



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale
sur la demande d'autorisation d'exploiter une station
de transit de matériaux – granulats et ballast à
Jaunay-Clan (86)**

n°Ae : 2013-119

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 22 janvier 2014 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la demande d'autorisation d'exploiter une station de transit de matériaux – granulats et ballast à Jaunay-Clan (86) dans le cadre de la réalisation de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Rauzy, Steinfeldt, MM. Badré, Barthod, Boiret, Chevassus-au-Louis,, Féménias, Lafitte, Ledenvic, Roche, Ullmann, Vindimian.

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

Étaient absents ou excusés : Mme Guth, MM. Decocq, Galibert, Letourneux, Schmit.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par la préfète de la Vienne, le dossier ayant été reçu complet le 29 octobre 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 R. 122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de trois mois.

L'Ae a consulté par courriers en date du 30 octobre 2013 :

- la ministre chargée de la santé,
- la préfète de département de la Vienne, et a pris en compte sa contribution du 22 novembre 2013,
- la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de la région Poitou-Charentes.

Sur le rapport de M. François Vauglin, 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

La réalisation de la ligne à grande vitesse (LGV) Sud Europe Atlantique (SEA) entre Tours et Bordeaux nécessite des matériaux issus de carrières, les seuls déblais des terrassements du chantier n'étant pas suffisants pour couvrir l'ensemble des besoins. Le projet présenté consiste en une demande d'autorisation d'exploiter une station de transit de ballast et granulats de 300 000 m³ sur 6,5 ha à Jaunay-Clan dans la Vienne. Il est précisé que l'exploitation du site a commencé en 2012 sans nécessiter d'autorisation, les volumes présentés dans la déclaration initiale étant inférieurs au seuil réglementaire de 75 000 m³.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae concernent la fréquentation du site et des environs par une avifaune patrimoniale et protégée (Outarde canepetière, Oedicnème criard, Busard Saint-Martin et Busard cendré notamment), l'inclusion du projet dans une zone de protection élargie d'un captage pour l'alimentation en eau potable, et les nuisances induites par l'exploitation de la station de transit (circulation de poids lourds, émission de poussières et de bruit). Les impacts du projet sont cumulatifs avec ceux de la construction de la LGV et, pour ceux qui ne sont pas permanents, limités à la durée de l'exploitation de la station, prévue jusqu'à fin 2015.

Tenant compte de la modestie des impacts du projet comparativement à ceux du chantier de la LGV, le degré de précision général de l'étude d'impact présentée peut suffire malgré de réelles lacunes auxquelles l'Ae recommande de remédier.

Le projet étant évolutif, l'Ae recommande en effet de mettre à jour les documents mis à l'enquête publique afin qu'ils correspondent au projet actuellement envisagé. Elle recommande aussi de le compléter afin que l'étude d'impact comporte l'ensemble des éléments prévus par la réglementation pour un tel dossier.

L'étude présente les impacts du projet en matière de bruit, de poussières, de risques, d'eau, et de déplacements mais en justifiant insuffisamment les données, les hypothèses ou les raisonnements. Sur chacun de ces sujets, l'Ae recommande de mieux étayer l'étude d'impact.

Le projet étant situé à 200 mètres d'un site Natura 2000, une évaluation des incidences a été réalisée. Celle-ci montre que le projet est susceptible d'incidences directes et indirectes sur plusieurs espèces protégées d'intérêt communautaire. La conclusion de cette évaluation est toutefois l'absence d'effet notable, sans démonstration suffisante. L'Ae recommande de présenter une étude d'incidences Natura 2000 conclusive sur l'existence ou non d'incidences résiduelles après application des mesures de réduction prévues, et d'en tirer les conséquences adaptées. Elle recommande en outre de présenter les demandes de dérogations qui seraient à obtenir pour atteintes aux espèces protégées et à leurs habitats.

L'Ae émet par ailleurs d'autres recommandations dont la nature et les justifications sont précisées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1 Le contexte, le projet et les enjeux environnementaux

1.1 Le contexte du projet

La ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA) a été l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) par décret du 18 juillet 2006 portant sur le tronçon Angoulême – Bordeaux et par décret du 10 juin 2009 portant sur le tronçon Tours – Angoulême.

La ligne, dont la construction est placée sous la maîtrise d'ouvrage de COSEA², traverse cinq départements sur 340 km entre Tours et Bordeaux. Sa réalisation entraîne des besoins en granulats et ballast qui sont partiellement couverts par les déblais des terrassements. Il est donc nécessaire d'acheminer et de stocker à proximité du chantier des matériaux provenant de carrières.

Les vingt-quatre stocks temporaires ainsi constitués assurent une mise en compatibilité des cadences de production et de transport des matériaux avec le calendrier de réalisation du chantier. Ils sont au nombre de 24 sur la LGV SEA.

1.2 La présentation du projet et des aménagements prévus

L'un des sites de stockage temporaire de matériaux a été constitué sur la commune de Jaunay-Clan (Vienne) aux lieux-dits « L'ormeau Saint-Denis » et « Ormeau Saint-Denis Ouest », le long de l'autoroute A10. Il a fait en février 2012 l'objet d'une déclaration au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)³ correspondant à une capacité de stockage limitée à 75 000 m³. Des matériaux y sont stockés depuis le mois d'octobre 2012.

Le projet présenté vise à obtenir l'autorisation d'exploiter ce site en portant sa capacité au niveau du besoin initialement identifié, soit 300 000 m³ de matériaux. Les surfaces des parcelles concernées par le projet sont de 14,5 ha, dont 10,5 ha serviront à l'ensemble de la station et 6,5 ha spécifiquement au stockage.

Les matériaux concernés par le projet sont des granulats de sous-couche, des granulats de couche de forme, du ballast et des coproduits du ballast.

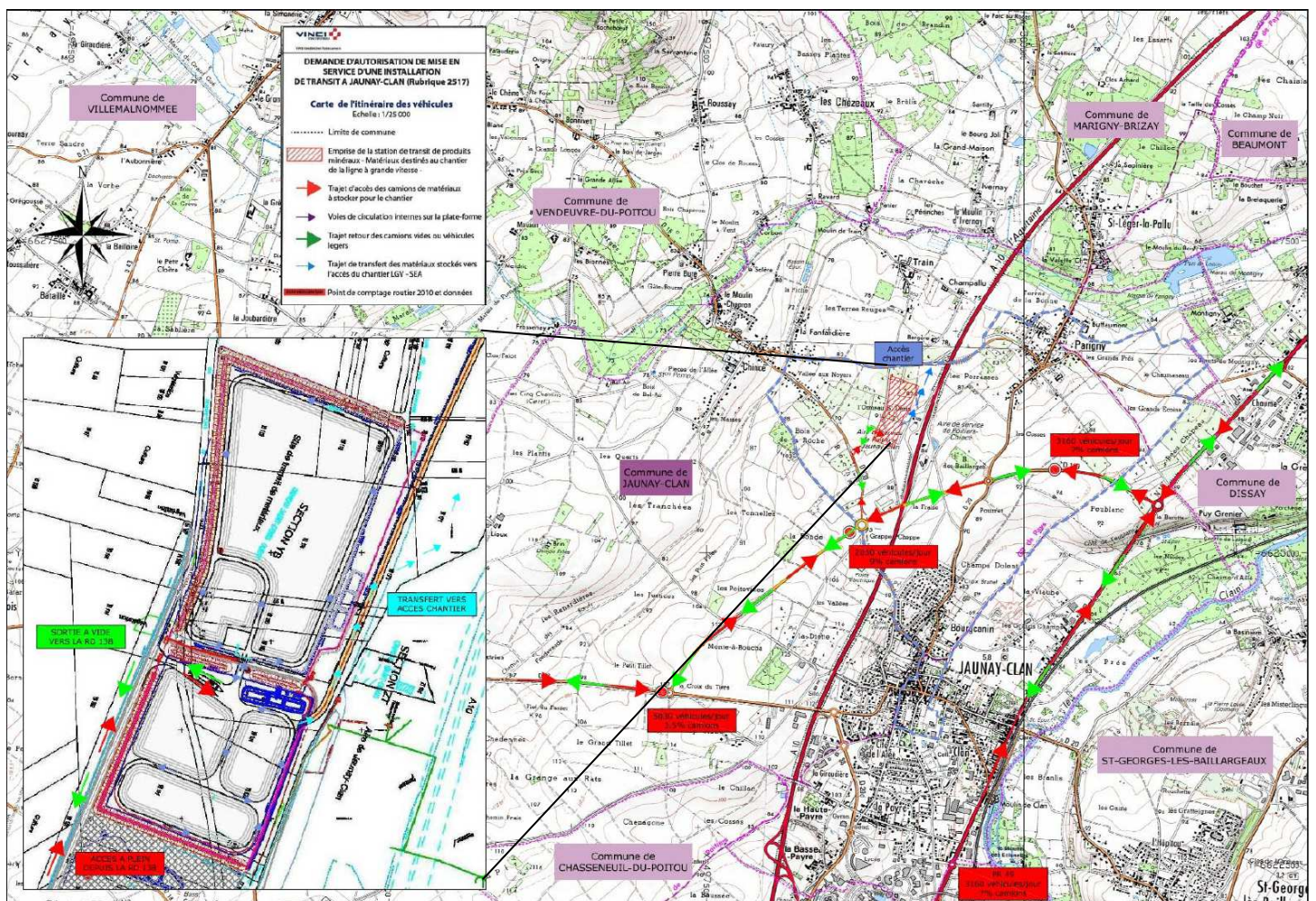
L'activité sur le site ne comprendra que le transit des matériaux, le dossier précisant que les granulats entrants seront identiques en sortie. Le site fonctionnera jusqu'à fin 2015 selon les projections actuelles. Les horaires d'exploitation sont 7h-18h du lundi au vendredi, avec extension à 22h pour des phases particulières du chantier. Les matériaux arriveront depuis la voie publique par camions à benne de 25 tonnes de charge utile et repartiront par camions à benne ou par engins de travaux publics sans emprunter la voie publique. 60 à 70 rotations quotidiennes sont prévues pendant un an.

Le projet a entraîné la déviation de la voie communale n°3 préalablement à la mise en place de l'aire de stockage. Des merlons acoustiques composés de la terre végétale du site sont réalisés sur les trois limites de l'aire de stockage, la quatrième s'appuyant sur le tracé de la LGV. Des fossés sont réalisés en bordure de

² Groupement d'intérêt économique (GIE) constitué d'entreprises de travaux et de sociétés d'ingénierie. La concession de la ligne a été attribuée pour cinquante ans à la société de projet LISEA, groupement composé de Vinci, Caisse des dépôts et consignations, Axa private equity. LISEA a confié la conception et l'exécution « clés en mains » des travaux à réaliser au GIE COSEA, qui a sous-traité la conception-réalisation au groupement momentané d'entreprises COSEA C.

³ <http://www.installationsclassées.developpement-durable.gouv.fr/Regime-de-classement.html>

l'aire, à l'intérieur du périmètre défini par les merlons. Ils sont raccordés à deux bassins de décantation dont les eaux de rejet doivent transiter par des séparateurs à hydrocarbures avant rejet dans le milieu naturel.



Emplacement du projet et flux de circulation induits par l'activité (source : dossier de demande d'autorisation)

À l'issue du chantier, la plate-forme sera cédée pour partie à la société concessionnaire de l'autoroute A10 pour agrandir l'aire de service de Poitiers-Jaunay-Clan (qui a du être déplacée en raison du projet de LGV), le reste étant restitué à un usage agricole.

Un fossé a été créé en limite est du site à l'extérieur de l'emprise. Selon les plans joints au dossier et sauf erreur de lecture de ces derniers (l'altimétrie y est d'une lecture malaisée), les eaux qu'il doit recueillir et acheminer dans un bassin de décantation (localisé côté est du site, parallèlement à la LGV) semblent transiter par des points situés plus bas que le niveau du point de rejet dans le bassin.

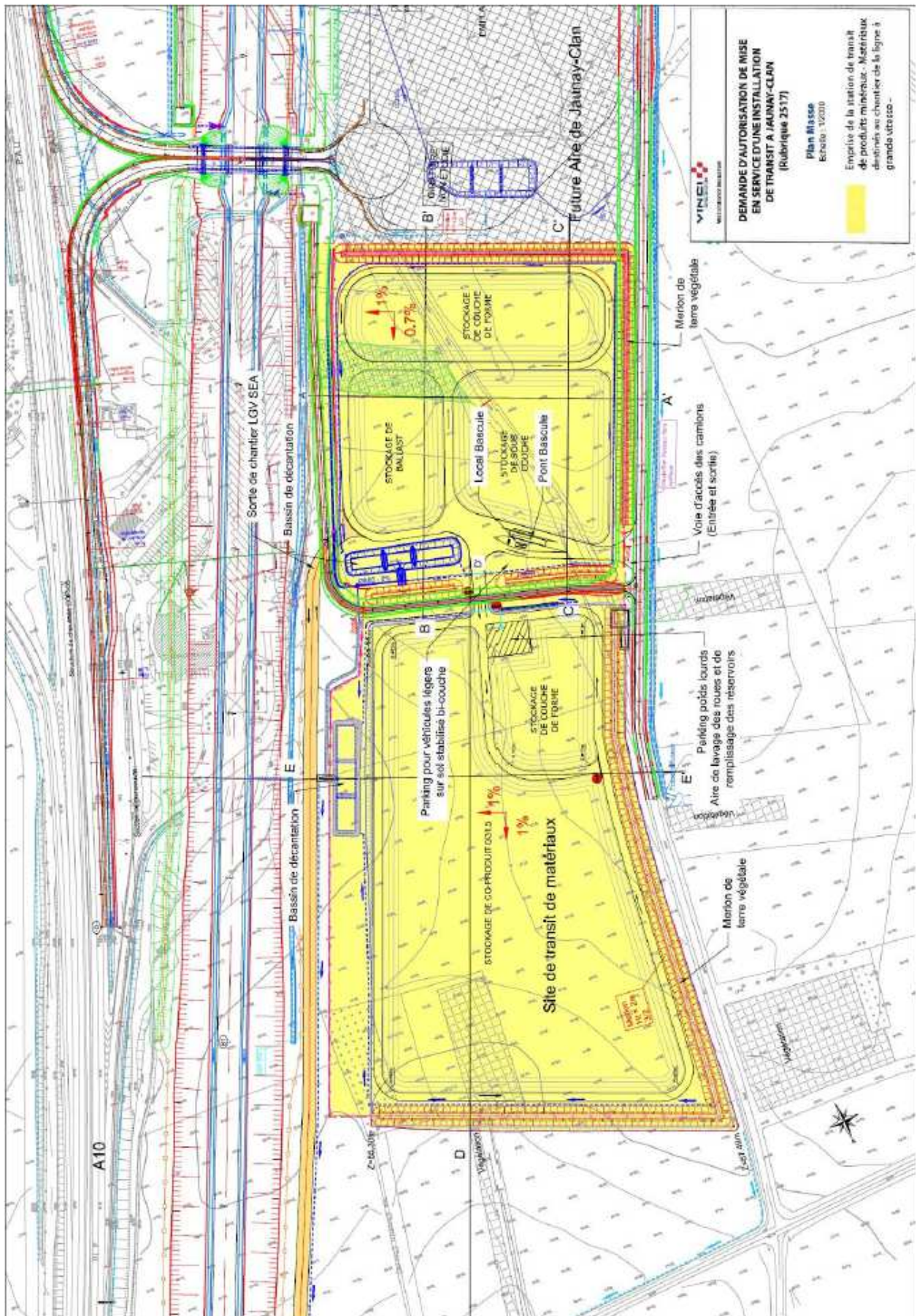
Les eaux rejetées par ce bassin doivent ensuite être acheminées par un autre fossé dans un bassin extérieur au site situé au nord de celui-ci le long de la RD 15.

Lors de sa visite de terrain, le rapporteur a pu constater que le projet a nettement évolué (y compris sur l'existence du bassin extérieur), rendant caducs de nombreux éléments relatifs à l'extension du site, ouvert sous le régime de la déclaration. En particulier, les surfaces à utiliser pour les stocks de matériaux devraient être substantiellement réduites.

L'Ae recommande de procéder à une mise à jour du dossier afin que les documents mis à l'enquête publique correspondent au projet actuellement envisagé.

1.3 Le rattachement du projet à celui de la LGV SEA

Le projet présenté, jouxtant le chantier de la LGV SEA et indispensable à sa réalisation, fait donc partie indissociable du projet de LGV.



Plan du projet présenté (source : dossier de demande d'autorisation)

1.4 Les procédures relatives au projet présenté

Le dossier présenté est une demande d'autorisation d'exploiter une station de transit de matériaux, rubrique n°2517 des installations classées pour la protection de l'environnement, intitulée « Station de transit de produits minéraux ou de déchets non dangereux inertes autres que ceux visés par d'autres rubriques »⁴.

S'agissant d'une ICPE soumise à autorisation, le projet est soumis à étude d'impact car il relève de la rubrique 1° du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

Il fait partie du projet de la LGV SEA qui relève de l'Ae du CGEDD. En conséquence⁵, cette dernière est aussi l'autorité administrative compétente en matière d'environnement sur ce dossier conformément à l'article R. 122-6 II 3° du code de l'environnement.

Le projet sera l'objet d'une enquête publique au titre du code de l'environnement⁶.

Une évaluation des incidences des opérations sur les sites Natura 2000⁷ est jointe au dossier.

Le dossier ne mentionne pas la nécessité d'autorisation au titre de la loi sur l'eau⁸ comme au titre des espèces protégées⁹ autre que celles obtenues dans le cadre du projet d'ensemble de la LGV.

Concernant le régime de l'ICPE

Le décret 2012-1304 du 26 novembre 2012 modifiant la nomenclature des ICPE a changé le critère de classement dans cette nomenclature, qui est passé d'une capacité de stockage en mètres cubes à une superficie de l'aire de transit en mètres carrés¹⁰. Ainsi, l'installation est désormais soumise à déclaration lorsque sa superficie est comprise entre 5 000 et 10 000 m², à enregistrement entre 10 000 et 30 000 m², et à autorisation au-delà de 30 000 m².

Toutefois, cette modification ne pouvait entrer en vigueur tant que n'étaient pas arrêtées les prescriptions générales applicables au nouveau régime d'« enregistrement » des ICPE, régime intermédiaire entre la déclaration et l'autorisation¹¹.

Le stockage actuel, mis en service sous le régime de la déclaration correspondant à moins de 75 000 m³, utilise une superficie qui n'est pas précisée.

Par ailleurs, l'Ae observe que la mise en service du site sous le régime de la déclaration en 2012, alors que le besoin total était identifié dès le départ, permet au pétitionnaire de respecter la lettre de la réglementation, mais qu'il aurait été plus conforme à son esprit, et plus compréhensible pour le public, de présenter

⁴ Tableau annexé à l'article R. 511-9 du code de l'environnement.

⁵ Elle a été également saisie au même titre d'autres demandes d'autorisation d'exploiter des stations de transit de matériaux, en particulier sur les communes de Brossac (16), Fontaine-le-Comte (86), Draché Sainte-Catherine-de-Fierbois et Sorigny (37), objets des avis Ae n°2012-87 du 13 mars 2013, n°2013-04 du 27 mars 2013 et n°2013-33, 2013-34 et 2013-35 du 12 juin 2013.

⁶ Code de l'environnement, articles L. 123-1 et suivants.

⁷ Code de l'environnement, articles L. 414-4 et R. 414.19 à 26. Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

⁸ Article R. 214-1 du code de l'environnement.

⁹ Articles L. 411-1 et suivants du code de l'environnement.

¹⁰ Antérieurement à ce décret, les stations de transit étaient soumises à déclaration lorsque la capacité de stockage était comprise entre 15 000 et 75 000 m³ et à autorisation lorsqu'elle était supérieure à 75 000 m³.

¹¹ L'arrêté du 10 décembre 2013 relatif aux prescriptions générales applicables aux stations de transit de produits minéraux ou de déchets non dangereux inertes autres que ceux visés par d'autres rubriques relevant du régime de l'enregistrement au titre de la rubrique n°2517 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement a rendu applicable le décret 2012-1304 susmentionné. Le critère retenu pour qualifier les stations de transit relevant de la rubrique n°2517 est donc désormais la superficie de l'aire de transit, depuis le 11 décembre 2013.

préalablement à toute exploitation du site les demandes d'autorisation ICPE et une étude d'impact portant sur l'ensemble.

Pour clarifier le régime de l'ICPE actuelle et afin de démontrer l'aspect régulier du stock actuel ou au contraire le besoin de le régulariser, l'Ae recommande de mentionner les volumes, les surfaces et les hauteurs des stocks dans l'installation fonctionnant actuellement sous le régime de la déclaration.

1.5 Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Les principaux enjeux environnementaux du projet sont liés à :

- la proximité d'une zone fréquentée par une avifaune patrimoniale et protégée (Outarde canepetière, Oedicnème criard, Busard Saint-Martin et Busard cendré notamment),
- l'inclusion du projet dans une zone de protection élargie d'un captage pour l'alimentation en eau potable,
- l'exploitation de la station de transit, qui génère temporairement des nuisances dont les principales sont la circulation des poids lourds, le bruit et les poussières.

Par ailleurs, les impacts spécifiques du projet sont cumulatifs avec ceux de la construction de la LGV et devraient apparaître comme relativement indissociables pour les riverains affectés.

2 L'analyse de l'étude d'impact

2.1 Commentaire général sur la présentation de l'étude d'impact

L'étude d'impact est globalement proportionnée aux enjeux. Compte tenu de la modestie des impacts du projet comparativement à ceux du chantier voisin de la LGV, l'étude d'impact présentée peut suffire malgré des faiblesses formelles¹² ou de fond réelles auxquelles l'Ae recommande de remédier.

Ainsi l'étude d'impact présentée ne comporte pas l'ensemble des éléments mentionnés à l'article R. 122-5 du code de l'environnement qui définit le contenu d'un tel document. Par exemple, il manque une esquisse des principales solutions de substitution (prévu par le 5° du II de l'article R. 122-5), les méthodes utilisées (8° ibid.), les difficultés rencontrées (9° ibid.), les noms et qualités précises et complètes du ou des auteurs de l'étude d'impact et des études qui ont contribué à sa réalisation¹³ (10° ibid.), etc.

Certains éléments permettent d'apprécier implicitement une partie de ces sujets (par exemple, la citation des ressources utilisées renseigne sur la méthodologie retenue). C'est aussi le cas pour les modalités de suivi des mesures environnementales (7° ibid.), les autres projets connus (4° ibid.) et le programme d'ensemble (12° ibid.) qui ne sont pas explicitement traités.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact afin que son contenu comporte l'ensemble des éléments fixés par l'article R. 122-5, tout en respectant le principe de proportionnalité.

¹² Quelques exemples : le tableau récapitulatif des procédures présenté en page 40 du dossier mentionne de manière erronée « l'avis environnemental - DREAL » au lieu de l'avis de l'Autorité environnementale du CGEDD ; la figure 16 (page 75) n'a pas de légende, la légende de la carte 5 (page 24 de l'étude d'incidences Natura 2000) est ambiguë et répétitive...

¹³ À la place, une jurisprudence est citée alors qu'elle est devenue caduque avec le décret n°2011-2019.

2.2 La prise en compte de l'environnement, les impacts et les mesures

2.2.1 L'état initial

L'état initial présenté pour l'environnement faunistique et floristique ainsi que pour l'usage des sols semble avoir pris en compte la situation existante avant toute intervention liée à l'installation d'une ICPE sous le régime de la déclaration en 2012, ce qui est correct. En revanche, l'environnement sonore a été mesuré en 2011 et en août 2013 pour les habitations les plus proches du projet, situées au lieu-dit « Bergère ». Il semble donc que l'état initial sonore à cet endroit a été réalisé alors que l'ICPE était déjà en exploitation.

Par ailleurs, les niveaux sonores caractéristiques de l'état initial sont mentionnés pour chacun des cinq points où des mesures ont été réalisées, ainsi que les plages de variation du niveau sonore (tableau 15 page 106).

Les niveaux sonores caractéristiques et les plages de variation sont respectivement (en dB(A)), 49 et 46-51 pour le point 1 ; 45,3 et 40-50 pour le point 2 ; 53,5 et 49-55 pour le point 5. De manière plus étonnante, elles sont de 44 et 38-45 pour le point 3 et de 44 et 39-45 pour le point 4. Il n'est fourni aucune explication à ces valeurs décentrées pour les niveaux sonores caractéristiques de ces deux points par rapport à leurs plages de variations respectives, ce qui serait nécessaire car le fait de ne pas dépasser 45 dB(A) dans le bruit ambiant permet de bénéficier d'un niveau réglementaire plus élevé pour l'émergence¹⁴ que le projet peut induire¹⁵.

L'Ae recommande de justifier les valeurs des plages de variation sonore des points 3 et 4 ou d'adopter des valeurs cohérentes avec les enregistrements sonores présentés en annexe.

L'état initial faunistique et floristique est issu de relevés réalisés à l'occasion du dossier de LGV. Une cartographie de synthèse environnementale tirée du dossier de DUP de la LGV est fournie, mais elle ne permet pas de visualiser à l'échelle du projet les endroits où des observations d'espèces ou d'habitats particuliers ont été réalisées.

L'Ae recommande de présenter sur une carte du site et de ses environs les résultats d'observations d'espèces et d'habitats naturels.

2.2.2 Les poussières

Le projet est susceptible d'entraîner des émissions de poussière dans l'air. Il est prévu de mesurer le niveau de ces émissions au moyen d'un dispositif adapté. Il est alors mentionné que « *Dans le cas où les valeurs mesurées seraient inférieures aux valeurs indicatives fournies par la norme [...], l'absence d'émission de poussières pourra être retenue et l'entreprise pourra s'affranchir de réaliser d'autres campagnes de mesures.* »

L'Ae souligne que le choix des périodes des premières mesures peut influencer fortement sur le résultat de ce protocole : en effet, les résultats peuvent être très différents selon que les mesures sont prises par temps de pluie ou par temps chaud et sec. Or aucune information n'est donnée sur ce point.

L'Ae recommande de préciser le protocole de mesure des poussières et de préciser l'utilisation qui sera faite des résultats sur les mesures environnementales décrites par ailleurs pour limiter l'émission de poussières.

2.2.3 Les risques

La hauteur des stocks ne doit pas dépasser 6 mètres dans la demande d'autorisation du projet présenté.

Si la hauteur prévue dans la déclaration initiale de l'ICPE n'est pas précisée, le rapporteur a pu observer lors de sa visite de terrain que la hauteur actuelle des stocks dépasse en certains endroits très largement les 6 mètres.

¹⁴ Estimation du niveau sonore engendré par les activités.

¹⁵ Ainsi entre 7h et 22h sauf dimanches et jours fériés, l'émergence admissible induite par le projet est au maximum de 6 dB(A) lorsque le niveau de bruit ambiant préexistant est compris entre 35 et 45 dB(A), et au maximum de 5 dB(A) lorsque le bruit ambiant préexistant est supérieur à 45 dB(A).

L'étude d'impact et l'étude de dangers sont établies en retenant une hauteur de 6 mètres (impact sur le paysage, risque d'éboulement, etc.)

L'Ae recommande de préciser les hauteurs maximales atteintes par les stocks constitués et, le cas échéant, de mettre à jour l'étude d'impact et l'étude de dangers en tenant compte des hauteurs réellement atteintes.

2.2.4 Les déplacements

Les carrières d'où proviennent les matériaux sont mentionnées en annexe. Par ailleurs, les flux de circulation induits par les transports des matériaux sont cartographiés. Mais ces deux informations ne sont pas présentées ensemble, ce qui ne permet pas de voir si l'aire d'étude des déplacements correspond bien à l'ensemble des endroits où une augmentation des trafics sera présente.

Pour faciliter la compréhension des circulations induites par le projet, l'Ae recommande de présenter sur une même cartographie les carrières et les déplacements, et le cas échéant, d'élargir l'aire sur laquelle les incidences du projet sur les déplacements et les nuisances en découlant sont décrites.

2.2.5 Les eaux

Le dossier expose que la nappe souterraine, vulnérable dans un contexte karstique faillé, se trouve à au moins 20 mètres sous le niveau du sol. Pour cela, des hauteurs piézométriques mesurées à Chabournay (situé à environ 7 km à l'ouest du projet) sont fournies sans qu'on en perçoive l'utilité pour la démonstration.

Le site du projet est localisé dans le périmètre de protection éloignée¹⁶ du captage de Parigny (à 2,1 km au sud-ouest), utilisé pour l'alimentation en eau potable. Le dossier mentionne l'absence de prescription spécifique s'appliquant à une installation telle que celle du projet présenté. L'étude d'impact établit toutefois que le projet est en amont hydraulique du captage, mais n'indique pas si les eaux rejetées par l'ICPE dans le milieu naturel sont susceptibles d'être en relation hydraulique avec les eaux captées.

L'Ae recommande de préciser s'il existe un lien hydraulique entre les eaux rejetées par la station et celles captées à Parigny, et de compléter l'étude d'impact par l'étude d'incidence hydrogéologique et le dispositif prévu pour le suivi de la qualité de la nappe.

Par ailleurs, une aire étanche reliée à un séparateur à hydrocarbures est prévue afin d'éviter toute infiltration de polluants dans les sols ou dans l'eau lors du ravitaillement et de l'entretien des engins.

Une aire de ce type a déjà été installée dans le même but dans le cadre de l'ouverture du site actuel. Or la visite de terrain du rapporteur a permis de constater qu'un déversoir a été ménagé à un point bas de l'aire étanche, sans transiter par un séparateur à hydrocarbures, conduisant à des écoulements dans un fossé non étanche jusqu'à un bassin de rétention.

L'Ae recommande de reprendre la mise en œuvre de l'aire étanche afin qu'elle assure effectivement les fonctions qui lui ont été assignées.

2.2.6 Les incidences Natura 2000

Les secteurs protégés ou inventoriés

La station de transit est située à environ 200 mètres du site Natura 2000 (ZPS) n°FR5412018 « Plaines du Mirebalais et du Neuvilleois », de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)¹⁷

¹⁶ « À l'intérieur du périmètre de protection éloignée, peuvent être réglementés les travaux, installations, activités, dépôts, ouvrages, aménagement ou occupation des sols qui, compte tenu de la nature des terrains, présentent un danger de pollution pour les eaux prélevées ou transportées, du fait de la nature et de la quantité de produits polluants liés à ces travaux, installations, activités, dépôts, ouvrages, aménagement ou occupation des sols ou de l'étendue des surfaces que ceux-ci occupent » (Article R. 1321-13 du code de la santé publique).

¹⁷ ZNIEFF : zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique, outil de connaissance et d'aide à la décision. On distingue deux types de ZNIEFF :

- les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ;
- les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques

de type II n°540120117 du même nom et de la zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO) « Plaines de Mirebeau et de Neuville-du-Poitou ». Cette ZICO est signalée comme site de nidification du Busard cendré, du Busard Saint-Martin, du Faucon hobereau, de l'Outarde canepetière, de l'Oedicnème criard, et du Bruant ortolan. Il s'agit aussi d'un site d'hivernage du Pluvier doré et du Vanneau huppé, présent en très grand nombre (20 à 30 000 individus).

Le projet est aussi situé à moins de 2 km de la ZNIEFF de type I n°540015657 « Plaine d'Avanton ».

Concernant le site Natura 2000, l'étude d'impact reprend les informations transmises par la France à la commission européenne pour la désignation de ce site : « *Le site est une des huit zones de plaines à Outarde canepetière retenues comme majeures pour une désignation en ZPS en région Poitou-Charentes et la plus étendue en surface. Il s'agit de la principale zone de survivance de cette espèce dans le département de la Vienne. Celle-ci abrite ~ un quart des effectifs régionaux. Cette zone est par ailleurs en continuité avec une autre zone de même type en Deux-Sèvres également proposée en ZPS. Au total 17 espèces d'intérêt communautaire sont présentes dont 7 atteignent des effectifs remarquables sur le site.* »

L'étude d'incidences Natura 2000

L'étude d'incidences Natura 2000 qualifie l'enjeu d'« assez fort », en raison de la présence cumulée de l'Oedicnème criard nicheur, du Busard cendré et du Busard Saint-Martin.

Elle mentionne une influence directe du projet avec la disparition partiellement temporaire (le temps d'exploitation de la station de transit) d'une zone d'alimentation d'espèces d'intérêt communautaire se reproduisant sur le site et d'une zone de reproduction. Elle conclut ensuite qu'« *eu égard à la surface du projet (10,5 ha), on peut estimer que cet effet potentiel sera réduit.* » L'Ae souligne que ce raisonnement fait abstraction de l'effet des engins approvisionnant le site en matériaux, circulant sur celui-ci, ou repartant vers le chantier de la LGV.

L'étude d'incidences mentionne ensuite une influence indirecte du projet sur plusieurs espèces d'intérêt communautaire, et notamment sur deux noyaux de reproduction d'Outarde canepetière. L'étude conclut cependant, sans le justifier, à l'absence « *d'effet notable sur les espèces et les habitats d'espèces d'intérêt communautaire* ». Deux mesures de réduction des incidences sont toutefois présentées : la mise en place de merlons périphériques de terre végétale réduisant le bruit, et le lissage des circulations de poids lourds sur l'aire de transit pour éviter des pointes intermittentes de circulation qui seraient plus perturbatrices (sans en mentionner les modalités de suivi ou de contrôle).

L'Ae rappelle que :

- l'étude d'incidences doit porter sur les objectifs de conservation du site Natura 2000 concerné,
- la jurisprudence ne valide pas la notion de « petites » incidences, et un raisonnement sur la seule base des surfaces affectées n'est pas satisfaisant.
- en cas d'incidences, des mesures d'évitement, ou à défaut, de réduction doivent être mises en œuvre. Les incidences résiduelles doivent alors être évaluées et l'étude doit conclure sur la subsistance ou non d'effets significatifs dommageables sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation du site.
- en cas de subsistance d'effets significatifs dommageables sur l'état de conservation de ces habitats naturels ou de ces espèces, l'article L. 414-4 (VII et VIII) du code de l'environnement s'applique¹⁸, dans les modalités fixées par les articles R. 414-23 (III et IV) et R. 414-25.

importantes.

¹⁸ VII - Lorsqu'une évaluation conclut à une atteinte aux objectifs de conservation d'un site Natura 2000 et en l'absence de solutions alternatives, l'autorité compétente peut donner son accord pour des raisons impératives d'intérêt public majeur. Dans ce cas, elle s'assure que des mesures compensatoires sont prises pour maintenir la cohérence globale du réseau Natura 2000. Ces mesures compensatoires sont à la charge de l'autorité qui a approuvé le document de planification ou du bénéficiaire du programme ou projet d'activités, de travaux, d'aménagements, d'ouvrages ou d'installations, de la manifestation ou de l'intervention. La Commission européenne en est tenue informée.

VIII - Lorsque le site abrite un type d'habitat naturel ou une espèce prioritaires qui figurent, au titre de la protection renforcée dont ils bénéficient, sur des listes arrêtées dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, l'accord

L'Ae recommande de présenter une étude d'incidences Natura 2000 conclusive sur l'existence ou non d'incidences résiduelles après application des mesures de réduction, en raisonnant à l'échelle de la population d'oiseaux ayant justifié la désignation du site Natura 2000, en prenant en compte les effets pérennes cumulés de tous les projets¹⁹ depuis la désignation du site, et d'en tirer les conséquences adaptées.

Par ailleurs lors de la visite du rapporteur, la présence dans l'emprise du projet de plusieurs couples d'oiseaux au sol a pu être observée, sans être identifiés de manière certaine.

L'Ae recommande de procéder à une prospection de terrain avant tout nouvel aménagement de la partie en extension du site et d'engager, le cas échéant dans le cadre d'une demande de dérogation au régime de protection stricte de certaines espèces, une procédure de déplacement des espèces protégées qui seraient observés à cette occasion, hors de leur période de nidification (avril-août pour l'Outarde canepetière).

2.2.7 Le suivi

Un tableau récapitulatif des impacts et des mesures prévues est présenté, ce qui est utile pour fournir au lecteur une vision générale de cet aspect du projet. En revanche, ce tableau (pas plus que le texte décrivant les impacts) ne présente les impacts résiduels sur l'environnement après application des mesures ni ne décrit le suivi des mesures.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une évaluation des impacts résiduels, après application des mesures, et le suivi des mesures.

2.2.8 Les dépenses associés aux mesures environnementales

Les mesures en faveur de l'environnement sont évaluées à 1 365 360 €. Cette somme comporte des opérations qui semblent éloignées des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets négatifs du projet sur l'environnement ou la santé humaine.

Ainsi, 138 000 € correspondent à l'aménagement de la voie communale n°3 que le projet intercepte, 10 000 € à la pose d'un pont-bascule pour la pesée des camions, 360 000 € à la déviation des réseaux rendue nécessaire par le projet (ligne électrique, fibre optique, réseau d'eau potable), 94 000 € à la pose d'une clôture type 3 fils et de portails aux accès, etc.

Le coût total du projet n'est pas mentionné.

L'Ae recommande de reprendre l'estimation du coût des mesures environnementales et de mentionner, pour la bonne information du public, le coût total du projet présenté.

2.3 Le résumé non technique

Le résumé non technique présente les mêmes caractéristiques et faiblesses que l'étude d'impact.

mentionné au VII ne peut être donné que pour des motifs liés à la santé ou à la sécurité publique ou tirés des avantages importants procurés à l'environnement ou, après avis de la Commission européenne, pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur.

¹⁹ Le guide interprétatif de la Commission européenne sur la gestion des sites Natura 2000 (« Gérer les sites Natura 2000, les dispositions de l'article 6 de la directive « habitats » (92/43/CEE) » : point 4.4.3) précise : « Bien que les plans et les projets déjà terminés ne soient pas couverts par les obligations en matière d'évaluation visées à l'article 6, paragraphe 3, il est important de prendre encore en compte ces plans et ces projets dans l'évaluation s'ils continuent à avoir des effets sur le site et laissent craindre une dégradation progressive de son intégrité... Ces plans et projets déjà terminés peuvent également soulever des aspects couverts par l'article 6, paragraphes 1 et 2, dès lors que le maintien de leurs effets entraîne la nécessité de prendre des mesures de conservation pour y remédier ou pour les combattre ou des mesures en vue d'éviter la détérioration des habitats ou la perturbation des espèces. ».

L'Ae recommande d'adapter le résumé non technique pour prendre en compte les recommandations du présent avis.