic et sécurité

Le site de stockage de matériaux de Fontaine-le-Comte sera desservi à partir de la RD 611. Cette route est actuellement empruntée par 8035 véhicules par jour dont 6% de poids lourds. L'augmentation de trafic prévue dans le cadre du présent projet est de 160 poids lourds (80 allers et retours) et de 10 véhicules légers (5 allers et retours) supplémentaires par jour, soit une augmentation d'environ 2 % du trafic total et 33 % du trafic poids lourd sur la RD611 (page 54). Selon ces estimations et en considérant les horaires d'ouverture du site indiqués en page 66 de l'étude d'impact (de 7h à 22h), cela représente en moyenne plus de 10 poids lourds entrant ou sortant du site par heure soit environ un camion toutes les 6 minutes. L'accès au site pourra se faire via un « tourne à gauche » conçu en accord avec le conseil général de la Vienne. Le fonctionnement de ce tourne à gauche n'est pas précisément décrit dans l'étude d'impact

En outre, l'Ae note que des accès à la plate-forme ferroviaire depuis le site de stockage existent. Les travaux propres au chantier de la LGV engendreront donc également un accroissement des flux de véhicules, notamment de véhicules lourds, empruntant le tourne à gauche et la RD611.

La RD611 étant actuellement fréquentée par un grand nombre de véhicules et les vitesses de circulation pouvant y être importantes l'augmentation du trafic poids lourd générée par le projet et le chantier de la LGV SEA pourrait avoir des impacts importants en terme de sécurité routière.

***L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser les impacts du projet en terme de sécurité routière en prenant en compte l'augmentation de trafic prévue dans le cadre du chantier de la LGV SEA. Elle recommande également d'indiquer quelles mesures seront mises en œuvre pour les éviter, les réduire et les compenser, notamment en décrivant précisément le fonctionnement du tourne-à-gauche permettant l'accès au site de stockage.***

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

Afin d'assurer la gestion des eaux de ruissellement, des fossés et bassins de rétention-décantation sont prévus. Ces bassins seront équipés d'un dispositif de séparateur d'hydrocarbures qui permettra de faire face à d'éventuelles pollutions accidentelles.

De nombreuses incohérences apparaissent dans le dossier quant au nombre de bassins et à leur localisation<sup>24</sup>, leur volume utile et leurs hypothèses de dimensionnement<sup>25</sup> (notamment si ce sont des pluies d'occurrence biennale ou décennale, et s'ils répondent aux besoins du présent projet seul ou également à ceux de la plateforme ferroviaire). Lors de la visite de terrain, les rapporteurs ont pu constater que les ouvrages décrits à l'annexe 2 du dossier ont déjà été réalisés dans le cadre de la déclaration antérieure à la demande d'autorisation. Ils ont noté que le tracé des fossés périphériques réalisés diffère quelque peu du tracé théorique indiqué sur l'annexe 2 du dossier (plan d'ensemble).

**L'Ae recommande de mettre à jour le dossier en décrivant précisément les aménagements réalisés ou prévus en matière de gestion des eaux pour la station de transit de matériaux (dont les volumes qui pourront être traités) et en justifiant très clairement les différentes hypothèses à partir desquelles ils sont dimensionnés.**

Les rapporteurs ont constaté que les épisodes pluvieux de l'hiver 2013 n'ont pas conduit la maîtrise d'ouvrage/d'œuvre, à ajuster le dimensionnement des ouvrages de gestion des eaux du site<sup>26</sup>.

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'environnement<sup>27</sup>.

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. Les autres sources d'approvisionnement en eau pour l'arrosage évoquées dans le dossier sont des cours d'eau ayant reçu l'acceptation pour le pompage dans le cadre de l'arrêté inter-préfectoral n°2012/DDT/151 du 29/02/2012 autorisant la réalisation et l'exploitation au profit de la société LISEA (arrêté Police de l'Eau) sans toutefois que ceux-ci ne soient clairement identifiés et localisés.

**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 et d'indiquer la quantité de liant végétal qui pourra être utilisée. Elle recommande d'en déduire si des prélèvements d'eau supplémentaires seront nécessaires et, le cas échéant, d'identifier et de localiser, dans l'étude d'impact, les cours d'eau qui pourront faire l'objet de pompage.**

Dans le but de protéger la mare qui jouxte la zone d'étude des poussières issues du chantier, le projet prévoit la mise en place d'un filet brise-vent d'une hauteur minimale de 2 mètres au droit de l'emprise de cette mare.

Afin de protéger les amphibiens présents sur le site ou à proximité et de leur permettre de se déplacer de la mare à l'espace boisé classé, une clôture à amphibiens est prévue au nord et à l'ouest de la station ainsi qu'un passage à petite faune sous l'entrée du site. Un sauvetage des individus présents sur le site juste avant travaux est également annoncé<sup>28</sup>.

---

<sup>24</sup> Le dossier mentionne :

- en page 18, des fossés périphériques et trois bassins de rétention respectivement au sud est, nord est et nord ouest du site, non inclus dans son emprise ;
- en pages 51 et 52, deux petits bassins à l'intérieur de l'emprise du site de stockage et un bassin de rétention-décantation (avec surverse) d'un volume utile de 4475 m<sup>3</sup> (n°BHP 105+365-1) localisé à l'est du site, hors de son emprise, de l'autre côté de la plateforme ferroviaire et relié au système de fossés du site de stockage par un passage sous la plateforme. Le dossier indique que le bassin de rétention « se déverse dans l'emprise du chantier ».
- dans son annexe 2, les deux petits bassins sus-mentionnés, et trois bassins de décantation à l'est de la plateforme ferroviaire (référéncés n°BHP 105+365-1) qui apparaissent fonctionner « en série ». L'annexe 23 précisant le calcul du dimensionnement des ouvrages de gestion des eaux permet de comprendre que ce qui est dénommé « un bassin de rétention-décantation n°BHP 105+365-1 » correspond sur plan, sur le terrain et donc en pratique à trois bassins référencés BHP 105+365-1 A, B et C.

<sup>25</sup> L'étude d'impact indique en pages 18, 21 et 51 que les bassins ont été dimensionnés pour une pluie d'occurrence décennale alors qu'il est indiqué en pages 51 et 52 qu'ils ont été dimensionnés pour une pluie d'occurrence biennale.

<sup>26</sup> Sur d'autres secteurs du chantier de la LGV SEA, ces épisodes ont conduit le maître d'ouvrage à revoir le dimensionnement de certains ouvrages : cf. avis Ae n°2012-87 concernant la station de transit de matériaux sur la commune de Brossac (16).

<sup>27</sup> Les rapporteurs ont pu se procurer les fiches techniques relatives à ce produit dans le cadre d'un autre projet (« demande d'autorisation d'exploiter une station de transit de matériaux sur la commune de Brossac (16) », <http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/avis-rendus-r171.html>) : il s'agit d'un composé aqueux à base de dérivés de lignine de bois.

<sup>28</sup> « Il sera procédé au sauvetage des animaux avant travaux selon les modalités prévues dans le dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces et d'habitats d'espèces animales protégées », page 53.



**Figure 4 : Clôture à amphibiens (source : dossier, figure 25).**

Les rapporteurs ont pu constater au cours de leur visite sur le terrain que la clôture et le filet avaient déjà été installés, tout comme le passage à petite faune. Ils ont également pu constater que d'autres mesures environnementales annoncées dans le dossier avaient déjà été mises en œuvre sur le site (panneaux signalant les zones sensibles telles que la mare, par exemple.).

Ces différents aménagements sont apparus sensibles aux conditions climatiques (au vent notamment). En outre le passage à amphibiens aménagé sous l'entrée du site est apparu sous-dimensionné eu égard aux conditions climatiques, ne pouvant plus remplir son office (entièrement noyé et obstrué par la végétation et divers déchets).

***L'Ae recommande au maître d'ouvrage de s'assurer, tout au long du chantier de la LGV SEA, de la pérennité et de l'efficacité des aménagements réalisés ou prévus pour éviter ou réduire les impacts du présent projet sur les espèces protégées et leur habitat.***

Les rapporteurs ont en outre été informés oralement par le maître d'ouvrage que le suivi de l'état écologique de la mare et des populations d'amphibiens fréquentant les abords du site annoncé dans le dossier avait déjà commencé (il doit être mené deux à trois fois par an en collaboration avec des associations de protection de la nature locales).

Ils ont également été informés qu'aucun sauvetage d'individus des espèces protégées identifiées dans la mare prairiale n'a été réalisé sur le site du présent projet avant l'aménagement du site : d'après le maître d'ouvrage il n'était pas nécessaire, en l'absence d'individus identifiés à l'intérieur du périmètre de la station (la mare prairiale est située en dehors de ce périmètre). Un sauvetage aurait en revanche été effectué à l'occasion des travaux de la plateforme ferroviaire elle-même.

***L'Ae recommande de préciser quelles sont les modalités prévues dans le dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces et d'habitats d'espèces animales protégées (déposé dans le cadre de la construction de la LGV SEA) que le maître d'ouvrage s'engage à appliquer au présent projet.***

## **2.6 Mesures de suivi**

L'Ae note qu'un suivi annuel des effluents du site sera réalisé et que les mesures seront effectuées lors d'une période pluvieuse (au printemps ou en automne) par un organisme choisi en accord avec l'inspection des installations classées.

Des estimations des émissions de poussières potentiellement générées par l'exploitation du site sont fournies. Un suivi de ces émissions en cours de chantier (mesures de retombées de poussières dans l'environnement) est prévu afin d'affiner les valeurs d'hypothèses utilisées pour réaliser les calculs présentés. Toutefois, les modalités pratiques de mise en œuvre de ce suivi ne sont pas précisées (techniques utilisées, périodes et fréquences des mesures, etc.).

***L'Ae recommande de préciser les modalités pratiques du suivi des émissions de poussière au cours de l'exploitation du site de stockage.***

Les différents inventaires réalisés n'ont pas permis l'identification de plantes exotiques envahissantes sur le site. Un ensemencement préventif a toutefois été conduit pour éviter la colonisation de l'ambrosie. Un suivi des plantes exotiques envahissantes sera réalisé par COSEA sous l'assistance d'un bureau d'étude spécialisé et une surveillance permanente permettra le déclenchement de fauches préventives.

Le dossier indique qu'un suivi des amphibiens durant la phase d'exploitation de la station sera effectué par des associations de protection de la nature, deux à trois fois par an et lors de la remise en état du site.

Un suivi de l'élimination des déchets générés par le site sera en outre réalisé via la tenue de registres spécifiques de suivi des déchets (inertes, non dangereux et dangereux).

## 2.7 Résumé non technique

Le résumé non technique reprend sur 5 pages A3 les principaux éléments présentés dans l'étude d'impact.

Il ne comporte qu'une unique illustration dont l'échelle ne permet pas de représenter le projet dans son ensemble (page 32). 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.**

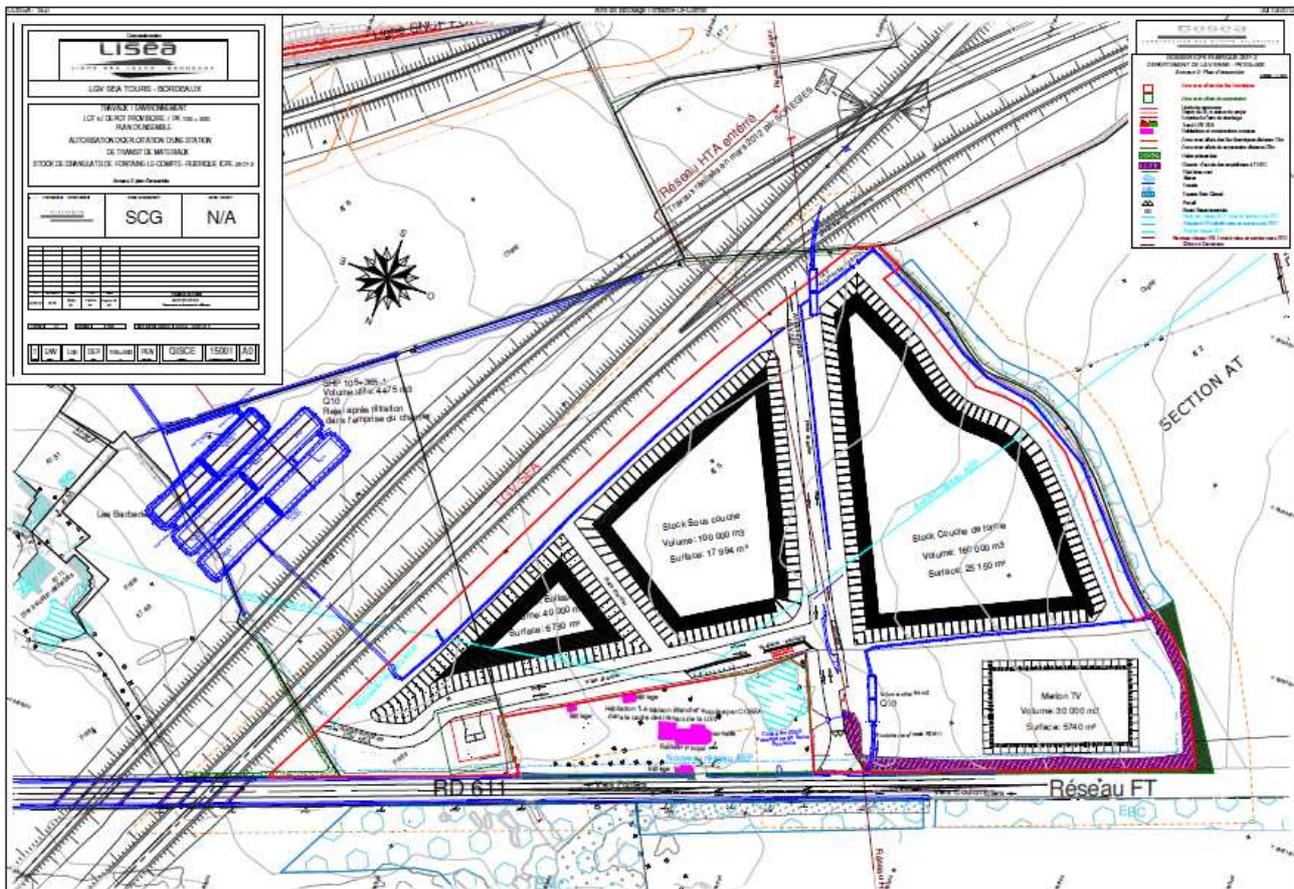


Figure 5 – plan d'ensemble de la station de transit (source : annexe 2 du dossier)