

## **1.3. RESUME DE L'ETUDE D'IMPACT**

### **1.3.1. IMPACT ET MESURES, SUR LE SOL ET LE SOUS-SOL**

L'activité de terrassement qui alimentera l'installation de concassage / criblage impactera nécessairement la topographie locale. La plate-forme qui sera créée en fin d'activité sera localisée à une altitude moyenne de 87 m NGF. Ceci impliquera la création de fronts de taille important (en moyenne 7m par rapport au terrain naturel). Une partie des matériaux extraits sera envoyé vers les chantiers de la LGV SEA, l'autre partie sera utilisée sur place pour la création de remblais (en particulier pour le comblement de la « combe des Loges »). Ce terrassement permettra de limiter la pente (<3,5%) du tracé de la LGV pour assurer le passage des trains. Cette contrainte technique ne peut être diminuée.

Les impacts des installations de concassage / criblage sur le sol et le sous-sol sont liés aux risques de pollution suite à des fuites de produits polluants ou à l'entraînement de matières en suspension, sur des zones non étanches et/ou en l'absence de rétention suffisante.

Lors de l'exploitation, le ravitaillement des engins et des installations mobiles se fera de bord à bord par un professionnel. Des feuilles absorbantes seront placées sous les véhicules et ceux-ci seront équipés d'un système de ravitaillement en carburant qui évite toute fuite (équipements présents sur l'ensemble des engins et installations mobiles du groupe VINCI).

Par ailleurs, aucun stockage de produits polluants ne sera effectué sur le site.

L'entretien des engins et installations de concassage / criblage se déroulera sur le site. Un camion-atelier viendra effectuer l'entretien ou la réparation des pièces endommagées. Les précautions nécessaires seront prises pour éviter tout risque de pollution lors des périodes d'entretien des engins et installations.

Les aménagements prévus et les mesures de précaution mises en place permettront de limiter voire d'éliminer tout risque de pollution vers le sol et le sous-sol. En cas de pollution accidentelle, des kits antipollution seront disponibles au niveau des engins et installations mobiles.

→ Voir chapitre 3.3.1 page 124 pour plus d'informations.

### **1.3.2. IMPACT ET MESURES, SUR LES EAUX SOUTERRAINES ET LES EAUX SUPERFICIELLES**

Le site sera alimenté en eau non potable par le biais de prises d'eau situées au Nord (prise d'eau dans la Charente) et au Sud (forage à proximité de la Brangerie). Des bouteilles d'eau potable ou des bidons seront mis à disposition du personnel au niveau des installations de chantier situées en bordure Nord-est du site.

Les eaux pluviales sont les seuls rejets potentiellement générés par le site.

Le site disposera de sanitaires chimiques ne nécessitant pas de rejet d'eaux vannes.

Les eaux pluviales chargées en matières en suspension transiteront via un réseau de fossés et de bassins de rétentions situés en périphérie de l'emprise du site. 8 bassins seront concernés par l'apport en eaux pluviales du site de concassage pour un volume utile de 7125 m<sup>3</sup>. Ces bassins seront munis d'un dispositif de régulation et de décantation (filtre à paille, filtre à cailloux,...), avant rejet dans le milieu naturel.

D'un point de vue qualitatif, les risques de pollution des eaux souterraines et des eaux superficielles seront réduits par la mise en place de mesures adaptées (entretien des engins et installations mobiles sur site par camion-atelier équipé d'un système de lutte contre les pollutions accidentelles, présence permanente de kits anti-pollution (voir § 6.12 page 193),...). Un suivi de la qualité des eaux souterraines et superficielles sera mis en œuvre par LISEA sur l'ensemble de l'emprise de la ligne LGV SEA.

De plus, les engins et installations mobiles du Groupe Vinci Construction Terrassement sont équipés d'un système de ravitaillement en carburant qui évite toute fuite (systèmes Wiggins à raccords étanches semblables à ceux équipant les Formules 1). Ce système issu des technologies aéronautiques réduit au minimum le risque de pollution.

Ainsi, les risques d'impact sur les eaux souterraines et les eaux superficielles seront extrêmement limités.

→ Voir chapitre 3.3.2 page 125 pour en savoir plus.

### **1.3.3. IMPACT ET MESURES, SUR LE MILIEU NATUREL ET L'AGRICULTURE**

La réalisation de l'activité de concassage / criblage ne se fera pas au détriment de l'activité agricole ni de la faune ou la flore pendant la durée de l'exploitation. En effet, l'emprise des installations mobiles de concassage / criblage est inscrite dans l'emprise travaux de la LGV SEA.

Au démarrage de l'activité, le défrichage nécessaire à l'installation de la base travaux et le décapage des terres de découverte auront été effectués. Il n'y aura donc plus d'activité agricole sur le site.

L'arrêté de défrichage portant sur le département de la Charente a été pris le 4 septembre 2009 et permet le défrichage utile à la base travaux (et donc au présent projet) (cf. chapitre 2.4.4.3 page 45).

En ce qui concerne les milieux naturels environnants, le risque de dérangement de la faune par le bruit sera limité, les travaux de construction de la ligne LGV étant liés aux activités de concassage / criblage. Durant la phase de construction de la LGV, la faune aura plutôt tendance à éviter le secteur.

Dès la fin d'exploitation du site, la base travaux de Villognon-luxé sera installée sur la plate-forme de terrassement. Celle-ci fait l'objet d'un engagement de l'Etat (Tours – Bordeaux) en faveur de son intégration dans son environnement. Les mesures qui concernent la base travaux pour le milieu naturel et l'agriculture seront mises en place simultanément aux travaux de terrassement.

→ Voir chapitres 3.3.3 page 131 et 3.3.5 page 133 pour plus d'informations.

### 1.3.4. IMPACT NATURA 2000

Le projet sera sans incidence sur la ZPS « Vallée de la Charente en amont d'Angoulême » pour les principales raisons suivantes :

- L'emprise du projet est distante de 300 m de la ZPS,
  - Les habitats naturels du projet sont très différents de ceux de la ZPS et sont sans intérêt notable pour les espèces avifaunistiques d'intérêt communautaire de la ZPS.
- Voir chapitre 3.3.4 page 133.

### 1.3.5. IMPACT ET MESURES, SUR L'AIR

L'activité de concassage / criblage aura un impact très limité sur la qualité de l'air.

Les rejets au niveau de l'aire de concassage / criblage de produits minéraux solides pourront être de trois natures :

- Des poussières générées lors des opérations de concassage / criblage des produits de déblais,
- des poussières générées lors des différentes opérations de transit des produits (approvisionnement et reprise),
- les gaz d'échappement des moteurs des installations de concassage / criblage et des engins sur le site.

Il n'y aura pas d'impact sur l'odeur, car les matériaux stockés sont inertes et minéraux et les gaz d'échappement rapidement dispersés.

Plusieurs mesures de réductions d'impacts seront mises en œuvre afin de limiter le rejet de polluants atmosphériques, à savoir :

- Aucun brûlage de déchets ne sera permis sur le site,
- Arrosage des matières sèches afin d'éviter l'envol de poussières (par temps sec).

En conséquence, les impacts de la future aire de stockage sur l'air seront très faibles.

- Voir chapitre 3.3.7 page 134 pour plus d'informations.

### 1.3.6. IMPACT ET MESURES, SUR LE BRUIT

Compte tenu de la situation de l'emprise du projet par rapport aux zones habitées, le projet aura un impact faible sur le niveau sonore ambiant du secteur. De plus, l'activité de concassage / criblage sera réalisée dans le cadre du terrassement de la base travaux de Villognon-Luxé en situation le plus souvent encaissée, qui a tendance à confiner le bruit.

VINCI Construction Terrassement veillera dans le choix de ses matériels et équipements à ne pas induire une élévation trop importante du niveau sonore. Les matériels et équipements seront conformes à la réglementation.

Compte tenu des sources identifiées et de leurs niveaux sonores, l'hypothèse d'un dépassement des seuils réglementaires paraît improbable en limite de propriété du site.

Les installations et équipements seront utilisés sur la période allant de 7h00 à 22h00 et de manière exceptionnelle la nuit, le week-end et les jours fériés en cas de retard du chantier LGV.

Les impacts sur le bruit se trouveront limités du fait de l'utilisation d'engins conformes à la réglementation acoustique en vigueur, de l'exploitation des installations sur une emprise située au sud du principal axe routier (RD 739), au nord d'un axe routier secondaire (RD69) et à l'est de l'actuelle voie ferrée Paris-Bordeaux, ainsi que de l'éloignement des habitations (320 mètres au nord pour la plus proche).

L'enfoncement des installations et engins provoqué par l'exploitation des fronts de taille (7m en moyenne) permet la création d'obstacles phoniques importants.

L'usage de tous les appareils de communication par voie acoustique (sirène, avertisseur, haut-parleurs...) gênants pour le voisinage sera interdit. Leur emploi sera exceptionnel et réservé à la prévention ou au signalement d'incidents graves ou d'accidents. Tous les engins seront équipés de systèmes sonores de recul dit « cri de lynx ». Le « cri de lynx », contrairement aux signaux de recul classiques, diffuse le signal de recul uniquement dans la zone de danger à l'axe de celle-ci. Le signal n'est pas ou peu audible tant à l'avant que sur les cotés de l'engin équipé.

→ Voir chapitre 3.3.12 page 138 .

### **1.3.7. IMPACT ET MESURES, SUR LE TRAFIC ROUTIER**

L'implantation de la plate-forme générera le temps de son exploitation (6 mois à 1 an) une certaine augmentation du trafic sur l'axe de desserte du site, à savoir la RD 739.

L'acheminement des matériaux vers les différents chantiers de la LGV se fera exclusivement par voies routières, sur les itinéraires définis en concertation avec le conseil général de la Charente.

Les cadences maximales estimées seront de 900 m<sup>3</sup> soit 1800 tonnes par jour, ce qui représente 69 camions de 26 tonnes à l'aller et le même nombre au retour à vide.

L'augmentation du trafic liée à l'activité du site sur la RD 739 sera significative, sans être très importante, mais ne dépassera pas 5 % du trafic actuel.

Cette augmentation est compatible avec la nature de l'axe routier concerné et n'engendrera pas d'impact majeur sur le fonctionnement du secteur. Des impacts existeront toutefois dans la traversée de zones habitées situées sur l'itinéraire des camions (augmentation de la circulation de véhicules lourds, augmentation des risques d'accident...).

L'acheminement des matériaux vers les zones de remblais de la base travaux se fera par la piste de chantier de la LGV Sud-Europe Atlantique (SEA), sans aucun impact sur les voies publiques.

→ Voir chapitre 3.3.13 page 143.

### **1.3.8. IMPACT ET MESURES, SUR LES DECHETS**

Les activités du site généreront peu de déchets, hormis une quantité très faible de Déchets Industriels Banals (DIB).

Le recours à des entrepreneurs et des filières dûment agréées permettra d'assurer une valorisation de certains déchets et une élimination des autres dans le respect des dispositions réglementaires et de la protection de l'environnement.

→ Voir chapitre 3.3.14 page 144.

### **1.3.9. IMPACT ET MESURES, SUR LA SANTE PUBLIQUE**

Compte tenu des aménagements qui seront réalisés sur le site, des données disponibles actuellement, et de par les faibles niveaux d'impacts estimés, l'exploitation de l'activité de concassage / criblage de produits minéraux solides n'entraînera pas d'effet sur la santé des populations riveraines.

→ Voir chapitre 3.3.15 page 147-147 pour plus d'informations.

## **1.4. RESUME DE L'ETUDE DE DANGERS**

Il apparaît que les activités ne représentent pas de risque particulier au niveau des stocks de matériaux. En revanche, l'activité de concassage / criblage de matériaux présente un risque particulier d'accident corporel (risque d'être happé pour le personnel qui travail à proximité). Une signalisation particulière sur et autour des installations sera mise en place pour alerter sur les dangers liés aux installations de concassage / criblage.

Les risques internes au site et également au niveau des populations et bâtiments extérieurs au site, sont globalement faibles car très improbables ou sans gravité marquée. Le tableau suivant recense et donne une estimation du risque. La carte de la page suivante les localise.

ACCIDENT MAJEUR	PHENOMENE DANGEREUX LIE	PROBABILITE ASSOCIEE	JUSTIFICATION DE LA PROBABILITE	CLASSE DE PROBABILITE
Accident corporel majeur	Circulation des engins	Evènement probable	On peut estimer la fréquence d'un accident entre véhicules à 1 tous les 10 ans à peu près. On peut estimer que cet accident occasionnera des blessés exceptionnellement. On peut donc estimer que pour 1 an d'existence, entre 0 et 1 accident corporel majeur se produira.	B
Accident corporel majeur	traitement des matériaux et fronts élevés	Evènement probable	Les installations de traitement et les fronts présentent des risques si les mesures de protection et les consignes de sécurité ne sont pas respectées (chute, risque de se faire happer...)  On peut donc estimer que pour 1 an d'existence, entre 0 et 1 accident corporel majeur se produira.	B
Incendie généralisé Pollution de l'air	Incendie sur site	Evènement très improbable	Le site n'est à l'origine d'aucune source particulière d'ignition, d'aucun stockage de matériaux facilement inflammables. Des moyens d'intervention sont en outre disponibles pour restreindre l'éventuelle propagation d'un incendie Toutefois, l'environnement du site est ponctuellement intrinsèquement favorable à l'inflammabilité	D
Pollution de l'eau et du sol	Fuite de grande ampleur depuis un contenant d'une substance polluante	Evènement probable	Les fuites ne peuvent provenir que des réservoirs des engins. Les quantités mises en jeu seraient < 470 litres On peut estimer qu'une fuite de grande ampleur (plusieurs centaines de litres) peut se produire tous les 5-10 ans. Une intervention est rarement possible immédiatement en cas d'accident donc une certaine quantité peut s'échapper. Si la chaîne d'intervention est brisée, plusieurs centaines de litres peuvent être déversés.	B
Instabilité des stocks	Départ d'une masse éboulueuse	Evènement très improbable	Les caractéristiques physiques des matériaux et leur modalité de mise en stock rendent très peu probables tout phénomène d'instabilité. Le mode d'exploitation prend en compte ce risque.	D

Compte tenu de la nature des dangers recensés sur le projet et des mesures prises afin de supprimer, réduire et/ou accompagner ces dangers, on peut affirmer que les dangers résiduels sont faibles à très faibles et qu'ils sont acceptables pour l'environnement. La probabilité résiduelle, la cinétique, la gravité et la zone d'effet ont été étudiées pour aboutir à cette conclusion.

Figure n°4 : CARTE DES ZONES A RISQUES SIGNIFICATIFS

Légende

--- Limite commune

— Emprise du projet

● Installations de concassage / criblage

/// Risque faible

▣ Risque moyen

1:7 500



0 50 100  
Mètres

Installations de concassage / criblage

Front de taille

LUXE

CELLETES

VILLOGNON

