

CONCLUSIONS MOTIVEES

Le projet présenté par la Communauté intercommunale des villes solidaires (CIVIS) porte sur la réalisation d'une voie d'accès au centre de traitement et de valorisation des déchets (CTVD) de la zone Sud. Cet itinéraire permettra d'alléger le trafic sur les échangeurs de Pierrefonds et de Bel Air. La Société Publique Locale d'Aménagement Grand Sud assure la maîtrise d'ouvrage de ce projet.

Cette demande a fait l'objet d'un examen au cas par cas et d'une étude d'impact.

Suite à l'enquête publique, il s'agit de donner un avis sur la présente demande en considérant les enjeux environnementaux, la sécurité des usagers mais également l'amélioration de la desserte du CTVD.

Le projet étant susceptible de générer des impacts notables sur le milieu naturel, le milieu physique et la santé, il convient d'évaluer les incidences au regard du projet et de garantir la non dégradation du milieu récepteur par la mise en œuvre de mesures d'évitement et de réduction.

Effets de l'opération sur:

-la qualité de l'eau

L'implantation du site s'inscrit au droit du bassin-versant de la Rivière Saint- Etienne et se situe en partie dans le lit mineur.

Le projet, localisé au sein d'une ressource à préserver (aquifère de Pierrefonds), intercepte le périmètre de protection renforcée du forage «F5 rive gauche amont Rivière Saint Etienne». De ce fait, la qualité de la ressource en eau utilisée pour partie à des fins de consommation humaine, risque d'être détériorée.

En raison de la forte perméabilité du sol, la pollution des eaux souterraines devra faire l'objet d'une attention particulière, l'objectif majeur étant de préserver la qualité environnementale de la nappe phréatique.

Par ailleurs, le revêtement du tracé entraînera l'imperméabilisation d'une surface de 1,68 ha, ce qui pourrait constituer un obstacle aux écoulements naturels des eaux. Afin de réguler les débits et compenser l'imperméabilisation, les eaux de ruissellement seront récupérées dans des bassins de rétention et d'infiltration.

Il apparaît que ces divers dispositifs contribueront à un traitement qualitatif vis à vis de la pollution chronique.

Dans ce contexte, l'exploitant devra s'assurer de la surveillance, de l'entretien et de la maintenance des ouvrages de gestion des eaux superficielles.

Au regard de la profondeur de la nappe située entre 5 et 6 m par rapport au sol et des mesures proposées, j'estime que le risque de pollution des eaux souterraines peut être considéré comme faible.

-la santé

Les impacts sur la santé sont principalement liés à la qualité de l'air, aux nuisances sonores et à la sécurité des usagers.

. qualité de l'air.

Les populations localisées au nord du site (résidences, établissements recevant du public, concessionnaire auto) sont susceptibles d'être impactées par le projet.

Selon le bureau d'études, la qualité générale de l'air de la zone est jugée bonne malgré l'environnement industriel, mais a tendance à se dégrader de façon substantielle sous l'influence du trafic soutenu de la RN1.

Aucune donnée chiffrée ne corrobore ces informations. L'analyse de cette situation mériterait d'être approfondie.

Au regard de la situation actuelle, cet enjeu majeur devra faire l'objet d'une attention particulière, le projet étant potentiellement générateur de polluants atmosphériques et d'émissions de poussières liés à la circulation des véhicules et aux travaux de terrassement.

. ambiance sonore.

Les nuisances sonores générées par le trafic sur la RN1 et les engins de chantier, concerneront quelques riverains proches de l'échangeur existant.

Selon la carte de bruit stratégique du secteur de Saint Pierre portée au dossier et qualifiée dans le cadre de 2 campagnes réalisées en avril 2009 et septembre 2011, le niveau sonore enregistré sur la zone du projet est compris entre 55dB(A) et 75dB(A).

Il apparaît que l'emprise de la future voie se situe en zone d'ambiance sonore préexistante faible à forte, en fonction de sa proximité avec la RN1.

Vu l'évolution à la hausse des activités et du trafic sur la zone, il me paraît essentiel d'affiner ces résultats par de nouvelles mesures.

. trafic/sécurité

En phase chantier, le projet générera un accroissement de la circulation susceptible d'induire des problèmes d'encombrement et de sécurité, notamment vis-à-vis du site du CTVD et des usagers de la zone. La mise en œuvre d'un plan de circulation serait de nature à limiter et à réguler le trafic au niveau de ce secteur. L'exploitant devra veiller à limiter la vitesse et à mettre en place une signalisation appropriée et entretenue au niveau des accès au chantier.

Au vu de l'étroitesse du rayon de giration, l'insertion des véhicules sur la route nationale 1 depuis la voie de raccordement représente un réel danger de collision avec les autres usagers, la cabine du conducteur pouvant intercepter la voie de droite de la RN1.

Afin de sécuriser l'insertion des véhicules lourds, il me paraît essentiel d'élargir la bretelle d'accès vers l'intérieur de la courbe

-la faune

La rivière Saint Etienne représente une zone de refuge, de reproduction et de transit pour une avifaune variée constituée d'espèces terrestres et marines. L'aire d'étude rapprochée a fait l'objet d'un inventaire permettant de recenser plusieurs espèces endémiques ou indigènes.

Concernant les oiseaux marins

L'analyse faunistique confirme le survol de la zone par des espèces protégées (Puffin de Baillon, Pétrel de Barau et Pétrel noir) qui utilisent le lit de la rivière Saint Etienne pour leur déplacement entre l'océan et les lieux de nidification. La zone d'étude étant incluse dans le corridor de déplacement de ces espèces, je considère l'enjeu comme fort.

Concernant les oiseaux terrestres

Le site est considéré comme favorable à la reproduction de deux espèces forestières indigènes représentées par «l'oiseau blanc et la tourterelle malgache». Pour éviter tout risque de destruction des nichées, je préconise que les travaux de libération des emprises et de terrassement aient lieu hors période de nidification.

Concernant les reptiles et les chiroptères

Le Caméléon panthère» (endormi), espèce protégée, et «le Petit Molosse» considéré comme remarquable du fait de son statut de patrimonialité, sont présents au sein de la zone d'étude immédiate du tracé. Ces espèces seraient susceptibles d'être dérangées en phase chantier et d'exploitation, notamment par la circulation des poids lourds.

Les colonies de «petits molosses» étant localisées sous les ouvrages d'art de la rivière Saint Etienne, il s'agira de ne pas aggraver les nuisances induites par le trafic de la RN1 (poussières, vibrations et bruits) notamment en utilisant des engins conformes aux normes européennes et en procédant à l'arrosage de la piste.

L'enjeu peut être considéré comme fort pour ces individus. Un suivi pluriannuel des colonies permettra d'adapter de nouvelles mesures réductrices si nécessaire.

Concernant la faune aquatique

Le site constitue un réservoir de biodiversité pour la faune aquatique d'eau douce. Les bras vifs ainsi que la zone d'embouchure sont nécessaires au bon déroulement des cycles biologiques en terme de migration, de reproduction et de croissance.

Toutefois, les poches de zones humides et les bras vifs de la rivière ne sont pas concernés par le projet. Pour autant, le bras secondaire intercepté par le projet et susceptible d'être alimenté en cas d'épisodes pluvieux intenses, est connecté avec le bras principal de la rivière Saint Etienne.

Il apparaît que la mise en œuvre de passages busés correctement dimensionnés contribuera à assurer une transparence hydraulique.

-la flore

L'aire d'étude présente une majorité d'habitats secondaires (fourrés à Faux poivrier et Cassie), fortement colonisés par des espèces exotiques envahissantes, sans intérêt écologique particulier. Aucune espèce protégée n'a été répertoriée. Le site présente donc un intérêt patrimonial limité; l'enjeu est considéré comme faible.

-le paysage

Le site n'intercepte aucun patrimoine paysager recensé. Afin de limiter les impacts sur le milieu biologique, la zone devra être rapidement végétalisée par un ensemencement à partir d'espèces indigènes. A cela s'ajoutera la mise en oeuvre d'un suivi des espèces invasives et d'un programme de lutte le cas échéant. L'objectif majeur sera de conserver l'identité paysagère de Pierrefonds.

-les monuments historiques

Le projet intercepte légèrement le périmètre de protection de l'ancienne usine de Pierrefonds, classée monument historique. Les aménagements projetés s'appuient fortement sur l'existant et ne modifie en rien les perspectives vis-à-vis de ce monument.

Néanmoins, les travaux réalisés à l'intérieur de ce périmètre ou ceux susceptibles de modifier l'aspect des abords, devront recueillir l'avis de l'architecte des bâtiments de France.

Analyse des risques majeurs

Le secteur est connecté hydrauliquement à plusieurs bassins versants dont les exutoires sont le lit de la rivière Saint-Etienne et le thalweg longeant le CTVD en partie Sud.

De par l'évolution des chenaux d'écoulement et le transport solide important lors des épisodes pluvieux intenses, le secteur est concerné par un aléa de type R1 «aléa fort inondation combiné à un aléa mouvement de terrain».

Par ailleurs, la présence d'un bras secondaire susceptible d'être alimenté en cas de forte crue, rend le tracé édifié dans le lit mineur particulièrement exposé.

L'étude hydraulique montre que le risque de dégradation de l'infrastructure existe pour des débits de l'ordre de 100 m³/s. Conformément aux recommandations du bureau d'études Artélia, l'implantation de protections ancrées profondément seraient à privilégier.

L'incidence sur le milieu apparaît donc comme forte. Dans ce contexte, le pétitionnaire veillera à la sécurité des personnes et des véhicules empruntant cet itinéraire par la mise en œuvre d'un suivi topographique du lit, l'application du seuil d'alerte sur les débits soit 100 m³/s et la fermeture de la route.

Acceptabilité sociale du projet

Pour une meilleure acceptabilité des nuisances engendrées par le chantier, le pétitionnaire veillera à l'information des riverains sur l'évolution des travaux et sera attentif aux ressentis des populations voisines afin d'envisager si besoin de nouvelles mesures réductrices.

Au regard de l'analyse des impacts et adaptations qui précèdent, je considère que:

- l'étude d'impact met en exergue la sensibilité du site par rapport aux caractéristiques du projet, les effets prévisibles sur l'environnement et les mesures prévues pour répondre aux différents enjeux;
- l'état initial ainsi que les impacts du projet sont correctement décrits même si certaines données mériteraient d'être actualisées, notamment pour la qualité de l'air et l'ambiance sonore;
- le tracé emprunte l'amorce routière et la piste existantes et se positionne au plus près du mur de protection hydraulique des culées de ponts, sans impact majeur sur les bras vifs de la rivière Saint-Etienne;
- l'étude hydraulique a permis de quantifier les incidences sur les écoulements et de prévoir les aménagements nécessaires;
- le projet prend en compte les bassins versants d'origine et respecte les écoulements naturels par l'instauration d'une transparence hydraulique;
- le recueillement des eaux de ruissellements générées par le projet dans des dispositifs de rétention et d'infiltration permettent de maîtriser les risques d'inondation et de pollution;
- le projet n'impacte pas la Zone de Surveillance Renforcée (ZSR) du

«Forage F5 rive gauche amont Rivière Saint Etienne», aucun prélèvement ni rejet dans l'aquifère ne sont attendus;

- l'interception par le projet du périmètre de la Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type II «Cilaos et vallée» ne remet pas en cause le maintien des états de conservation des espèces identifiées;
- le projet s'inscrit dans le développement futur de la zone de Pierrefonds et permet un accès direct au CTVD;
- l'étude de trafic en situation future a démontré de bonnes conditions de circulation sans remontée de file jusqu'à la RN1;
- le maître d'ouvrage a répondu de façon détaillée aux recommandations de l'Autorité Environnementale et au questionnement du commissaire enquêteur;
- l'affectation des sols et le règlement des plans programmes et schémas en vigueur semblent compatibles avec le projet;
- le déroulement de l'enquête n'appelle pas d'observations particulières sur le plan réglementaire, les pièces du dossier ont été mises à disposition du public aux jours et heures d'ouverture des bureaux;
- la publicité a été faite par voie d'affichage sur le site et dans les journaux locaux.

Pour les raisons exposées supra, j'émet un **avis favorable** au projet de réalisation de l'accès au CTVD passant sous le pont de la Rivière Saint-Étienne, commune de Saint-Pierre.

Le 2 Février 2019
Le Commissaire Enquêteur

