

DEPARTEMENT DE LA REUNION

Commune de Saint-Pierre

Enquête publique au titre du code de l'environnement «loi sur l'eau», préalable au projet de réalisation de l'accès au CTVD en passant sous le pont de la Rivière Saint-Étienne, commune de Saint-Pierre.



**Arrêté N°2018-2051/SG/DRECV du 22 octobre 2018.
Décision du tribunal administratif du 8 octobre 2018
Commissaire Enquêteur: VITRY Janil**

SOMMAIRE

RAPPORT

1. PREAMBULE

2. OBJET DE L'ENQUETE

3. PRESENTATION DU DEMANDEUR

4. CADRE JURIDIQUE

5. COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUÊTE

6. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

6.1 Désignation de la commission d'enquête

6.2 Modalités de l'enquête

6.3 Déroulement de l'enquête

6.4 Incidents relevés au cours de l'enquête

7. COURRIERS

8. LE PROJET

8.1 Rubrique concernée par le projet

8.2 Localisation

8.3 Objectifs

8.4 Nature et caractéristiques

8.5 Descriptif des opérations

8.6 Budget prévisionnel

9.ELEMENTS REMARQUABLES DU DOSSIER

9.1 Etude d'impact

9.2 Résumé non technique

10. CONCEPTION ET CHOIX DU PROJET

11.COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC L'AFFECTION DES SOLS ET ARTICULATION AVEC LES PLANS, PROGRAMMES ET SCHÉMAS

Dossier N°E18000036/97

12. OBSERVATIONS

12.1 Avis du conseil municipal

12.2 Procès-verbal de synthèse des observations

12.3 Mémoire en réponse du pétitionnaire au procès-verbal de synthèse

12.4 Commentaires du commissaire enquêteur

CONCLUSIONS MOTIVEES

ANNEXES

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

1. PREAMBULE

Dans le cadre des procédures réglementaires, la Communauté Intercommunale des Villes Solidaires (CIVIS) a déposé un dossier d'Autorisation Environnementale Unique portant sur un projet d'amélioration de l'accès au Centre de Traitement et de Valorisation des Déchets (CTVD) de la société ILEVA. Ce dossier a fait l'objet d'un examen au «cas par cas», d'une étude d'impact et d'un avis de la Mission Régionale de l'Autorité environnementale.

La réalisation d'une nouvelle infrastructure routière passant sous les ouvrages d'art de la rivière Saint Etienne permettra une accessibilité limitée et contrôlée au site d'ILEVA et une desserte sécurisée pour les poids lourds.

Mandataire de la CIVIS, la Société Publique Locale d'Aménagement (SPLA) Grand Sud assure la maîtrise d'ouvrage de ce projet.

2. OBJET DE L'ENQUETE

L'enquête publique porte sur une demande d'autorisation pour la réalisation d'un accès au Centre de Traitement et de Valorisation des Déchets en passant sous le pont de la Rivière Saint-Étienne, commune de Saint-Pierre.

3. PRESENTATION DU DEMANDEUR

CIVIS siège de Pierrefonds
29 route de l'Entre Deux
97410 Saint Pierre

Maîtrise d'ouvrage déléguée à:
SPLA Grand Sud
13, chemin Bureaux
97410 Saint-Pierre

4. CADRE JURIDIQUE

Cette enquête est soumise au cadre juridique suivant:

Arrêté N°2018-2051/SG/DRECV du 22 octobre 2018 faisant référence aux documents suivants :

.Code de l'environnement;

.Ordonnance n°2017-80 du 26 janvier 2017, décrets n°2017-81 et n°2017-82 du 26 janvier 2017 relatifs à l'autorisation environnementale; ;

.Ordonnance n°2016-1060 du du 3 août 2016 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public;

- .Décret n°2017-626 du 25 avril 2017 relatif aux procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement;
- .Arrêté ministériel du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et les dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête;
- .Dossier de demande d'autorisation «loi sur l'eau» avec étude d'impact déposé le 16 avril 2018 par la Communauté Intercommunale des Villes Solidaires (CIVIS) et enregistré sous le n°2018-26EI;
- .Avis de la commission locale de l'eau du Sud;
- .Liste départementale des commissaires enquêteurs au titre de l'année 2018;
- .Avis de la mission régionale d'autorité environnementale du 14 août 2018;
- .Décision du tribunal administratif du 8 octobre 2018.

5. COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUÊTE

- . avis d'enquête publique;
- . arrêté N°2018-2051/SG/DRECV du 22 octobre 2018;
- . arrêté N°12-1905/SG/DRCTCV du 7 décembre 2012;
- . registre d'enquête;
- . avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale de la Réunion en date du 12 juin 2018;
- . réponses du Maître d'ouvrage aux remarques de la mission régionale d'autorité environnementale;
- . dossier de demande d'autorisation comportant un résumé non technique et une étude d'impact;
- . étude de trafic;
- . étude hydraulique SAFEGE;
- . étude hydraulique ARTELIA;

6. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

6.1 Désignation du commissaire enquêteur

Décision N°E18000036/97 en date du 8 octobre 2018 de M. Le Président du Tribunal Administratif (Cf. annexe 5).

6.2 Modalités de l'enquête

- **Réunions/Visite de terrain/Vérification de l'affichage**

30 novembre 2018: Vérification du dossier/paraphe du registre.

10 décembre 2018: Visite de terrain (compte rendu Cf. annexe 3).

17 décembre 2018: Réunion à la Région Réunion / Service des routes:
-Avis du service des routes sur l'insertion des poids lourds sur la RN1

8 janvier 2019: Réunion SPLA Grand Sud/Remise PV de synthèse

17 janvier 2019: Réunion mairie de Saint Pierre/Service urbanisme:

- Compatibilité du projet avec les plans en vigueur.
- Vérification du règlement du PLU et du PPR en vigueur (Cf annexe 4).*

6.3 Déroulement de l'enquête

L'enquête s'est déroulée pendant 32 jours consécutifs, du 3 décembre 2018 au 3 janvier 2019 inclus.

Les pièces du dossier ont été mises à la disposition du public aux jours et heures d'ouverture des bureaux, afin que chacun puisse en prendre connaissance et consigner éventuellement ses observations sur le registre d'enquête.

A l'expiration du délai d'enquête le registre a été clos et signé par le commissaire enquêteur.

6.4 Incidents relevés au cours de l'enquête

Le 3 décembre, jour de l'ouverture de l'enquête, des manifestants «gilets jaunes» ont déambulé brièvement dans la salle du conseil municipal, lieu de ma permanence, puis se sont installés dans l'entrée principale de la mairie de Saint Pierre.

◆ Tableau des permanences

Mairie de Saint Pierre	
3 décembre 2018	9 heures à 12 heures
12 décembre 2018	9 heures à 12 heures
18 décembre 2018	13 heures à 16 heures
3 janvier 2019	13 heures à 16 heures

◆ Publicité

L'information du public a été faite par :

- Voie d'affichage:

. sur le site de l'opération sous la responsabilité du pétitionnaire (constat d'huissier Cf. annexe 6);

. dans les mairies et mairies annexes sous la responsabilité de M. le Maire de la commune de Saint Pierre. Certificat d'affichage en date du 4 janvier 2019 (Cf. annexe 6);

- Insertion dans les journaux locaux (Cf. annexe 6)

Dossier N°E18000036/97

- . le Quotidien: 12 novembre et 3 décembre 2018;
- . le Journal de l'île: 12 novembre et 3 décembre 2018;

- Publication sur le site de la Préfecture : <http://www.reunion.pref.gouv.fr> des documents suivants:
 - avis de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe);
 - le mémoire en réponse à l'avis de la MRAe;
 - arrêté N°2018-2051/SG/DRECV du 22 octobre 2018 de M. le Préfet de la Réunion;
 - arrêté voie d'accès au CTVD annexe 1
 - étude hydraulique SAFEGE annexe 3a
 - étude hydraulique ARTELIA annexe 3b
 - étude de trafic annexe 4
 - dossier aeu accès CTVD BIOTOPE
 - avis d'enquête;

7. COURRIERS

- Courrier de remise du procès verbal de synthèse des observations (Cf. annexe 2).
- . Mémoire réponse du pétitionnaire aux observations et aux questions du commissaire enquêteur (Cf. annexe 2).

8. LE PROJET

8.1 Rubrique concernée par le projet

Le projet relève de l'article R 122-2 du code de l'environnement, rubrique 6°a) «cas par cas» «Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale».

8.2 Localisation

Le site se situe en partie dans le lit de la rivière Saint Etienne, proche de la zone d'activité de Pierrefonds et du centre de tri et de valorisation des déchets.

8.3 Objectifs

Il s'agit:

- d'améliorer la desserte du CTVD et des carrières;
- d'alléger le trafic sur les échangeurs de Pierrefonds et de Bel Air.

8.4 Nature et caractéristiques

Le programme d'aménagement comprend:

- La réalisation d'une voie réservée aux véhicules autorisés dont le tracé emprunte l'amorce routière et la piste existantes longeant la RN1;

- la création d'une chaussée de 2 voies de 3.00 m de largeur sur la totalité du linéaire;
- l'élargissement de la voie de sortie pour l'amélioration de la giration de la bretelle de l'échangeur côté nord;
- la création d'une voie de stockage dédiée aux camions pour shunter le giratoire;
- la réalisation de chaussées adaptées:
 - . chaussée souple renforcée par géo-grille, capable de se déformer sans défaut majeur et réparable/rechargeable au fil de son évolution au droit des anciens casiers de l'ISDND;
 - . structure lourde en béton intégrant une protection anti-affouillement en enrochement lié dans le lit de la rivière Saint Etienne;
 - . structure de chaussée classique en enrobé adaptée au contexte pour le reste du tracé;
- la réalisation de réseaux de collecte et de rétention des eaux pluviales:
 - . création d'un bassin de rétention d'un volume de de 60m³ utile destiné à recueillir les eaux de ruissellement de la voirie;
 - . création d'un bassin de rétention d'un volume de de 15m³ destiné à recueillir des eaux polluées accidentellement;
 - . réalisation de passages busés de diamètre de 1500 mm sous la desserte destinés à assurer la transparence hydraulique (eaux issues du bassin versant situé à l'amont des ouvrages d'art de la RN1).

8.5 Descriptif des opérations

- débroussaillage, dégagement des emprises et démolition de l'existant;
- repérage et dévoiement éventuel du réseau HTA;
- terrassements et purges nécessaires;
- réalisation des fossés d'assainissement et des bassins de rétention;
- prolongation exutoire du bassin d'orage RN1 avec reprise tête de buse;
- construction d'un mur de soutènement et mise en oeuvre des remblais contigus;
- réalisation des fondations avec géo-grille au droit des anciens casiers en remblai;
- réalisation de la voirie (béton et enrobé);
- pose de caniveaux, de dispositifs de retenue et d'équipements divers (barrière accès, signalisation, feux, caméra ...);
- aménagements extérieurs.

8.6 Budget prévisionnel

Frais généraux (installation de chantier, études, assurance de la qualité, etc.)	155 000
Travaux préparatoires (libération des emprises, démolitions, etc.)	35 000
Terrassements généraux (déblais, remblais, purges, etc.)	570 000
Voiries (couche de fondation, couche de roulement béton ou enrobé, etc.)	1 165 000
Assainissement des eaux pluviales (bassin de rétention, fossés, caniveaux, etc.)	345 000
Dévoisement réseaux (modification réseau HTA si besoin, réseau BT, irrigation, etc.)	37 000
Reprise exutoire bassin d'orage RN1 (création de murs de soutènement, prolongation buse et reprise tête de buse, remblais contigus, etc.)	138 000
Travaux et équipements divers (automatisme barrière, reprise clôture, feux, caméra, etc.)	131 000
Aménagements du pont de l'allée de la voirie et radier (réfection partielle, ajout de dispositifs de sécurité, etc.)	120 000
Aménagement demi-échangeur Nord (élargissement chaussée, prolongation buse et reprise tête de buse, etc.)	15 000
Aménagements paysager (plantations, etc.)	30 000
Aléa 10%	274 100
TOTAL H.T.	3 015 100

9. ELEMENTS REMARQUABLES DU DOSSIER

Il s'agit dans ce chapitre de présenter les aspects du dossier les plus importants.

Sont décrits avec détails:

- l'ensemble des travaux relatifs à la réalisation de l'accès au CTVD;
- l'identification des impacts et des mesures requises pour les limiter.

Il est à noter que les plans et cartes représentatifs des enjeux liés à l'exploitation du site sont majoritairement illisibles. A la demande du commissaire enquêteur les plans de masse, de voirie et de nivellement ont été fournis sous format A3.

Suite à l'avis de l'Autorité Environnementale, le résumé non technique de l'étude d'impact a été complété afin de répondre aux exigences réglementaires (article R 122-5 du code de l'environnement) en terme de présentation des

aspects les plus importants. Ce document modifié n'appelle pas d'observations particulières. Il est accessible et compréhensible par le grand public.

9.1 Etude d'impact

Conformément à l'article R122-6 du Code de l'Environnement, la Mission Régionale de l'autorité environnementale a émis un avis sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le pétitionnaire (cf annexe 1).

L'étude d'impact réalisée par le cabinet Biotope comporte une description du projet dans sa conception, y compris des caractéristiques et des exigences techniques en matière d'utilisation du sol.

Elle comprend:

- . Une analyse de l'état initial des milieux susceptibles d'être affectés par le projet, portant notamment sur le milieu physique, les risques majeurs, le milieu humain, le milieu naturel et le patrimoine.
- . Une analyse des effets temporaires et permanents du projet sur ces milieux;
- . Les mesures prévues par le pétitionnaire pour éviter et réduire les effets négatifs notables du projet.
- . l'étude de différents scénarios et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé, le projet présenté a été retenu;
- . Les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable, ainsi que son articulation avec les plans, schémas et programmes.

Une synthèse des enjeux hiérarchisés selon trois niveaux (fort, moyen, faible) permet une vision globale des éléments majeurs à retenir pour la réalisation du projet.

Cette étude fait ressortir les principaux enjeux environnementaux et humains.

L'étude d'impact met en évidence:

- un risque réel d'inondation du tracé, associé à un aléa mouvement de terrain moyen à élevé, au niveau des ouvrages d'art de la RSE;
- 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 (mise en place de barrières levantes, de portails coulissants motorisés et d'aires de retournement aux extrémités de la voie).*
- des sols constitués majoritairement d'alluvions à forte perméabilité impliquant une vitesse de diffusion élevée en cas de pollution accidentelle;
- la présence de la nappe de Pierrefonds considérée comme une ressource stratégique à préserver;
- l'interception par le tracé de la Zone de Surveillance Renforcée (ZSR) du Forage F5 rive gauche amont Rivière Saint Etienne;
- une zone sensible réglementairement protégée (zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique/Parc naturel) dont l'écosystème pourrait être perturbé;

-la présence d'une faune endémique et indigène présente ou de passage sur le site (oiseaux marins rejoignant leur lieu de nidification, gîtes de chiroptères, nidification d'oiseaux terrestres, reptiles présents dans les fourrés secondaires) dont l'habitat et le mode de fonctionnement risquent d'être perturbés;

L'Ae recommande que l'étude d'impact approfondisse le chapitre « justification et choix du projet » en étudiant des scénarios de tracés permettant l'évitement d'impact pour les chiroptères.

-la localisation du projet dans le périmètre des 500 m de servitude de l'ancienne usine de Pierrefonds, classée monument historique;

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 »

-les risques potentiels sur la santé liés à une dégradation de la qualité de l'air et de l'ambiance sonore engendrée par l'ensemble du trafic de la zone;

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.

-les problèmes de sécurité pouvant induire un risque de collision avec les usagers de la RN1 lors de l'insertion des poids lourds.

9.2 Résumé non technique

Le résumé non technique ne développe pas suffisamment les aspects les plus importants de l'étude d'impact.

L'Ae demande que ce document soit complété en application du R. 122-5 du code de l'environnement.

Dans sa réponse à l'avis de la MRAE (Cf annexe1), la SPLA Grand Sud apporte des éléments complémentaires permettant de mieux appréhender les enjeux environnementaux majeurs, de conserver le patrimoine naturel terrestre, de garantir la sécurité des usagers et de l'infrastructure, de préserver la santé des riverains et la qualité du milieu aquatique.

Le tableau ci-après met en exergue les points essentiels de l'étude d'impact:

Etat initial	Risques/Nature des impacts	Mesures
Risques majeurs		
Inondation/Mouvement de terrain		
Moitié du tracé se situant en zone inondable.	Réalimentation du bras secondaire.	Mise en œuvre d'un système d'alerte «crues».
Présence d'un bras secondaire	Déplacement des bras vifs	Exercices de mise en situation.

		<p>Traitement des pollutions chroniques et accidentelles:</p> <ul style="list-style-type: none"> -épandage de produits absorbants. -raclage du sol en surface et transport des matériaux pollués vers des sites de traitement agréés. -utilisation de kits anti-pollution équipant tous les engins. -stockage des eaux polluées dans des bassins de rétention, des noues et des canalisations.
Milieu naturel		
<p>Tracé situé dans le périmètre de la ZNIEFF de type II «Cilaos et vallée». Risque de perturbation de l'écosystème.</p>		
	Flore	
<p>Végétations secondaires (espèces exotiques) envahissantes, présentes sur l'ensemble de la zone d'étude.</p>	<p>Destruction d'habitats.</p>	<p>Décapage progressif et adaptation de la période de réalisation des travaux. Réduction des émissions de poussières par arrosage des pistes et limitation de vitesse. Plantation d'espèces indigènes dans le cadre du réaménagement.</p>
	Faune	
<p>Corridor de déplacement des oiseaux marins (Puffin de Baillon, Phaéton à bec jaune, Pétrel noir, Pétrel de barau)</p> <p>Site considéré comme un réservoir de biodiversité:</p> <p>-faune aquatique diversifiée. Habitats dulçaquicoles non concernés directement par</p>	<p>Risque de perturbation des espèces endémiques et indigènes, notamment dans leur déplacement (risque d'échouage) et leur fonctionnement</p> <p>Perturbation possible des lieux de reproduction et de croissance (bras secondaire concerné par le</p>	<p>Eclairage réduit en hauteur et orienté vers le sol pendant la phase travaux (raccordement entrée CTVD). Pas d'éclairage de la voie en phase d'exploitation. Mise en œuvre d'un plan de sauvetage des oiseaux échoués.</p> <p>Gestion des eaux par transparence hydraulique. Récupération et traitement des</p>

<p>l'aire d'étude rapprochée.</p> <p>-faune terrestre: .Caméléon panthère ou endormi -Oiseaux: .Recensement d'espèces endémiques et indigènes (oiseau lunette gris/Tourterelle malgache)</p> <p>-Chiroptères: petit molosse (espèce endémique)</p>	<p>projet connecté avec le bras principal de la rivière Saint Etienne situé à environ 70m du projet).</p> <p>Destruction des nids, des fourrés arbustifs en période de reproduction et des spécimens.</p> <p>Dérangement de la colonie.</p>	<p>eaux polluées.</p> <p>Mise en dépôt de la végétation défrichée pour faciliter la fuite de la faune présente. Choix des périodes pour le défrichage, tenant compte des cycles biologiques</p> <p>Réduction des nuisances sonores et des vibrations. Suivi pluri-annuel de la colonie de chiroptères.</p>
Patrimoine		
<p>Sucrerie de Pierrefonds inscrite au titre des monuments historiques.</p>	<p>Projet localisé dans le périmètre des 500 m de servitude de l'ancienne usine de Pierrefonds</p>	<p>Intégration paysagère. Délimitation rigoureuse de l'emprise du chantier. Avis de l'architecte des bâtiments de France</p>
Milieu humain		
Qualité de l'air		
<p>Bonne qualité de l'air sur la zone d'étude.</p>	<p>Risque de dégradation engendrée par l'ensemble du trafic de la zone.</p>	<p>Arrosage des pistes pendant les périodes défavorables et nettoyage des pneus des camions avant leur accès à la RN1. Evacuation des gravats dans des bennes bâchées. Utilisation de machines de forage ou de sciage pourvues de dispositifs de captation des poussières.</p>
Bruit		
<p>Niveau sonore du secteur compris entre 55dB(A) et plus de 75dB(A).</p>	<p>Source ponctuelle de bruit occasionnant une gêne pour les riverains.</p>	<p>Horaire de fonctionnement diurne. Utilisation d'engins conformes à la réglementation. Maintien en bon état du</p>

		matériel utilisé.
	Trafic	
Secteur marqué par le trafic routier.	Trafic régulier généré par l'activité, pouvant induire des problèmes d'encombrement et de sécurité, notamment vis-à-vis du site du CTVD.	Pilotage de la voirie (barrière, vidéo surveillance) Limitation de la vitesse de circulation sur tout le site. Application d'un plan de circulation interne.

10. CONCEPTION ET CHOIX DU PROJET

La conception s'appuie sur les orientations suivantes:

- . limiter au maximum les surfaces imperméabilisées dans le lit de la rivière Saint Etienne et les rechargements du terrain;
- . éviter les remontées de file de camions en attente à l'entrée du site du CTVD jusqu'à la RN1;
- . limiter les rayons de courbure du tracé et éviter les doubles courbes pour faciliter l'exploitation et favoriser la sécurité des usagers;
- . éviter dans la mesure du possible, toute modification du poste de livraison HTA du CTVD.

Le scénario retenu, considéré comme le plus pertinent tant sur le plan technique que sur le plan environnemental, tient compte des éléments suivants:

- utilisation de la voirie existante et de la piste actuelle;
- réalisation de structures de chaussées adaptées au droit des anciens casiers des Installations de Stockage de Déchets Non Dangereux (ISDND) et dans le lit mineur de la rivière Saint Etienne;
- présence d'une zone anthropisée et d'habitats ne présentant pas d'intérêt écologique particulier;
- non aggravation des risques naturels: gestion des eaux pluviales par compensation de l'imperméabilisation du sol, rétention des eaux polluées et transparence hydraulique;
- absence de remontées de file impactant le giratoire ou l'échangeur;
- maintien de l'activité du CTVD durant les travaux.

11. COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC L'AFFECTATION DES SOLS ET ARTICULATION AVEC LES PLANS, PROGRAMMES ET SCHÉMAS

- **SDAGE** 2016-2021. (schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux)

3 orientations fondamentales inscrites au SDAGE Réunion sont susceptibles de concerner le projet:

- 1-Assurer la fourniture en continu d'une eau de qualité potable pour les usages domestiques et adapter la qualité aux autres usages;
- 2-Rétablir et préserver les fonctionnalités des milieux aquatiques;
- 3-Lutter contre les pollutions.

Orientations	Objectifs	Situation/Mesures
1	Protéger la qualité de la ressource destinée à la production d'eau potable	L'opération s'inscrit dans la zone de surveillance renforcée du captage d'alimentation en eau potable « Rivière Saint-Etienne amont ». Cependant, celui-ci ne sera bientôt plus utilisé pour l'AEP mais pour l'irrigation.
2	Restaurer les milieux altérés, veiller à la conformité des aménagements existants et empêcher toute nouvelle dégradation des milieux. Préserver et maintenir en bon état les milieux aquatiques.	Aucun bras vif de la rivière n'est intercepté par la tracé, la continuité biologique n'est donc pas atteinte. Par ailleurs en cas de crue et de la réactivation de certains bras, des ouvrages de transparence hydraulique sont prévus sur la voirie. Aucune zone humide n'est concernée.
3	Traiter les pollutions	Dispositif de rétention des eaux de ruissellement polluées accidentellement.

Au regard des mesures présentées par SPLA Grand Sud, le projet semble compatible avec les orientations fixées par le SDAGE.

- **SAGE** (schéma d'aménagement et de gestion de l'eau)

2 orientations inscrites au SAGE Sud sont susceptibles de concerner le projet de carrière:

- 1-Gérer et protéger les milieux ;
- 2-Se préserver du risque d'inondation

Orientations	Objectifs	Situation/Mesures
1	Respecter l'intégrité physique des milieux	Piste existante sur la majorité du tracé.
	Protéger les milieux remarquables	Aucun habitat à enjeux remarquables sur la zone d'étude constituée majoritairement d'espèces exotiques.
	Améliorer la qualité de l'eau	Récupération/gestion des eaux pluviales au niveau de la voirie.

		Dispositifs de rétention des eaux polluées en cas d'accident.
2	Mieux évaluer les risques	Application du plan de prévention inondation et mouvement de terrain en vigueur.
	Ne pas aggraver les risques identifiés, voire réduire le débit de pointe de la crue à l'aval des cours d'eau	Limitation de l'imperméabilisation du sol / maîtrise du débit d'écoulement des eaux pluviales et de ruissellement. Mise en place d'ouvrage de rétention/décantation permettant l'écrêtage des flux. Stockage et infiltration des eaux de ruissellement .
	Maintenir de bonnes conditions d'écoulement	Création d'ouvrages de transparence hydraulique Vérification des ouvrages après chaque évènement pluvieux significatif

Au regard des mesures présentées par la SPLA Grand Sud, le projet semble compatible avec les orientations fixées par le SAGE Sud.

- **PLU** (plan local d'urbanisme/règlement Cf. annexe4)

La zone d'étude est classée majoritairement en zone naturelle **N** pour la partie correspondant au lit de la RSE, **U4dé** au droit du centre d'enfouissement et des anciens casiers, et enfin **AUst** dans la zone Nord au droit de l'échangeur et de la concession automobile.

Élément de l'opération concerné	Zonage du PLU	Règlement
Voie et échangeur Nord	AUst	Le zonage AUst couvre des espaces réservés à l'urbanisation future. Toutes les occupations et utilisations du sol sont interdites à l'exception notamment : des « ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement d'un service public ou d'intérêt collectif dont l'implantation dans la zone est rendue nécessaire pour des raisons techniques ou économiques, sous réserve de prendre les dispositions utiles pour limiter la gêne qui pourrait en découler et assurer une bonne intégration dans le paysage». Par ailleurs, dans les secteurs soumis à un risque naturel élevé, seuls les ouvrages permettant de réduire les risques naturels, les travaux d'infrastructure nécessaires au fonctionnement des services publics ainsi que les travaux d'aménagement léger et d'entretien des constructions existantes peuvent être admis.

Voie et raccordement sud	U4dé	<p>La zone U4dé couvre le centre d'enfouissement des déchets sur le site de la rivière Saint-Etienne, la station d'épuration et le site d'élimination des déchets ménagers et assimilés sur le site de Pierrefonds.</p> <p>Y sont admis sous conditions :</p> <p>« les installations et équipements nécessaires à l'exploitation et au fonctionnement de la décharge contrôlée de déchets sur le site de la rivière Saint-Etienne, ainsi que les installations connexes liées à la valorisation énergétique des déchets à condition qu'ils ne perturbent pas la navigation aérienne ni les dispositifs de sécurité associés ».</p>
Voie	N	<p>La zone N couvre les secteurs naturels de la commune, équipés ou non, à protéger en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique.</p> <p>Y sont notamment admis sous condition :</p> <p>«Les installations et travaux divers dès lors qu'ils sont liés aux ouvrages, travaux et aménagements autorisés dans la zone, aux besoins hydrauliques ou qu'ils résultent d'une déclaration d'utilité publique».</p> <p>«Toute voie nouvelle, quelle que soit sa fonction, doit être conçue dans son tracé, dans son emprise et dans son traitement afin de préserver les sites naturels concernés et limiter l'impact visuel notamment par la prise en compte de la topographie».</p>

Le projet semble compatible avec le PLU en vigueur sur la commune de Saint Pierre.

- **PPR** (plan de prévention des risques/règlement Cf. annexe 4)

Élément de l'opération concerné	Zonage du PPR	Règlement
Raccordements Nord et Sud	Bleue B2u	<p>Les zones B2u sont concernées par un aléa mouvement de terrain moyen et par un aléa inondation moyen, faible ou nul dans les secteurs à enjeux jugés sécurisables.</p> <p>De façon générale les travaux conduisant à augmenter la sensibilité des terrains aux risques naturels et la vulnérabilité des constructions</p>

Voie	Rouge R1	<p>existantes sont interdits sauf : les travaux d'infrastructures, réseaux techniques (eau, assainissement, électricité, télécommunication...) locaux techniques et installations nécessaires au fonctionnement des services publics ou des services destinés au public, notamment les travaux de desserte routière ou piétonne, Des prescriptions particulières s'y appliquent, notamment les remblais et les dépôts sont autorisés sous condition de mener une étude technique préalable géotechnique qui précisera les conditions dans lesquelles le projet sera rendu compatible avec l'aléa considéré.</p> <p>Le zonage R1 est déterminé par les zones les plus fortement exposés à un aléa. Ces zones correspondent à un aléa inondation fort combiné à un aléa mouvement de terrain quel que soit son intensité.</p> <p>Sont interdits tous travaux et aménagements, constructions et ouvrages, installations et activités, de quelque nature qu'ils soient sauf les travaux d'infrastructures, réseaux techniques (eau, assainissement, électricité, télécommunication, etc.), locaux techniques et installations nécessaires au fonctionnement des services publics ou des services destinés au public, notamment les travaux de desserte routière ou piétonne,</p> <p>Tout aménagement ou toute réparation sur les constructions existantes devront être réalisés selon les prescriptions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none">-les eaux de ruissellement et les eaux de toiture devront être collectées et évacuées par l'intermédiaire de réseaux étanches jusqu'à un exutoire approprié et protégé contre l'érosion régressive;-un dispositif de collecte des eaux de ruissellement (caniveaux, fossé, etc.) sera mis en place en sommet de talus pour empêcher la percolation des eaux directement dans les talus.
------	----------	--

Le projet semble compatible avec le PPR en vigueur sur la commune de Saint Pierre.

- **SAR** (schéma d'aménagement régional)

Orientations du SAR susceptibles de concerner le projet:

- 1-Améliorer l'accès au logement et aux services grâce à une armature urbaine hiérarchisée;
- 2-Protéger et valoriser les espaces agricoles et naturels en tenant compte de leurs fonctions;
- 3-Mettre en exergue l'identité des territoires;
- 4-Organiser la cohésion territoriale autour de bassins de vie, vecteurs d'équilibre;
- 5-Privilégier un principe de gestion préventive des risques;
- 6-Concevoir un aménagement basé sur l'adéquation besoins/ressources.

Orientations	Objectifs	Compatibilité/application au projet
1	Développer une offre de service adaptée à l'armature hiérarchisée.	Le projet a pour vocation d'améliorer l'accessibilité du site de traitement des déchets de la Rivière Saint-Etienne
2	Protéger les espaces agricoles pour le maintien et le développement de l'activité agricole.	La partie du projet située dans le zonage agricole est déjà aménagée pour le CTVD, activité autorisée précédemment. Il n'y a donc pas de consommation supplémentaire d'espace agricole.
3	Valoriser et mettre en perspective le patrimoine et empêcher la banalisation des paysages de l'île.	Le projet ne remet en cause le grand panorama de la rivière Saint-Etienne ni des mi-pentes qui se trouvent en arrière-plan. En effet, la voirie se calera au plus près de la topographie existante afin d'avoir un impact paysager le plus réduit possible
4	Encadrer et hiérarchiser l'aménagement foncier à vocation économique sur l'ensemble du territoire.	La future voirie a pour vocation d'améliorer la desserte d'un équipement public d'intérêt général et d'autre part à réduire l'impact du trafic routier qui lui est lié sur la RN1, notamment éviter la surcharge des échangeurs voisins de Bel Air et de la RD26 qui relie des quartiers d'habitations à la RN.
5	Promouvoir un aménagement qui ne participe pas à l'augmentation du risque	Le projet est conçu afin de ne pas aggraver les risques présents sur le secteur. La voie bénéficie de dispositifs de gestion des eaux pluviales et de transparence hydraulique afin de ne pas constituer un obstacle en cas d'écoulement. Aucun bras vif n'est intercepté. Par ailleurs l'imperméabilisation de la piste ne remet pas en cause la capacité d'infiltration du lit de la rivière Saint- Etienne et des ouvrages de rétention sont

		prévus.
6	Préserver la ressource en eau	des aménagements spécifiques sont prévus afin de confiner les effluents en cas de pollution accidentelle sur la voie.
	Préserver la ressource en matériaux.	Le profil en long s'attache à suivre au mieux le terrain naturel existant afin d'équilibrer les volumes de déblais / remblai.

Le projet semble compatible avec le SAR en vigueur.

- **PRGI**: Plan de Gestion des Risques d'Inondation

Objectifs :

- Mieux comprendre le risque,
- Se préparer et mieux gérer la crise,
- Concilier les aménagements futurs et les aléas,

La conception technique de l'opération tient compte de l'étude hydraulique réalisée dans le cadre du projet. De plus, la voirie bénéficie de plusieurs dispositifs d'assainissement pluvial ainsi que des mécanismes de rétention des eaux polluées accidentellement.

12. OBSERVATIONS

- Site internet de la Préfecture: Aucune
- Registre ouvert en mairie de Saint Pierre: Aucune

12.1 Avis du conseil municipal

La municipalité de Saint Pierre n'a pas transmis l'avis du conseil municipal

12.2 Procès-verbal de synthèse des observations

Le procès-verbal de synthèse des observations a été communiqué à la SPLA Grand Sud le 8 janvier 2019.

Le Bordereau de remise et le procès-verbal de synthèse signés figurent en annexe (Cf. annexe 2).

Procès verbal de synthèse des observations

Enquête publique concernant le projet d'accès au centre de traitement et de valorisation des déchets en passant sous le pont de la rivière Saint Etienne, commune de Saint Pierre.

Arrêté N°2018-2051 en date du 22 octobre 2018 de M. Le Préfet de la Réunion.

Registre ouvert en mairie de Saint Pierre

Aucune observation.

Questions du commissaire enquêteur

Qualité de l'air

-Il est spécifié à la page 108 du dossier d'autorisation environnement unique: «*la qualité de l'air de la zone d'étude est influencée par le trafic soutenu de la RN1 qui à tendance à la dégrader de façon substantielle.*»

Page 109: «*l'ensemble du périmètre d'étude bénéficie d'un bon niveau de qualité de l'air sous l'influence des vents.*»

Des mesures de la qualité de l'air sur la zone d'étude du projet ont-elles été réalisées?

Ambiance sonore

-Page 109 du dossier, le bureau d'études fait référence à la carte de bruit stratégique qui indique que le niveau sonore de la zone du projet est compris entre 55 dB(A) et 75 dB(A), ainsi qu'à 2 campagnes de mesures réalisées en avril 2009 et septembre 2011.

Vu l'évolution à la hausse des activités et du trafic sur la zone, des mesures de bruit récentes sont-elles disponibles?

Le 08 janvier 2019

Le commissaire enquêteur

La SPLA grand Sud a répondu au PV de synthèse des observations le 23 janvier 2019. Son mémoire réponse est annexé au présent rapport (Cf. annexe 2) . L'analyse du document a donné lieu à des commentaires du commissaire enquêteur.

12.3 Mémoire en réponse du pétitionnaire au procès-verbal de synthèse



1 Préambule

La SPLA Grand Sud porte un 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. Dans ce cadre, c'est la SPLA Grand Sud qui assure la maîtrise d'ouvrage de ce projet.

Dans le cadre des procédures réglementaires, un dossier d'Autorisation Environnementale Unique a été déposé par la SPLA Grand Sud, le 16 avril 2018 (dossier enregistré au guichet unique sous le numéro 2018APREU16).

Dans le cadre de l'instruction de ce dossier, l'Autorité Environnementale a formulé un avis en date du 14 août 2018, auquel le Maître d'Ouvrage a apporté une réponse.

L'enquête publique a ensuite été ouverte par arrêté n°2018-2051-SG-DRECV du 22 octobre 2018 et s'est déroulée du 03 décembre 2018 au 03 janvier 2019. Le commissaire enquêteur a dressé son procès-verbal de synthèse en date du 08/01/2019.

La présente note vise à apporter des réponses aux différents points soulevés par le commissaire enquêteur. Etudes environnementales et réalisation des dossiers réglementaires pour la réalisation de l'accès au CTVD en passant sous le pont de la rivière Saint- Etienne

2 Réponses aux points soulevés dans le procès-verbal du commissaire enquêteur

1) Qualité de l'air

Il est spécifié à la page 108 du dossier d'autorisation environnement unique : « la qualité de l'air de la zone d'étude est influencée par le trafic soutenu de la RN1 qui a tendance à la dégrader de façon substantielle. »

Page 109 : « l'ensemble du périmètre d'étude bénéficie d'un bon niveau de qualité de l'air sous l'influence des vents. »

Des mesures de la qualité de l'air sur la zone d'étude du projet ont-elles été réalisées ?

1) Emissions polluantes atmosphériques

Comme évoqué au 3.8.2 du dossier, des émissions polluantes sont susceptibles d'apparaître aussi bien en phase chantier que d'exploitation de la route, au travers du trafic de véhicules et engins. Pour rappel, la création la nouvelle infrastructure permettra :

- de soulager et d'améliorer la desserte du CTVD et offrira ainsi une voie désenclavement de la RN1 et des échangeurs voisins,
- tout en proposant une possibilité de liaison pour les futurs flux liés aux carriers et à la ZAC Roland Hoareau

Le projet permettra d'éviter aux camions sortant du CTVD et souhaitant prendre la direction de Saint-Louis de venir faire demi-tour à l'échangeur de Pierrefonds et donc de passer une seconde fois au niveau du quartier de Pierrefonds. Ce secteur qui concentre donc les populations, notamment sensibles, sera de fait moins impacté par la pollution de l'air du trafic. Il en est de même pour les camions venant de Saint-Pierre et souhaitant accéder au CTVD qui doivent actuellement faire demi-tour à l'échangeur de Bel-Air. Ce nouvel accès permettra en effet, sur cette portion de route d'éviter des doubles passages de camions et donc de réduire le trafic et ainsi la pollution associée, et ce quel que soit le sens de circulation des véhicules.

2) Poussières

Même si l'intégralité de la voie d'accès sera revêtue, en enrobé ou en béton selon les tronçons, des envols de poussière pourraient se produire au passage des véhicules, notamment des poids lourds. Ils peuvent être liés soit à des phénomènes naturels (par le vent) soit à la circulation. Afin de limiter le dépôt et la présence de matériaux fins sur la chaussée, générateur de poussière, plusieurs dispositions sont d'ores et déjà prévues pour la phase exploitation :

- Présence d'un rotoluve au niveau de la sortie du site d'ILEVA (CTVD),
- Entretien de la voirie prévue par la CIVIS. En effet, la loi NOTRe du 7 août 2015 prévoit le transfert de la compétence « création, aménagement et entretien de voirie » des communes aux communautés de communes et communautés d'agglomérations, avant le 1er janvier 2018. Les voies transférées comprennent notamment le domaine public routier dont fera partie le nouvel accès au CTVD. Cet entretien prendra notamment la forme d'un nettoyage régulier de la voie d'accès,
- Limitation de la vitesse des véhicules à 30km/h.

3) Données disponibles

Etudes environnementales et réalisation des dossiers réglementaires pour la réalisation de l'accès au CTVD en passant sous le pont de la rivière Saint- Etienne

Aucune étude spécifique sur la qualité de l'air n'a été réalisée dans le cadre des dossiers réglementaires de ce projet.

Cependant, des données sont désormais disponibles, aux environs du projet, car une étude spécifique a été produite, en avril 2018, dans le cadre de l'étude d'impact intégrée au dossier de demande d'autorisation d'exploiter du projet d'extension de carrière et de mise en place d'une unité de concassage de produits minéraux.

Il en ressort les éléments suivants :

Campagnes de mesure sur le site :

- * Les mesures de PM10 et PM2.5 indiquent que les concentrations aux alentours du projet sont inférieures aux valeurs limites pour l'ensemble des points de mesure.
- * Les mesures ont démontré une qualité de l'air correcte avec quelques dépassements des seuils réglementaires.

Les mesures de suivi dans le cadre de l'autocontrôle ont été réalisées suivant la norme NFX 43.0047 qui n'est maintenant plus préconisée et remplacée par la méthode des jauges NF X 43-014 (2003).

Globalement, la qualité de l'air est impactée notamment par la proximité du littoral, le trafic sur les grands axes routiers ainsi que les carrières avoisinantes. Or, le projet est situé à proximité de certains lieux sensibles, notamment le Plateau noir sportif de Pierrefonds, l'école Benjamin Moloise, la clinique Les Flamboyants Sud et l'école maternelle Robert Debré à Saint-Pierre.

Conclusion :

Les valeurs d'empoussièrement sont faibles.

Concernant les mesures réalisées par l'APAVE en 2014, les conditions météorologiques étaient celles d'une période pluvieuse associée à des vents faibles et moyens de direction dominante sud-est, avec néanmoins des changements de directions réguliers. Les conditions météorologiques impliquent une sous-estimation des masses de poussières sédimentables mesurées.

Concernant les mesures réalisées par SOCOTEC en 2017, il a été noté une faible pluviométrie de la zone durant toute la durée d'exposition, n'étant pas à l'origine de perte de poussière conséquente.

2) Ambiance sonore :

Page 109 du dossier, le bureau d'études fait référence à la carte de bruit stratégique qui indique que le niveau sonore de la zone du projet est compris entre 55 dB(A) et 75 dB(A), ainsi qu'à 2 campagnes de mesures réalisées en avril 2009 et septembre 2011.

Vu l'évolution à la hausse des activités et du trafic sur la zone, des mesures de bruit récentes sont-elles disponibles ?

Réponse :

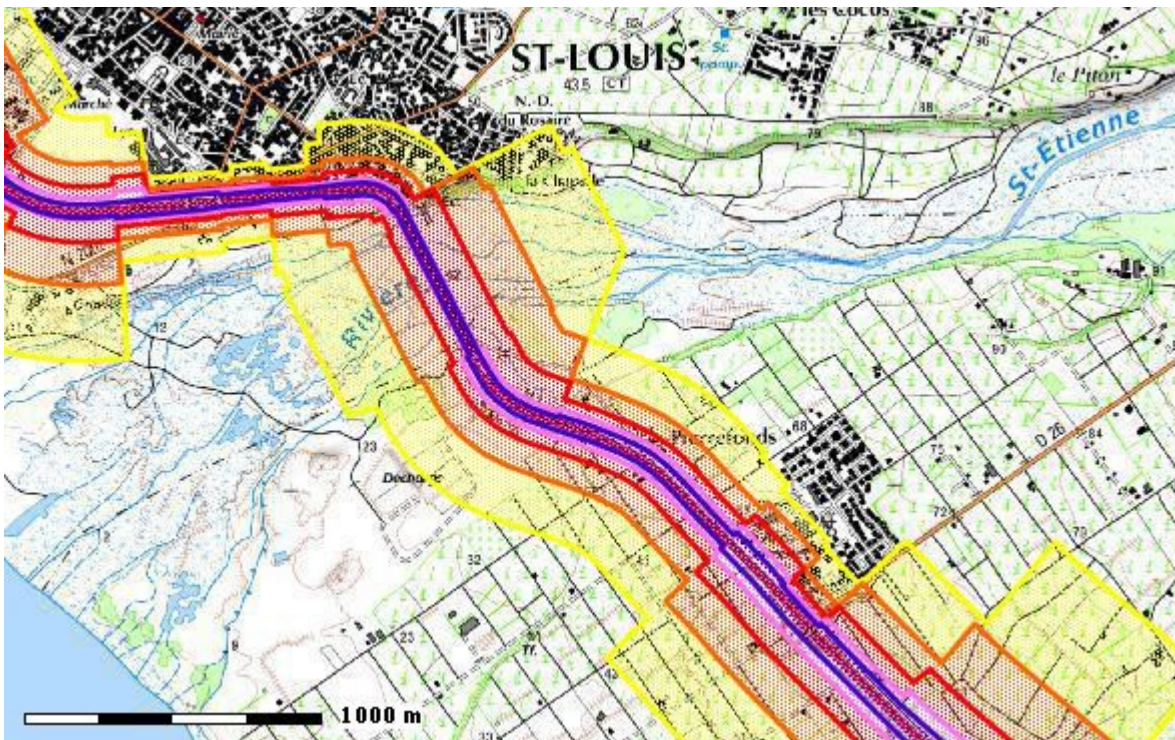
Comme évoqué précédemment, le projet permettra d'éviter aux camions sortant du CTVD et souhaitant prendre la direction de Saint-Louis de venir faire demi-tour à l'échangeur de Pierrefonds et donc de passer une seconde fois au niveau du quartier de Pierrefonds, ce qui est le cas actuellement. Ce secteur qui concentre donc les populations, notamment sensibles, sera de fait moins impacté par la pollution de l'air du trafic. Il en est de même pour les camions venant de Saint-Pierre et souhaitant accéder au CTVD qui doivent faire demi-tour à l'échangeur de Bel-Air. Ce nouvel accès permettra donc, sur cette portion de route d'éviter des doubles passages de camions et donc de réduire le trafic et ainsi la pollution, et ce quel que soit le sens de circulation des véhicules.

Concernant le bruit, les populations sensibles identifiées au niveau du quartier de Pierrefonds sont actuellement dans le périmètre des 300m de secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de la RN1 puisque celle-ci est classée en catégorie 1 soit la plus bruyante. Il apparaît donc que le bruit des poids lourds qui circuleront sur la nouvelle voie d'accès au CTVD située au plus près à 450m et 750m n'affecte pas ce classement ni le niveau sonore existant. Par ailleurs, le projet permettra d'éviter aux camions sortant du CTVD et souhaitant prendre la direction de Saint-Louis de venir faire demi-tour à l'échangeur de Pierrefonds et donc de passer une seconde fois devant ces établissements. Etudes environnementales et réalisation des dossiers réglementaires pour la réalisation de l'accès au CTVD en passant sous le pont de la rivière Saint- Etienne

Concernant les installations se situant le long de la voie côté Nord du projet, il s'agit essentiellement d'activités professionnelles (garage, véhicules d'occasion). Elles seront effectivement soumises aux passages des véhicules et poids lourds qui emprunteront ce nouvel

accès au CTVD au lieu de la RN1. Ce secteur est également déjà situé dans les périmètres sonores les plus impactants liés à la proximité de la RN1. Selon la carte de bruit stratégique (Figure 85 à la page 109 dans le dossier) et présentée à nouveau ci-dessous, il apparaît en effet, que les habitations subissent actuellement des Lden (indice de gêne sonore pondéré suivant les différentes périodes d'une journée) supérieurs à 65 dB(A) voire même 70 dB(A) pour les plus proches de l'échangeur et de la RN1. Il apparaît donc que le bruit des poids lourds qui circuleront sur la nouvelle voie d'accès au CTVD s'inscrira dans un contexte sonore préexistant et qu'il ne devrait ainsi pas engendrer d'impact majeur supplémentaire au regard de la situation actuelle.

Par ailleurs la vitesse des véhicules sur cette voie sera limitée à 30km/h au lieu des 110km/h sur cette portion de RN1, l'impact sonore de ces véhicules sera donc plus faible qu'actuellement. En outre, le trafic lié à ce nouvel accès ne sera pas nocturne (à la différence de celui de la RN1) puisqu'il sera lié aux horaires d'ouverture du CTVD et au futur fonctionnement des carrières et de la ZAC Roland Hoareau.



Données disponibles

Aucune étude spécifique sur la qualité de l'air n'a été réalisée dans le cadre des dossiers réglementaires de ce projet.

Cependant, des données sont désormais disponibles, aux environs du projet, car une étude spécifique a été produite, en avril 2018, dans le cadre de l'étude d'impact intégrée au dossier de demande d'autorisation d'exploiter du projet d'extension de carrière et de mise en place d'une unité de concassage de produits minéraux.

Il en ressort les éléments suivants :

État sonore initial – résultats des mesures

• **Niveaux en limite de propriété**

Le tableau suivant présente les résultats de niveau de bruit résiduel retenus pour les points de mesure en limite de propriété, pour les périodes diurne et nocturne.

	Point	Indicateur retenu (dBA)	Niveau résiduel mesuré (dBA)	Niveau maximal autorisé (dBA)
Mesures de jour	LP1	LA _{eq}	47,0	70,0
	LP2	L50	47,5	70,0
	LP3	LA _{eq}	55,5	70,0
Mesures de nuit	LP1	LA _{eq}	45,0	60,0
	LP2	LA _{eq}	44,5	60,0
	LP3	LA _{eq}	36,5	60,0

Tableau 51 : Niveaux de bruit résiduel en limite de propriété

• **Niveaux d'émergence dans les zones à émergence réglementée**

Le tableau suivant présente les résultats de niveau de bruit résiduel retenu pour les points de mesures en ZER, pour les périodes diurne et nocturne. Les mesures de niveau de bruit résiduel permettent de déterminer un niveau de bruit ambiant maximum autorisé et un niveau de bruit particulier autorisé pour chacun des points.

	Point	Indicateur retenu (dBA)	Niveau résiduel mesuré (dBA)	Emergence autorisée (dBA)	Niveau ambiant autorisé (dBA)	Bruit particulier autorisé (dBA)
Mesures de jour	ZER1	L50	41,0	6,0	47,0	44,3
	ZER2	L50	39,5	6,0	45,5	42,8
	ZER3	LA _{eq}	56,0	5,0	61,0	59,3
Mesures de nuit	ZER1	LA _{eq}	38,0	4,0	42,0	38,0
	ZER2	LA _{eq}	46,0	3,0	49,0	38,0
	ZER3	LA _{eq}	53,5	3,0	56,5	53,5

Tableau 52 : Niveaux d'émergence dans les zones à émergence réglementée



Planche 118 : Localisation des points de mesure retenus

5.11.3 Synthèse de l'état sonore initial

Les résultats de l'état initial de jour comme de nuit montrent une pression acoustique sur la zone relativement faible. On notera :

- une influence du trafic routier de la RN1 qui crée un effet masque pour la zone située à son amont;
- une influence du trafic poids lourd au niveau des installations liées à la gestion et au traitement des déchets;
- une influence de l'exploitation de matériaux sur la zone (carrières TERALTA et SCPR).

Globalement la concentration de l'habitat sur la zone est faible et consiste en 3 à 4 habitations.

L'installation fonctionnant de jour et de nuit, la principale problématique observée consiste au respect de la réglementation au niveau des habitations situées en ZER1 et ZER2. Les habitations et activités situées de l'autre côté de la RN sont beaucoup moins sensibles.

Les niveaux sonores induits par les infrastructures de transports au niveau du projet à l'état initial sont relativement marqués. L'enjeu peut donc être considéré comme modéré pour les installations et habitations situées de l'autre côté de la RN (Pierrefonds village).

11.4 Commentaires du commissaire enquêteur

La SPLA Grand Sud confirme qu'aucune étude spécifique sur la qualité de l'air et le niveau sonore n'a été réalisée dans le cadre des dossiers réglementaires de ce projet.

Dans son mémoire réponse, le pétitionnaire fait référence à des mesures de la qualité de l'air réalisées en avril 2018 dans le cadre de l'étude d'impact relative au projet d'extension de carrière et de mise en place d'une unité de

Dossier N°E18000036/97


concassage de produits minéraux et à des conclusions associées à des mesures réalisées en 2014 et 2017. Par ailleurs, l'étude d'impact indique dans la synthèse des enjeux et de la sensibilité des dépassements du seuil d'information et de recommandation pour les fines particules en suspension PM10 et considère l'enjeu sur la qualité de l'air comme fort.

Le pétitionnaire reprend les mesures et la synthèse de l'état sonore initial réalisées en 2017 dans le cadre de l'étude pré-citée.

Il est à signaler une erreur dans le document réponse du maître d'ouvrage, chapitre «ambiance sonore», où il est spécifié des éléments sur la qualité de l'air.

On peut se poser la question de savoir si ces études spécifiques au projet d'extension de carrière et de mise en place d'une unité de concassage de produits minéraux sont transposables au projet de réalisation de la voie d'accès au CTVD.

Saint Joseph le 2 Février 2019
Le Commissaire Enquêteur

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. L. L.', enclosed within a large, loopy oval scribble.