

II. EVALUATION DES INCIDENCES

II.A TRANSPORT, TRAFIC ET RESEAUX

II.A.1 ITINERAIRE DE TRANSPORT ET CONDITIONS D'ACCES AU SITE

L'ensemble des camions se rendant sur le site industriel Garandeu accèdent directement au site depuis la RD 48. La localisation de cet accès est matérialisée sur les plans hors texte.

Cet itinéraire d'accès demeurera inchangé dans le cadre du présent projet.

L'accès au site est assez large, aménagé, dégagé et offre une bonne visibilité pour permettre l'insertion des camions sur la voirie dans de bonnes conditions de sécurité. Il restera localisé sur l'emprise du site Garandeu. Un plan de circulation indiquant les différentes zones d'activités du site industriel sera établi une fois les différentes activités enregistrées.

II.A.2 ESTIMATION DU TRAFIC

Les camions de transport desserviront :

- Les matériaux valorisables issus de la découverte de la carrière connexe ainsi que les produits finis à des fins de négoce issus d'autres carrières du groupe Garandeu
- Les déchets inertes entrants proviendront de chantiers locaux du BTP et de l'aménagement (démolition, terrassement, etc.) ;
- Les matériaux valorisés sortants alimenteront essentiellement les chantiers d'aménagement et de VRD locaux.

Les matériaux de négoce issus des autres sites CDMR répondent à un besoin local. Le transport de ces matériaux à lieu en majorité en double fret. En effet, pour éviter un retour à vide depuis certains chantiers, les camions de la société, qui sont basés à Cherves-Richemont et qui passent à proximité d'autres sites du groupe seront chargés en matériaux destinés au marché local. Ce fonctionnement évite de rouler à vide et permet aux artisans et entrepreneurs locaux de se fournir rapidement et à distance limitée.

En considérant un total de 220 jours d'activité par an et un tonnage moyen des camions de 30 tonnes de charge utile, on peut estimer le trafic moyen annuel et journalier en lien avec l'activité projetée :

- Le volume de matériaux inertes à recycler et donc de matériaux sortants est estimé à 25 000 tonnes annuelles. **Ce flux routier est d'ores et déjà présent sur le site de par l'activité de remblayage de la carrière connexe.** Seul le trafic sortant est donc ici à considérer, impliquant un **trafic moyen annuel de 3 à 4 camions sortants par jour, à noter qu'une petite activité de valorisation des déchets inertes reçus dans le cadre du réaménagement de la carrière connexe était en cours. Elle représentait des volumes de l'ordre de 1000 à 2000 tonnes par an, en 2020 et 2021.**

Au total et ne considérant pas le double fret, on peut estimer une augmentation de trafic moyen, de 3 à 4 sorties du site par jour. Cette estimation correspond à une moyenne, mais le trafic sera en réalité très fluctuant car fortement dépendant des chantiers locaux.

Le trafic inhérents aux déchets non inertes non dangereux étant marginale, le trafic engendré sera faible (de l'ordre d'une entrée par jour).

Compte tenu du débouché principal des matériaux inertes recyclés et de leur provenance une très grande partie des camions entrants repartira chargée. Le double fret est estimé à hauteur d'environ 60% sur l'ensemble des parcours dans un premier temps.

La proportion du trafic attendu par rapport au trafic actuel est indiquée dans le tableau ci-dessous.

<i>Données de trafic de l'année 2021*</i>	RD 48 Sud (vers Cognac)	RD 159 Ouest (Vers Cherves)	RD 48 Nord (Vers Orlut - Bréville)
Trafic moyen journalier annuel (véhicules/jour)	2 211	633	2 211
Part des poids-lourds	16,58%	7,68%	16,58%
Augmentation du trafic attendu lié à la plateforme			
Hypothèses de trafic	> 90 %	0%	< 10%
Trafic moyen journalier estimé	4-5 camions	0 camion	0-1 camion
Part du trafic routier global	0,22%	0%	0%
Part du trafic poids-lourds	1,36%	0%	0%

* dernière donnée disponible

Tableau 4. Trafic sur le réseau routier en 2021

En considérant des hypothèses de flux cohérentes, l'augmentation de trafic générée par l'activité projetée représentera environ 0,2% du trafic routier total sur la RD 48 vers Cognac.

Sur les autres routes du secteur, l'augmentation de trafic liée à l'activité sera marginale.

Les camions sortant du site passeront par un lave-roues afin de limiter le dépôt de poussières et de boues sur le réseau routier.

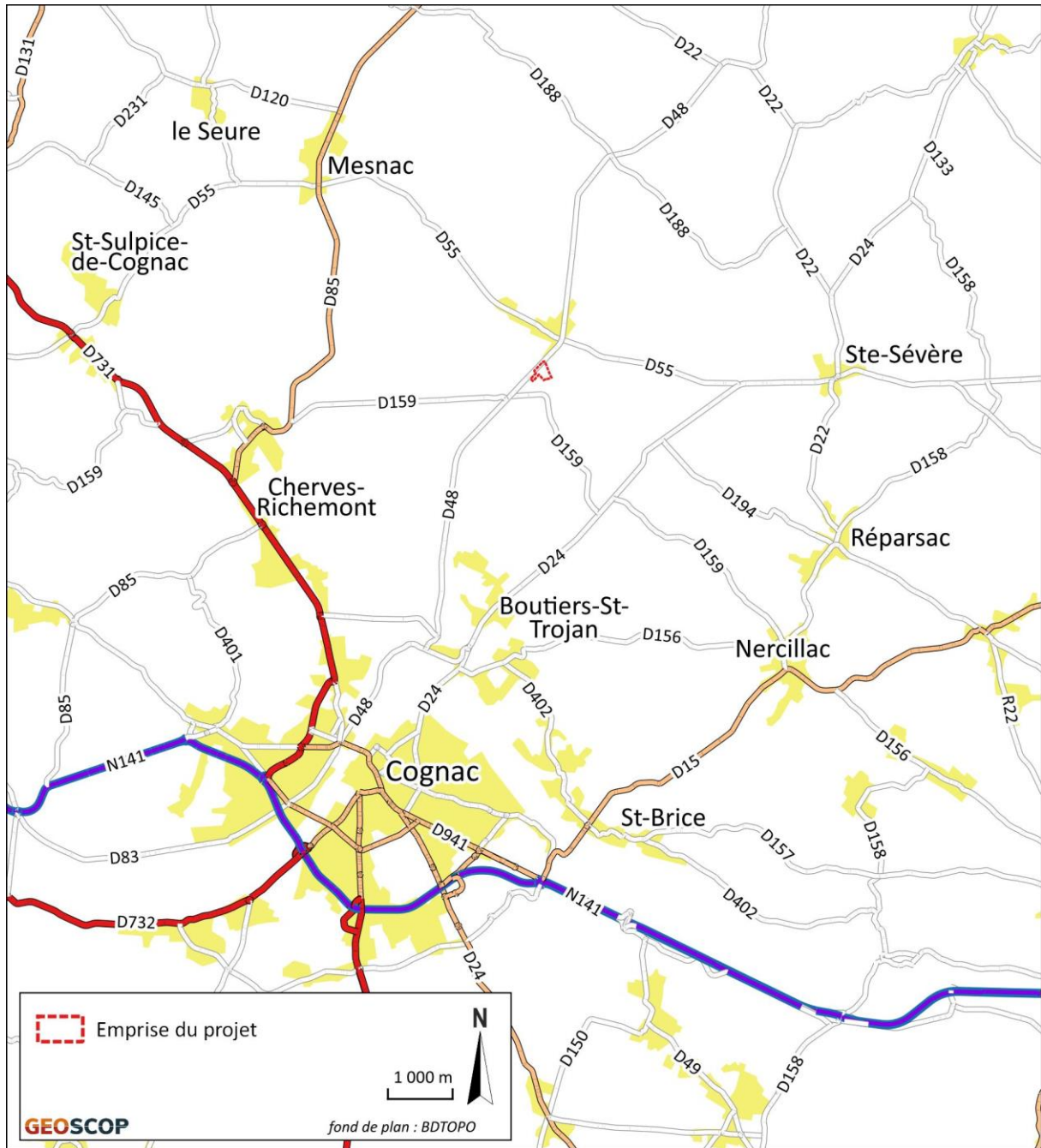


Figure 8. Carte du réseau routier jusqu'à Cognac

II.B ÉMISSIONS ATMOSPHERIQUES

II.B.1 INVENTAIRE DES IMPACTS POSSIBLES

Une installation de ce type génère uniquement des émissions de poussières, sans odeurs particulières.

D'une manière générale, les conséquences possibles d'une exposition aux poussières peuvent être les suivantes :

- Incidences sur la santé des personnes travaillant sur le site ;
- diminution de la visibilité pour les conducteurs d'engins et de véhicules ;
- augmentation de la teneur en matières en suspension dans les eaux de ruissellement ;
- dépôt de poussières sur la végétation (parcelles agricoles riveraines notamment) ;
- nuisances pour les riverains : dépôts sur le linge, les constructions, les jardins, etc.

En période d'exploitation, l'installation aura un impact indirect sur le climat par l'échappement des gaz d'échappement produits par les engins, l'installation et véhicules équipés de moteurs thermiques (engins sur le site et surtout transport des matériaux). Cet effet sur le climat demeure très faible mais non négligeable en contribuant à un phénomène de plus grande échelle. Il n'a pas fait l'objet d'une évaluation dans le cadre de ce dossier, compte tenu de la multitude des facteurs et hypothèses à prendre en compte et des incertitudes très élevées en résultant.

II.B.2 ORIGINE DES EMISSIONS DE POUSSIÈRES

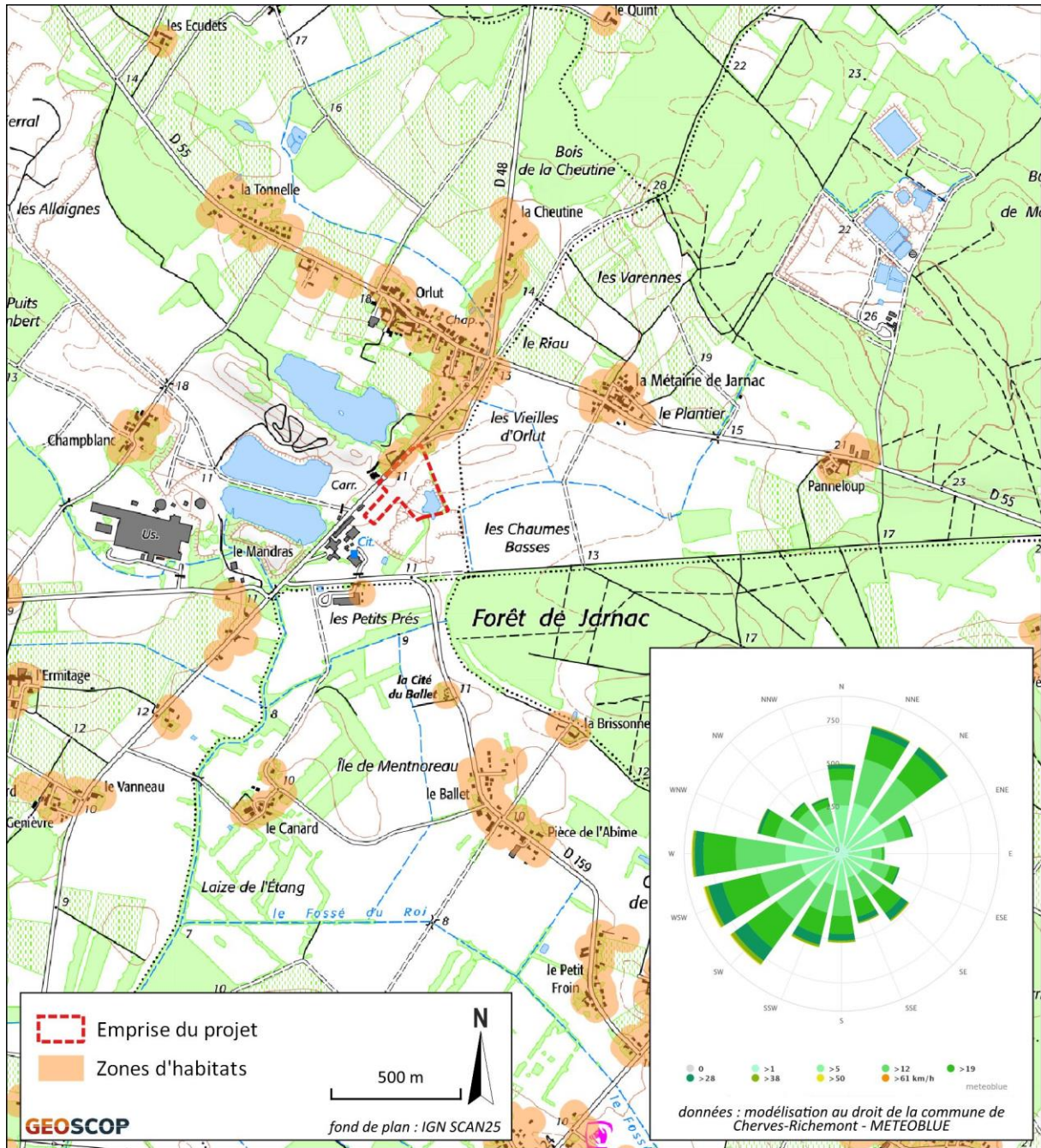
Les émissions de poussières admettent trois origines possibles :

- les opérations de concassage/criblage (durant les campagnes de traitement uniquement) ;
- les opérations de déchargement et de manipulation des stocks ;
- le transport des matériaux par camion (à l'extérieur du site essentiellement) et les engins sur site (chargeuses sur les zones de roulage).

Ces émissions potentielles de poussières dans l'atmosphère ne seront possibles que par temps sec. L'intensité de ces émissions est comparable à celles produites à l'occasion de travaux agricoles de plein champ.

II.B.3 SECTEURS HABITÉS CONCERNÉS

La rose des vents simulée à Cherves-Richemont sur la base d'une chronique de 30 ans (source : Meteoblue) montre que les vents dominants sont essentiellement de secteur ouest à sud-ouest et dans une moindre mesure de secteur nord-est (**Figure 10**). Le tableau associé à la figure présente les caractéristiques des habitations les plus proches au regard de l'orientation des vents.



Parcelle / Lieu-dit	Distance minimale au site	Orientation des vents venant du site	Vent dominants (D) ou non dominants (ND)
parcelle E 928	40 m au Nord-Est	W à WSW	D
parcelles E 1026 à E 1034	20 m au Nord	SSW à SSE	ND
parcelle E 491	10 m au Nord Est	WSW	D
Hameau d'Orlut	130m au nord-est	WSW	D

* Hors circulation, la remise en suspension naturelle des poussières devient possible pour des vitesses de vents supérieures à 23 km/h.

Figure 10. Vents dominants et habitation proches (Meteoblue, 2022)

II.B.4 MESURES D'EVITEMENT ET DE REDUCTION D'IMPACT

- L'ensemble de la plateforme sera en grave calcaire compactée. Ces dispositions sont de nature à limiter les émissions de poussières lors du passage des engins.
- Les surfaces et l'accès au site seront régulièrement entretenues et nettoyées. Une aspersion des surfaces découvertes et des stocks pourra être réalisée au besoin en période sèche et venteuse.
- Tous les camions passeront par un dispositif lave-roue en sortie de site avant leur insertion sur le réseau routier.



Figure 11. Photographie de l'arroseuse sur la RD 48

- La végétation maintenue et complétée, le mur, et le merlon édifié en périphérie nord et Est du site limiteront à terme la dispersion des poussières vers la parcelle E n°958 et la cité ouvrière d'Orlut notamment.



Figure 12. Mur et haie le long de la RD 48, depuis la cité ouvrière

II.B.5 CONTROLE ET SUIVI

Un réseau de contrôle de retombées de poussières sera mis en place en **2 points autour de l'installation et intégré au réseau de contrôle d'ores et déjà en place lié à la carrière** : un point de contrôle aux habitations les plus proches, un point en limite de site et un point témoin plus éloigné (cf. Figure 13). Ces points de contrôle sont définis en fonction des directions dominantes des vents et des zones habitées. Le point témoin de référence sera commun aux nouveaux suivis ainsi qu'au suivis du site de la carrière.

La méthode privilégiée pour la mesure des retombées atmosphériques de poussières est celle des jauges, conformément aux dispositions de l'article 39 de l'arrêté ministériel du 26/11/2012. Le réseau de surveillance sera mis en œuvre par un bureau d'études indépendant. Les données météorologiques seront celles de la station météorologique la plus proche.

La fréquence des mesures de retombées de poussières dans l'environnement du site prévu par l'article 57 de l'arrêté ministériel du 26/11/2012 est trimestrielle.

Les suivis de retombées de poussières dans l'environnement liés à l'activité de la plateforme de recyclage seront intégrés au dispositif de retombées d'ores et déjà en place sur la carrière. Ces relevés seront réalisés trimestriellement.

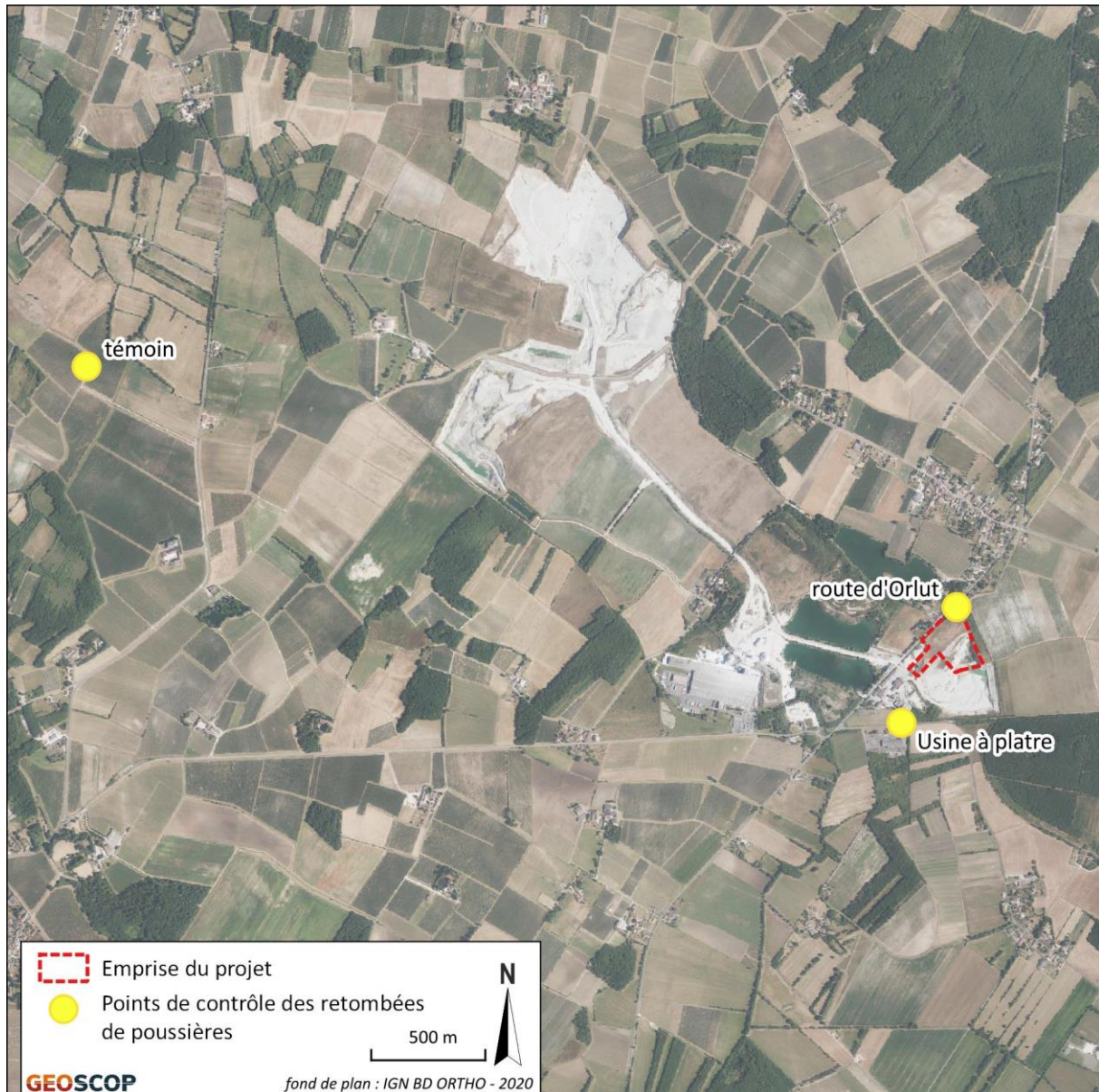


Figure 13. Localisation des points de suivi poussières actuellement en place pour la carrière connexe

II.C ÉMISSIONS ACOUSTIQUES ET VIBRATOIRES

II.C.1 INVENTAIRE DES IMPACTS POSSIBLES

Les bruits et vibrations engendrés par les activités peuvent provenir :

- Du transport par camion routier des granulats et matériaux inertes ;
- De l'installation de concassage-criblage, en période de campagne de traitement uniquement ;
- Des mouvements des engins (chargeuse notamment) et des opérations de chargement/déchargement.

II.C.2 SECTEURS HABITES CONCERNES

Les secteurs habités concernés par une exposition aux émissions acoustiques sont les mêmes que pour les émissions atmosphériques (cf. § II.B.3 et **Figure 10**). Ces secteurs sont considérés comme des Zones à Émergences Réglementées (ZER).

II.C.3 NIVEAU ACOUSTIQUE DU MATERIEL UTILISE

Le matériel employé est constitué d'engins de chantier homologués (chargeuses, concasseur mobile, camions de transport). Ces engins et véhicules sont conformes à la législation en vigueur en matière de bruit et sont régulièrement entretenus.

Ils sont équipés d'avertisseurs de recul susceptibles d'être audibles à grande distance compte tenu des fréquences émises. Ils sont toutefois obligatoires pour assurer la sécurité des piétons. La mise en place de systèmes de type « cri de lynx » (à fréquences mélangées) limite toutefois cet impact.

Le niveau sonore considéré pour l'installation de traitement est de 70 dBA à 10 m de la source (valeur moyenne pour ce type d'installation). Ces niveaux sont donnés à titre indicatif et peuvent varier en fonction du matériel effectivement retenu lors des campagnes de traitement.

II.C.4 HORAIRES DES TRAVAUX

Aucun travail nocturne n'est prévu. Le site sera clos et le portail fermé.

La plage horaire d'activité est fixée à 7h30-18h00 les jours ouvrables du lundi au vendredi, avec une pause déjeuner entre midi et 13h (cf. § I.C.8).

II.C.5 CONTEXTE REGLEMENTAIRE

Les zones à émergences réglementées (ZER) correspondent aux habitations les plus proches de l'installation.

Selon l'arrêté-type concerné, les émergences, c'est à dire les différences entre les bruits ambiants (installation en fonctionnement) et les bruits résiduels (en l'absence de bruit généré par l'installation), sont indiquées dans le tableau suivant.

Niveau de bruit ambiant en zones à émergences réglementées (dont bruit de l'installation)	Émergence admissible en période diurne (7h-22h), sauf dimanches et jours fériés	Émergence admissible en période nocturne (22h-7h), et <u>dimanches et jours fériés</u>
Supérieur à 45 dB(A)	5 dB(A)	3 dB(A)
Inférieure ou égale à 45 dB(A)	6 dB(A)	4 dB(A)

Tableau 5. Valeurs limites d'émissions acoustiques à respecter en ZER

Compte tenu des horaires de travail envisagés, nous retiendrons une **limite d'émergence admissible de 5 ou 6 dB(A) selon le niveau de bruit ambiant.**

Il n'est pas envisagé de travail nocturne dans le présent projet.

Par ailleurs, les niveaux acoustiques en limite de site ne doivent pas excéder 70 dB(A) en période diurne.

II.C.6 ÉMISSIONS ACOUSTIQUES

L'installation de traitement, bien que mobile, pourra évoluer sur la zone la plus au sud de la zone de projet (cf. plan d'ensemble hors texte). Elle constituera la source principale des émissions acoustiques sur le site. Les autres sources de bruit sont les chargeuses et les camions : opérations de déversement, de chargement et de manipulation des matériaux et de stocks, signaux sonores de recul des engins (à fréquence mélangée type « cri de lynx », circulation et bruit des moteurs).

Pour ce type de milieu ouvert et en fonction de la distance considérée, l'influence de facteurs externes tels que la météorologie (direction des vents notamment) ou les conditions de surface des sols (rugosité, humidité, etc.) peuvent faciliter ou atténuer la propagation des ondes acoustiques. Les mesures de réduction des émissions et de la propagation des ondes acoustiques sont détaillées au § II.C.8.

Des mesures de bruit seront réalisées dès la première campagne de recyclage afin de contrôler la conformité des émissions acoustiques effectives au regard des limites de site et des ZER (cf. § II.C.9).

II.C.7 ÉMISSIONS VIBRATOIRES

Les engins opérant sur le site (chargeuses, installation de traitement) ne seront pas en mesure de générer des vibrations solidiennes au niveau des habitations les plus proches.

Finalement, seuls les camions de transport peuvent générer des vibrations ressenties en bordure immédiate de la route lors de leur passage. Ces vibrations de faible intensité s'amortissent très rapidement à mesure que l'on s'éloigne de la route. Elles peuvent être accrues lorsque la route est dégradée ou présente des irrégularités.

II.C.8 MESURES D'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION

- Le matériel employé est constitué d'engins de chantier homologués, conformes à la réglementation en vigueur en matière de bruit et de vibrations. Il sera régulièrement entretenu afin d'en optimiser les performances.
- Tous les engins sont équipés d'avertisseurs sonores de recul de type « cri de lynx » (à fréquences mélangées) limitant ainsi les impacts acoustiques.
- Les horaires habituels de travail seront de 8h00-12h00 et 13h30-18h00 avec interruption les week-ends et jours fériés.
- Le traitement est réalisé de manière intermittente sous forme de campagnes de 2 à 3 semaines, deux à trois fois par an, soit environ 40 jours par an.
- Un merlon de terre de 3,5 m de hauteur environ sera érigé en périphérie nord et Est du site, en face des habitations localisées sur les parcelles E 928 et E 1026 à 1034 L'emplacement de cet ouvrage est matérialisé sur le plan d'ensemble hors texte.
- Des mesures de bruit seront réalisées dès la première campagne de recyclage afin de contrôler la conformité des émissions acoustiques effectives au regard des limites du site et des ZER.

II.C.9 CONTROLE ET SUIVI

Un réseau de surveillance des émissions acoustiques sera mis en place en 2 points :

- 2 points en ZER (habitations des parcelles E 928 et E 1026 à 1034).

Les mesures acoustiques seront effectuées conformément aux dispositions de la norme NF S 31-010 et de l'annexe I de l'arrêté ministériel du 26/11/2012. Une première campagne de mesure sera effectuée à l'occasion de la première campagne de traitement des matériaux inertes, puis l'année suivante. Si les valeurs n'excèdent pas les seuils admissibles en limites de site et en ZER, les campagnes de mesure seront réalisées tous les 3 ans.

Concernant les émissions vibratoires, il n'est pas prévu de mesure spécifique compte tenu de l'éloignement des habitations (plus de 100 m du concasseur). Si un contrôle s'avérait nécessaire, celui-ci respecterait les dispositions des articles 47 à 51 de l'arrêté de prescriptions générales du 26/11/2012.

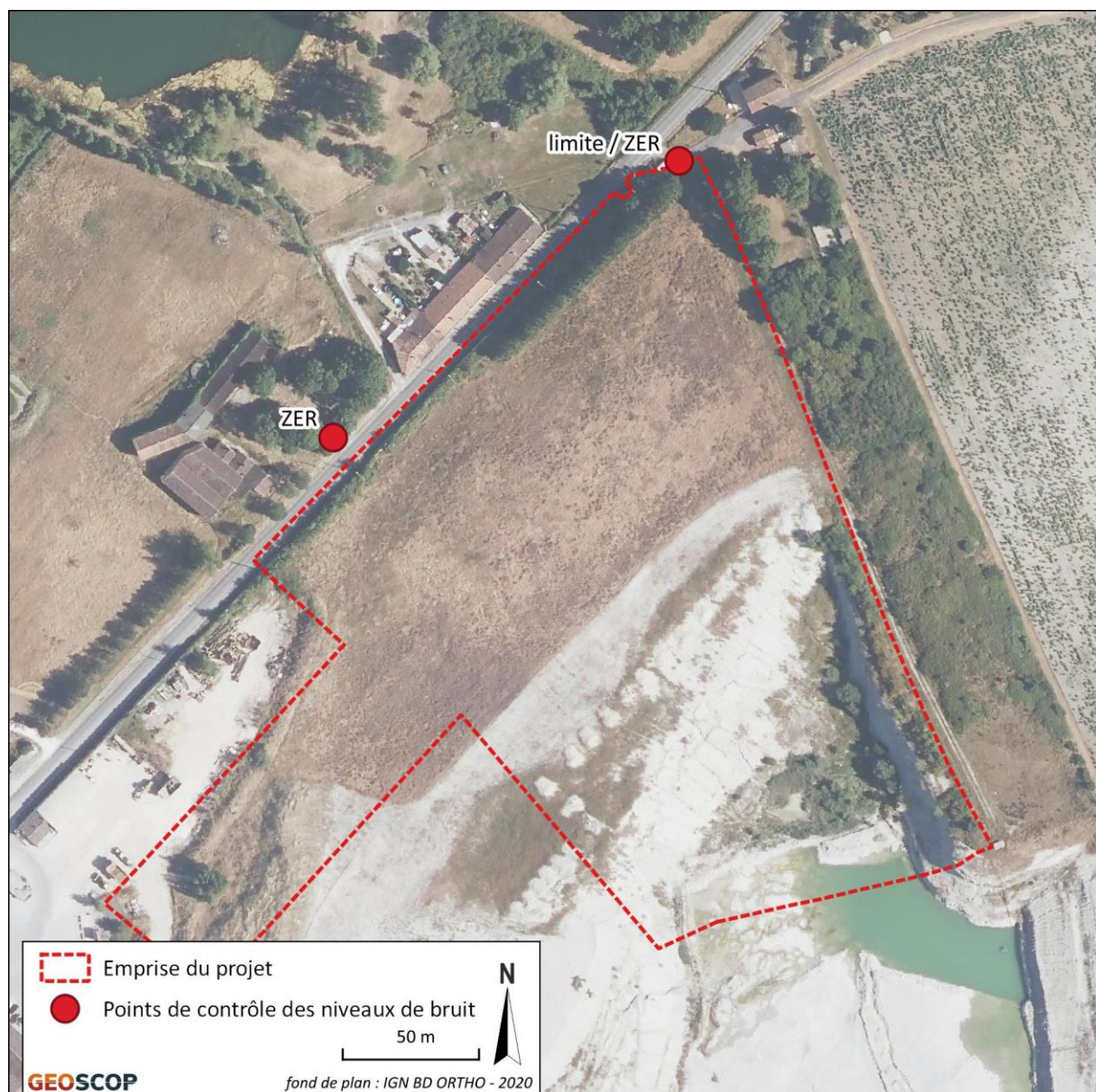


Figure 14. Localisation des points de mesures de bruit

II.D SITUATION DE L'INSTALLATION VIS A VIS DES MILIEUX NATURELS ET DES SITES NATURA 2000

Le site n'intercepte aucun site ou espace naturel réglementé ou inventorié : parc national, parc naturel régional, réserve naturelle, site du réseau Natura 2000, ZNIEFF, arrêté de protection de Biotope ou de Géotope, etc.

Deux sites N2000 sont localisées dans un rayon de 5km autour du projet :

- La SIC n°FR5402009 dite « Vallée de la Charente entre Angoulême et Cognac et ses principaux affluents » à environ 4,5 km à l'Est
- La SIC n°FR5400473 dite « Vallée de l'Antenne », à environ 5km au plus proche vers l'Ouest.

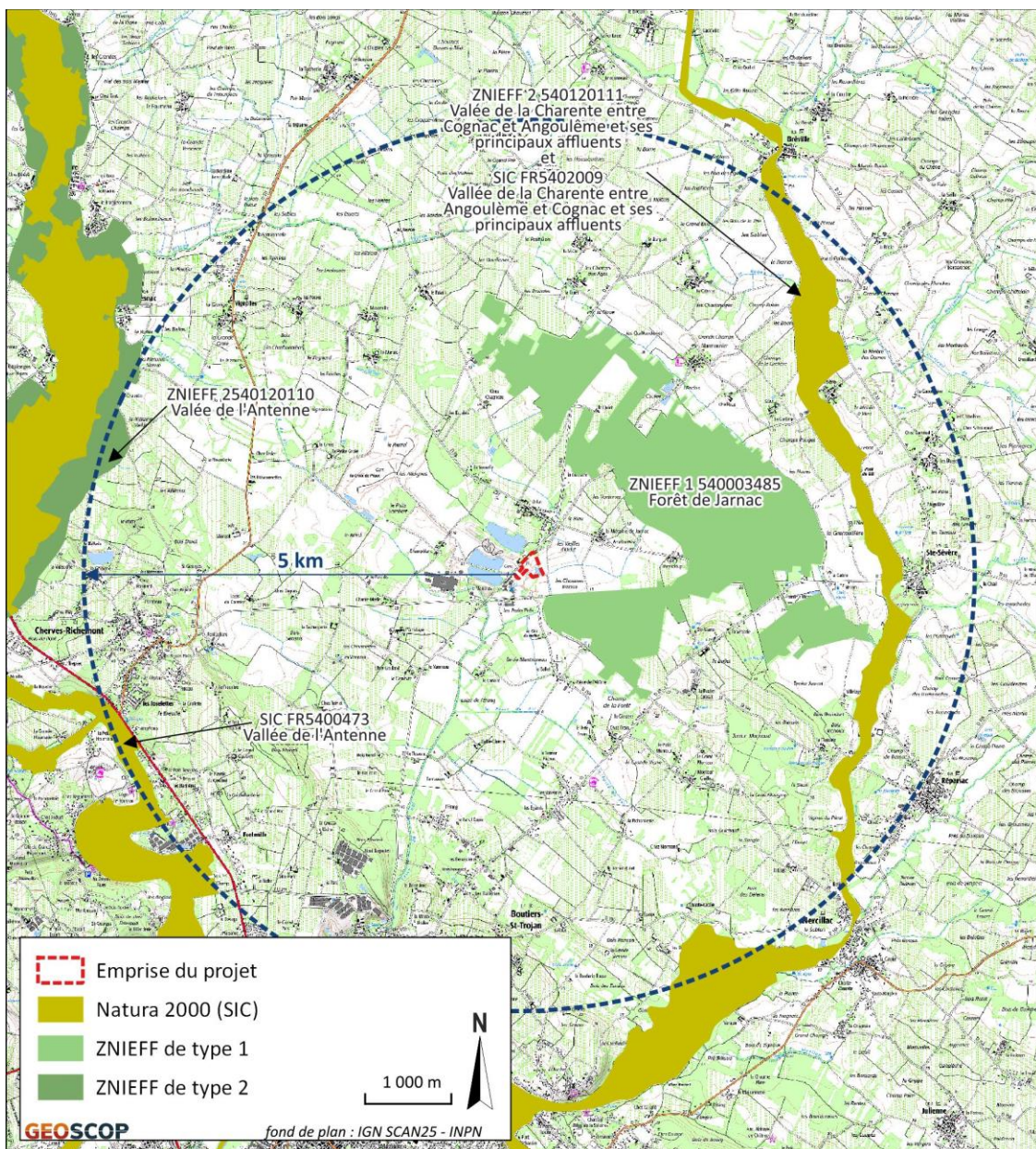


Figure 15. Sites du réseau Natura 2000 (source : Géoportail-INPN, 2022)

L'emprise est exclue des sites du réseau Natura 2000 les plus proches, l'évaluation des incidences n'est donc réglementairement pas nécessaire, selon le tableau récapitulatif de toutes les activités soumises à évaluation des incidences Natura 2000 en Charente, consulté le 23/08/2022.

Les ICPE soumises à enregistrement (LN 29) sont soumises à étude d'incidences Natura 2000 si elles sont tout ou partie dans un zonage N2000.

Les surfaces concernées par le projet sont minérales (anciennes zones carrière remblayées). Les haies en place seront préservées et complétées. L'enjeu faune-flore sur cette plateforme est donc nul.

II.E INTEGRATION PAYSAGERE

II.E.1 ENVIRONNEMENT VISUEL ET PAYSAGER DU SITE

Le site objet du présent dossier s'inscrit :

- En limite d'un secteur dédié aux activités industrielles, liées à l'exploitation de ressources du sous-sol (ancienne zone d'exploitation remblayée) associé aux activités connexes (ateliers, bureaux etc...), et d'un espace à vocation naturelle et agricole vers l'ouest et le nord.
- Le long de l'axe structurant du secteur, la RD 48, reliant Cognac puis le réseau national (RN 241).

Le site est localisé proche de deux hameaux, celui d'Orlut au Nord et celui de la Maitairie de Jarnac à l'Est.

II.E.2 APPRECIATION DES IMPACTS VISUELS

L'activité de transit et de recyclage prendra place sur un site dont la vocation concernait déjà la valorisation de matériaux du sous-sol. Le site sera intégralement aménagé de manière à optimiser l'espace nécessaire à l'activité de recyclage.

Le site sera intégralement stabilisé en grave calcaire, permettant d'assurer un drainage des eaux de pluie et d'assurer une stabilité aux camions et engins qui évolueront sur le site.



Figure 16. Vue sur la zone de la future plateforme

Compte tenu des haies et bosquets présents dans le secteur d'étude, seuls les bâtiments industriels sont visibles depuis les champs au Sud.

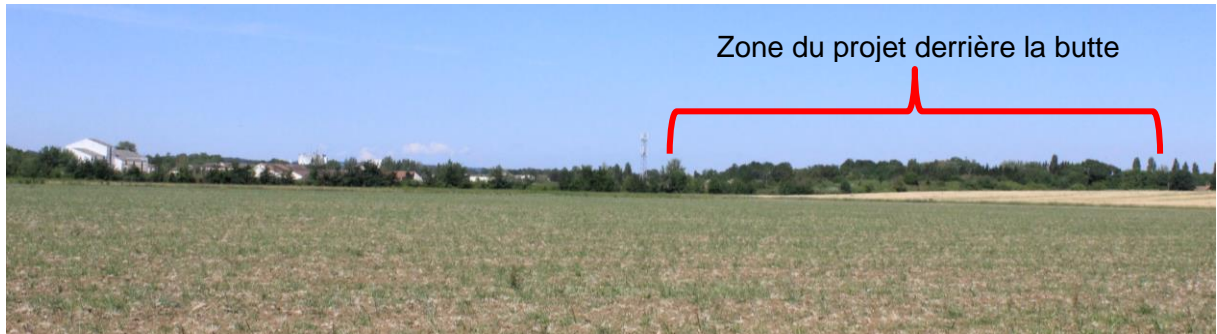


Figure 17. Vue sur le site industriel depuis les Chaumes Bosses

Le mur et la haie arbustive dense localisé le long de la route RD 48 rend le site quasi imperceptible depuis l'élément de patrimoine à préserver n°14 sur le PLU « la cité ouvrière d'Orlut ».



Figure 18. Mur et haie le long de la RD 48

Enfin, depuis le sud, le site n'est pas visible en raison de la haie présente.



Figure 19. Haies le long du chemin des Romains au sud du site

- Les éléments constitutifs du projet ne seront pas visibles dans le paysage compte tenu de leur localisation.
- La hauteur des stocks sera étudiée de manière à ne pas être perceptible depuis l'extérieur du site.
- La haie le long de la RD 48 sera complétée

II.E.3 MESURES D'EVITEMENT ET DE REDUCTION DES IMPACTS VISUELS ET PAYSAGERS

Il est prévu d'édifier un merlon en bordure Nord et Est du site, en regard de l'habitation de la parcelle E 928. Bien que cette mesure soit essentiellement liée aux impacts acoustiques et atmosphériques, ce merlon sera végétalisé. Ce merlon jouera un rôle multiple : lutte contre la propagation des poussières et du bruit, et la réduction des impacts visuels depuis la RD48 et l'habitation.



Figure 20. Vue depuis la RD48, dans le coin nord de la zone de projet où sera érigé le merlon

L'ensemble du site et ses abords immédiats sera maintenu en bon état de propreté (débranchage, élagage, etc.).

Les impacts paysagers sur la zone de projet n'auront pas ou peu d'impacts significatifs complémentaires par rapport au site industriel actuel.

L'impact du projet sur le paysage peut, en tenant compte des mesures prises par CDMR, être considéré comme faible.

II.F EFFLUENTS LIQUIDES

II.F.1 CONTEXTE HYDROGRAPHIQUE ET HYDROGEOLOGIQUE

Le secteur d'implantation de la plateforme est localisé dans le bassin versant du ruisseau du Fossé du Roi et fossé du Roi (dénomination du PLU), ou fossé du Roi (dénomination IGN et Sandre), code Sandre R 3140510.

Ce ruisseau long de 4,64 km, d'après la BD Carthage et en réalité long de 10km environ longe le site industriel au sud, et se jette dans le Solençon (Bras de la Charente) à Boutiers Saint Trojan.

Il n'y a aucune station de mesure de qualité sur ce ruisseau.

Le secteur dans lequel est implanté le site n'est pas concerné par un risque d'inondation potentiel (ZIP), il est toutefois localisé en bordure d'une zone d'expansion de crue exceptionnelle sur l'Atlas des zones inondables (calcul hydrogéomorphologique)

Concernant les eaux souterraines, six masses d'eau se superposent au droit du projet (de la plus superficielle à la plus profonde) :

- La nappe des calcaires, argileux fissurés du Jurassique supérieur au Nord du Bassin aquitain (code BD Lisa 352AC01) ;
- La nappe marno-calcaire du Kimméridgien du nord du Bassin aquitain (code BD Lisa 356AA01)
- La nappe des calcaires du Dogger parties profondes captives du Bassin aquitain (code BD Lisa 358AE01)
- La nappe des marnes du Pleinsbachein au Toarcien du Bassin aquitain (code BD Lisa 360AA07)
- La nappe des grès et dolomies infra-toarciens – partie profonde captive (code BD Lisa 362AG01) – FRFG078A, en bon état chimique 2021.
- La nappe des grès et dolomies du Permo-Trias (code BD Lisa 366AA01)

Enfin, concernant la vulnérabilité qualitative et quantitative des masses d'eaux, l'installation :

- n'est pas situé en zone sensible (phosphore et/ou azote) ;
- est situé en zone vulnérable aux nitrates ;
- est situé en zone de répartition des eaux superficielles (décret n°94-354 du 29 avril 1994), au titre du bassin de la Charente

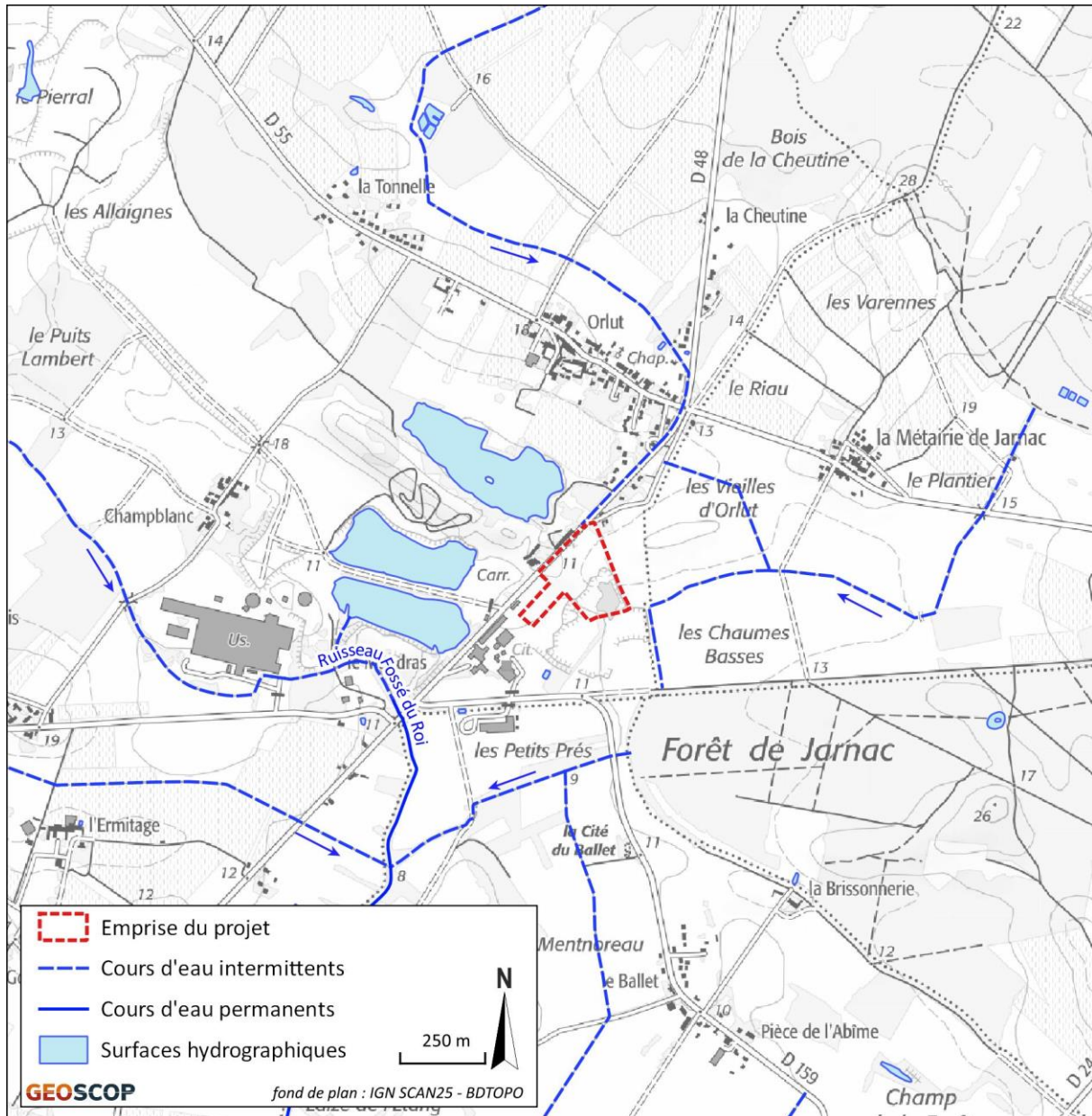


Figure 21. Carte du réseau hydrographique

Périmètre de captage d'AEP

Le site fait partie périmètre rapproché du captage de Coulonge sur Charente (Saint Savinien). Pour mémoire, il n'y aura aucun rejet dans le milieu naturel.

II.F.2 ORIGINE ET NATURE DES EFFLUENTS

Il est rappelé que **le traitement des matériaux ne nécessite pas l'utilisation d'eau de procédé**. Toutefois, un faible volume d'eau sera consommé pour assurer ponctuellement l'arrosage des surfaces et des stocks. Cet usage correspond à une mesure de réduction d'impact destinée à limiter les envols de poussières.

Le dispositif lave-roue intégré au complexe industriel nécessite également l'utilisation de quelques m³ par an.

Par ailleurs aucun produit dangereux n'est utilisé sur le site (en dehors du carburant alimentant les engins à moteurs thermiques). **Les matériaux reçus sur le site sont inertes et non dangereux, une faible proportion de ces matériaux pourra être non inerte, non dangereux (cartons, bois, plastiques...).**

Les matériaux inertes non dangereux ne peuvent en aucun cas réagir sur le plan chimique, en particulier avec l'eau.

Les déchets de bois, cartons, plastique et ferrailles, issus du traitement des matériaux, ou de l'apport déjà trié par des artisans locaux, seront entreposés sur des zones spécifiques de faible superficie et en faible volume. Ces déchets seront régulièrement évacués vers des centres de traitement finaux.

Compte tenu des mesures qui seront mises en place et des faibles volumes, il n'est pas attendu d'effet sur les eaux superficielles ou souterraines.

Les risques de pollution des eaux superficielles hors du site sont donc de deux ordres :

- le rejet d'eaux pluviales chargées en matières en suspension (MES),
- le rejet d'eaux pluviales polluées aux hydrocarbures suite à une fuite accidentelle.

II.F.3 SCHEMA ET MESURES DE GESTION DES EAUX SUR LE SITE

Le site est implanté sur un point haut, au sein du site industriel. Il sera nivelé et aménagé afin de mener les activités de manière optimale et d'assurer la bonne gestion des eaux pluviales collectées sur la plateforme.

Le site sera isolé du point de vue hydraulique. Les eaux pluviales de la plateforme seront drainées gravitairement vers le bassin en fond de fosse de carrière CDMR connexe au sud, dans un premier temps.

Cet écoulement gravitaire est identique à l'actuel.

Un fossé de drainage des eaux sera aménagé sur l'ensemble du pourtour du présent projet.

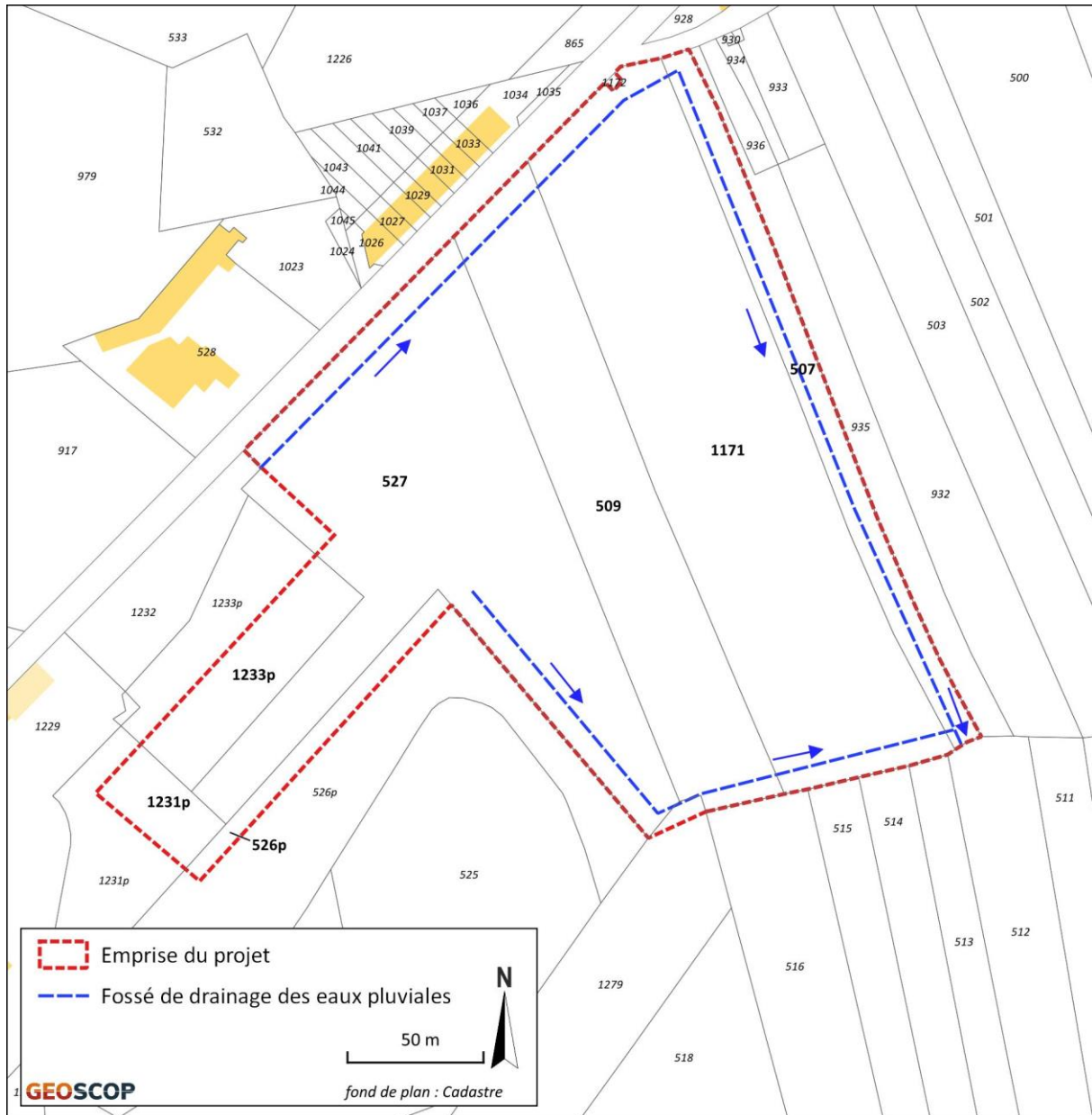


Figure 22. Schéma de gestion des eaux pluviales

Une fois le site connexe remblayé, un bassin de décantation et un réseau d'infiltration sera aménagé sur les remblais.

L'entretien des matériels, tout comme le plein des engins seront réalisés dans les ateliers du site industriel connexe (hors zone projet).

Lors du plein de l'installation mobile, des tapis absorbants seront disposés afin de recueillir les éventuelles égouttures.

Le plan d'ensemble (hors texte) illustre les modalités de gestion des eaux pluviales sur l'installation et l'emplacement des ouvrages.

❖ Estimation des volumes précipités sur le site

Au regard des précipitations annuelles moyennes sur la période de référence 1981-2010 à la station météorologique de Cognac (777,1 mm), on peut estimer un volume annuel moyen précipité sur l'emprise du site de 4,7 ha de 36 364 m³, soit un volume journalier moyen de 100 m³.

Le volume disponible dans la fosse est actuellement tout à fait suffisant pour permettre d'absorber ce volume annuel.

Concernant les épisodes de pointe, le volume journalier maximal enregistré a atteint 116,1 mm (le 7 avril 1986), à la station de Cognac, représentant un volume précipité sur la plateforme de 5 432 m³ sur 24h. La capacité de stockage de la fosse actuelle est suffisante pour absorber ce type d'épisode.

II.F.4 ENTRETIEN, CONTROLE ET SUIVI

Il n'y aura pas de rejets d'effluents à l'extérieur du site industriel, l'ensemble des eaux issues précipité sur la plateforme restera confiné au sein de la fosse d'extraction connexe actuellement en cours de remblaiement.

Toutefois, dans le cadre d'un autre projet sur le site, la société CDMR a fait installer 3 piézomètres de contrôle, jusqu'à la base des remblais entreposés sur le site.

Ces piézomètres serviront à contrôler les niveaux d'eau ainsi que l'ensemble des paramètres physiques et chimiques des eaux du site industriel connexe.

	PZ11	PZ12	PZ13
Coordonnées X (Lambert 93)	443937,92	443634,09	443683,08
Coordonnées Y (Lambert 93)	6522265,47	6522206,5	6522062,92
Coordonnées Z (en m NGF)			
Altitude du repère (= haut du capot ouvert)	12,59	11,33	11,90
Diamètre (mm)	80/90	80/90	80/90

Tableau 6. Coordonnées des piézomètres installés sur le site

II.G DECHETS

Ce chapitre ne traite pas des déchets inertes non dangereux réceptionnés en transit pour recyclage. La prise en charge et le traitement de ces déchets sont étudiés au § I.C.1.

L'installation prévue ne produit pas de **déchets dangereux** au sens de la réglementation (DD, dont les déchets industriels spéciaux). En revanche, le matériel utilisé produit des déchets classés comme dangereux au sens de la réglementation (huiles et liquides usagées ou batteries notamment). Ce type de déchets est collecté le plus souvent lors des opérations d'entretien courant et de maintenance des engins dans les ateliers attenants, au sein du site industriel du groupe Garandeau. Les éventuelles pièces souillées, ou liquides usagés, issus de l'entretien des engins seront immédiatement intégrées au sein de la filière de gestion des déchets mise en place par l'entreprise. Les huiles usagées (stockées temporairement sur rétentions adaptées) et les pneumatiques seront récupérés par des sociétés spécialisées agréées. Enfin, le gros entretien des engins sera réalisé directement dans les ateliers du site industriel connexe à la zone de projet.

Le tableau ci-après synthétise l'estimation des volumes de déchets produits par catégorie, ainsi que les modalités de leur gestion.

Nomenclature (annexe II de l'art. R.541-8 du C. de l'Env.)	Nature des déchets	Estimation des volumes produits	Gestion des déchets	Filière de traitement
13 01 04* à 13 01 13*	Huiles hydrauliques et liquides de freins usés	~ 2 m ³ /an	Gestion intégrée au site industriel	Recyclage ou élimination par une entreprise spécialisée agréée
13 02 04* à 13 02 08*	Huiles moteur, de boîte de vitesse et de lubrification usées			
15 01 01 à 15 01 09 15 02 03	Emballages, absorbants, chiffons d'essuyage	150 kg/an		Recyclage ou élimination par une entreprise spécialisée agréée
16 01 03	Pneus hors d'usage	300 kg/an		Reprise par un collecteur agréé
16 06 01* à 16 06 06*	Piles, accumulateurs (batteries)	200 kg/an		Recyclage ou élimination par une entreprise spécialisée agréée
19 12 02	Métaux ferreux	6 t/an	Intégré au site industriel ou benne dédiée sur plateforme	Recyclage ou élimination par une entreprise spécialisée agréée

* Déchets Dangereux.

Tableau 7. Nature et gestion des déchets produits sur le site

D'autres types de **déchets non dangereux** (DND) sont produits de façon discontinue. Ils sont issus du remplacement des appareillages usagés (pièces métalliques, etc.), des emballages carton ou plastique, du papier, des déchets végétaux et du bois, etc. Ces déchets feront l'objet d'un tri et d'un stockage et leur enlèvement sera assuré, soit par les services municipaux pour les déchets banaux et ordinaires (plastique, papier, etc.), soit par des sociétés spécialisées et agréées pour rejoindre une filière de traitement adaptée (ferraille et pièces métalliques, végétaux, etc.).

II.H IDENTIFICATION DES RISQUES

II.H.1 RISQUES NATURELS MAJEURS

II.H.1.1 Risques inondations

La commune de Cherves-Richemont est concernée par un PPRi, dont la localisation n'est pas proche du site de Champblanc.

Une zone inondable, hors PPRi, classée dans l'Atlas des zones Inondables, localisée sur le PLU est présente au sud de la zone de projet.

Toutefois, le site se trouve en dehors de toutes ces zones à risque.

De mémoire d'exploitant, le site n'a pas fait l'objet d'inondations, et les aménagements du site ont été étudiés pour diriger les eaux vers des points bas spécifiques.

6 arrêtés de reconnaissance de catastrophe naturels sont recensés sur la commune de Cherves, pour inondations ou coulée de boue.

II.H.1.2 Séisme

Le secteur de Cherves Richemont est classé en zone de sismicité modéré (zone 3).

Les locaux et l'installation sont à risque normal et de catégorie d'importance I, dont la défaillance ne présente qu'un risque minime pour les personnes (locaux modulaires et structures métalliques). Les seuls dégâts éventuels provoqués par un séisme seraient des chutes ponctuelles de matériaux instables sur les stocks pour les accélérations du sol correspondantes (1,1 m.s⁻² à 1,6 m.s⁻²).

II.H.1.3 Retrait-gonflement des argiles

L'ensemble du site est concerné par un aléa fort de mouvement de terrain par tassement différentiel lié au retrait-gonflement des argiles.

L'activité sera exercée sur une plateforme stabilisée et aménagée. Il n'a pas été relevé de désordres particuliers liés à ce phénomène ayant entraîné un dysfonctionnement des installations depuis l'implantation du site industriel du groupe Garandeaou.

De plus, la plateforme est, pour mémoire implantée sur une ancienne zone carrière remblayée, stabilisée depuis de nombreuses années.

II.H.1.4 Autres mouvements de terrain

Aucune cavité souterraine, ni aucune rupture abrupte de terrain ne sont identifiés à proximité du site.

II.H.2 RISQUES TECHNOLOGIQUES

Aucune installation industrielle susceptible de présenter des risques n'est présente à proximité du site. A noter qu'un PPRT a été approuvé par arrêté préfectoral le 28/07/2011, concernant la zone de chais de la société JAS HENNESSY.

Ce site est à environ 3,2 km au Sud-Ouest de la zone de projet.

Une **canalisation enterrée de transport de gaz** traverse également la commune de Cherves Richemont, mais n'est pas localisée sur les terrains sollicités dans le présent projet.

L'ensemble des réseaux sont cartographiés localisés à proximité du site sont cartographiés ci-avant (Figure 9).

II.H.3 RISQUES INTERNES LIES A L'EXPLOITATION DU SITE

Les risques potentiels liés à l'activité sont les suivants :

- Chutes de personnes et d'engins/camions ;
- Écoulement d'hydrocarbures suite à une fuite ;
- Risque accidentel lié aux engins et camions (collision) ;
- Autres dangers potentiels (peu probables dans ce cas particulier compte tenu de l'activité menée) : l'électrocution et l'incendie.

Aucun stockage de produits chimiques dangereux (y compris de carburants) n'est prévu sur le site.

Il n'existera sur le site **aucun point d'eau ou bassin ouvert et accessible**. En conséquence, le risque de noyade est inexistant sur le site. Le risque d'enlèvement l'est également dans la mesure où **le site sera sur une plateforme stabilisée pour une large partie**.

Un merlon de sécurité sera installé sur la zone sud du site afin d'interdire l'accès aux engins et personne sur la zone de la carrière connexe en cours de remblaiement.

II.H.3.1 Chute de personnes et d'engins

Il s'agit essentiellement d'un risque individuel lié à l'intrusion d'une personne sur le site ou à une erreur humaine.

L'ensemble du site industriel est clôturé et ceint de merlons de protection, qui seront complétés dans le cadre du présent projet.

Toutefois, la connexité avec la fosse de carrière actuellement en cours de réaménagement rend ce risque possible.

Un merlon de sécurité empêchant un engin ou une personne de s'approcher du front sera installé.

Des panneaux indiquant la présence de front de taille seront également disposés sur la partie sud de la plateforme.

En conséquence, seuls les réservoirs des engins et véhicules sont susceptibles de produire une fuite et un écoulement d'hydrocarbures ou d'huiles suite à un accident ou à la rupture d'un circuit hydraulique.

Le tableau suivant indique les principales caractéristiques du carburant utilisé pour alimenter les engins (Gazole Non Routier) et des risques associés.

Quantités présentes	Point d'éclair	Principaux risques	Symboles de danger
Réservoirs des véhicules et engins	≥ 55°C	<ul style="list-style-type: none"> - Liquide et vapeurs inflammables (risque d'incendie, cf. § II.H.3.5) - Létalité potentielle en cas d'ingestion et de pénétration dans les voies respiratoires - Provoque une irritation cutanée - Nocif par inhalation - Cancérogène de catégorie 2 	
<ul style="list-style-type: none"> - Les vapeurs peuvent provoquer une toxicité aiguë par inhalation. - Le gazole non routier provoque une corrosion et une irritation cutanée. - Toxicité systémique spécifique pour certains organes cibles pour une exposition répétée. - Effet néfaste sur l'environnement (toxicité chronique). - Danger physico-chimique (inflammable, corrosif et réactif avec les oxydants forts). 			

Tableau 8. Caractéristiques physico-chimiques et risques associés au GNR

Au-delà des risques physico-chimiques énoncés dans le tableau précédent, le déversement accidentel d'hydrocarbures peut avoir les conséquences suivantes sur l'environnement :

- Pénétration et imprégnation des sols ;
- Entraînement par les eaux de ruissellement ;
- Toxicité pour la flore terrestre et aquatique en premier lieu, et pour l'ensemble de la chaîne trophique.

Les mesures suivantes sont prévues afin de réduire la probabilité d'une fuite accidentelle d'hydrocarbures :

- Les engins seront ravitaillés en carburant en dehors de la plateforme de recyclage, à partir du poste de distribution de GNR situé sur l'emprise du site industriel Garandeau attenant. Ce poste dispose des équipements nécessaires pour assurer le ravitaillement en toute sécurité et sans générer de pollution.
- Des fuites éventuelles d'hydrocarbures seront maîtrisées à l'aide d'absorbants et de produits oléophiles sous forme de plaques et boudins (obturation d'un orifice ou confinement d'un écoulement) présents en permanence sur le site ;
- Les engins sont aux normes et sont régulièrement entretenus de manière à limiter les risques de rupture de pièces mécaniques de

II.H.3.3 Risque routier

Le matériel roulant est aux normes et régulièrement entretenu. Le personnel est habilité et formé à la conduite des camions et engins.

Sur le site

L'accès est suffisamment large et dégagé pour permettre une bonne insertion des camions sur la voirie publique (RD 48). **Compte tenu de la mutualisation de l'accès avec l'ensemble des activités présentes sur le site industriel Garandeau, l'aire d'accès sera aménagée**

de manière à optimiser la circulation et les flux, et à réduire ainsi les risques d'accident liés à la coactivité.

Un plan de circulation des camions sera mis en œuvre et indiqué par un panneau situé en entrée de site. Les consignes de sécurité à observer y seront mentionnées, notamment la limitation de vitesse à 30 km/h sur le site.

Les abords de l'accès et les zones de roulage des camions et engins sur le site (sur enrobé ou pistes stabilisées) seront régulièrement inspectés et nettoyés/entretenus au besoin.

Les protections périphériques (fossé extérieur, mur, haies arbustive, clôtures) et la situation topographique du site (légèrement plus haut par rapport à la route) rendent la pénétration d'un véhicule sur le site très improbable en cas de perte de contrôle.

Sur la voirie publique

L'itinéraire d'accès au site est direct depuis la RD 48 avec une bonne visibilité.
L'accès se fait sur une ligne droite dégagée.

Aucun aménagement complémentaire sur la voirie départementale n'est prévu dans le cadre du projet.

II.H.3.4 Électrocution

Il s'agit d'un risque individuel auquel s'exposerait une personne introduite sur le site ou suite à une erreur humaine. Les mesures suivantes sont de nature à prévenir et à limiter ce risque :

- Les installations électriques seront aux normes et régulièrement vérifiées par un organisme agréé. Elles disposeront de toutes les protections nécessaires et obligatoires. Les coffrets électriques seront tenus fermés et inaccessibles à toute personne non habilitée ;
- Le danger d'électrocution sera signalé par des panonceaux placés à proximité des installations électriques.

Rappelons que le site n'est traversé par aucune ligne de transport d'électricité de haute tension. Une ligne BT est localisée en bordure du site.

II.H.3.5 Incendie

Il s'agit d'un risque limité et commun à toute activité utilisatrice de matériel électrique ou thermique. Il pourrait être provoqué par :

- Un dysfonctionnement sur un moteur ou un circuit électrique (y compris les engins et l'installation de traitement) ;
- Une soudure ou oxycoupage lors d'une réparation sur site à proximité d'un matériau inflammable (situation exceptionnelle compte tenu de l'entretien hors site des engins) ;
- L'imprudence d'un fumeur à proximité d'un matériau inflammable.

Ce risque demeure faible au regard de l'activité envisagée, de la sensibilisation et de la formation des agents, et du programme d'entretien du matériel.

Le personnel est sensibilisé à ce type de risque et formé à l'utilisation des extincteurs. Les moyens de première intervention mis à disposition sont constitués d'extincteurs conformes aux normes en vigueur et contrôlés annuellement. Ceux-ci seront disposés dans chaque engin et dans différentes zones du site industriel connexe.

En complément, les matériaux sableux et les engins de chantiers présents sur site pourront être mobilisés pour intervenir rapidement et étouffer un éventuel foyer d'incendie.

Une rencontre avec le SDIS 16 a s'est tenue sur le site le 13/09/2022 afin de valider la possibilité d'utiliser le plan d'eau de l'autre côté de la route déjà muni d'une prise d'eau. En complément, la société rencontrera de nouveaux le SDIS afin d'étudier la possibilité d'équiper le plan d'eau au sud d'une même prise d'eau.

Le compte rendu de cette rencontre est présenté en Annexes.

Enfin, un point de rassemblement du personnel sera défini à l'écart des zones de risques en cas d'incident.

II.H.4 SYNTHÈSE DES RISQUES POTENTIELS

Compte tenu de la nature des risques identifiés et des mesures préventives et d'intervention mises en œuvre, le niveau de risques induit par le projet d'installation peut être considéré comme acceptable. La survenue d'un accident potentiel sur le site n'aura pas de conséquences directes ou indirectes sur les intérêts mentionnés à l'article L.511-1 du code de l'environnement.

Le plan ci-après localise les principaux risques cartographiables sur le site. Les risques « incendie » et « déversement d'hydrocarbures » sont liés à la circulation des engins et à la présence de réservoirs d'hydrocarbures et correspondent donc par défaut à l'ensemble du site.

