



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA REGION POITOU-CHARENTES

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
de Poitou-Charentes

Service connaissance des territoires  
et évaluation  
Division évaluation environnementale

Nos réf. : SCTE/DEE – FP - N° 514

Affaire suivie par : **Fabrice Pagnucco**  
fabrice.pagnucco@developpement-durable.gouv.fr  
Tél. 05 49 55 63 44  
Courriel : scte.dreal-poitou-charentes@developpement-durable.gouv.fr  
S:\SCTE-DEE\dossiers\_instruits\79\ICPE\hors\_carrieres\Limalonges\avisAE.odt

Poitiers, le **18 AVR. 2013**

Avis de l'autorité administrative  
compétente en matière d'environnement

Décret n° 2009-496 du 30 avril 2009

### Contexte du projet

Demandeur : **Vinci Construction Terrassement**

Intitulé du dossier : **Demande autorisation d'exploiter une aire de stockage de granulats**

Lieu de réalisation : **Commune de Limalonges (79)**

Nature de l'autorisation : **ICPE**

Autorité en charge de l'autorisation : **Monsieur le Préfet des Deux-Sèvres**

Le dossier est-il soumis à enquête publique ? **OUI**

Date de saisine de l'autorité environnementale : **21 février 2013**

Date de l'avis de l'Agence Régionale de Santé : **12 avril 2013**

Date de l'avis du Préfet de département : **21 février 2013**

### Contexte réglementaire

*Les éléments détaillés relatifs au contexte réglementaire du présent avis sont reportés en annexe. Conformément au décret n°2009-496 du 30 avril 2009, le présent avis porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont il est tenu compte des préoccupations environnementales dans le projet.*

*Il est porté à la connaissance du public et du maître d'ouvrage et fait partie constitutive du dossier d'enquête publique.*

*Il vise en particulier à éclairer le public sur la manière dont le pétitionnaire a pris en compte les enjeux environnementaux.*

## **Analyse du contexte du projet**

Dans le cadre des travaux liés à la construction de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA), des approvisionnements extérieurs au chantier en granulats sont indispensables. Afin de pouvoir les stocker durant toute la durée du chantier, la société Vinci Construction Terrassement demande l'autorisation d'exploiter une station de stockage de granulats. Cette aire de stockage, déjà en fonctionnement sous le régime de la déclaration (récépissé du 3 septembre 2012 pour un volume de matériaux inférieur à 75 000 m<sup>3</sup>) se situe à proximité de la RN 10 au lieu-dit « Les maisons blanches ». Ce site bénéficie d'un accès direct depuis la RN 10 par un échangeur situé au niveau de la RD 948.

L'aire de stockage sera située à un peu plus de trois kilomètres du chantier de la LGV, chantier directement desservi par la RD 948 passant au droit de l'aire de stockage, au niveau d'un carrefour giratoire. Ce carrefour giratoire permettra d'assurer la sortie du trafic lié à l'aire de stockage, l'entrée de l'aire de stockage se situant au niveau de la voie communale n°13, ancien tracé de la RN 10.

L'aire de stockage est relativement éloignée des zones à enjeux environnementaux identifiées. En effet, les premiers périmètres de protection de captage d'eau potable et la première ZNIEFF<sup>1</sup> se situent à plus de deux kilomètres du projet. Le projet se situe également à plus de quatre kilomètres de la ZPS<sup>2</sup> « Plaine de la Mothe Saint Héray – Lezay », site Natura 2000 identifié en raison de la présence d'une avifaune de plaine remarquable, en particulier de l'Outarde canepetière. Néanmoins, les habitations les plus proches se situent à proximité immédiate de l'aire de stockage (parcelles limitrophes) et la zone urbanisée des « Maisons Blanches » représente une vingtaine de foyers environ.

L'enjeu principal identifié concerne la limitation des nuisances vis-à-vis des populations présentes à proximité immédiate de l'aire de stockage. En effet, le trafic engendré par cette aire de stockage, de l'ordre de 500 véhicules jours, va induire des nuisances sonores et des émissions de polluants atmosphériques importantes, ainsi que des risques en matière de sécurité routière.

## **Qualité et pertinence de l'étude d'impact**

D'une manière générale, l'étude d'impact est claire et concise. Elle est complète et comporte toutes les rubriques exigées par le code de l'environnement.

Le dossier comporte une évaluation des incidences au titre de Natura 2000 conformément à l'article R.414-19 du code de l'environnement. Cette dernière est succincte mais suffisante, le site Natura 2000 le plus proche se situant à environ 4 kilomètres du projet.

Les raisons qui ont conduit à retenir ce site n'intègrent pas la présence d'une vingtaine d'habitations dans une périphérie immédiate. Or, cet élément est l'enjeu majeur de ce dossier. L'analyse des effets du trafic sur la qualité de l'air à proximité des habitations donnant sur la route empruntée n'est pas abordée.

Le résumé non technique de l'étude d'impact est quant à lui satisfaisant et reprend l'ensemble des éléments de l'étude d'impact.

## **Prise en compte de l'environnement par le projet**

Le projet présenté présente quelques déficits d'analyse concernant les effets du trafic engendré par l'installation. En effet, il convient de rappeler que l'aire de stockage sera accessible par la voie communale n°13. Ainsi, les camions qui ont à accéder à cette aire de stockage devront passer à

---

1 Les Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) sont des zones d'inventaires identifiant des secteurs présentant des intérêts importants pour la biodiversité

2 Les Zones de Protection Spéciale (ZPS) sont des sites Natura 2000 issus de la directive « Oiseaux » du 30 novembre 2009

l'intérieur de la zone urbanisée des « Maisons Blanches ». La sortie des camions se fera directement par le giratoire servant d'accès à la RN 10.

Il convient de s'interroger sur le choix de ce plan de circulation. Il aurait été plus pertinent de positionner les accès (entrée et sortie) de cette aire au niveau du giratoire afin de supprimer les nuisances vis-à-vis de la zone urbanisée. Cela aurait également pu éviter de réaliser l'aménagement de sécurité prévu au niveau du carrefour entre la RD 948 et la voie communale n°13.

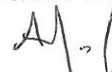
De plus, le fonctionnement de cette aire de stockage comprendra deux phases distinctes. La première phase d'exploitation permettra de constituer le stock de granulats nécessaire au chantier de la LGV SEA. Ainsi, un trafic de 250 véhicules jours viendra s'ajouter au trafic existant sur la RD948, dont la moitié empruntera la voie communale n°13 afin d'accéder à l'aire de stockage (l'autre moitié correspondant au trafic de sortie de l'aire). La seconde phase consistera à apporter les granulats sur la zone de chantier de la LGV. Cette seconde phase engendrera un trafic supplémentaire de l'ordre de 500 véhicules jour, dont la moitié empruntera la voie communale n°13. Cette phase sera la plus impactante pour la population, d'autant plus que les camions qui accéderont à l'aire de stockage seront vides et généreront potentiellement plus de poussières. Il aurait été intéressant de mettre en place des mesures de réductions d'impact pour limiter l'envol de poussières à proximité des habitations (bâchage ou arrosage des bennes).

Aucun élément n'est présenté dans le dossier quant aux émissions de polluants atmosphériques. Or, des études<sup>3</sup> ont démontré que les poids lourds émettent plus de polluants à basse vitesse du fait de leur inertie. La traversée de la zone urbaine se faisant à faible vitesse (présence d'un carrefour), les émissions de polluants (notamment particules<sup>4</sup> et NO<sub>2</sub><sup>5</sup>) seront donc plus importantes.

On peut également relever qu'un bassin de décantation est prévu pour traiter les eaux pluviales de l'aire de stockage avant rejet. Néanmoins, ce dernier, déjà réalisé dans le cadre de l'installation soumise à déclaration, est en continuité avec le fossé existant. Ce choix ne semble pas pertinent puisque vont se mélanger les eaux pluviales transitant par le fossé, sans lien avec l'aire de stockage, avec les eaux potentiellement polluées récupérées et acheminées vers le bassin de rétention (p.78 de l'étude d'impact). De plus, le bassin étant dimensionné uniquement en fonction de la superficie de l'aire de stockage (calcul présenté p.79), le débit retenu est insuffisant puisque les eaux transitant par le fossé ne sont pas prises en compte. Il est donc recommandé, à défaut de justifications satisfaisantes complémentaires, de surdimensionner le bassin en tenant compte du volume d'eau arrivant des terrains situés en amont de l'aire de stockage ou bien de déconnecter les eaux arrivant des zones situées en amont de celles issues de l'aire de stockage.

En conclusion, l'ensemble de ces éléments conduisent à s'interroger, d'une part, sur le positionnement de l'aire de stockage, qui ne prend pas en compte la proximité d'une zone urbaine, et, d'autre part, sur son fonctionnement, qui impose la traversée de la zone urbaine par les poids lourds et expose ainsi les populations à une pollution de l'air plus importante. L'aire de stockage ayant vocation à perdurer après le chantier de la LGV, il semble nécessaire d'apporter des réponses satisfaisantes à ces différents enjeux.

Le chef du Service Connaissance  
des Territoires et Evaluation



Annelise CASTRES SAINT-MARTIN

- 
- 3 Note d'information du SETRA – Série Économie Environnement Conception n° 92 – Émissions routières de polluants atmosphériques
  - 4 Les **particules en suspension** sont d'une manière générale les fines particules portées par l'air. Ces dernières peuvent être d'origine naturelles (feux de forêts, éruptions volcaniques) ou anthropiques (combustion d'énergie fossile). L'augmentation des taux de **particules fines** dans l'air est facteur de risques sanitaires
  - 5 Le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) est un composé chimique considéré comme un polluant majeur de l'atmosphère. Il est produit par les moteurs à combustion et les centrales thermiques. Les études sur les populations humaines indiquent que l'exposition à long terme au NO<sub>2</sub>, aux niveaux actuellement observés en Europe, peut réduire la fonction pulmonaire et accroître le risque de symptômes respiratoires.

## **1. Cadre général :**

La réglementation sur les études d'impact existe en France depuis la première grande loi de protection de l'environnement de 1976. Ses principes anticipaient les dispositions prises au niveau européen par la directive européenne 85-337 CEE du 27 juin 1985 modifiée, concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Il manquait cependant jusqu'en 2009, à la transposition complète de cette directive, la désignation d'une "Autorité environnementale" compétente pour donner un avis sur le projet et l'étude d'impact fournie par le maître d'ouvrage, cet avis devant rendre compte à l'autorité en charge de la décision d'autorisation et au public de la démarche d'évaluation et d'adaptation environnementales mise en œuvre par le porteur de projet.

Le décret n°2009-496 du 30 avril 2009, complétant ce dispositif réglementaire, puis le décret 2011-2019 du 29 décembre 2011, désignent le préfet de région comme autorité administrative compétente en matière d'environnement pour les projets soumis à étude d'impact dont l'autorisation relève du niveau local.

En application de l'article L.122-1 du code de l'environnement et des articles R.122-1 et suivants modifiés par les décrets sus-visés, l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation transmet, pour avis, le dossier comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement.

Cette dernière rend son avis dans un délai de deux mois maximum après avoir consulté "au titre de leurs attributions dans le domaine de l'environnement les préfets des départements sur le territoire desquels est situé le projet..." et "Le ministre chargé de la santé ou le directeur de l'ARS...".

L'avis de l'autorité compétente en matière d'environnement est transmis à "l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution des travaux, de l'ouvrage, ou de l'aménagement projetés". Cette dernière transmet l'avis au pétitionnaire et publie l'avis sur son site internet. L'avis est joint au dossier d'enquête publique, lorsqu'il y a lieu.

## **2. L'"avis de l'autorité environnementale" : objectifs et caractéristiques**

Ainsi qu'indiqué dans la circulaire du 3 septembre 2009 relative à la préparation de l'avis de l'autorité environnementale<sup>6</sup> prise en application du décret n°2009-496 du 30 avril 2009 (extraits des pages 6 et 7) :

*"l'avis émis au titre de l'autorité environnementale porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet conformément à l'article 6 §1 de la directive 85/337 (avis sur "la demande d'autorisation").*

*Il comporte : une analyse du contexte du projet, une analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de sa qualité et du caractère approprié des informations qu'il contient et une analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet, notamment la pertinence et la suffisance des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation des impacts.*

*L'avis de l'autorité environnementale vise en particulier à éclairer le public sur la manière dont le pétitionnaire a pris en compte les enjeux environnementaux [...] L'avis de l'autorité environnementale est un des éléments dont l'autorité compétente pour prendre la décision d'autoriser ou d'approuver le projet tient compte pour prendre sa décision. Elle transmet cet avis au maître d'ouvrage : le dispositif repose sur la responsabilisation du maître d'ouvrage, sur son obligation de transparence et de justification de ses choix".*

<sup>6</sup> Circulaire du 3 septembre 2009 du Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, référencée NOR : DEVD0917293C

### **3. Contenu de l'étude d'impact (cas des ICPE) (pour les dossiers relevant des dispositions antérieures à l'application du décret 2011-2019 du 29/12/2011)**

L'article R.512-8 du Code de l'environnement précise :

*I.-Le contenu de l'étude d'impact mentionnée à l'article R. 512-6 doit être en relation avec l'importance de l'installation projetée et avec ses incidences prévisibles sur l'environnement, au regard des intérêts mentionnés aux articles L. 211-1 (gestion de la ressource en eau) et L. 511-1.*

*II.-Elle présente successivement :*

*1° Une analyse de l'état initial du site et de son environnement, portant notamment sur les richesses naturelles et les espaces naturels agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, ainsi que sur les biens matériels et le patrimoine culturel susceptibles d'être affectés par le projet ;*

*2° Une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents de l'installation sur l'environnement et, en particulier, sur les sites et paysages, la faune et la flore, les milieux naturels et les équilibres biologiques, sur la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'agriculture, l'hygiène, la santé, la salubrité et la sécurité publiques, sur la protection des biens matériels et du patrimoine culturel. Cette analyse précise notamment, en tant que de besoin, l'origine, la nature et la gravité des pollutions de l'air, de l'eau et des sols, les effets sur le climat le volume et le caractère polluant des déchets, le niveau acoustique des appareils qui seront employés ainsi que les vibrations qu'ils peuvent provoquer, le mode et les conditions d'approvisionnement en eau et d'utilisation de l'eau ;*

*3° Les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, le projet a été retenu parmi les solutions envisagées. Ces solutions font l'objet d'une description succincte ;*

*4° a) Les mesures envisagées par le demandeur pour supprimer, limiter et, si possible, compenser les inconvénients de l'installation ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes. Ces mesures font l'objet de descriptifs précisant les dispositions d'aménagement et d'exploitation prévues et leurs caractéristiques détaillées. Ces documents indiquent les performances attendues, notamment en ce qui concerne la protection des eaux souterraines, l'épuration et l'évacuation des eaux résiduelles et des émanations gazeuses, ainsi que leur surveillance, l'élimination des déchets et résidus de l'exploitation, les conditions d'apport à l'installation des matières destinées à y être traitées, du transport des produits fabriqués et de l'utilisation rationnelle de l'énergie ;*

*b) [ne concerne pas le présent projet]*

*5° Les conditions de remise en état du site après exploitation ;*

*6° Pour les installations appartenant aux catégories fixées par décret, une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets de l'installation sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation [Non exigible en l'absence de décret]*

*III.-Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci fait l'objet d'un résumé non technique.*

