



## **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 les demandes d'autorisation d'exploiter trois stations de transit de matériaux à Draché, Sainte-Catherine-de-Fierbois et Sorigny (37)**

**n°Ae: 2013-33  
2013-34  
2013-35**

## 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 12 juin 2013 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur les demandes d'autorisation d'exploiter trois stations de transit de matériaux à Draché, Sainte-Catherine-de-Fierbois et Sorigny (37).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Rauzy, Steinfeld, MM. Badré, Barthod, Caffet, Clément, Decocq, Féménias, Lafitte, Lagauterie, Letourneux, Malerba, Schmit.

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 : MM. Boiret, Chevassus-au-Louis, Ullmann.

\*  
\*   \*  
\*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de l'Indre-et-Loire, les dossiers ayant été reçus complets le 21 mars 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 par courriers du 2 avril 2013 :

- le préfet du département de l'Indre-et-Loire,
- le ministère du travail, de l'emploi et de la santé,
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de la région Centre.

Sur le rapport de MM. Frédéric Cauvin et Michel Badré 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 avis concerne trois 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. Situées à Draché, Sainte-Catherine-de-Fierbois et Sorigny en Indre-et-Loire (37), au sud de Tours, et contiguës à la plateforme ferroviaire en construction ou dans sa proximité immédiate, chacune d'entre elles fait l'objet d'une demande d'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) déposée par Vinci Construction Terrassement.

S'agissant de demandes déposées simultanément et relatives à trois projets d'un même programme, celui de la LGV SEA, l'Ae rend un seul avis pour ces trois projets, conformément à la réglementation.

Ces aires de stockage pourront accueillir jusqu'à 140 000 m<sup>3</sup> de matériaux pour celles localisées à Sainte-Catherine-de-Fierbois et Sorigny et 180 000 m<sup>3</sup> à Draché.

Les trois sites ont déjà fait l'objet d'aménagements et sont actuellement en exploitation sous le régime de la déclaration ICPE. Les demandes d'autorisation présentées permettront de passer à la pleine capacité prévue. L'Ae observe qu'il aurait été plus conforme à l'esprit de la réglementation, et plus compréhensible aux yeux du public, de présenter ensemble et avant mise en œuvre d'une partie des aménagements les demandes d'autorisation ICPE, accompagnées le cas échéant des autres demandes nécessaires (défrichage, dérogations espèces protégées, loi sur l'eau). L'essentiel des travaux d'aménagement des stations étant réalisé, les mesures d'évitement qui auraient été envisageables sont désormais sans objet.

Les principaux enjeux environnementaux de ces projets concernent :

- les trafics supplémentaires de poids lourds induits par l'exploitation des sites,
- la gestion des eaux et le risque de pollution accidentelle,
- le bruit dû à l'exploitation des sites, notamment à Draché,
- la qualité de l'air compte tenu des émissions de poussières engendrées par les activités sur les stations de transit de matériaux,
- la préservation des espèces protégées.

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

- les projets objets du présent avis font partie intégrante du projet principal de LGV,
- l'ampleur des travaux de la LGV peut rendre peu perceptibles les impacts de ces projets plus ponctuels.

Le cumul des impacts liés à l'exploitation de ces sites avec le chantier de la LGV pourrait cependant devenir localement significatif.

Sur le fond, l'Ae recommande principalement :

- d'étudier les impacts, notamment en terme de sécurité et de bruit, de l'augmentation du trafic de poids lourds sur la voirie de desserte, et d'en présenter des mesures d'évitement, de réduction et de compensation adaptées ;
- de mettre à jour les dossiers en décrivant précisément les aménagements déjà réalisés ou prévus en terme de gestion des eaux et en justifiant les hypothèses à partir desquelles ils sont dimensionnés ainsi que leur localisation ;
- de fournir des estimations chiffrées des niveaux sonores pendant l'exploitation des stations de stockage, en particulier au niveau des bâtiments situés à proximité des sites concernés ;
- de détailler l'ensemble des mesures de suivi qui seront mises en œuvre, ou devraient déjà l'être, et d'indiquer comment le maître d'ouvrage envisage de prendre en compte les résultats de ce suivi.

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 ou autorisations concernant des stations de transit liées au chantier LGV. A ce jour l'Ae a émis des avis sur deux demandes d'autorisation d'exploiter des stations de transit de matériaux sur les communes de Brossac (16) et de Fontaine-le-Comte (86) (avis Ae n°2012-87 et n°2013 -04 rendus respectivement le 13 mars 2013 et le 27 mars 2013).

# Avis détaillé

## 1 Contexte, présentation des trois projets de site de stockage et de leurs enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte et rattachement des projets 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 nécessaires afin de mettre en compatibilité les cadences de production et de transport des carrières avec les délais d'exécution du chantier. Ces stockages ont été entrepris 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. Les trois projets examinés ici répondent à un besoin de stockage temporaire de matériaux approvisionnés en fournitures extérieures pour la réalisation des lots 1 et 2, le tracé de la LGV étant découpé en 15 lots de Tours à Bordeaux.
2. Les sites retenus ont fait l'objet de déclarations au titre des ICPE<sup>7</sup> pour la création de stations de transit de matériaux nécessaires à la construction de la ligne<sup>8</sup> d'une capacité de stockage comprise entre 15 000 m<sup>3</sup> et 75 000 m<sup>3</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, l'approvisionnement des sites en matériaux ayant commencé sur les sites de Sainte-Catherine et de Sorigny, mais pas sur celui de Draché.
3. Ils font aujourd'hui l'objet de trois demandes d'autorisation<sup>9</sup> pour le même usage de stockage temporaire de matériaux. La déclaration initiale a permis de démarrer l'exploitation de chaque site, que l'autorisation (objet du présent dossier) conduira à exploiter au niveau des besoins initialement identifiés.

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

#### Rattachement des présents projets à celui de la LGV :

Ces sites jouxtent (ou, pour le site de Draché, sont très proches de) celui de la LGV dont le chantier est en cours ; leurs liens fonctionnels et opérationnels apparaissent clairement (objet des sites de dépôt, accès directs à la plateforme ferroviaire, circulation des engins, etc.).

Les stations de transit de matériaux étant nécessaires à l'avancée des travaux de la LGV et n'étant justifiées que par la

<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 15 lots. Les présents projets se situent sur les lots 1 et 2.

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

<sup>8</sup> -Dossiers préalables de déclaration ICPE, réceptionnés n°19220 du 24 avril 2012 pour le site de Sainte-Catherine-de-Fierbois, 193231 du 9 mai 2012 pour le site de Draché et 19102 du 24 octobre 2011 pour le site de Sorigny (délivrés par la Préfecture d'Indre-et-Loire).

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

présence de ce chantier, ces projets font partie intégrante du projet principal de la LGV SEA<sup>10</sup>.

## 1.2 Présentation des aménagements objets des présentes demandes d'autorisation

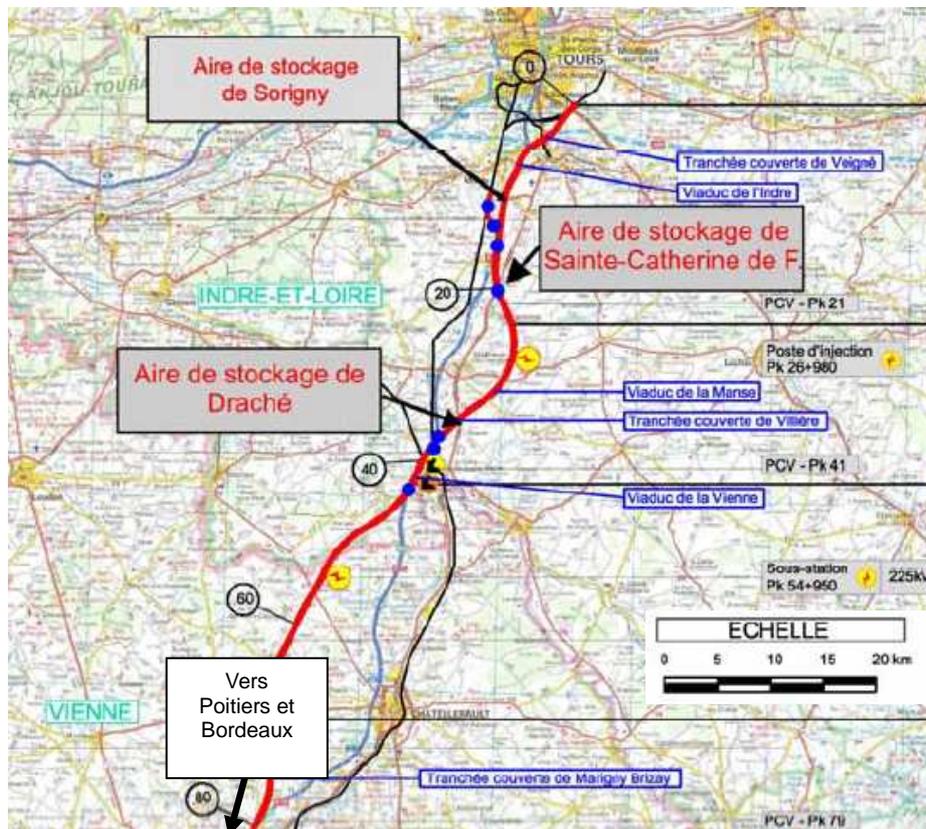


Figure 1 : portion du tracé de la LGV SEA et localisation des sites de stockage de matériaux (source : extrait des dossiers de demande d'autorisation d'exploiter, page 5)

### Site de Draché

#### Localisation :

La station de transit provisoire de matériaux se situe sur la commune de Draché, en Indre-et-Loire, à une quarantaine de kilomètres au sud de Tours, longeant à l'ouest la RD 910 (ex N 10), et à environ 200 m de l'emprise de la future LGV Sud Europe Atlantique, à laquelle elle sera raccordée par une piste de chantier ayant nécessité la réalisation d'un défrichage.

L'accès au site depuis l'A 10 pour les camions chargés en matériaux se fera directement via la RD 910 au niveau d'un chemin rural (CR 77) qui est préservé.

La surface concernée par cette aire de stockage est de 4,45 ha.

L'installation projetée est localisée sur des terrains jusqu'alors cultivés, dans un secteur à dominante agricole, en lisière de forêt.

Plusieurs habitations et bâtiments (dont une porcherie) constituent le hameau de Bel-Air, à proximité du site à l'est de la RD 910.

<sup>10</sup> - Dans la suite de l'avis, les projets objets de la demande d'avis seront dénommés « présents projets » ou « projets » ; le projet de LGV SEA dans toutes ses composantes sera dénommé « projet principal » ou « projet de LGV ».



Figure 2 : Station de transit de matériaux de Draché (source : dossier de demande d'autorisation d'exploiter)

### Description technique et objectifs

Les dépôts prévus sont les suivants :

- matériaux de couche de forme : 104 000 m<sup>3</sup> (208 000 tonnes)
- matériaux de sous-couche ferroviaire : 29 000 m<sup>3</sup> (58 000 tonnes) au sud du chemin rural n°77 et 31 300 m<sup>3</sup> (62 600 tonnes) au nord de ce chemin.

Des stockages mineurs annexes de granulats destinés au drainage et à la réalisation de masques pour talus seront créés. Le site représentera une capacité totale de stockage de 180 000 m<sup>3</sup>.

Deux merlons de terre végétale (issue du décapage d'une partie du secteur) complètent l'ensemble : un premier merlon (3 200 m<sup>3</sup>) à l'est du site, entre la RD 910 et les dépôts, et un second en bordure sud de la station (1 900 m<sup>3</sup>).

### Site de Sainte-Catherine-de-Fierbois

La station de transit provisoire de matériaux se situe sur la commune de Sainte-Catherine-de-Fierbois, en Indre-et-Loire, à une trentaine de kilomètres au sud de Tours. Elle longe à l'ouest la RD 910 (ex N 10), et le chantier de la future LGV Sud Europe Atlantique directement accessible depuis le site.

L'accès au site depuis l'A 10 pour les camions chargés en matériaux se fait directement par la RD 910 (via l'échangeur de Sorigny). Les travaux de la LGV ont par ailleurs nécessité une déviation provisoire de cette voie au niveau du site afin de réaliser un ouvrage d'art au dessus de la RD actuelle.

La surface concernée par cette aire de stockage est de 5,26 ha.

L'installation projetée est localisée sur des terrains jusqu'alors cultivés, dans un secteur à dominante agricole, également en lisière de forêt.

Les bâtiments les plus proches (lieu-dit « La Poste ») sont localisés à plus de 350 m du projet.

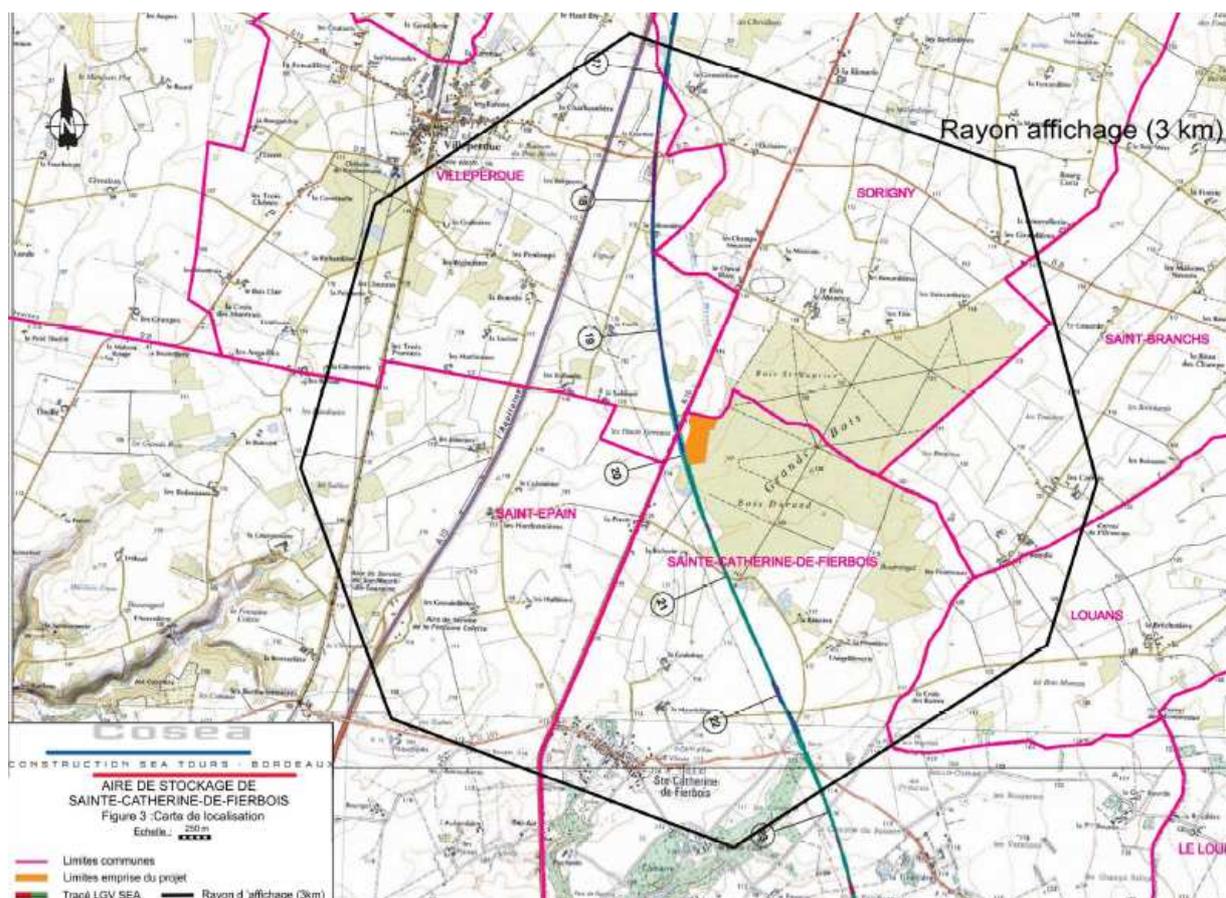


Figure 3 : localisation de la station de transit de matériaux de Sainte-Catherine-de-Fierbois (source : dossier de demande d'autorisation d'exploiter)

### Description technique et objectifs

Les dépôts prévus sont les suivants :

- matériaux de couche de forme : 69 000 m<sup>3</sup>,
- matériaux de sous-couche ferroviaire : 40 000 m<sup>3</sup>,
- ballast : 12 000 m<sup>3</sup>.

Des stockages annexes de granulats destinés au drainage et à la réalisation de masques pour talus seront créés. Le site représentera une capacité totale de stockage de 140 000 m<sup>3</sup>.

Un merlon de terre végétale de 14 230 m<sup>3</sup> (issue du décapage d'une partie du secteur) sera réalisé au nord du site. Le reliquat de terre végétale servira à créer deux autres merlons temporaires (760 m<sup>3</sup> et 1 020 m<sup>3</sup>) en périphérie du site.

### Site de Sorigny

La station de transit provisoire de matériaux se situe sur la commune de Sorigny, en Indre-et-Loire, à une quinzaine de kilomètres au sud de Tours. La parcelle sur laquelle l'aire de stockage est implantée est localisée au lieu dit « Nétilly », entre la RD 84 et l'échangeur autoroutier de Sorigny. Le site est accessible depuis l'autoroute A 10 en empruntant l'échangeur de Sorigny puis la RD 84. Il permet un accès direct au lot 1 du chantier de la LGV SEA, grâce à la mitoyenneté de l'aire de stockage prévue et du chantier de la LGV.

L'accès au site depuis l'A 10 pour les camions chargés en matériaux se fait directement par la RD 84. Les travaux de la LGV ont par ailleurs nécessité de modifier provisoirement les conditions d'exploitation de cette voie au droit du site, notamment au niveau du passage au dessus de l'A 10.

La surface concernée par cette aire de stockage est de 4,31 ha.

L'installation projetée est localisée sur des terrains anciennement cultivés, dans un secteur à dominante agricole.

Les bâtiments les plus proches, lieu-dit « Nétilly », sont localisés à plus de 290 m du projet. Un centre de loisir « La Récréation » est également présent à proximité du projet (400 m). Il est accessible depuis la RD 84, via une route qui débute en face de l'entrée de la plateforme de stockage.

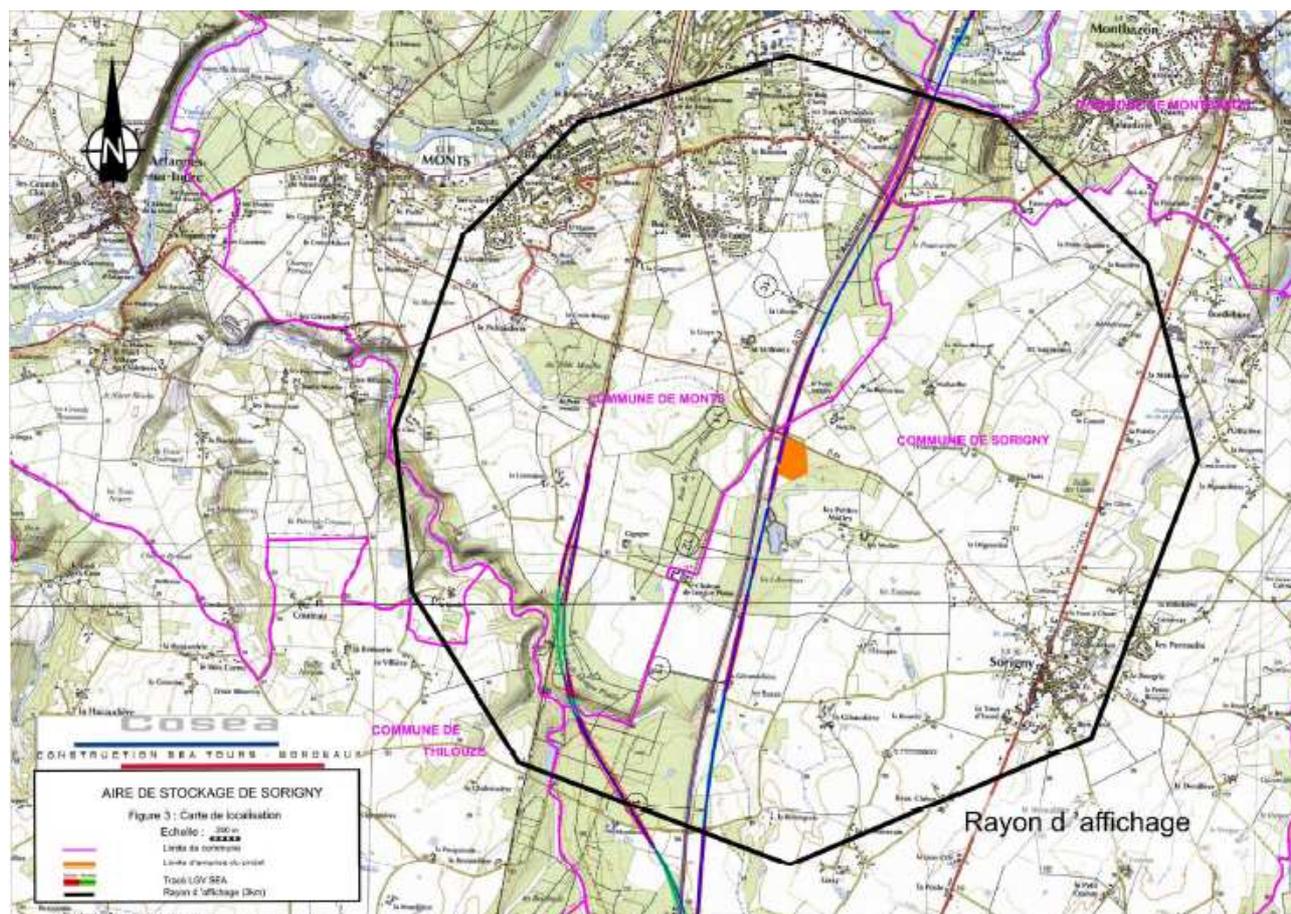


Figure 4 : localisation de la station de transit de matériaux de Sainte-Catherine-de-Fierbois (source : dossier de demande d'autorisation d'exploiter)

#### Description technique et objectifs

Les dépôts prévus sont les suivants :

- matériaux de couche de forme : 69 000 m<sup>3</sup>,
- matériaux de sous-couche ferroviaire : 37 000 m<sup>3</sup>,
- ballast : 18 400 m<sup>3</sup>.

Des stockages annexes de granulats destinés au drainage et à la réalisation de masques pour talus seront créés. Le site représentera une capacité totale de stockage de 140 000 m<sup>3</sup>.

Des merlons de terre végétale d'un volume total de 13 000 m<sup>3</sup> (issue du décapage d'une partie du secteur) ont été réalisés le long des limites nord, ouest, sud-ouest et partiellement est et sud-est du site.

#### Aménagements semblables sur chaque site

Pour chacun des trois sites, des aménagements complémentaires semblables sont annoncés et pour partie déjà réalisés :

- une zone d'accueil (bureaux et locaux) avec un pont bascule,
- une aire pour le parking et le ravitaillement des engins qui interviendront sur le site,
- des pistes de chantier pour la circulation des camions et engins,
- des fossés et bassins de rétention.

Ces différents aménagements ont été réalisés (ou pour Draché, site le moins avancé, vont l'être) dans le cadre de la procédure de déclaration, tout comme les accès aux sites et le déplacement des réseaux les traversant (conduites d'eau, lignes électriques, etc.).

En phase d'exploitation, c'est-à-dire pendant le chantier de la LGV, des camions achemineront les matériaux depuis des carrières de localisations diverses<sup>11</sup> et 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.

A l'issue de la construction de la LGV (en 2015-2016), les reliquats de stockage et les matériaux constitutifs de la plateforme seront enlevés et évacués. La terre végétale et les différentes couches issues du décapage préalablement stockées, notamment dans les merlons, seront remises en place afin de restituer le terrain à son usage agricole initial. Des conventions d'occupation temporaire précisent (ou préciseront)<sup>12</sup> les engagements du maître d'ouvrage vis-à-vis des propriétaires dans ce domaine.

### **1.3 Procédures relatives au projet**

Les trois projets font 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>13</sup>, 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.

Ces sites ont déjà fait l'objet d'aménagements et sont actuellement en exploitation sous le régime de la déclaration ICPE. Les demandes d'autorisation présentées permettront de passer à la pleine capacité prévue. L'Ae observe qu'il aurait été plus conforme à l'esprit de la réglementation, et plus compréhensible aux yeux du public, de présenter ensemble et avant mise en œuvre d'une partie des aménagements les demandes d'autorisation ICPE, accompagnées le cas échéant des autres demandes nécessaires (défrichement, dérogaions espèces protégées, loi sur l'eau).

Les projets relèvent de la rubrique 1° du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement (projet soumis à autorisation au titre des ICPE) : ils sont donc soumis à étude d'impact. A ce titre ils sont aussi soumis à un avis d'autorité environnementale et à enquête publique.

Ces projets faisant partie du programme de la LGV SEA dont le projet principal, la construction de la ligne, relève de sa compétence, l'Ae du CGEDD est l'autorité administrative compétente en matière d'environnement sur ce dossier<sup>14</sup>, conformément à l'article R.122-6 II 3° du code de l'environnement.

L'Ae constate que les trois installations présentées, qui nécessitent une étude d'impact car relevant d'une autorisation ICPE, sont indissociables de la réalisation du projet principal de construction de la LGV SEA, qui a lui-même fait l'objet d'études d'impact préalables<sup>15</sup> aux deux DUP auxquelles il a donné lieu<sup>16</sup>.

La réglementation existante aurait pu conduire le maître d'ouvrage à considérer que ces installations constituent avec la LGV un seul « projet », faisant l'objet d'autorisations successives (DUP, autorisations ICPE pour les stockages, etc.), et relevant à ce titre de l'article R. 122-8 du code de l'environnement. Ce dernier prévoit que dans un tel cas l'étude d'impact initiale du projet principal doit être actualisée « si nécessaire » (en l'occurrence, si elle ne comportait pas les éléments d'appréciation nécessaires ou si le contexte a changé, par exemple). Cette interprétation aurait conduit le maître d'ouvrage à présenter l'étude d'impact associée à ses demandes d'autorisation ICPE comme un avenant (global, ou pour chaque dossier de demande) à l'étude d'impact initiale de la LGV.

Le maître d'ouvrage a toutefois considéré que ces dépôts constituaient des projets distincts mais fonctionnellement liés à la LGV. Il présente à ce titre trois études impacts autonomes, traitant de l'appréciation globale des impacts de la LGV, notamment par l'approche des impacts cumulés dans l'aire d'étude.

<sup>11</sup> - La localisation précise de ces carrières n'est pas indiquée dans le dossier soumis à l'avis de l'Ae.

<sup>12</sup> - Ces conventions d'exploitation ne sont pas présentées dans les documents transmis à l'Ae : seuls les avis des maires des communes concernées et des propriétaires sur la remise en état des sites sont fournis. Pour les sites de Draché et de Sainte-Catherine-de-Fierbois, les dossiers n'indiquent pas si ces conventions d'occupation ont été signées ou non.

<sup>13</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.

<sup>14</sup> - Elle a été également saisie au même titre d'autres demandes d'autorisation d'exploiter des stations de transit de matériaux sur les communes de Brossac (16) et de Fontaine-le-Comte (86), objets des avis Ae n°2012-87 rendu le 13 mars 2013 et n°2013-04 rendu le 27 mars 2013.

<sup>15</sup> - Actualisées depuis sous la forme d'un dossier unique portant sur l'ensemble de la LGV SEA.

<sup>16</sup> - Celles-ci sont datées du 18 juillet 2006 pour la section Angoulême - Bordeaux et du 10 juin 2009 pour la section Tours - Angoulême.

L'Ae n'a pas d'objection à cette pratique, dès lors qu'elle permet (comme aurait pu le faire la première) une analyse complète des enjeux et impacts environnementaux.

Au plan procédural, cette interprétation conduit à considérer les dossiers qui lui sont soumis pour avis comme des demandes relatives à plusieurs projets d'un même programme et déposées simultanément : en application de l'article R. 122-7 I. du code de l'environnement, ils doivent alors donner lieu à un avis unique de la part de l'Ae.

L'Ae émet donc un seul avis pour les trois dossiers examinés.

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

Les principaux enjeux environnementaux de ces opérations sont :

- la circulation de poids lourds sur les voies de desserte entre les carrières et les sites de stockage, compte tenu des augmentations de trafic annoncées et de leurs impacts pour les riverains et usagers de ces voies ;
- la gestion des eaux et du risque de pollution accidentelle des sols par les engins de chantier ;
- le bruit, spécialement sur le site de Draché ;
- la qualité de l'air compte tenu des poussières que l'exploitation des sites peut dégager ;
- les impacts sur la faune, la flore et les milieux naturels sensibles identifiés.

Les projets sont localisés dans l'emprise de la LGV SEA elle-même le long du tracé de la voie ou à proximité immédiate. La visite de terrain démontre que leurs impacts 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 des sites de dépôt ou au niveau des communes avoisinantes, les opérations de terrassements sont en cours dans de nombreux secteurs.

## **2 Analyse de l'étude d'impact**

### **2.1 Rattachement des projets au programme de la LGV SEA**

Comme indiqué au § 1.3 ci-dessus, relatif aux procédures, le parti retenu conduit à examiner, au titre de l'appréciation globale des impacts de la création de la LGV et de ses sites de stockage, les impacts cumulés localement de ces opérations. Pour chaque thématique abordée, le maître d'ouvrage déclare que les mesures qui sont ou seront mises en œuvre dans le cadre du chantier de la LGV, combinées aux mesures propres à chacun des sites, permettront d'éviter, de réduire ou de compenser ces impacts. Sous réserve des remarques formulées dans la suite de cet avis, cette méthode n'appelle pas de remarque particulière de la part de l'Ae.

**Compte tenu de l'inclusion de ces opérations dans le programme d'ensemble, l'Ae recommande de présenter et de justifier le schéma général de l'approvisionnement et des stockages le long de la LGV.**

Toutefois, si le dossier présente bien une estimation du trafic de véhicules (poids lourds et engins de chantier) pour l'ensemble des travaux de la LGV, y compris les aires de stockage, au niveau de chaque site, les rapporteurs ont pu constater au cours de leur visite que ce chantier a nécessité des modifications importantes des conditions de circulation, notamment à Sorigny et Sainte-Catherine-de-Fierbois (déviation, nouveaux itinéraires, etc.). Cet aspect n'est pas traité dans les dossiers qui ne présentent que l'organisation des circulations en l'état initial (avant le début des travaux de la LGV).

**L'Ae recommande de présenter les schémas d'organisation des accès à chacun des sites de stockage durant toute la durée des travaux de la LGV SEA.**

### **2.2 Analyse de l'état initial**

L'Ae observe que la procédure suivie ici, consistant à entreprendre les travaux sous le régime de la déclaration ICPE avant dépôt de la demande d'autorisation est contraire à l'esprit de la procédure d'étude d'impact. Cette dernière demande en effet de décrire les impacts futurs d'un projet au regard d'un état initial de référence avant toute intervention, alors qu'ici cet état initial est déjà significativement perturbé.

**L'Ae recommande de préciser dans l'étude d'impact que l'état initial décrit est bien l'état avant toute intervention liée à la déclaration ICPE.**

#### Milieu naturel, faune et flore

Les éléments présentés ont été rassemblés à partir des inventaires relatifs au projet de LGV, les derniers ayant été

réalisés en juin 2011<sup>17</sup>. D'après ces études, les aires de stockage s'insèrent dans des zones dont la sensibilité écologique est présentée dans l'étude d'impact limitée. Toutefois, l'Ae note que l'accès au chantier de la LGV depuis le site de Draché se fera via une voie d'environ 80 m de long dont la réalisation nécessite des défrichements dans un espace boisé présentant des enjeux écologiques forts<sup>18</sup>. Ces travaux devront faire l'objet d'une demande de dérogation au titre des espèces protégées.

L'Ae estime que toutes les demandes de dérogation auraient pu être déposées dès la déclaration ICPE, ce qui aurait permis une approche plus cohérente de l'ensemble des autorisations et une pleine information du public.

**L'Ae recommande de déposer sans plus tarder les demandes de dérogation au titre des espèces protégées relatives à la piste permettant de relier le site de Draché à l'emprise de la LGV.**

En outre, le site de Sainte-Catherine-de-Fierbois s'insère en partie dans un secteur marqué par la présence de zones humides et au sein duquel des espèces d'amphibiens protégés ont été identifiées : Triton crêté (*Tritus cristatus*), Grenouille agile (*Rana dalmatina*) et Rainette verte (*Hyla arborea*). Des espèces d'oiseaux, d'insectes, de chiroptères et de poissons protégés ont également été recensées dans le bois et les cours d'eau jouxtant cette plateforme.

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

Dans les dossiers transmis à l'Ae, le maître d'ouvrage indique les raisons l'ayant conduit à retenir les aménagements présentés au regard de critères :

- techniques (proximité du chantier de la LGV et facilité d'accès depuis le réseau routier),
- environnementaux (la sensibilité environnementale des sites retenus est présentée dans l'étude d'impact comme limitée),
- fonciers,
- administratifs (la nature des installations ne nécessite pas de permis de construire et les sites retrouveront leur usage agricole initial via l'établissement de conventions d'occupation temporaire entre le pétitionnaire et les propriétaires des parcelles concernées).

Il n'évoque pas l'existence de solutions de substitution aux projets présentés et ne justifie pas les choix effectués en terme de taille et de capacité d'accueil de matériaux des sites.

L'Ae constate pourtant que les critères ayant conduit le maître d'ouvrage à retenir ces emplacements 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 envisagées et de préciser les raisons, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, l'ayant conduit à les écarter au profit du projet retenu.**

## **2.4 Analyse des impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts**

### Eaux

Afin d'assurer la gestion des eaux de ruissellement, des fossés et bassins de confinement sont prévus. Ces bassins seront équipés d'une vanne d'obturation permettant d'éviter le rejet dans le milieu naturel d'eau polluée. Lors de la visite de terrain, les rapporteurs ont pu constater que ces ouvrages avaient déjà été réalisés dans le cadre de la déclaration antérieure à la demande d'autorisation.

Un suivi de la qualité des eaux en sortie de ces bassins est également prévu. Toutefois, la fréquence des relevés effectués n'est pas indiquée (voir partie 2.5 du présent avis).

Il est par ailleurs indiqué que les bassins ont été dimensionnés pour des pluies d'occurrence décennale. Toutefois, les rapporteurs ont été informés par le maître d'ouvrage que la taille de certains d'entre eux avait été calculée pour des pluies de fréquence de retour 20 ans.

Ils ont également pu constater que la localisation effective du bassin prévu sur le site de Sorigny ne correspondait pas à

<sup>17</sup> - L'arrêté portant dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces et d'habitats d'espèces animales protégées et de destruction d'espèces végétales protégées de la LGV date du 24 février 2012.

<sup>18</sup> - Selon l'étude d'impact : « Le nord et l'ouest du site sont bordés par des boisements qui constituent un milieu d'intérêt écologique assez fort pour les oiseaux (habitat, reproduction). On recense notamment la présence du Pic noir, de l'Engoulevent d'Europe et de la Pie-Grièche écorcheur. Ces mêmes boisements constituent un milieu d'intérêt écologique assez fort pour les Chiroptères également (repos et/ou reproduction). On recense notamment la présence de Barbastelles, Petits Rhinolophes et Pipistrelles communes ».

celle présentée dans le dossier de demande d'autorisation. Dans les cartes transmises à l'Ae, ce bassin est localisé en bordure sud du site, c'est-à-dire au niveau de ce qui semble être son point bas, alors qu'il a en réalité été réalisé au nord de l'aire de stockage. Il convient d'apporter des explications sur les raisons de ces différences, notamment au regard du sens d'écoulement effectif des eaux de ruissellement sur la plateforme.

**L'Ae recommande de mettre à jour le dossier en décrivant précisément les aménagements réalisés ou restant prévus en matière de gestion des eaux et en justifiant les différentes hypothèses à partir desquelles ils sont dimensionnés ainsi que leur localisation.**

Par ailleurs le stationnement des engins demeurant sur place (chargeuse) et l'approvisionnement en carburant seront réalisés sur une aire étanche équipée d'un débourbeur-déshuileur. Ce dispositif permettra d'éviter tout rejet d'eau polluée provenant de cette plateforme.

Il est également à noter que les surfaces du site de stockage ainsi que les fossés recueillant les eaux de ruissellement ne seront pas imperméabilisés.

#### Trafic

Les sites de stockage de matériaux seront desservis à partir de routes départementales existantes : la RD 910 pour les sites de Draché et Sainte-Catherine-de-Fierbois, ou la RD 84 pour le site de Sorigny. Avant le début du chantier de la LGV, ces routes étaient respectivement empruntées par 8 985 véhicules par jour dont 907 poids lourds (PL) et 1 731 véhicules par jour (le trafic PL sur la RD 84 n'est pas indiqué).

L'augmentation de trafic prévue dans le cadre des présents projets est de 56 PL par jour desservant chaque plateforme (56 allers et 56 retours). En période de pointe, ce trafic supplémentaire pourrait même atteindre 80 PL par jour ce qui représente plus de 10 PL entrant ou sortant de chaque site par heure soit environ un camion toutes les 6 minutes (les sites seront exploités de 7h à 22h).

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 pourront donc également engendrer des accroissements des flux de véhicules, notamment de véhicules lourds, sur les RD 910 et 84. Ces augmentations additionnelles de trafic sont évaluées pour chacun des sites (20 PL par jour en plus à Draché, 40 à Sainte-Catherine-de-Fierbois et 116 à Sorigny)

En ce qui concerne les conditions d'accès aux différentes plateformes (gestion des priorités, signalisation à l'entrée des sites, etc.), le maître d'ouvrage indique que « *la concertation relative à l'aménagement de ces accès est en cours avec les services du Conseil Général d'Indre-et-Loire (Direction des Routes)* ». Considérant qu'il s'agit d'un des enjeux majeurs de ces projets, notamment en raison des impacts potentiels en terme de sécurité routière, et compte tenu du fait que ces sites sont actuellement déjà en exploitation, il convient de présenter l'organisation actuelle des accès aux aires de stockage et, le cas échéant, leurs évolutions potentielles.

**L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser les mesures qui seront mises en œuvre pour éviter, réduire et compenser les impacts des projets en terme de sécurité routière, notamment en décrivant précisément l'organisation actuelle et future des accès aux sites de stockage**

#### Bruit

Le maître d'ouvrage présente une analyse des impacts sonores générés par l'exploitation des aires de stockage, objets du présent avis. Le cumul de ces nuisances avec celles produites par les travaux du chantier de la LGV est également étudié.

L'Ae note que le bruit lié à la circulation des engins et PL à l'extérieur des sites n'est pas analysé. Ainsi, alors que ces véhicules emprunteront des voies de circulation existantes en bordure desquelles des bâtiments et habitations peuvent être présents, notamment pour le site de Draché, aucune évaluation des nuisances générées par l'augmentation de trafic prévue sur ces voies n'est fournie.

**L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'étudier les nuisances acoustiques générées par l'augmentation de trafic prévue dans le cadre de l'exploitation des aires de stockage, et du chantier de la LGV, sur les voies de circulation extérieures au site. Elle recommande de présenter, si nécessaire, les mesures qui seront mises en œuvre pour les éviter, les réduire et les compenser.**

Les niveaux sonores actuels et le bruit résultant de l'exploitation des sites de stockage sont présentés. Toutefois, si la pression acoustique due à cette exploitation au niveau des bâtiments les plus proches est évaluée, le dossier n'indique pas clairement les niveaux sonores en situation future : seuls les niveaux initiaux et les émissions propres à chaque site sont présentées. Ces dernières étant soit inférieures aux niveaux sonores actuels, soit légèrement supérieures, le maître d'ouvrage en conclut que les nuisances générées par l'activité des sites de stockage sont « nulles » ou « acceptables ».

Or, afin d'évaluer l'impact acoustique de ces projets, il est nécessaire d'évaluer le cumul de l'ensemble des sources d'émission en phase exploitation, et de le comparer à une situation en l'absence de projet. Les niveaux sonores en phase exploitation semblent pourtant avoir été calculés puisqu'ils sont représentés à l'aide de cartes « *ambiance acoustique en phase exploitation* » à Sorigny et Sainte-Catherine-de-Fierbois. Toutefois, les estimations chiffrées au droit des zones à émergence réglementée ne sont pas données et, pour la station de Draché, les cartes de bruit en

exploitation ne sont pas fournies. En raison de la présence d'habitations à quelques mètres, ce site semble pourtant être celui pour lequel l'enjeu acoustique est le plus important.

**L'Ae recommande de fournir des estimations chiffrées des niveaux sonores en phase d'exploitation pour les trois aires de stockage au niveau des bâtiments situés à proximité de ces sites, notamment pour celui de Draché. Elle recommande, dans le cas où les émergences admissibles ou les seuils de bruit réglementaires seraient dépassés, de préciser les mesures qui seront mises en œuvre pour éviter, réduire ou compenser ces impacts.**

#### Milieux naturels, faune, flore

Des mesures prévues afin d'éviter, de réduire et de compenser les impacts sur les milieux naturels, la faune et la flore ont été définies dans le cadre 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 »<sup>19</sup> de la LGV. Ainsi, le dossier indique que la surface de zone humide concernée par la station de Sainte-Catherine-de-Fierbois sera compensée et qu'une dizaine de mares de substitution, « telle que prévue dans les Engagements de l'Etat » seront réalisées.

**L'Ae recommande de préciser la nature et l'emplacement des mares de substitution spécifiquement créées en compensation des destructions opérées par la station de stockage de Sainte-Catherine-de-Fierbois : elle rappelle en effet que la logique de la compensation est qu'elle soit, dans la mesure du possible, effective avant ou en même temps que l'atteinte aux milieux concernés, c'est-à-dire dès maintenant.**

La localisation du projet entraîne la destruction d'habitats pour les amphibiens, un obstacle supplémentaire à leurs cheminements et donc un risque de destruction d'individus. Une clôture à amphibiens est prévue autour de la station afin de les empêcher d'y pénétrer et le maître d'ouvrage a indiqué aux rapporteurs que des sauvetages réguliers étaient effectués (voir partie 2.5 du présent avis).

Mis à part le cas des amphibiens, les dossiers n'indiquent toutefois pas quelles mesures sont mises en œuvre afin d'éviter, de réduire ou de compenser les nuisances du projet sur la faune identifiée à proximité du site (dérangement lié aux bruits du chantier, aux poussières générées, aux émissions lumineuses, etc.).

**S'agissant de chantiers dont l'exploitation a commencé sous le régime de la déclaration ICPE, L'Ae recommande d'indiquer quelles sont les mesures déjà mises en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les nuisances des trois projets sur la faune à proximité de chacun des sites et les éventuelles mesures supplémentaires projetées.**

#### Poussières

La circulation des véhicules et les activités sur les stations de stockage sont susceptibles d'engendrer d'importantes émissions de poussières. Ces émissions peuvent avoir des effets sur la santé des personnes travaillant sur ces sites ou à proximité, et des riverains. Différentes mesures sont envisagées dans l'étude d'impact pour éviter, réduire et compenser ces impacts, notamment l'arrosage des pistes de chantier à partir de l'eau des bassins de rétention.

Néanmoins, la capacité effective de ces bassins à fournir suffisamment d'eau pour l'arrosage des pistes n'est pas analysée et le maître d'ouvrage ne précise pas si d'autres sources d'approvisionnement pourraient être envisagées, ce qui est par exemple le cas pour d'autres sites de stockages sur lesquelles l'Ae a émis un avis (voir note de bas de page n°14).

**L'Ae recommande au maître d'ouvrage de décrire dans quelle mesure l'arrosage des pistes de chantier peut être réalisé à partir de l'eau des bassins de rétention. Elle recommande d'en déduire si des prélèvements d'eau supplémentaires sont ou seront nécessaires et, le cas échéant, d'identifier et de localiser, dans les études d'impact, les sources d'approvisionnement.**

#### Paysage

Les stocks de matériaux entreposés sur ces aires de stockage auront des hauteurs de l'ordre de 6 m. Compte tenu de la présence d'habitations et de voies de circulation à proximité de ces sites, des écrans paysagers (merlons végétalisés) périphériques seront réalisés. Toutefois, leurs dimensions ne semblent pas adaptées à l'enjeu paysager identifié : les merlons seront d'une hauteur de 2,75 m et pourront éventuellement accroître l'impact visuel des projets (pour le site de Draché, un merlon sera positionné directement en face d'une habitation).

**L'Ae recommande au maître d'ouvrage de mieux justifier les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts paysagers des présents projets.**

#### Emission de CO<sub>2</sub>

Les études d'impact présentent un calcul des émissions de CO<sub>2</sub> produites par chaque projet. Seules les émissions des

<sup>19</sup> - « Dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction et/ou déplacement d'espèces animales protégées », déposé en juin 2011 (arrêtés inter-préfectoral et ministériel du 24 février 2012) et dossier DPEV6 au titre de la Loi sur l'eau (arrêté préfectoral n°37-12 du 29 février 2012).

chargeuses sont présentées, le maître d'ouvrage indiquant que les émissions liées à la circulation des camions avaient été prises en compte dans le cadre des bilans carbone réalisés pour le projet de LGV. L'Ae n'a pas d'observation sur ce point.

## **2.5 Mesures de suivi**

L'Ae a eu connaissance, au cours de la visite des rapporteurs, de différentes modalités de suivi environnemental qui seront mises en œuvre sur les différents sites (relevé de Ph et mesures des quantités de matières en suspension dans l'eau, campagnes de mesure acoustique biannuelles, mesures des émissions de poussières, suivi des populations d'amphibiens et sauvetages, etc.). Toutefois, les dossiers qui lui ont été transmis ne les décrivent pas de manière exhaustive. Il n'y est pas non plus précisé quelles mesures seront mises en œuvre dans le cas où des difficultés particulières seraient rencontrées (nuisances sonores plus importantes que prévues, taux de matières en suspension excessifs, etc.).

***L'Ae recommande au maître d'ouvrage de détailler, dans les dossiers de demande d'autorisation d'exploiter, l'ensemble des mesures de suivi environnemental qui ont été ou seront mises en œuvre dans le cadre de l'exploitation de ces sites. Elle recommande par ailleurs d'indiquer comment le maître d'ouvrage envisage de prendre en compte les résultats de ce suivi.***

## **2.6 Résumé non technique**

Les résumés non techniques reprennent sur une vingtaine de pages chacun les principaux éléments présentés dans les études d'impact de chaque aire de stockage.

Pour les sites de Sorigny et de Sainte-Catherine-de-Fierbois, ils ne comportent aucune illustration ni carte.

***Pour la bonne information du public, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de compléter chaque résumé non technique par des illustrations et une cartographie adaptées aux enjeux environnementaux de l'aménagement auquel il se rattache.***

***Elle recommande par ailleurs d'ajuster ces résumés non techniques pour tenir compte des recommandations émises dans le présent avis.***