



Mission régionale d'autorité environnementale

La Réunion

**Avis délibéré de la Mission Régionale  
d'Autorité environnementale  
de La Réunion  
sur le projet d'accès au Centre de Traitement  
et de Valorisation de Déchets (CTVD)  
en passant sous le pont de la rivière Saint-Etienne  
sur la commune de Saint-Pierre**

n°MRAe 2018APREU16

## Préambule

Le présent avis est rendu par la mission régionale d'autorité environnementale de La Réunion, en application de l'article R122-6 du code de l'environnement et par suite de la décision du Conseil d'Etat n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale.

**L'avis de l'autorité environnementale (Ae) est un avis simple qui ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le pétitionnaire et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisation préalables à sa réalisation, et n'est donc ni favorable, ni défavorable.**

Porté à la connaissance du public, cet avis vise à apporter un éclairage sur les pistes d'amélioration du projet dans la prise en compte des enjeux environnementaux qui ont pu être identifiés, et à favoriser la participation du public dans l'élaboration des décisions qui le concerne.

La MRAe Réunion s'est réunie le 14 août 2018.

Étaient présents et ont délibéré : Bernard BUISSON, Sonia RIBES-BEAUDEMOULIN.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du conseil général de l'environnement et du développement durable, 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.

## Introduction

L'Autorité environnementale (Ae) a été saisie pour avis par la Société Publique Locale (SPL) d'Aménagement Grand Sud sur le projet d'amélioration de l'accès par la RN1 au Centre de Traitement et de Valorisation des Déchets (CTVD) de la société ILEVA, incluant l'installation de stockage de déchets non dangereux (ISDND), à Pierrefonds, sur la commune de Saint-Pierre de l'île de La Réunion (974). Le CTVD génère des flux de camions conséquents.

<b>Localisation du projet :</b>	Pierrefonds - Saint-Pierre
<b>Demandeur :</b>	SPL d'Aménagement Grand Sud
<b>Procédure réglementaire principale :</b>	Autorisation Environnementale
<b>Date de saisine de l'Ae :</b>	26 juin 2018
<b>Date de l'avis de l'Agence Régionale de la Santé (ARS) :</b>	29 mai 2018

Le cadre réglementaire est constitué des articles L. 122-1, L. 123-3 et suivants, L. 512-1 et suivants, R. 122-5, R. 122-6-III, R. 123-8 et R. 512-2 à R. 512-9 du code de l'environnement.

Le projet relève de la rubrique 6° d) « Infrastructures routières : toutes routes d'une longueur inférieure à 3 kilomètres » (version du R 122-2 antérieure à celle applicable au 1<sup>er</sup> janvier 2017). Suite à examen au cas-par-cas, il est soumis à étude d'impact par arrêté préfectoral n° 12-1905/SG/DRCTCV du 07 décembre 2012. Cette création de route sera gérée par la CIVIS. Le projet relève à présent de la catégorie 6° a), en tant que route classée dans le domaine public routier de l'établissement public de coopération intercommunale.

Le dossier a été déposé le 16 avril 2018 au guichet de l'autorisation environnementale unique. L'Ae a été saisie le 26 juin 2018 pour avis.

L'avis de l'Ae sera joint au dossier soumis à enquête publique conformément aux dispositions du code de l'environnement (R122-7.II) et cette dernière ne pourra débuter avant réception de celui-ci. Le pétitionnaire est tenu de produire une réponse écrite à l'avis de l'Ae par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique (L. 122-1.V et VI).

# Avis de l'Autorité Environnementale

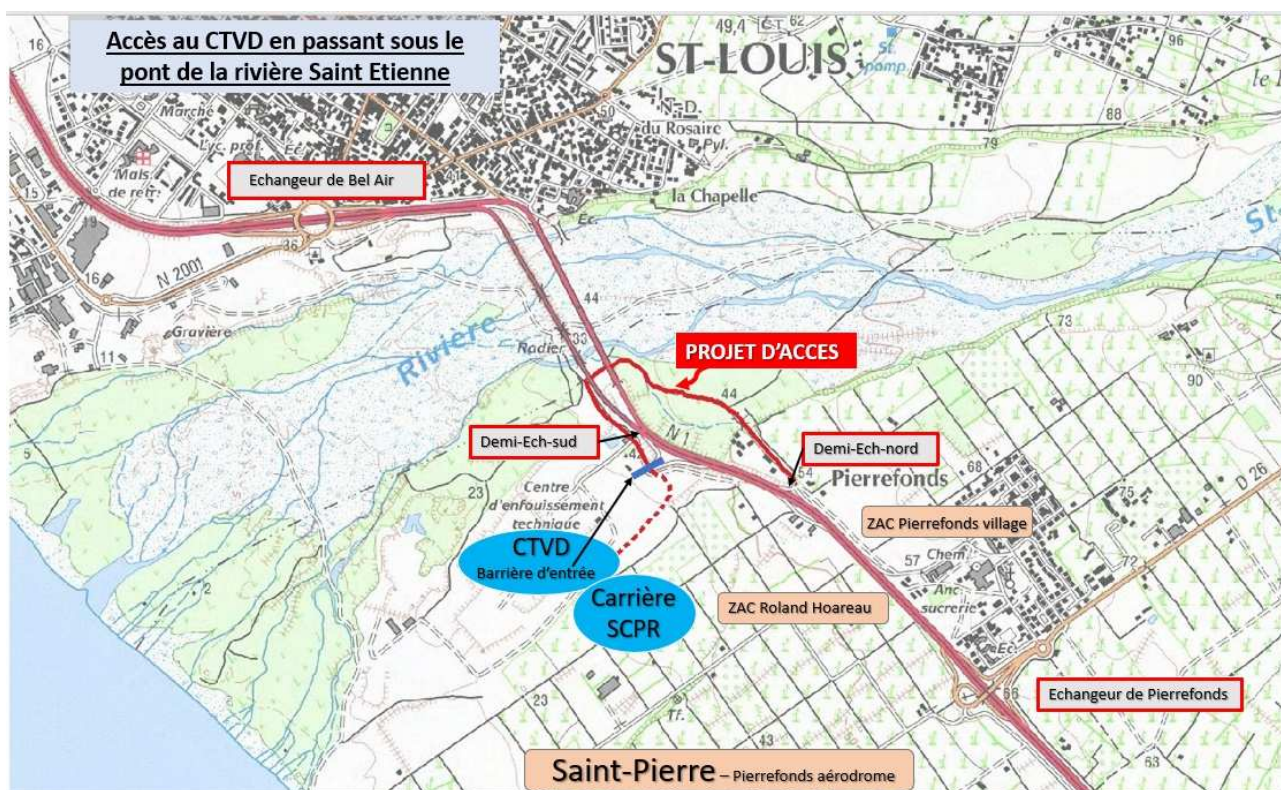
## 1°) Description du projet

Le projet porte sur la réalisation d'une route bidirectionnelle de 6 mètres de largeur et sur un linéaire de 1,3 km, en passant sous les deux ponts de la rivière Saint-Étienne à Saint-Pierre. Au-delà de la barrière d'accès contrôlé au Centre de Traitement et de Valorisation des Déchets (CTVD), la voirie se poursuit sur 400 mètres à l'intérieur du site jusqu'aux ponts de pesée des camions. Le flux de camions de déchets est dimensionné pour 243 entrées pesées/jour, et en horaire de pointe, 40 entrées pesées/heure entre 9h00 et 11h00, et autant en sortie du CTVD.

En l'état actuel, la RN1 ne dispose que d'un demi-échangeur permettant l'accès direct au CTVD depuis Saint-Louis, et l'insertion de ces camions sur la RN1 en direction de Saint-Pierre. La nouvelle route permet d'éviter les saturations des échangeurs de Bel Air à Saint-Louis et de Pierrefonds à Saint-Pierre en supprimant les demi-tours des camions.

Les carriers en activité dans la zone de Pierrefonds n'empruntent pas actuellement ce demi-échangeur sud, mais la piste de chantier traversant la rivière Saint-Étienne en aval des ponts de la RN1, laquelle est vouée à disparaître à court terme. Cela concerne l'exploitation de SCPR, soit près de 180 véhicules par jour et par sens, dont 90 camions et 90 semi-remorques. Leur report de circulation sur la nouvelle route et les demi-échangeurs nord et sud nécessitera le prolongement de la nouvelle route par une voie d'accès aux sites d'exploitation de carrière SCPR.

Plus globalement dans la zone de Pierrefonds aérodrome, le trafic potentiel reporté sur les échangeurs de la RN1 est estimé à 889 véhicules par sens de circulation - 581 camions de matériaux et 308 semi-remorques - (Cf. annexe à l'étude d'impact, §3.2.2.2. page 9). À l'heure de pointe, de 10h00 à 11h00, le trafic des carriers est estimé à 236 mouvements.



Copyright IGN – localisation du projet routier

Le flux de trafic généré en véhicules légers (VL) et poids lourds (PL) par le CTVD, les carriers et la ZAC Roland Hoareau, au niveau de la zone d'étude, est estimé à 6 820 véhicules/jour, la période la plus chargée se situant entre 7h00 et 9h00 avec 880 véhicules/heure.

Sous les deux ponts de la rivière Saint-Étienne, la nouvelle route passe dans le lit majeur de la rivière. L'alerte sera donnée lors de crues relevées de 100 m<sup>3</sup>/s, de sorte à fermer la route à la circulation, éviter l'endommagement de la plateforme routière (érosion latérale suite au déplacement d'un bras vif en crue contre l'ouvrage) et sécuriser les usagers (période de retour 1 an, soit 0 à 2 jours de fermeture par an, cf. page 202 de l'étude d'impact).

Pour l'accès à partir de la RN1 par le demi-échangeur nord, la voie actuelle sera élargie pour faciliter la giration des PL et améliorer la sécurité routière. En sortie de la RN1 par le demi-échangeur sud, la voirie nécessite d'organiser et prioriser les circulations entre les camions du carrier et les camions de transports de déchets. Le projet présenté comprend des voies de stockage des camions devant l'entrée du CTVD (capacité de 10 PL en stationnement longitudinal de la nouvelle route, et capacité de 12 PL sur une double allée de stockage qui shunte le giratoire futur) mais il n'inclut pas l'esquisse de giratoire hors ZAC (figure 7 page 16 de l'étude d'impact), ce qui interroge sur le nombre de branches de celui-ci, la cohérence et les articulations entre le projet présenté portant sur les flux de camions, et les projets connexes (l'itinéraire du projet de TCSP entre Saint-Louis et Saint-Pierre et la trame viaire de la ZAC Roland Hoareau dont l'entrée principale est l'échangeur de Pierrefonds RN1/ RD26).

- *L'Ae recommande que les tracés et priorités de passage soient explicités au niveau du raccordement du demi-échangeur sud de la RN 1, pour tous les flux, en entrée et en sortie, avec ou sans bretelle de raccordement à la ZAC Roland Hoareau.*
- *L'Ae estime que le gabarit en largeur de la nouvelle route (2 voies de 3 mètres) est contraignant pour les croisements de camions et recommande de revoir le dimensionnement du projet (largeur minimale de roulement de 7 mètres, et des surlargeurs en virage et en pente) afin d'assurer une meilleure sécurité routière.*
- *L'Ae recommande d'explicitier l'emprise de la nouvelle route au niveau du lit majeur de la rivière Saint-Etienne et de localiser les équipements pour la fermeture en cas de crue, en application de la mesure M26 (page 201) (mise en place de barrières levantes, de portails coulissants motorisés et d'aires de retournement aux extrémités de la voie).*

Le projet inclut le principe de création d'une voie de 2,50 m, en surlargeur de la nouvelle route, pour la circulation des modes doux (piétons et vélos) et créer une liaison entre les ZAC Pierrefonds Village et Roland Hoareau.

- *L'Ae recommande d'explicitier les caractéristiques de cette voie douce et les difficultés techniques (disponibilité foncière, poste électrique, glissière béton armée séparative, ...).*
- *L'Ae demande d'analyser la cohérence de ce projet de liaison douce avec le projet, 900 mètres au Sud du CTVD, de passerelle pour piétons et cycles au-dessus de la RN1 entre le projet de restructuration du site de la Sucrière de Pierrefonds village et le projet de pôle d'échange et de pôle de loisirs de la ZAC Roland Hoareau.*
- *L'Ae recommande que l'étude d'impact étudie la possibilité d'une continuité d'itinéraire en mode doux par la berge en rive gauche de la rivière Saint-Étienne, entre le passage de la nouvelle route sous la RN1 et le sentier littoral.*

## **2°) Contexte réglementaire**

Le projet est concerné par trois zonages au SAR : « Espace de continuité écologique », « Espace agricole » et « Espace d'urbanisation prioritaire ». Dans la partie située en espace de continuité écologique, le projet correspond à l'aménagement d'une piste de chantier existante et la topographie de cette piste est conservée, ce qui rend le projet compatible au SAR.

Le projet est situé en zonage Aust, U4dé et N au PLU de Saint-Pierre. Il conviendrait de préciser comment l'emplacement réservé n° 132 pour « la réalisation d'une voie et d'un collecteur des eaux usées de 16 mètres d'emprise » impacte le projet. En partie Nord de la RN1, la voirie semble concernée par un zonage agricole sur 250 ml. Plusieurs références erronées sont à corriger (page 100 : PLU de « Saint Pierre » et non Saint-Paul, page 163 : pas de PLU « arrêté » le 24 mars 2017, faire état du PLU approuvé le 26 octobre 2005 et de la prescription de révision du PLU par délibération du conseil municipal du 27 septembre 2012).

- *L'Ae recommande d'améliorer la qualité de l'étude d'impact en ajoutant un plan superposant précisément les différents tronçons au zonage réglementaire du PLU car en l'état, la compatibilité au PLU reste à démontrer.*

La partie échangeur Nord du projet est située dans le périmètre de 500 m du site inscrit de l'ancienne usine sucrière de Pierrefonds.

- *L'Ae rappelle que la procédure de permis d'aménager devrait être requise au titre de l'article R.421-21 du code de l'urbanisme : « Dans le périmètre des sites patrimoniaux remarquables et les abords des monuments historiques, la création d'une voie ou les travaux ayant pour effet de modifier les caractéristiques d'une voie existante doivent être précédés de la délivrance d'un permis d'aménager ». Cette mention pourrait être indiquée dans l'étude d'impact (chapitre 6.2.3. page 166).*

L'étude d'impact démontre la compatibilité du projet aux orientations fondamentales du SDAGE approuvé le 8 décembre 2015 et aux objectifs du SAGE Sud arrêté le 16 juillet 2016.

## **3°) Enjeux principaux**

Le contenu du résumé non technique ne répond pas aux exigences réglementaires en termes de présentation des aspects les plus importants de l'étude d'impact. De plus, une mise en cohérence de la description du projet entre l'étude d'impact et le résumé non technique est nécessaire (Chap. 5.3. : solution technique 2 bis retenue, incluant l'ajout d'une voie bidirectionnelle pour les modes doux).

- *L'Ae demande que le résumé non technique soit complété en application du R. 122-5 du code de l'environnement.*

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae sont les suivants :

- ➔ *sécurité des usagers de l'infrastructure et exposition à des risques naturels ;*
- ➔ *impact pour les riverains sur l'ambiance sonore et la qualité de l'air ;*
- ➔ *préservation de la qualité du milieu aquatique ;*
- ➔ *préservation du patrimoine naturel par rapport à la présence de colonies de chiroptères et de l'avifaune marine.*

#### **4°) Etat initial et mesures proposées**

##### ■ Milieu physique – risque inondation

Le linéaire de nouvelle route est situé sur près de 900 mètres en zone d'interdiction (rouge N1) et 2 fois 50 mètres en zone bleue B2u du Plan de Prévention des Risques Naturels inondation et mouvements de terrain approuvé le 24 mars 2017. Le projet est donc contraint à respecter des prescriptions particulières : les caractéristiques des plateformes, le choix d'une chaussée en béton sous les ponts de la RN1, le dispositif d'alerte de crues (M8 et M27) et le pilotage de fermeture d'accès à la voirie (M26).

Les bras de la rivière Saint-Étienne sont très mobiles et se déplacent au gré des crues. Le projet a un impact temporaire et permanent estimé faible sur la pollution des eaux. Les mesures proposées pour la gestion, la surveillance et le traitement des eaux pluviales sont de nature à éviter ou limiter les risques de pollutions chroniques et accidentelles de la ressource en eau.

En phase travaux, sont prévus l'arrosage de piste, les bassins de décantation avant rejet, le tri et l'évacuation des déchets, l'établissement d'un SOGED (Schéma d'Organisation de la Gestion et de l'Élimination des Déchets de chantier) par les entreprises et la délimitation rigoureuse du chantier. Toutes ces mesures sont proportionnées aux enjeux.

##### ■ Milieu naturel – Biodiversité

Le projet est situé en ZNIEFF de type 2 (« Cilaos et vallée ») et à proximité de deux ZNIEFF de type 1 (l'« embouchure de la rivière Saint-Etienne » et le « cours d'eau du Bras de la Plaine et de la rivière Saint-Etienne »).

Le projet est situé dans le corridor aérien principal de transit de l'avifaune marine (Puffin tropical, les pétrels endémiques de La Réunion, le Pétrel de Barau et le Pétrel noir). L'éclairage nocturne sera limité à la période de travaux de raccordement de la route à l'entrée du site du CTVD. Les éclairages respecteront les préconisations de la Société d'Études Ornithologiques de la Réunion (SEOR) pour limiter la perturbation des oiseaux marins (mesure M23).

En termes d'habitats terrestres, la végétation indigène à forte valeur patrimoniale n'existe plus dans ce secteur géographique. Les végétations secondaires de l'aire d'étude rapprochée sont constituées par des espèces exotiques pour la plupart envahissantes (canne fourragère, Faux poivrier, cassie, fataque, choka vert et herbe polisson).

La rivière présente un enjeu fort de continuité écologique pour la faune aquatique (poissons : cabot bouche ronde, loche, poisson plat, chitte, anguille, et crustacés : chevaquine et chevrette australe).

Des colonies de chiroptères ont été recensées sous le pont de la RN1. Quatre gîtes de Petit Molosse (750 individus dénombrés) sont situés dans la zone de projet, au niveau de la première culée du pont et de la première pile de soutènement. Le Petit Molosse (*Mormopterus francoismoutoui*) est une espèce endémique protégée qui présente un enjeu fort de conservation. L'étude d'impact évalue à juste titre l'impact résiduel modéré (page 205). La mesure M28 porte sur le suivi pluriannuel de la colonie de chiroptères (page 203). Le coût de la mesure est estimé entre 25 000 et 30 000 €. Le suivi in situ du comportement de l'espèce est vertueux et peut permettre de détecter les perturbations et départs, mais ne permet pas de garantir le maintien de la colonie.

- *L'Ae recommande que l'étude d'impact approfondisse le chapitre « 5.justification et choix du projet » (page 157) en étudiant des scénarios de tracés permettant l'évitement d'impact pour les chiroptères, cela sur un périmètre d'étude élargi, en lien avec les enjeux de développement de la ZAC Roland Hoareau.*

■ Milieu humain

Côté Nord de la RN1, le projet est limitrophe d'un garage automobile et d'habitations. Des populations sensibles sont identifiées dans la ZAC Pierrefonds village (clinique à 450 m et école à 750 m de l'échangeur Nord).

- *L'Ae recommande d'approfondir l'impact du projet sur la santé des populations riveraines, en prenant en considération les différentes sources de nuisances engendrées par le trafic des poids-lourds.*
- *L'Ae recommande d'évaluer les impacts, et de préciser les mesures d'évitement et de réduction en termes de sécurité, de bruits et de poussières pour les piétons et vélos sur cet itinéraire.*

Le projet a un impact fonctionnel positif sur le désengorgement des échangeurs de Bel Air et de la RD26 et permet de supprimer les doubles passages de poids-lourds sur la RN1.