

V2 - FEVRIER 2018

**PROJET DE
CARRIERE
Ravine du Trou**

**Commune de
Saint Leu (974)**



**NOTE DE PRESENTATION
NON TECHNIQUE
DU PROJET**



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
I. PREAMBULE	3
II. PRESENTATION DE LA NOUVELLE ROUTE DU LITTORAL ET BESOINS EN MATERIAUX	4
III. JUSTIFICATION DU PROJET	5
IV. RAISONS DU CHOIX DU PROJET	6
1. INTÉRÊT GÉOLOGIQUE DU SITE	6
<i>Analyse des données géologiques existantes</i>	6
<i>Les reconnaissances de terrain sur la zone d'emprise</i>	7
2. INTÉRÊT GÉOGRAPHIQUE ET ENVIRONNEMENTAL	8
3. INTÉRÊT ÉCONOMIQUE.....	8
4. ANALYSE DES VARIANTES	9
V. PRESENTATION DE LA PROCEDURE D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE	10
1. RÉFÉRENCES LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES RÉGISSANT L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	10
2. OBJECTIFS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE	10
3. CHOIX D'ORGANISER UNE ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE	11
4. CONDITIONS DE RÉALISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE	11
5. A L'ISSUE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE	11
6. INSERTION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE DANS LA PROCÉDURE ADMINISTRATIVE	13
7. DÉCISIONS POUVANT ÊTRE PRISES À L'ISSUE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE	13
VI. PRESENTATION DES PROCEDURES ADMINISTRATIVES SOUMISES A L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE	14
1. LE DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION D'EXPLOITER (ICPE)	14
<i>Occupation du site</i>	15
<i>Caractéristiques du Projet</i>	17
<i>Principe d'extraction et d'organisation de la carrière</i>	24
<i>L'abattage à l'explosif</i>	25
<i>Accès et circulation</i>	27
<i>Aménagements</i>	27
<i>Horaires de fonctionnement</i>	28
<i>Principe de la remise en état</i>	28
<i>Cout de la remise en état et garanties financières</i>	31
2. LE DOSSIER DE DEMANDE DE DEROGATION A L'INTERDICTION DE DEFRICHEMENT.....	31
3. LE DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA COMMUNE DE SAINT-LEU.....	34
<i>Incompatibilité du PLU avec le PIG</i>	34
<i>La mise en compatibilité du PLU</i>	36

I. PREAMBULE

Dans le cadre du chantier de la Nouvelle Route du Littoral (NRL), la Société de Concassage et de Préfabrication de la Réunion (SCPR) souhaite ouvrir une carrière et exploiter des installations annexes à cette activité sur la commune de Saint Leu dans le secteur de Bois Blanc, entre la Ravine du Trou et la Ravine des Avirons. Le terrain d'exploitation est traversé en son milieu par la route des Tamarins. Les parcelles concernées par l'extraction sont cadastrées en section BW n°279 et 253.

Ce projet, soumis à étude d'impact, nécessite la mise en œuvre des trois procédures administratives suivantes :

- ❖ la procédure d'autorisation d'exploiter au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) ;
- ❖ la procédure de dérogation à l'interdiction générale de défrichement au titre du Code Forestier ;
- ❖ la procédure de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Saint-Leu avec le projet qualifié d'intérêt général par arrêté préfectoral n°1640/SG/DCL/BU du 31 juillet 2017, au titre du Code de l'Urbanisme.

En application de l'article L. 123-6 du Code de l'Environnement, une enquête publique unique peut-être organisée pour ces trois procédures. Cette enquête publique fait l'objet d'un rapport unique de la commission d'enquête, nommée par le Tribunal administratif compétent, ainsi que de conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises.

L'enquête publique, régie par les articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du Code de l'Environnement, a pour objet d'informer le public et de recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions, postérieurement à l'étude d'impact et études déposées, afin de permettre à l'autorité administrative compétente de disposer de tous les éléments nécessaires à sa décision.

Le présent document constitue la note de présentation non technique du projet de carrière et ses installations annexes envisagées sur la commune de Saint-Leu. Cette note est prévue par les dispositions de l'article L. 123-6 du Code de l'Environnement.

L'article L. 123-6 (4^{ème} alinéa) du Code de l'Environnement indique que « *le dossier soumis à enquête publique unique comporte (...) une note de présentation non technique du ou des projets, plans ou programmes* ».

Cette note de présentation non technique est produite dans le dossier d'enquête publique unique.

Volontairement succincte, elle s'adresse au lecteur désireux d'appréhender rapidement et dans son ensemble les caractéristiques générales du projet, et les procédures dont il fait l'objet.

Pour une information plus détaillée, le lecteur pourra se reporter à chacun des dossiers relatifs aux procédures administratives énoncées ci-dessus, ainsi qu'à l'étude d'impact et aux différentes études techniques qu'ils comprennent.

II. PRESENTATION DE LA NOUVELLE ROUTE DU LITTORAL ET BESOINS EN MATERIAUX

Depuis fin décembre 2013, la Région Réunion a démarré les travaux de réalisation de la Nouvelle Route du Littoral déclarée d'utilité publique par l'Arrêté Préfectoral 2012-311SG/DRCTCV/4 du 07 mars 2012.

Cette infrastructure routière, stratégique pour La Réunion, doit remplacer l'actuelle RN1 qui est soumise à de fortes contraintes naturelles (risques géologiques avec éboulement / effondrement de falaise et risques maritimes lors des épisodes de fortes houles).



En effet, la sécurisation de la Nouvelle Route du Littoral (NRL) est une nécessité pour les 66 000 véhicules exposés quotidiennement sur la route actuelle à un important risque d'effondrement de la falaise la surplombant et aux effets de la houle, et une urgence rappelée encore récemment par des éboulements importants survenus en 2016. La NRL doit permettre une mise en sécurité des usagers qui emprunteront ce nouvel itinéraire et garantir les liaisons entre les 2 pôles économiques et stratégiques que sont Saint Denis avec la zone aéroportuaire et le Port avec ses activités portuaires.

L'infrastructure est composée d'une grande partie de digue. Cette partie du chantier nécessite de gros enrochements de protection ainsi que de grandes quantités de remblais. Au total, il faut 19 millions de tonnes de matériaux pour la réalisation des digues en mer, dont environ 9 millions de tonnes d'enrochements massifs.



Aujourd'hui à la Réunion, seules des carrières alluvionnaires sont en exploitation. Ces gisements ne peuvent pas répondre aux besoins de gros enrochements car la taille maximale des blocs extraits ne dépasse pas 0,1 tonne. Aussi pour les besoins actuels du chantier les matériaux proviennent principalement d'opérations de curage et de collectes des andains, matériaux exploitables mais dont les quantités sont limitées.

III. JUSTIFICATION DU PROJET

Le besoin en roches massives restant à satisfaire à fin 2017 s'établit à près de 5 millions de tonnes dont près de 1 million de tonnes pour les seuls enrochements supérieurs à 1 tonne. Les différentes modalités d'approvisionnement ont été examinées et comparées en termes de coûts et de qualité. Or, la ressource issue de travaux d'amélioration foncière agricole est limitée. De plus, les contraintes administratives, les critères sur la qualité des matériaux et l'accessibilité des sites d'andains sont également de nature à limiter l'exploitation de cette ressource. Il faut également noter que la proportion en gros enrochements (supérieurs à 1 tonne) est relativement faible (de l'ordre de 10 %). Par ailleurs, la solution tendant au recours à l'importation de matériaux est de nature à soulever d'importantes oppositions comme l'ont prouvé les réactions des acteurs locaux à l'occasion d'une importation très ponctuelle de 50 000 tonnes d'enrochement en provenance de Madagascar (notamment dans le cadre problématique du risque d'introduction d'espèces exotiques envahissantes). Elle représente aussi un surcoût très important à la tonne.

Le projet de carrière sur le site de la ravine du Trou s'inscrit quant à lui dans la mise en oeuvre du schéma départemental des carrières, document qui vise une utilisation rationnelle des gisements minéraux sur l'île, notamment les roches massives et la préservation de l'environnement. Le projet est ainsi de nature à mettre en valeur des ressources naturelles non encore exploitées à La Réunion. Par ailleurs, parmi tous les sites de carrière en roche massives présentés dans ce schéma, le site de la ravine du Trou est le seul à pouvoir couvrir à lui seul la majeure partie des besoins de la route, (dont les besoins stratégiques en gros enrochements).

Ces éléments confèrent à l'ouverture et à l'exploitation d'une carrière sur le site de « Ravine du Trou » à Saint-Leu, un caractère indispensable, afin de satisfaire à titre principal les besoins en gros enrochements du chantier de la Nouvelle Route du Littoral au regard des solutions alternatives locales et de la menace que constitue l'importation de matériaux en termes d'introduction d'espèces envahissantes.

De plus, les atteintes à l'environnement de ce projet ont été appréciées dans le processus de l'instruction de la demande d'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement. Elles ont fait l'objet d'évolutions itératives du projet pour les éviter, les réduire et les compenser et l'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement qui devrait être délivrée permettra de maîtriser les effets résiduels.

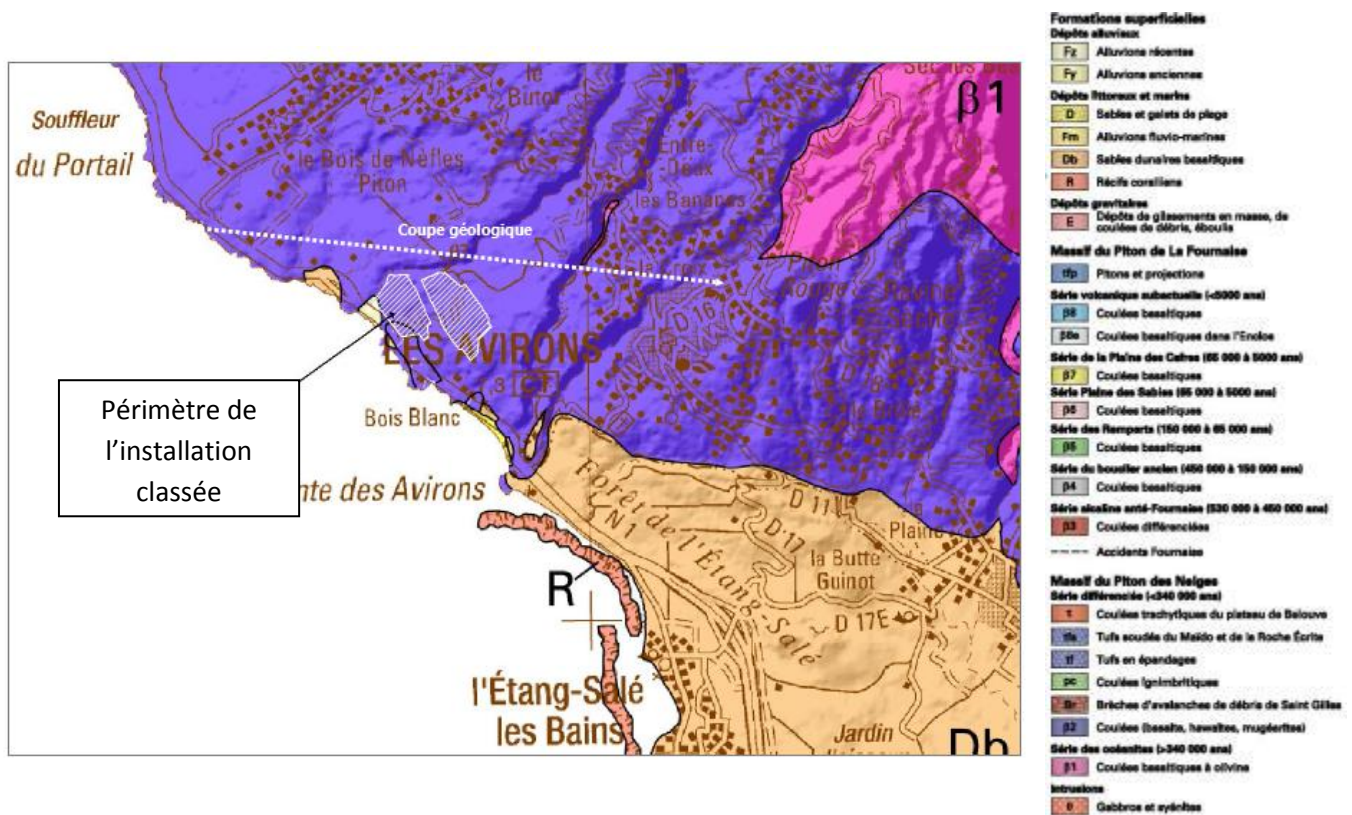
IV. RAISONS DU CHOIX DU PROJET

1. Intérêt géologique du site

Le principal atout du site de la Ravine du Trou dans le cadre du chantier de la NRL est de disposer d'un potentiel de gisement important et de qualité au regard des besoins du chantier.

Analyse des données géologiques existantes

La carte géologique de La Réunion au 1/50 000 (illustration en planche ci-dessous) décrit les formations géologiques suivantes dans le secteur d'étude:



La zone prospectée comprend essentiellement les formations **β_{aiv}** & **$f\beta_{am}$** composées de coulées basaltiques et andésitiques dont la direction d'écoulement se fait vers le sud-ouest (vers le littoral). Le faciès **β_{aiv}** , plus récent, affleure sur la quasi-totalité du site, tandis que le faciès **$f\beta_{am}$** , plus ancien, est surtout visible dans les ravines du Trou et des Avirons encadrant le secteur étudié. La formation **β_{pit}** , la plus vieille, affleure sur les hauteurs des Avirons et dans la ravine du même nom, ce qui témoigne de sa présence éventuelle sous les ensembles géologiques décrits précédemment au niveau de la zone d'intérêt.

Les reconnaissances de terrain sur la zone d'emprise

Des investigations de terrain ont été réalisées pour compléter l'analyse documentaire et les interprétations de coupes géologiques directement appréciables sur le site. Elles ont consisté en la réalisation d'une quarantaine de panneaux électriques et 8 sondages sur une première campagne de reconnaissance entre 2013 et 2016 et 3 nouveaux sondages réalisés durant le premier semestre 2017.

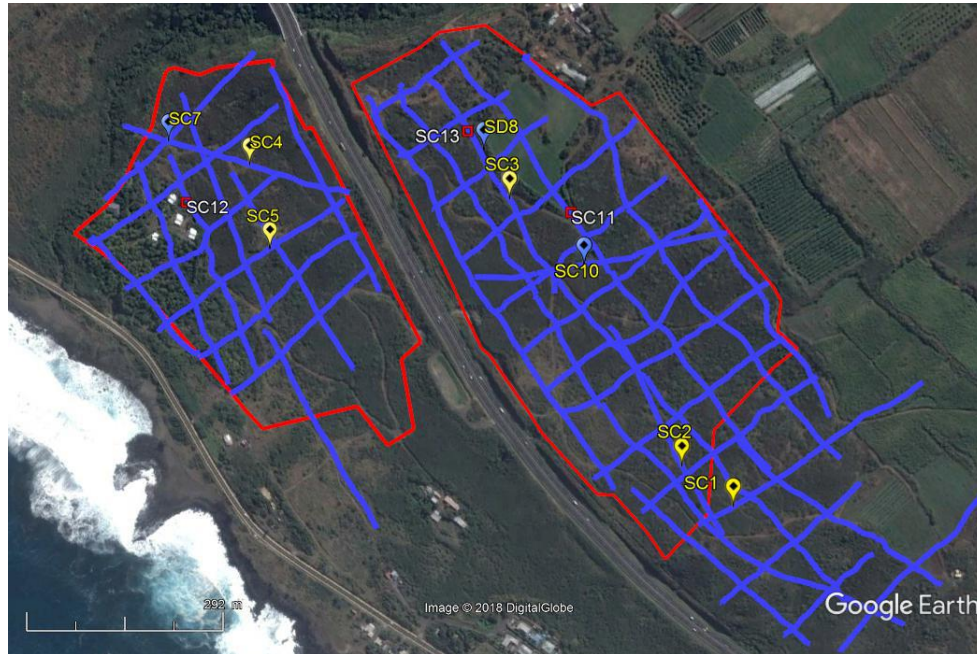


Planche 1 : Implantation des panneaux électriques et sondages sur le périmètre d'étude

Les campagnes de reconnaissance géophysique par panneaux électriques associées avec le calibrage et les corrélations réalisées avec les sondages carottés, ont ainsi permis de localiser les faciès basaltiques sains et des faciès altérés sur l'ensemble de la zone.

Le bureau d'étude CORALIS a intégré l'ensemble des résultats des panneaux électriques afin de créer un modèle géologique 3D de la zone. Ce modèle est constitué d'un ensemble de blocs de 5x5x5 mètres des différents faciès repérés par les sondages.

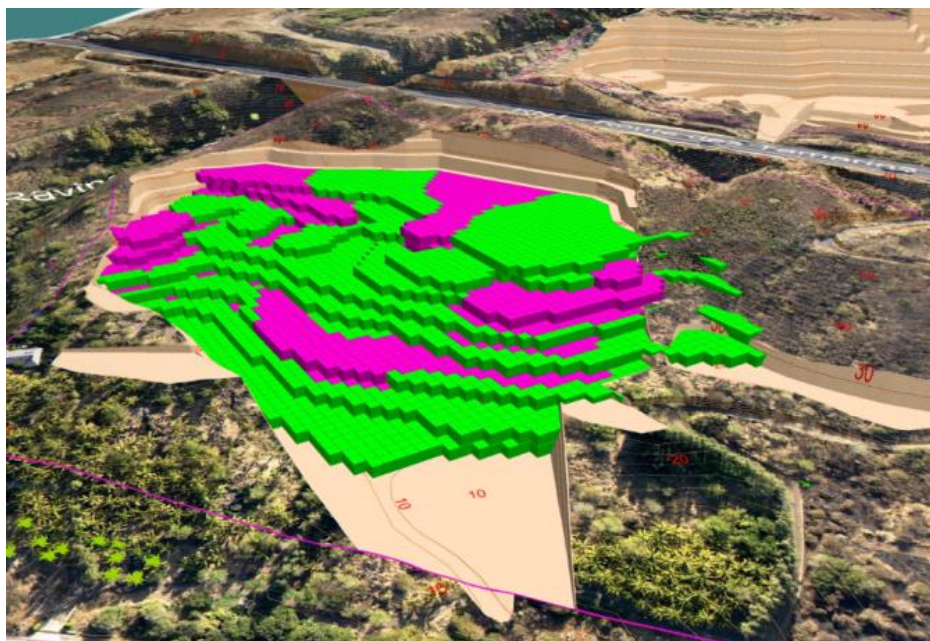


Planche 2 : Modélisation 3D du gisement (rose = basalte sain, vert = basalte altéré)

Sur la base de ce modèle, différents scénarii d'exploitation ont été envisagés en fonction des volumes exploitables des différentes catégories de matériaux.

Le scénario final repose sur un principe de 2 fosses d'extractions permettant de cibler le gisement valorisable tout en limitant la production de stériles.



Planche 3 : Modélisation 3D des fosses d'exploitation

2. Intérêt géographique et environnemental

L'emprunt localisé sur la commune de Saint-Leu à un peu plus d'une cinquantaine de kilomètres du chantier de la NRL permet d'éviter le recours à de l'importation, solution difficilement soutenable sur le plan environnemental.

De par sa situation géographique, la carrière de la Ravine du Trou permet d'avoir une ressource disponible pour le chantier de la NRL dans des conditions d'exploitation intéressantes avec notamment :

- la proximité d'une infrastructure routière de grande capacité pour absorber le trafic poids lourds devant assurer le transport des matériaux (Route des Tamarins),
- un isolement du site vis-à-vis de l'urbanisation dense y compris lors des phases de transports de matériaux
- une absence de contraintes environnementales fortes sur la zone d'extraction (voir l'étude d'impact et son résumé non technique joints au dossier d'enquête publique).

3. Intérêt économique

L'ouverture de cet emprunt sur le site de la Ravine du Trou générera un impact économique positif avec notamment :

- la création d'environ 350 emplois directs et indirects
- le recours aux entreprises locales de transports pour assurer les nombreuses rotations quotidiennes
- des retombées fiscales locales
- le possible soutien à l'activité agricole avec la mise en exploitation de nouvelles surfaces actuellement non valorisées.
- la fourniture pour la Région Réunion d'une ressource en matériaux à un prix compétitif par rapport à toutes autres solutions

4. Analyse des variantes

Outre les différents sites de gisements potentiels étudiés (cf. Justification du projet p. 5), le projet de carrière sur le secteur de la Ravine du Trou à lui-même fait l'objet de différentes variantes jusqu'à aboutir au périmètre d'extraction de la carrière présenté dans ce dossier.

Un premier projet de carrière avait été présenté en 2015. Compte tenu des enjeux en présence, le projet a été redéfini, et SCPR a choisi de modifier de manière significative le périmètre initial avec notamment :

- l'exclusion du zonage inscrit en Espace Boisé Classé au document d'urbanisme de la Commune de Saint Leu
- l'exclusion de l'Espace Remarquable du Littoral
- l'exclusion de vestiges anthropiques identifiés lors du diagnostic archéologique
- la modification des zones d'extraction avec suppression de la fosse la plus au sud permettant un éloignement de l'activité des zones habitées du quartier de Bois Blanc ou des Avirons.

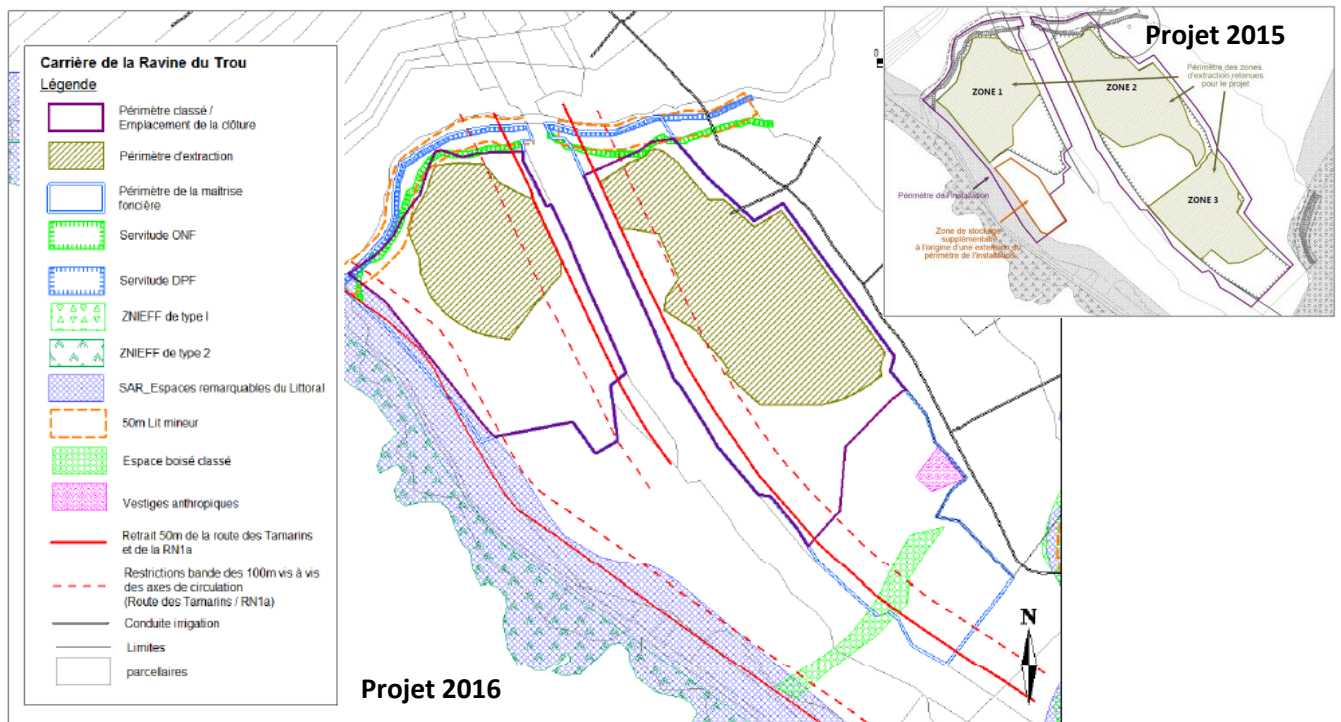


Planche 4 : Comparaison des variantes du périmètre de projet

Une autre variante significative est constituée par les accès à la carrière qui étaient envisagés initialement par la RN1a et qui sont organisés désormais par un demi-échangeur réalisé sur la route des Tamarins (voir Caractéristiques du projet p. 15).

Cet aménagement permet de réduire le trajet des Poids Lourds (PL) et permet surtout de réduire le trafic PL sur la RN1a et sur le secteur de l'Etang Salé les Bains.

V. PRESENTATION DE LA PROCEDURE D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

1. Références législatives et réglementaires régissant l'enquête publique

La présente enquête publique unique est régie principalement par les textes suivants :

- **Le code de l'environnement**, et notamment les articles :
 - L. 122-1 à L. 122-3-4 : champ d'application et objet de la procédure d'évaluation environnementale;
 - L. 122-14 : procédure d'évaluation environnementale commune et enquête publique pour les projets nécessitant une mise en compatibilité d'un document d'urbanisme;
 - R. 122-1 à R. 122-5 : études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements;
 - R. 122-6 à R. 122-8 : avis de l'autorité compétente en matière d'environnement;
 - L. 123-1-A à L. 123-19-8 : champ d'application, objet, procédure et déroulement de l'enquête publique;
 - R. 123-1 à R. 123-24 : enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

- **Le code forestier**, et notamment les articles :
 - L. 341-1 à L. 342-1 ;
 - R. 341-1 à D. 341-7-2;
 - L. 374-1 à L. 374-6 et R. 374-1 à R. 374-3.

- **Le code de l'urbanisme**, et notamment les articles :
 - L. 153-49 à L. 153-53 et R. 153-13.

2. Objectifs de l'enquête publique unique

L'enquête publique, en explicitant au public aussi complètement que possible le projet et notamment la nature, le coût et le bilan des avantages/inconvénients, vise à :

- assurer l'information et la participation du public sur le projet
- assurer la prise en compte des intérêts des tiers,
- prendre en compte les enjeux environnementaux
- prendre en compte les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête.

3. Choix d'organiser une enquête publique unique

Afin d'éviter un alourdissement des procédures et de faciliter la compréhension globale du projet, une enquête publique unique peut être organisée lorsque la réalisation d'un projet est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application du code de l'environnement (L. 123-6).

La présente procédure d'enquête publique unique permet de consulter le public, en une fois, sur la base d'un dossier unique. Ce dossier comporte trois volets, qui correspondent aux différents objets de l'enquête publique unique.

Conformément à l'article L.123-6 du code de l'environnement, le dossier soumis à enquête publique unique comporte :

- les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises
- la présente note de présentation non technique du projet.

L'étude d'impact figure en outre dans le dossier.

Conditions de réalisation de l'enquête publique unique

Le préfet de La Réunion saisi le Tribunal Administratif en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur ou d'une commission d'enquête (R. 123-5 du code de l'environnement).

Le préfet de La Réunion a ouvert et organisé, par arrêté préfectoral, la présente enquête publique unique pour une durée minimale d'un mois.

Conformément à l'article R. 123-9 du code de l'environnement, le Préfet a précisé par arrêté, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et après concertation avec le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête :

1° l'objet de l'enquête, les caractéristiques principales du projet, ainsi que l'identité de la ou des personnes responsables du projet ou de l'autorité auprès de laquelle des informations peuvent être demandées ;

2° En cas de pluralité de lieux d'enquête, le siège de l'enquête, où toute correspondance postale relative à l'enquête peut être adressée au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête ;

3° L'adresse du site internet comportant un registre dématérialisé sécurisé auxquelles le public peut transmettre ses observations et propositions pendant la durée de l'enquête. En l'absence de registre dématérialisé, l'arrêté indique l'adresse électronique à laquelle le public peut transmettre ses observations et propositions ;

4° Les lieux, jours et heures où le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête, représentée par un ou plusieurs de ses membres, se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations ;

5° Le cas échéant, la date et le lieu des réunions d'information et d'échange envisagées ;

6° La durée, le ou les lieux, ainsi que le ou les sites internet où à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ;

7° L'information selon laquelle, le cas échéant, le dossier d'enquête publique est transmis à un autre Etat, membre de l'Union européenne ou partie à la convention sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière, signée à Espoo le 25 février 1991, sur le territoire duquel le projet est susceptible d'avoir des incidences notables ;

8° S'il y a lieu, les coordonnées de chaque maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable des différents éléments du projet soumis à enquête.

Le dossier d'enquête publique est disponible en support papier au minimum au siège de l'enquête publique.

Le dossier est également disponible depuis le site internet de l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête.

Un avis portant les indications susmentionnées à la connaissance du public a été publié en caractères apparents quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le ou les départements concernés. L'avis a également été publié sur le site internet précité.

Au moins quinze jours avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci, cet avis sera également publié par voie d'affichage à la mairie de Saint-Leu où se situe le projet ainsi qu'à la mairie de toutes les communes dont le territoire est susceptible d'être affecté par le projet.

En outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée, et sauf impossibilité matérielle justifiée, SCPR procédera à l'affichage du même avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet.

En application de l'article R. 123-13 du code de l'environnement, pendant la durée de l'enquête, le public pourra consigner ses observations et propositions sur le registre d'enquête, établi sur feuillets non mobiles, coté et paraphé par le commissaire enquêteur ou un membre de la commission d'enquête, tenu à sa disposition dans chaque lieu d'enquête ou sur le registre dématérialisé si celui-ci est mis en place.

En outre, les observations et propositions écrites et orales du public seront également reçues par le commissaire enquêteur ou par un membre de la commission d'enquête, aux lieux, jours et heures qui auront été fixés et annoncés dans les conditions prévues aux articles R. 123-9 à R. 123-11 du code de l'environnement.

Les observations et propositions du public pourront également être adressées par voie postale ou par courrier électronique au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête.

Les observations et propositions du public transmises par voie postale, ainsi que les observations écrites mentionnées au deuxième alinéa du I, seront consultables au siège de l'enquête ainsi que sur le site internet précité.

Les observations et propositions du public transmises par voie électronique seront consultables sur le registre dématérialisé ou, s'il n'est pas mis en place, sur le site internet précité dans les meilleurs délais.

Les observations et propositions du public seront communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.

Dans le cadre d'une enquête publique unique, conformément à l'article L. 123-6 du code de l'environnement, la durée de l'enquête unique ne peut être inférieure à la durée minimale la plus longue prévue par l'une des réglementations et l'enquête fait l'objet d'un registre d'enquête unique, d'un rapport unique du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, ainsi que de conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises.

4. A l'issue de l'enquête publique unique

Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontrera, dans la huitaine, le responsable du projet et lui communiquera les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet disposera d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles (R. 123-18 code de l'environnement).

Après examen des observations consignées ou annexées au registre d'enquête, le commissaire enquêteur établira un rapport et ses conclusions motivées dans un délai de trente jours (R. 123-19 code environnement).

Conformément à l'article R. 123-7 du code de l'environnement, dans le cadre d'une enquête publique unique, l'autorité chargée d'ouvrir et d'organiser l'enquête adressera, dès leur réception, copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête à chacune des

autorités compétentes pour prendre les décisions en vue desquelles l'enquête unique a été organisée, au président du tribunal administratif et aux maîtres d'ouvrage du projet.

Une copie du rapport du commissaire enquêteur et des conclusions restera à la disposition du public, pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête, à la mairie de Saint-Leu, ainsi qu'à la préfecture de La Réunion et notamment sur son site internet. Toute personne concernée pourra demander communication des conclusions de ce rapport au préfet.

5. Insertion de l'enquête publique unique dans la procédure administrative

La procédure d'autorisation d'exploiter une carrière et ses installations annexes, ainsi que la procédure de dérogation à l'interdiction de défrichement ont déjà fait l'objet, du 5 septembre 2016 au 6 octobre 2016, d'une première enquête publique.

En revanche, déclenchée postérieurement, la procédure de mise en compatibilité du PLU de la commune de Saint-Leu n'a pas été portée à la connaissance du public dans le cadre de cette enquête. Elle a cependant fait l'objet d'une concertation préalable du public organisée par le préfet du 2 au 17 mai 2018.

Suite à la décision du Conseil d'Etat du 6 décembre 2017 annulant certaines dispositions du code de l'environnement relatives à l'autorité environnementale, il a été retenu l'opportunité de poursuivre la procédure sur le dossier de demande d'autorisation d'exploiter une carrière et le dossier de demande de dérogation à l'interdiction générale de défrichement en sollicitant un nouvel Avis de l'Autorité Environnementale sur ces deux dossiers en tenant compte toutefois des avis exprimés par la commission d'enquête. Dans cette logique ces deux procédures doivent alors faire l'objet d'une nouvelle enquête publique.

L'enquête publique unique portant au total sur les trois procédures (autorisation d'exploiter, dérogation à l'interdiction de défrichement, mise en compatibilité du PLU) est donc également justifiée à ce titre.

6. Décisions pouvant être prises à l'issue de l'enquête publique unique

Au terme de l'enquête publique unique, le Préfet de La Réunion pourra prendre :

- un arrêté portant mise en compatibilité du PLU de la commune de Saint-Leu avec le projet de carrière et ses installations annexes qui a été qualifié de projet d'intérêt général (PIG) ;
- un arrêté portant dérogation à l'interdiction de défrichement pour les travaux de défrichement nécessaires à l'exploitation du projet de carrière et ses installations annexes ;
- un arrêté portant autorisation d'exploiter, au titre de la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement, le projet de carrière et ses installations annexes.

VI. PRESENTATION DES PROCEDURES ADMINISTRATIVES SOUMISES A L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

La présente enquête publique unique comporte trois dossiers :

- le dossier de demande d'autorisation d'exploiter, qui vise à ce que SCPR soit autorisée à exploiter le projet de carrière et ses installations annexes au titre de la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) ;
- le dossier de demande de dérogation à l'interdiction de défrichement, qui vise à ce que SCPR soit autorisée à effectuer les travaux de défrichement préalables à la libération des emprises du projet de carrière ;
- le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Saint-Leu avec le projet de carrière, qualifié de projet d'intérêt général par arrêté préfectoral.

1. Le dossier de demande d'autorisation d'exploiter (ICPE)

Le projet de carrière et d'installations annexes est soumis à la procédure d'autorisation d'exploiter prévue par la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement.

Le dossier de demande d'autorisation a été déposé et déclaré recevable le 12 mai 2016. Il relève du régime antérieur à la réforme de l'autorisation environnementale.

Le dossier comprend les parties suivantes :

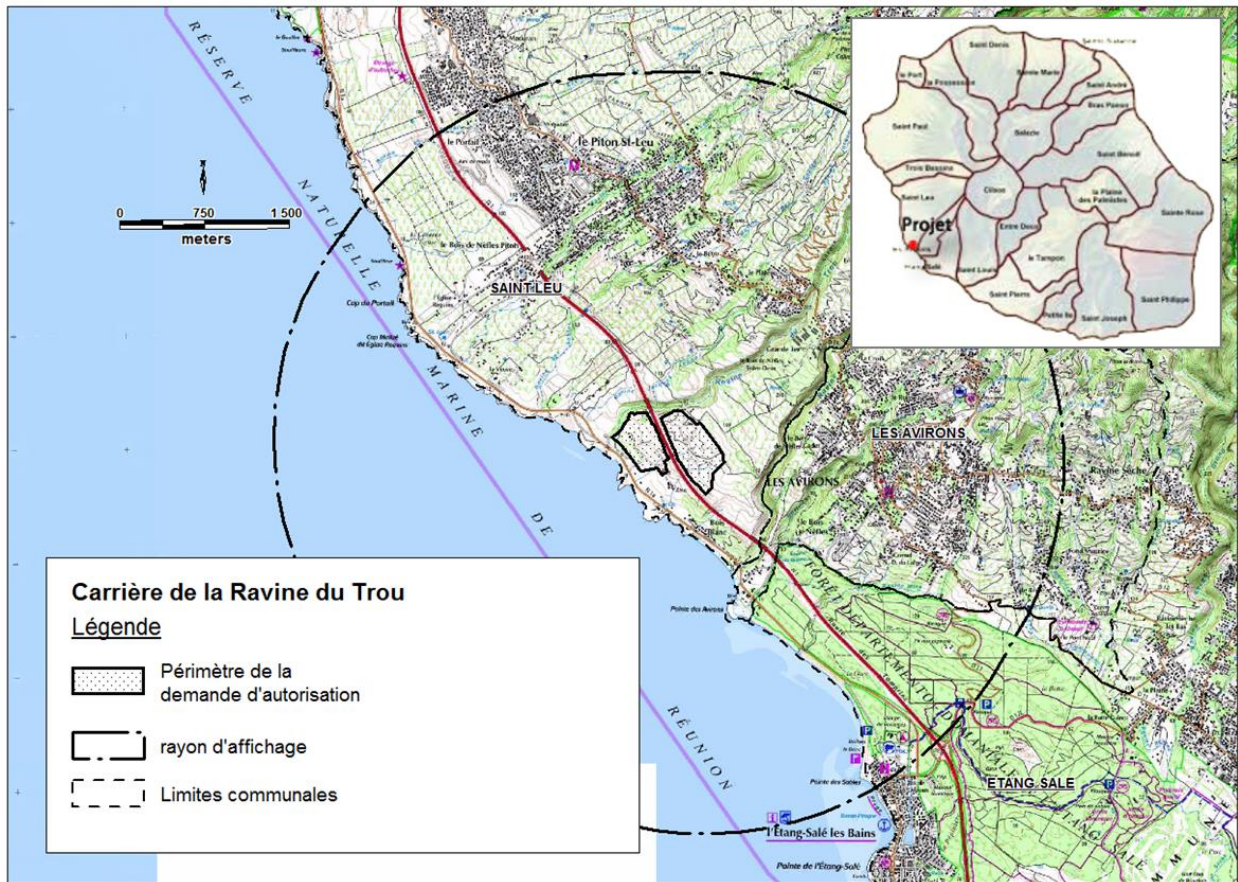
- Tome 1 : Dossier Administratif et Technique
- Tome 2 : Etude d'impact
- Tome 3 : Etude de dangers
- Tome 4 : Notice Hygiène et Sécurité
- Tome 5 : Annexes.

Les résumés non techniques de l'étude d'impact et de l'étude de dangers figurent dans un document spécifique joint au dossier.

Le dossier contient en outre un addendum réalisé en 2018 apportant des précisions et informations complémentaires.

Le projet est soumis au régime de l'autorisation au titre de la législation sur les installations classées et relève plus précisément des rubriques 2510-1 (exploitation de carrière), 2515-1 (installation de tri de matériaux), 2517-1 (stockage de matériaux extraits, des stériles et des terres de découverte), 4210-2 (mise en œuvre de deux unités mobiles de fabrication d'explosifs), 4701-1 (stockage et emploi de nitrate d'ammonium), 4440-2 (stockage d'émulsion gel de nitrate d'ammonium ou de nitrite de sodium), 4441-2 (stockage d'émulsion liquide de nitrate d'ammonium), 4734 (2 cuves de gazole non routier et 2 réservoirs de fioul), 1435 (alimentation en gazole non routier), 2930-1 (Atelier de réparation et entretien de équipements et engins du site) de la nomenclature ICPE.

Le projet est localisé dans le Sud-ouest du Département de la Réunion, sur le territoire de la commune de Saint-Leu, au lieu-dit Bois Blanc. Les parcelles d'étude sont localisées entre la Ravine du Trou (au Nord-ouest) et la Ravine des Avirons (au Sud-est). La route des Tamarins passe entre les deux parcelles.



Occupation du site

Les terrains sollicités sont actuellement essentiellement occupés par des fourrés dont la caractéristique principale est la dominance quasi exclusive d'une espèce : le Cassie (*Leucaena leucocephala*). Ces fourrés secondaires à Cassie, qui se développent sur un substrat rocheux et meuble, se retrouvent sur les $\frac{3}{4}$ de la zone d'étude au niveau de la planèze entre les deux ravines et de part et d'autre de la route des Tamarins.

Une faible surface est valorisée par un agriculteur fermier sur la parcelle BW279 et le bas de la parcelle BW253 est occupé par les maisons d'habitation des propriétaires actuels.

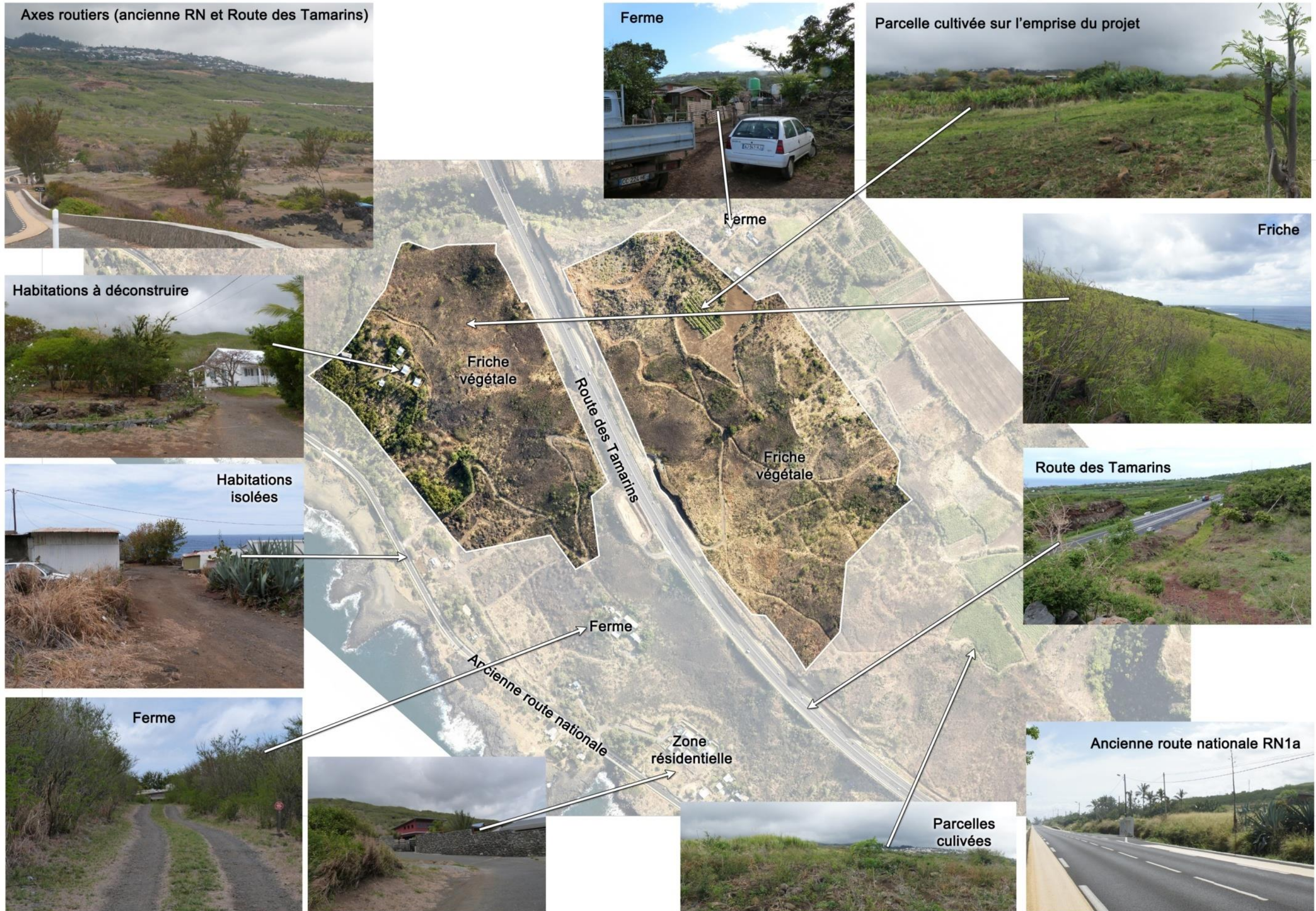
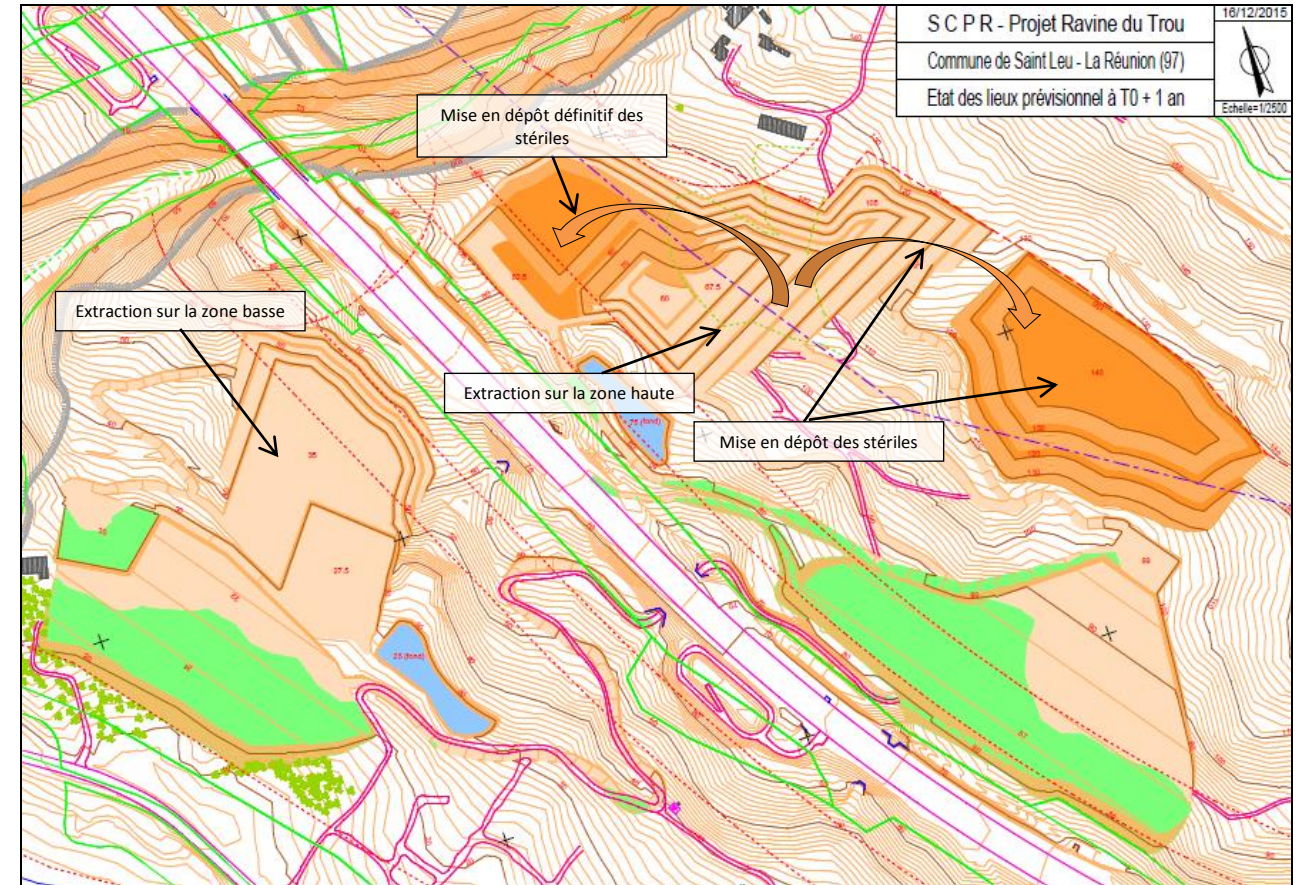


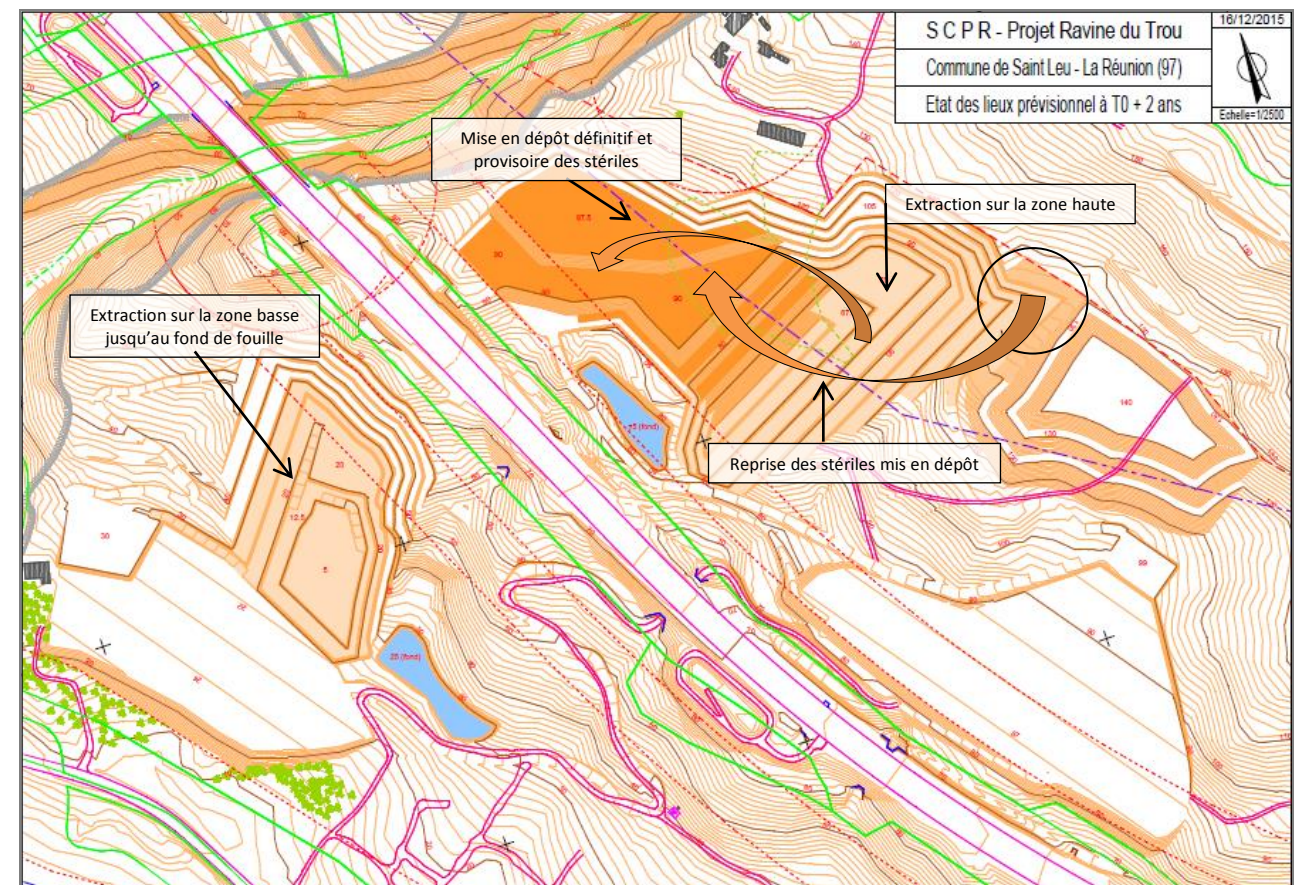
Planche 6 : Phasage de l'extraction



Phase 1

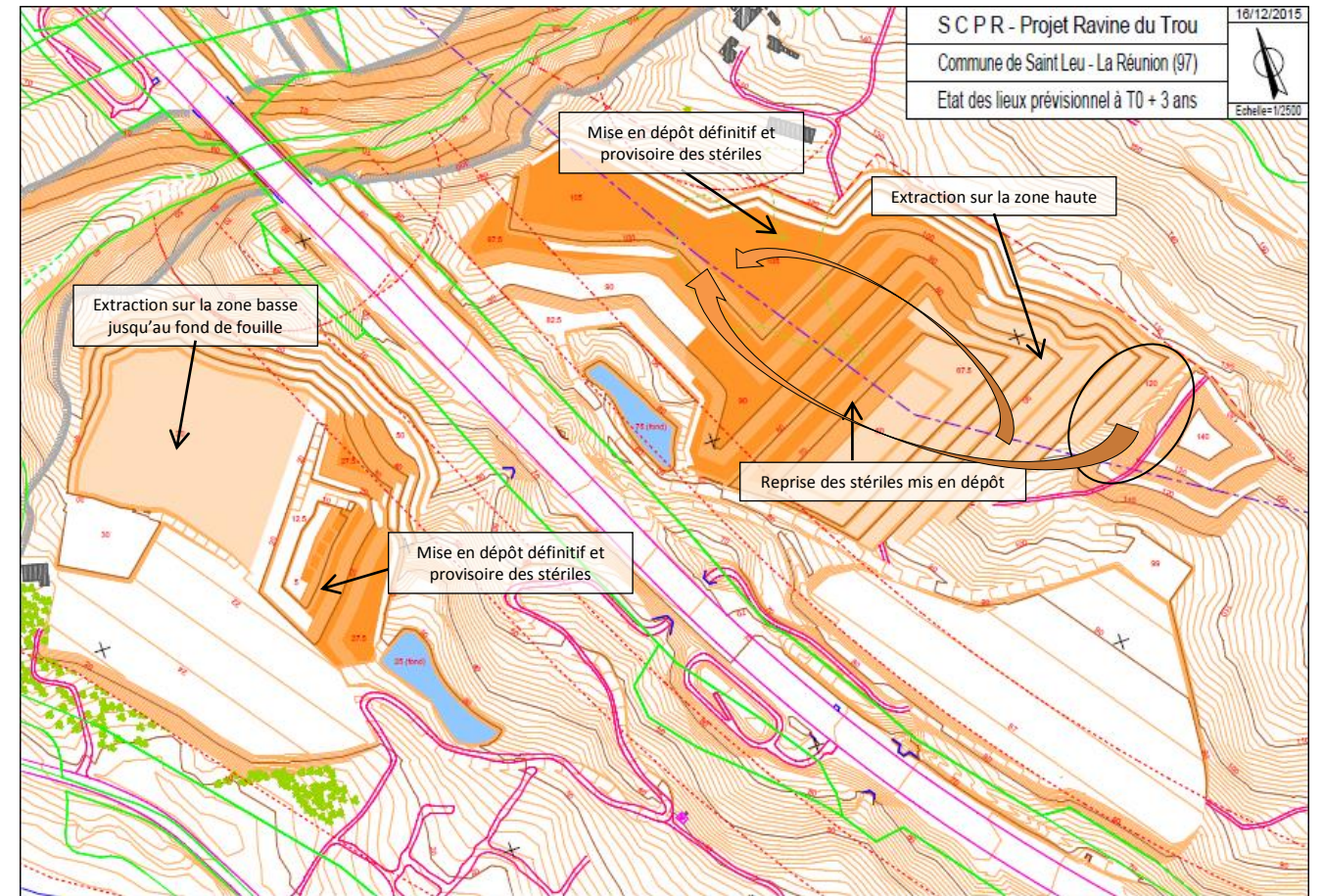


Phase 2

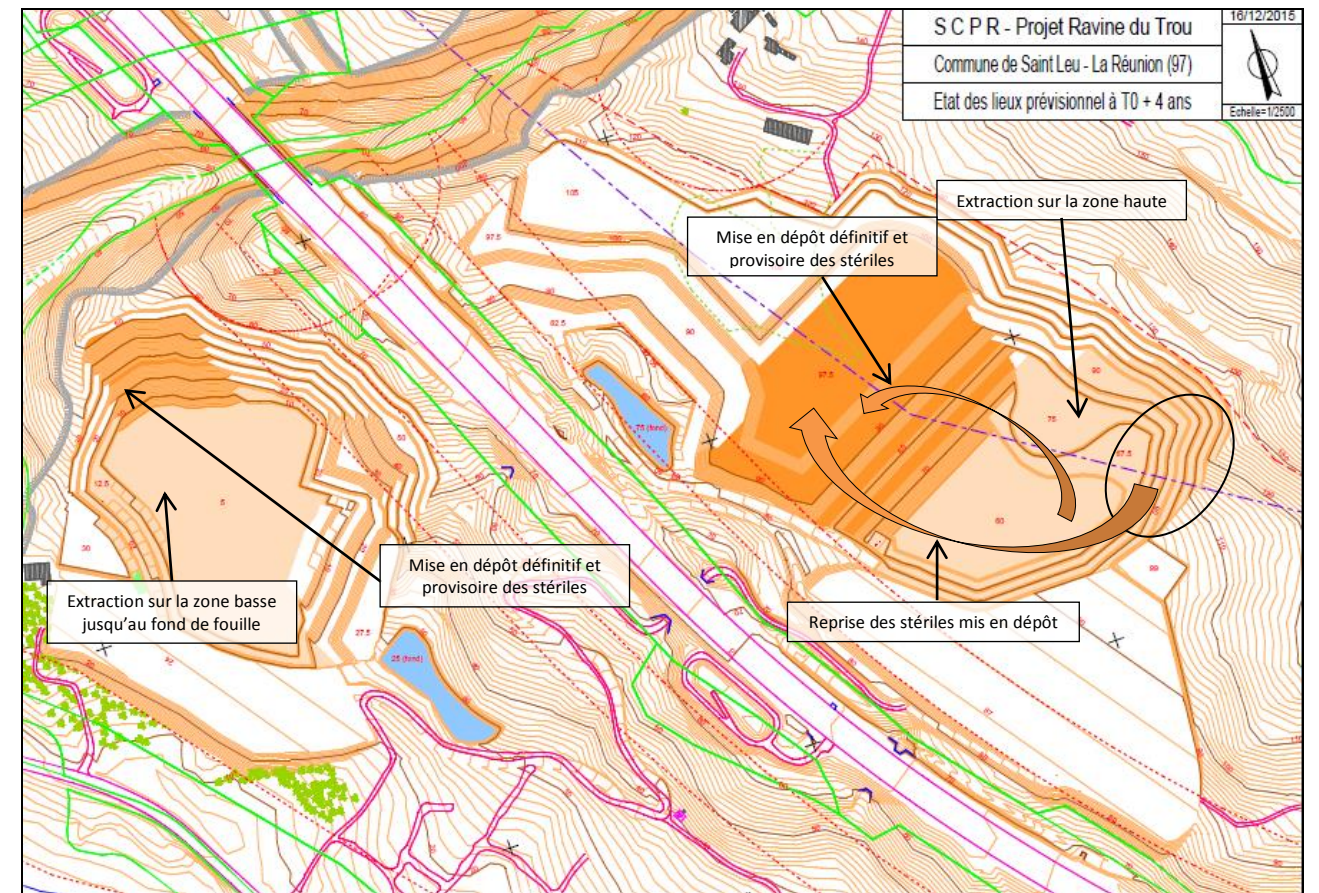




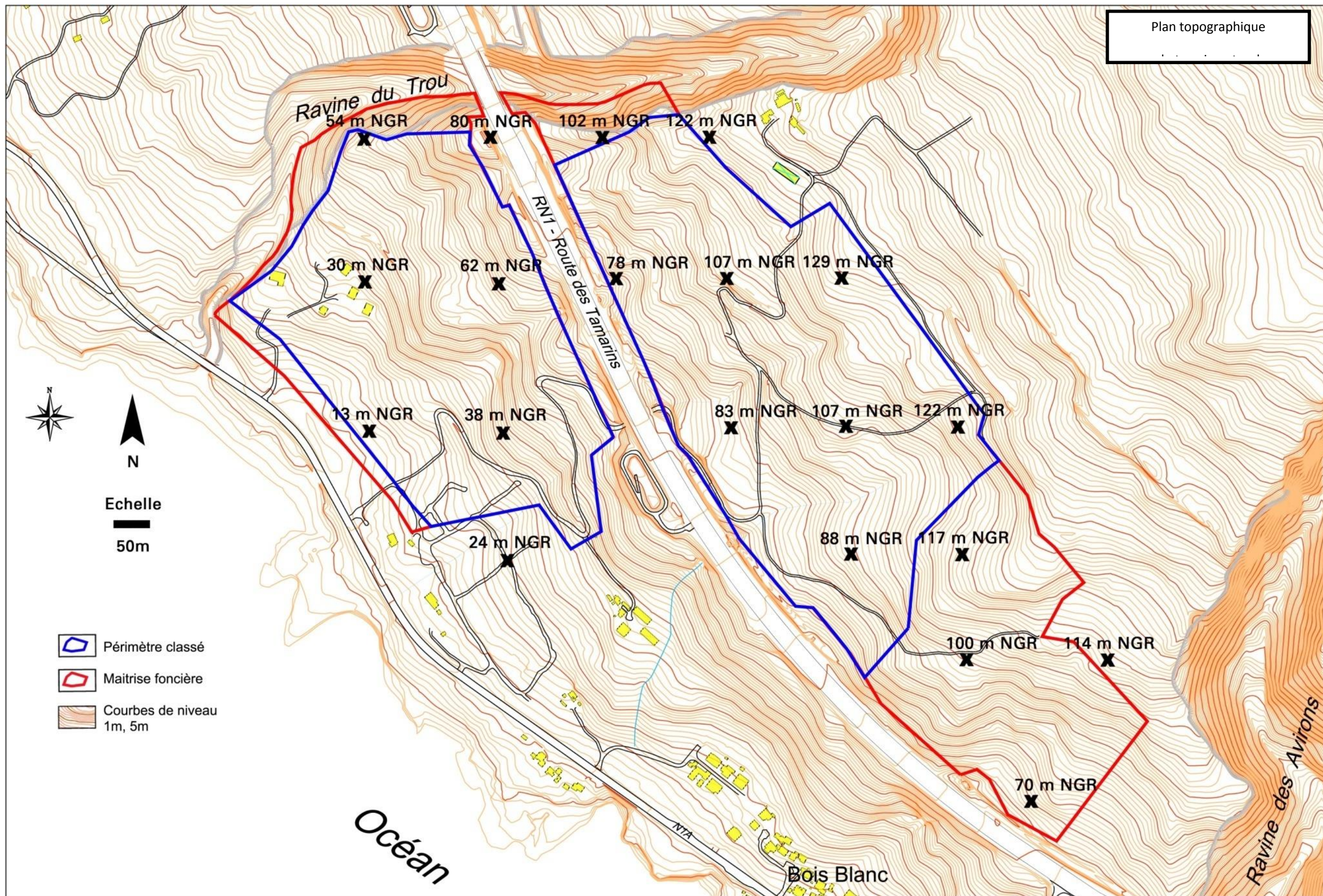
Phase 3

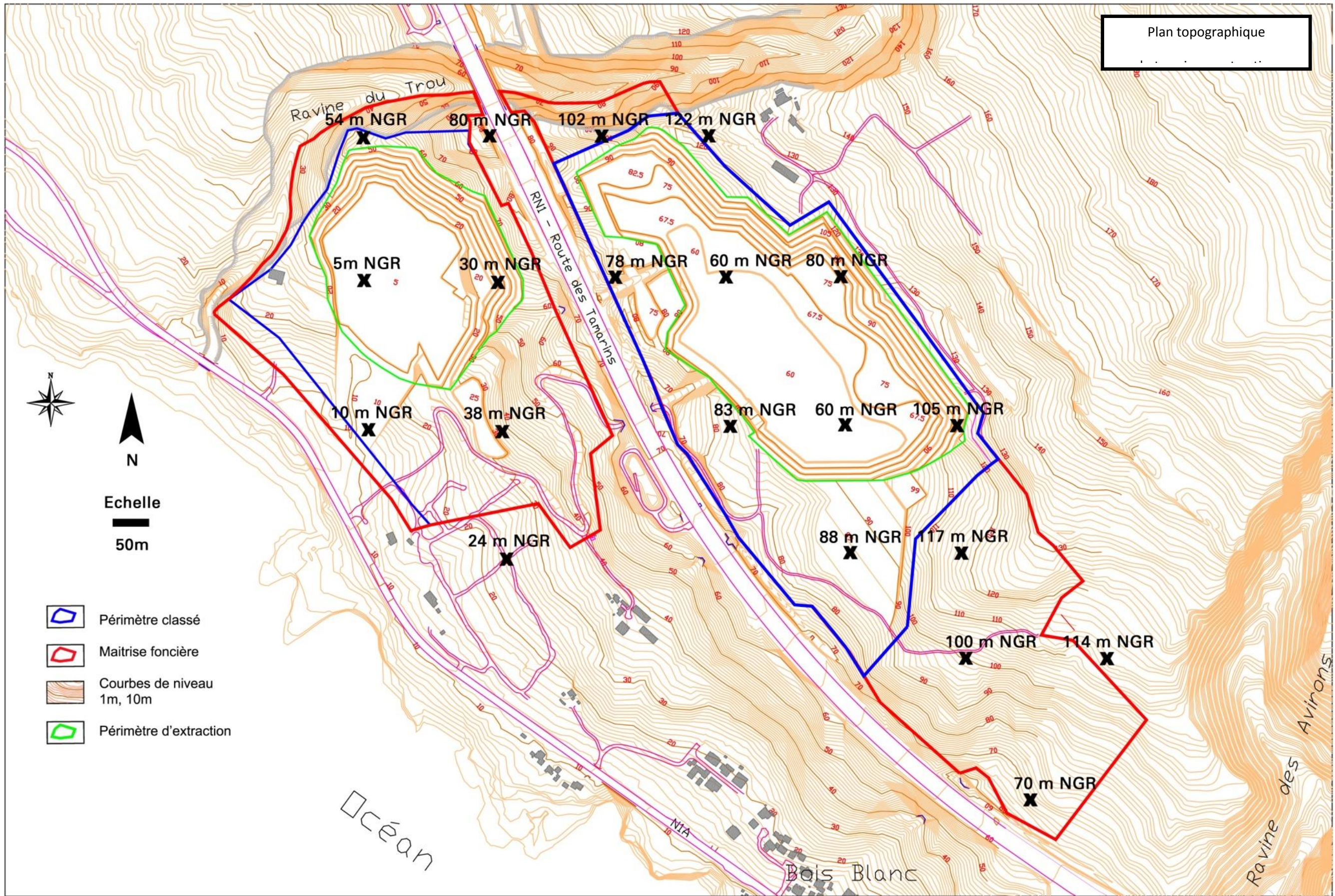


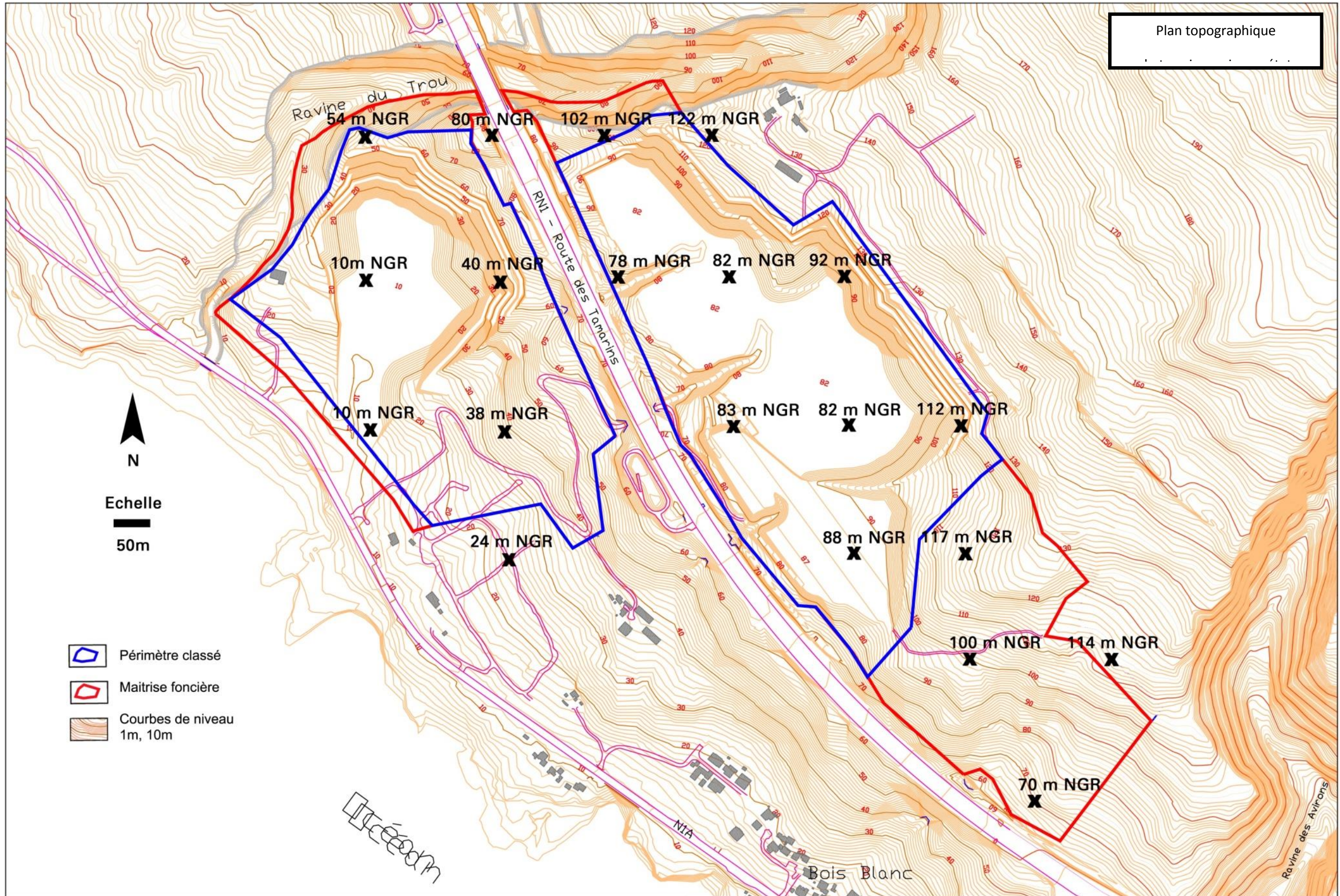
Phase 4



Les cotes du terrain naturel, en extraction et pour la remise en état sont respectivement présentées sur les 3 planches suivantes :







Pour déterminer les quantités de matériaux à extraire, différentes campagnes de reconnaissance géologique (géophysiques et sondages) ont été réalisées. Ces campagnes ont permis de distinguer trois faciès :

- Basalte fracturé dit « sain » considéré comme du gisement exploitable
- Basale plus ou moins altéré considéré comme du gisement exploitable
- Scories et basaltes très altérés considérés comme des stériles

A partir de l'ensemble des informations recueillies et analysées par des spécialistes, le gisement a fait l'objet d'une modélisation 3D réalisée par le bureau d'étude CORALIS. Avec cette modélisation, le bureau d'étude a simulé plusieurs fosses d'extraction afin de réduire au maximum le pourcentage de stériles. Ainsi, l'implantation de ces fosses et leur géométrie ont pu être optimisées pour limiter le pourcentage de stériles à 35%.

La modélisation a alors permis d'estimer la quantité totale des différents faciès du gisement ainsi que la production moyenne annuelle qui doit permettre d'atteindre les tonnages suivants :

	Travaux Préparatoires	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4	Total
Gisement exploitable (t)	50 000	2 100 000	2 200 000	2 140 000	2 865 000	9 305 000
Stériles y compris découverte (t)	350 000	1 440 000	720 000	1 300 000	1 235 000	5 045 000
Total à extraire Gisement exploitable (t) + Stériles y compris découverte (t)	400 000	3 540 000	2 920 000	3 440 000	4 100 000	14 350 000

Pour tenir compte des incertitudes de mesure, et à partir de l'analyse des corrélations entre l'interprétation géophysique et la lecture des sondages carottés, les quantités de gisement établies à partir des données géophysiques ont été corrigées d'un coefficient spécifique par faciès géologique.

Sur la base de ces quantités pondérées de matériaux, une courbe d'abattage théorique a été déterminée en fonction des différents faciès et des différents paramètres d'exploitation (maillage du tir, diamètre de foration, charge unitaire...).

Ainsi il a été déterminé que dans les parties les plus massives du gisement, l'analyse de la fracturation naturelle permettait d'estimer le pourcentage de blocs supérieurs à 1 tonne à environ 15 % du gisement abattu alors qu'il n'est que de 5% lorsque le faciès exploité est un basalte altéré.

La production de la carrière a alors fait l'objet d'une modélisation par le bureau d'étude KAYOUSOFT permettant d'estimer les quantités par classe granulaire des besoins de la Nouvelle Route du Littoral.

In fine sur les 14 millions de tonnes de matériaux extrait de la carrière la part des enrochements est la suivante :

- Tonnage total d'enrochements : 3,5 millions de tonnes (38%)
- Tonnage d'enrochements supérieurs à 1 tonne : 0,8 millions de tonnes (8%)
- Tonnage d'enrochements supérieurs à 3 tonnes : 0,2 millions de tonnes (2,4%)

En complément de ces modélisations la qualité intrinsèque des roches a été mesurée à l'aide d'une batterie d'essais réalisés par le Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA) au Département laboratoire et CCEP d'Angers. Ces essais attestent de la conformité des matériaux par rapport au cahier des charges de la Nouvelle Route du Littoral (Valeur au Bleu, Equivalent de Sable, Los Angelès, Micro Deval, Indice de Continuité, Degré de Fissuration, Masse Volumique Réelle, Absorption d'Eau, Résistance à la Cristallisation...).

L'ensemble de ces travaux permettent alors de dire que la carrière de la Ravine du Trou est en mesure de fournir de l'ordre de 9 millions de tonnes de granulats pour la Nouvelle Route du Littoral avec une part importante d'enrochements permettant de couvrir une partie très significative des besoins en matériaux nécessaires à la construction des digues.

Principe d'extraction et d'organisation de la carrière

Le principe d'exploitation mis en œuvre par SCPR sur la carrière de la Ravine du Trou sera le suivant :

70 personnes environ assureront le fonctionnement des installations en deux postes de production et une équipe de nuit assurera l'entretien et la maintenance.

Les besoins électriques des installations seront assurés par des groupes électrogènes les bureaux étant eux raccordés au réseau. Les besoins en eaux permettant notamment d'assurer la maîtrise des émissions de poussière (360 m³/j) seront assurés, en accord avec son gestionnaire, par un raccordement à la conduite d'eau agricole située en amont de la carrière. Un raccordement au réseau AEP situé le long de la RN1a assurera le besoins en eau sanitaire.

- La découverte est faite au moyen d'engins intervenants sur la fosse d'extraction. La terre de découverte est mise en stock ou en merlon périphérique et est engazonnée pour être stabilisée et éviter son envahissement par les espèces exotiques.
- L'abattage à l'explosif est réalisé au moyen d'une UMFE (unité mobile de fabrication d'explosif) qui permet la mise en place d'explosifs à pied d'œuvre.
- Le transport des matériaux sur les plateformes de tri est assuré par des dumpers circulant sur des voies carrières.
- Les matériaux abattus seront calibrés sur deux plateformes de tri qui seront pour cela créées au démarrage du projet en partie haute et basse.



Planche 7 : Localisation des deux plateformes de tri

- Le tri des matériaux est effectué au moyen d'une installation constituée d'un trommel, d'un convoyeur, et d'un crible.



- Les matériaux supérieurs à 1T sont, quant à eux, triés par une pelle à grappin. Le chargement des matériaux dans les poids lourds est assuré par des chargeurs.

Une fois triés, les matériaux extraits seront acheminés via un demi-échangeur aménagé au niveau de la route des Tamarins vers le chantier de la nouvelle route du littoral.



Planche 8 : Raccordement Route des Tamarins

L'abattage à l'explosif

Comme rappelé précédemment, l'extraction du basalte sera réalisée par abattage à l'explosif mis en œuvre par une Unité Mobile de Fabrication d'Explosif (UMFE). Cet équipement mélange différents produits entre eux et les « sensibilise » pour qu'ils deviennent explosifs une fois injectés dans le trou de mine.



Planche 9 : Mise en œuvre d'explosif par une UMFE

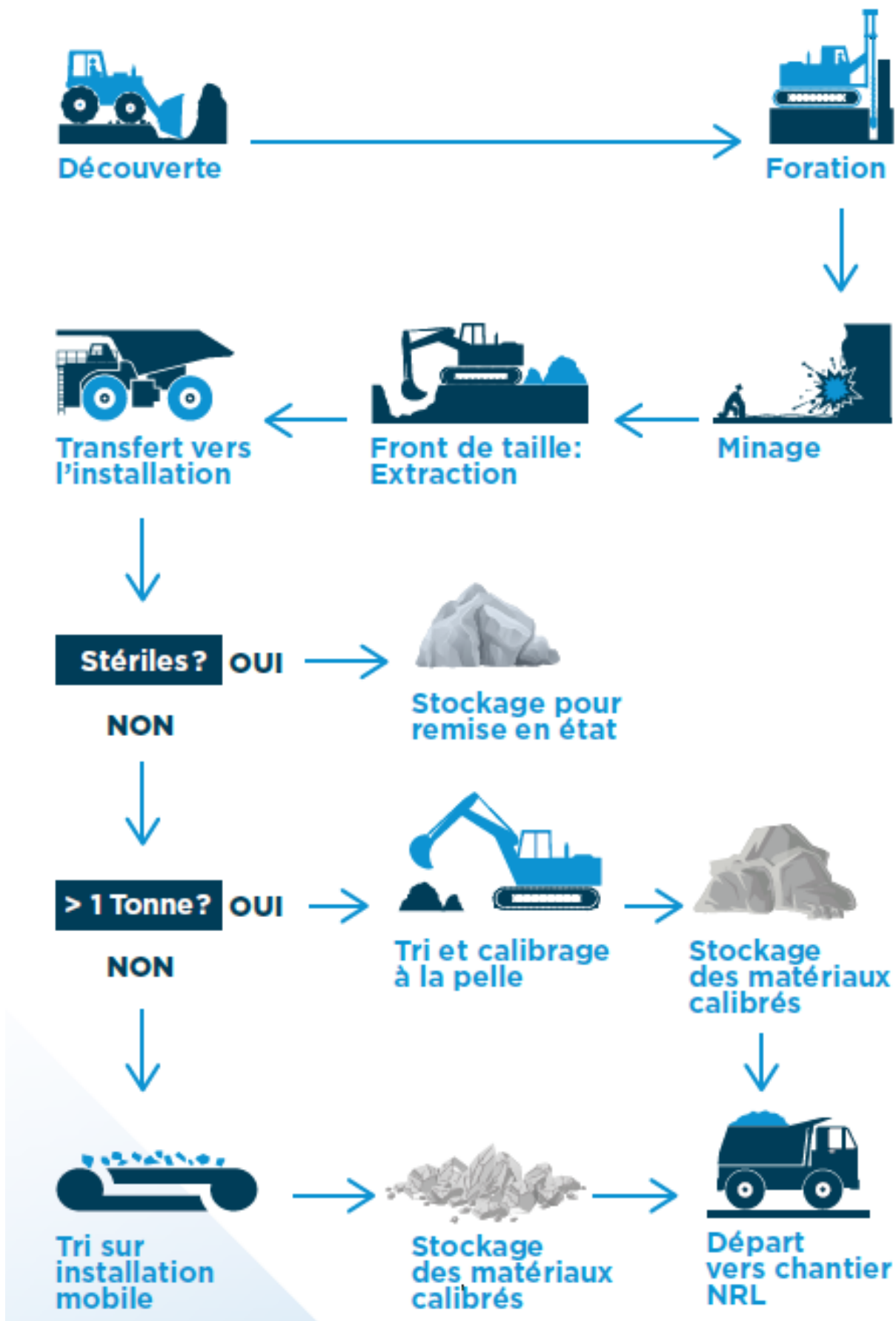
Le gisement abattu représente environ 14 300 000 tonnes sur 4 ans soit environ 3 600 000 de tonnes moyen par an. Ces besoins importants déterminent le choix d'un tonnage de l'ordre de 45 000 tonnes de basalte maximum par tir sur une **fréquence pouvant aller jusqu'à un tir par jour**.

Chaque tir pourra utiliser entre 2400 kg et 7500 kg d'explosifs fabriqués sur place par l'UMFE.

Les caractéristiques sont comprises dans les fourchettes suivantes :

	Fourchette basse	Fourchette haute
Nombre total de tirs	700	800
Tonnage total d'explosifs	2100 tonnes	2700 tonnes
Fréquence des tirs par semaine	3	5
Tonnage abattu par tir	10 000 tonnes	45 000 tonnes
Nombre de mines par tir	30	95
Charge unitaire par mine	30 kgs	80 kgs
Charge totale d'explosifs par tir	2.4 tonnes	7.5 tonnes

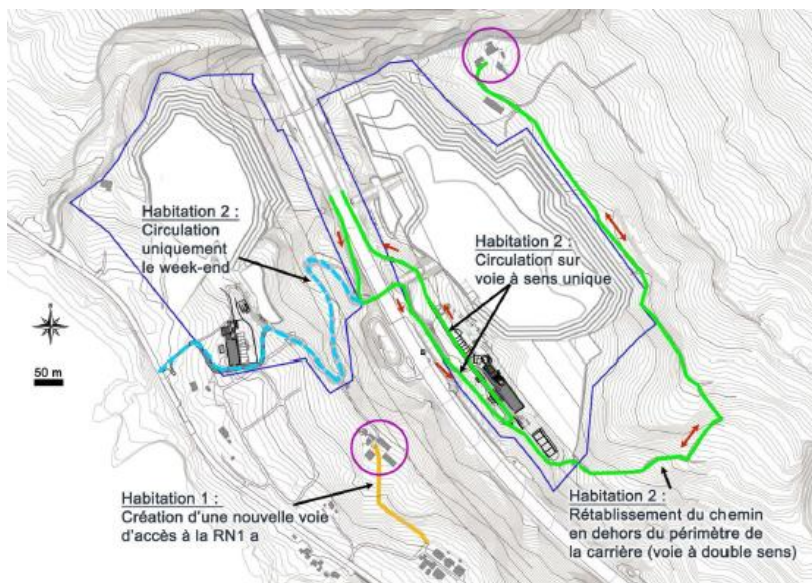
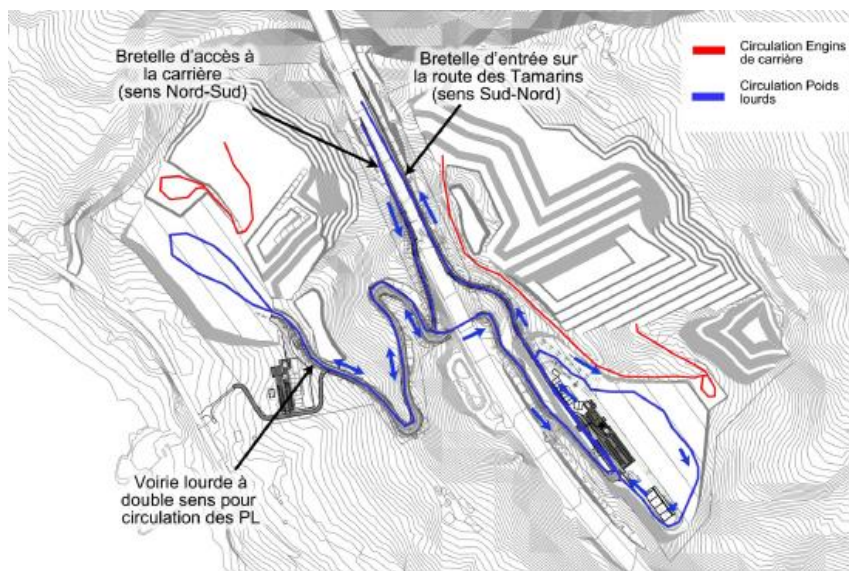
Au total, ce sont donc entre 2100 et 2700 tonnes d'explosifs qui seront utilisés pour la totalité de l'exploitation de la carrière soit environ 50 tonnes par mois.



Accès et circulation

Comme vu précédemment l'accès à la carrière se fera depuis la RN1 où un demi-échangeur sera aménagé au droit du site. L'entrée sur la carrière se fera par une bretelle créée dans le sens Nord Sud, la sortie étant quant à elle aménagée par une bretelle permettant de regagner la Route des Tamarins dans le sens Sud Nord.

Le Conseil Régional, gestionnaire de cette route, a été sollicité sur les divers aménagements nécessaires pour assurer la sécurité et le fonctionnement de ce demi-échangeur provisoire.



A noter également que des aménagements sont prévus pour permettre aux résidents des 2 habitations riveraines du projet d'accéder à leur habitation ou leur exploitation en toute sécurité.

Aménagements

Les aménagements associés à l'exploitation de cette carrière sont les suivants :

- Une clôture autour du site d'une hauteur minimale de 2 m.
- Un talus sera installé en amont des fronts de taille afin d'éviter les risques de chute
- Des portails mis en place aux entrées de la carrière
- Un panneau d'affichage à l'entrée du site indiquant les horaires de fonctionnement de l'installation et les heures d'ouverture

Horaires de fonctionnement

La définition des horaires de fonctionnement tient compte des contraintes écologiques (avifaune) et techniques (cadence de fourniture imposée par le chantier de la nouvelle route du littoral).

Ils seront les suivants :

Activités de production (extraction, transport, tri et chargement)

Les horaires de production: du lundi au vendredi de 5h - 19h et le samedi de 5h à 12h

Activités d'entretien et de réparation des engins et installations

Cette activité se déroulera en période nocturne soit entre 19h et 5h, du lundi au vendredi.

Plage horaire des tirs

Les tirs se dérouleront dans la plage horaire comprise entre 10h00 et 16h00. Certains tirs (ceux positionnés au plus proche des voies de circulation) nécessiteront un arrêt de circulation. Ils seront effectués sur le créneau 13h30 - 16h, en dehors des pics de circulation.

Principe de la remise en état

Le parti général de la remise en état est le suivant :

La partie haute en lien direct avec les espaces agricoles est réhabilitée en vue d'une mise en culture.

La partie basse du site s'inscrit dans une valorisation naturelle en continuité des paysages littoraux.



Les matériaux utilisés pour le remblaiement partiel des zones d'extraction seront issus du site. Les stériles produits lors de la phase d'extraction seront mis en attente sur les aires de stockage prévues à cet effet ou déplacés directement de la zone en cours d'extraction vers la zone en cours de remise en état.

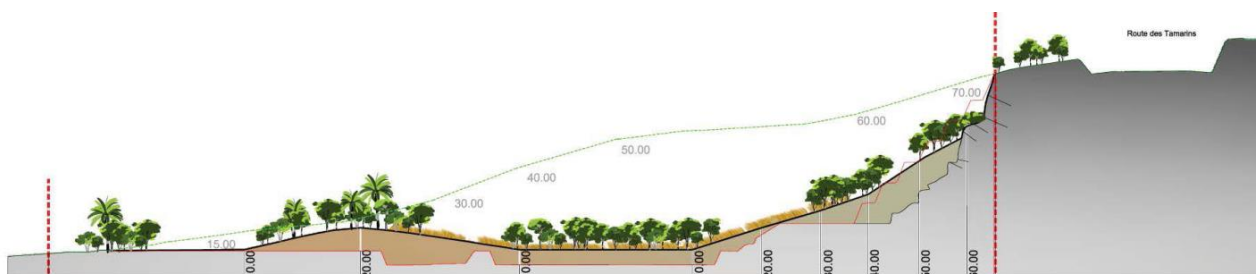
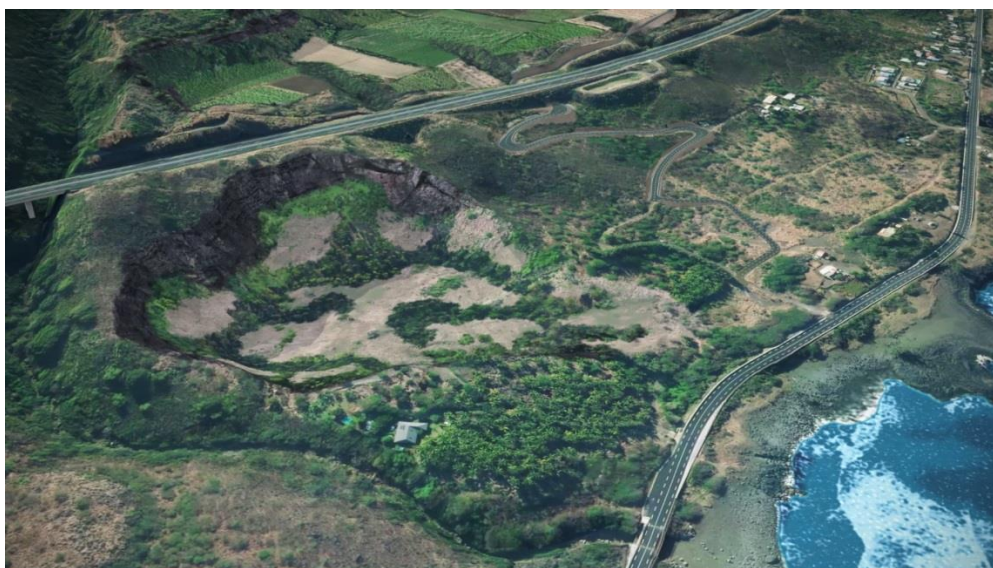
Les stériles permettront un remodelage doux des espaces naturels favorisant une diversité de milieux.

Pour garantir la cohérence de l'ensemble du projet de réaménagement, SCPR a confié la maîtrise d'œuvre de celui-ci à un groupement de spécialistes constitué d'un paysagiste (Zone UP), d'un bureau d'étude naturaliste (Biotope) et d'un opérateur agricole (SAFER). Ce groupement a également une mission de suivi pendant 5 ans.

Partie Basse : remise en état naturelle

La réhabilitation de la zone basse s'appuie sur la valorisation du relief transformé. Le site « excavé » prend la forme d'un cirque. Les falaises sont traitées de façon naturelle et restent émergentes en partie haute pour offrir un maximum de surfaces à la faune rupicole. Au pied, des vallonements de stériles adoucissent le relief et viennent combler une partie de la fosse. La végétation boisée accompagne les mouvements du relief et se concentre en pied de falaise ou au niveau des ruptures de pente là où l'humidité sera plus favorable. Elle s'organise notamment en lisières sur le pourtour des falaises, valorisant la biodiversité et formant un espace tampon contre les espèces exotiques envahissantes. Ces langues boisées sont entrecoupées avec la restauration d'un couvert de savane. L'ensemble des espèces végétales utilisées dans le cadre de l'aménagement sera issu de la liste DAUPI.

Le nouvel espace ainsi créé sera accessible depuis la RN1a, un axe à vocation touristique. Il sera parcouru par de nouveaux sentiers



Pour garantir dans le temps la vocation naturelle de cet espace, SCPR a de plus pris l'engagement de rétrocéder la parcelle BW 253 au bénéfice du Conservatoire du Littoral au prix évalué par la Direction Immobilière de l'Etat après complète exploitation du sous-sol et remise en état de la carrière.

Partie haute : remise en état agricole

La vocation agricole du site amène à le modeler par des pentes douces au creux des « excavations » rocheuses. Le remodelage est à l'origine de nouvelles dépressions favorisant l'infiltration des eaux et l'évacuation par des talwegs raccordés au terrain.

Les fronts de taille de hauteur imposante sont atténués par un vallonnement et des émergences de falaise d'emprise et d'aspect différents. Le végétal formé de boisements et de haies prend place en limite de parcelles pour participer au carroyage agricole et aux continuités écologiques, mais également en sommet de falaise pour sécuriser les abords.

La remise en état sera coordonnée à l'extraction et réalisée sur la totalité des surfaces. Une couche de terre de 40 à 60 cm d'épaisseur avec apport de fine de lavage sera mise en œuvre en fin de remise en état pour l'amélioration des sols.

Cette remise en état permettra une mise en culture de près de 10ha de terres agricoles contre 1,3 ha exploités à l'heure actuelle.



Cout de la remise en état et garanties financières

Selon une méthode forfaitaire, le coût de la garantie financière pour la remise en état serait estimé à un peu plus de 800 000 €.

L'évaluation du coût de cette remise en état par la méthode exhaustive qui prend en compte l'ensemble des postes nécessaires à sa réalisation conduit au détail suivant :

Condition de remise en état	Total en €
Reprise et régalage des stériles	1 512 000 €
Reconstitution de la couche agronomique	300 000 €
Aménagement agricole	220 000 €
Régalage des fronts supérieurs	462 000 €
Démontage des installations	200 000 €
Revégétalisation/ remise en état: aménagement bande boisée en périphérie	250 000 €
Revégétalisation/ remise en état: carrière basse	400 000 €
Revégétalisation/ remise en état: contrat de culture	650 000 €
Maîtrise d'œuvre remise en état	560 000 €
Total montant garantie financière	4 554 000 €

Aussi, à partir de la notification de l'arrêté préfectoral autorisant la mise en exploitation de la carrière, une garantie financière d'un montant de **4 554 000 €** sera constituée sous la forme d'une caution de remise en état pour couvrir les 4,5 ans de l'autorisation.

2. Le dossier de demande de dérogation à l'interdiction de défrichement

Le projet de carrière nécessite des travaux de défrichement sur une superficie totale de 25,49 ha au droit des parcelles BW253 et BW279.

Ces travaux sont eux-mêmes soumis à la procédure de dérogation à l'interdiction de défricher applicable à La Réunion en vertu du Code Forestier.

Le dossier de demande de dérogation comprend les parties suivantes :

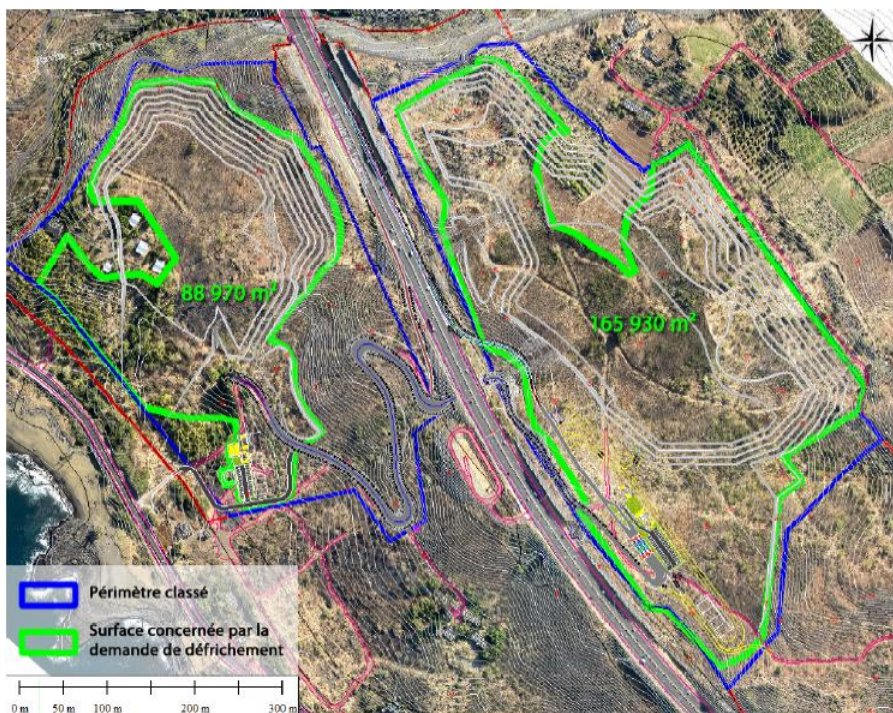
- Les formulaires de demande de dérogation
- Le contexte général du projet
- L'état initial de la flore et de la faune
- L'impact du projet au regard des enjeux et mesures prévues.

Un résumé non technique de la demande de dérogation à l'interdiction de défrichement figure également dans le document spécifique contenant les autres résumés non techniques.

Etant donnés les aménagements et opérations d'extraction prévus sur le site et au vu de l'occupation des sols, les surfaces concernées par la demande de défrichement sont identifiées sur la planche suivante :

Section	Parcelles	Superficie concernée par la demande de défrichement
BW	253	8a 89a 70ca
BW	279	16ha 59a 30ca
TOTAL		25ha 49a 00ca

Ces surfaces sont représentées sur la planche ci-après.

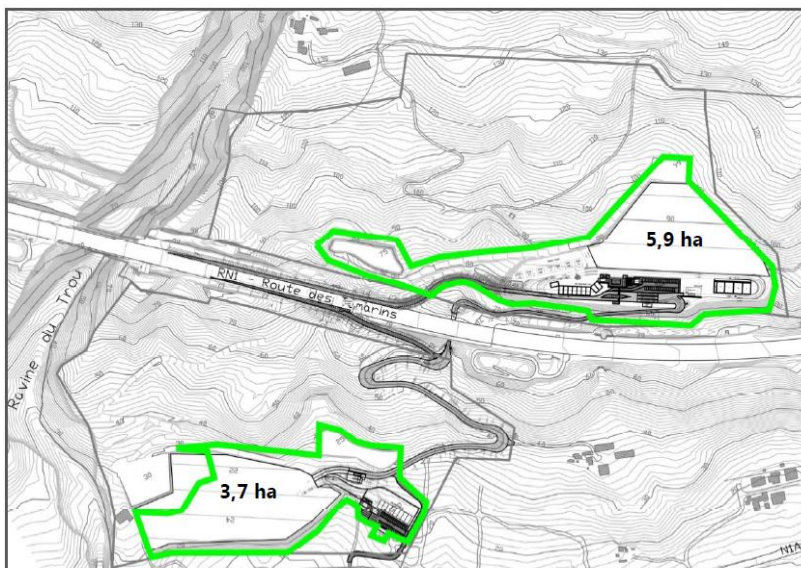


L'exploitation de la carrière se déroulera en 4 phases + 1 phase de travaux préparatoires. L'échéancier prévisionnel des travaux de défrichement pour ces phases est le suivant :

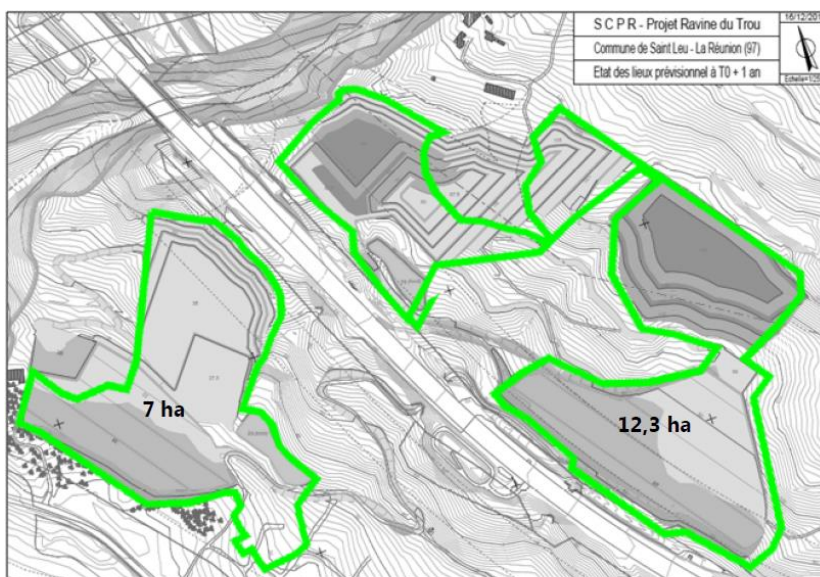
	Travaux Préparatoire	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4
Durée de la phase	1 à 4 mois	1 an *	1 an	1 an	1 an
Surface défrichée : parcelle BW 253	3,7 ha	7 ha	7 ha	8,8 ha	8,8 ha
Surface défrichée : parcelle BW 279	5,9 ha	12,3	14,2	15,9 ha	16,5 ha

* simultanément avec les travaux préparatoires

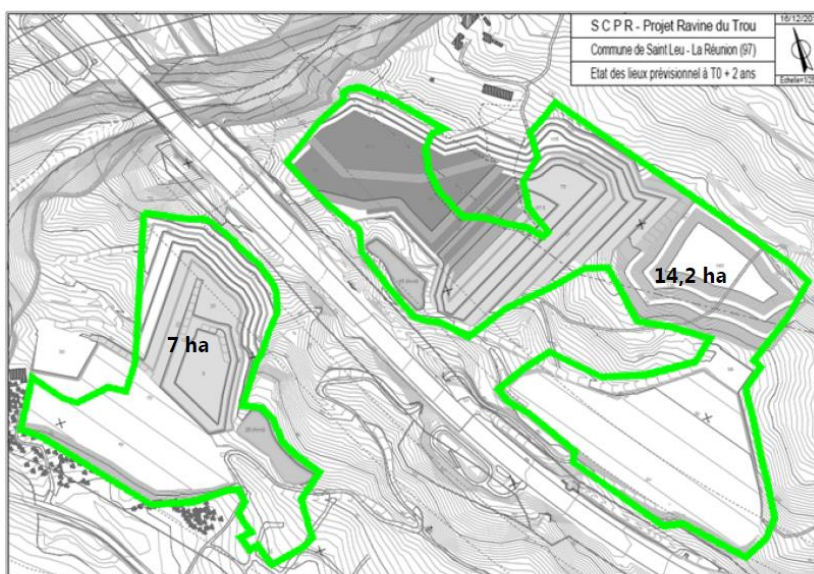
Ces phases sont présentées sur les planches ci-après :



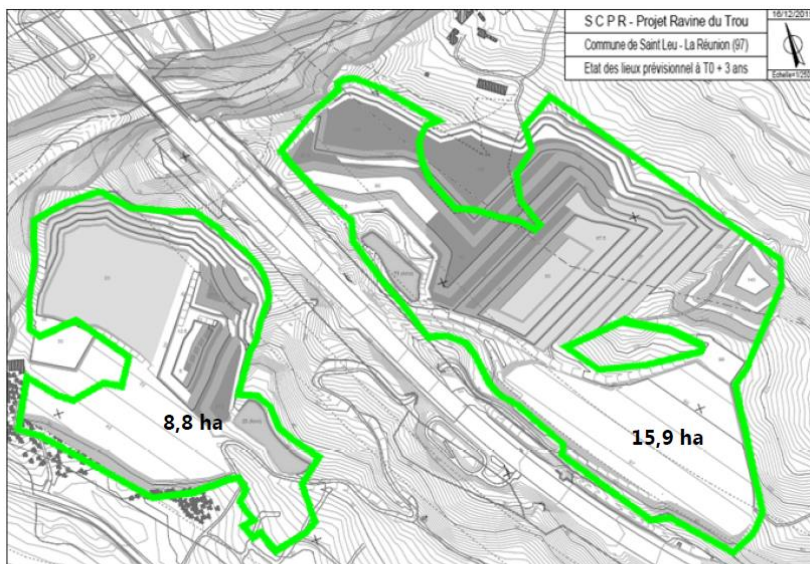
Travaux préparatoires



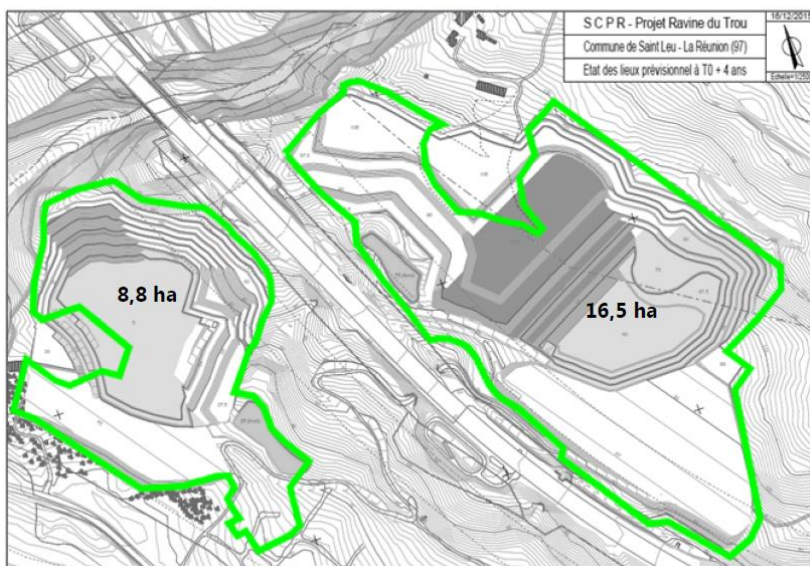
Phase 1



Phase 2



Phase 3



Phase 4

3. Le dossier de mise en compatibilité du PLU de la commune de Saint-Leu

Le projet de carrière et ses installations annexes nécessitent que le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Saint-Leu soit mis en compatibilité afin que le projet de carrière et les installations précitées puissent, s'ils sont autorisés, être ouverts et exploités sur le site envisagé.

Dans un premier temps, le projet a été qualifié de projet d'intérêt général (PIG) par un arrêté préfectoral n°1640/SG/DCL/BU du 31 juillet 2017.

La procédure de PIG a été créée par la loi de décentralisation du 7 janvier 1983 pour donner à l'Etat le moyen d'imposer la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes ou de leur groupement avec les projets d'utilité publique de l'Etat ou des autres collectivités territoriales. Cette procédure est régie, pour l'essentiel, par les dispositions des articles L. 102-1, R. 102-1, L. 132-1 et R. 132-1 du code de l'urbanisme.

Dans un deuxième temps, le Préfet de La Réunion a notifié le 2 août 2017 à la commune de Saint Leu l'arrêté préfectoral du 31 juillet 2017 qualifiant le projet de carrière « Ravine du Trou » et ses installations

annexes de Projet d'Intérêt Général, et l'a informée de la nécessité de faire évoluer le PLU de Saint Leu afin qu'il permette la réalisation de la carrière et de ses installations annexes

Par courrier en date du 29 août 2017, le maire de Saint Leu a indiqué au préfet, qu'il entendait conduire la révision du PLU nécessaire.

Cependant, en l'absence d'une délibération approuvant la révision ou la modification du plan à l'issue d'un délai de six mois à compter de la notification initiale, soit le 3 février 2018, il relève de la compétence du préfet d'engager et d'approuver la mise en compatibilité du PLU de la commune de Saint-Leu avec le projet qualifié d'intérêt général par arrêté préfectoral. Ainsi, le projet soumis à enquête publique unique inclut le dossier de mise en compatibilité du PLU de la commune de Saint-Leu avec le projet qualifié de PIG par l'arrêté préfectoral du 31 juillet 2017.

Le dossier de mise en compatibilité du PLU comprend les parties suivantes :

- Introduction
- Présentation du projet
- Evolution du zonage, du règlement et du rapport de présentation du PLU
- Evaluation environnementale
- Indicateurs de suivi
- Résumé non technique
- Annexe au rapport de présentation relatif à la dérogation à l'article L 111-6 du code de l'urbanisme

Incompatibilité du PLU avec le PIG

Le Plan Local d'urbanisme (PLU) de la commune de Saint-Leu actuellement en vigueur a été approuvé le 26 février 2007.

Dans ce PLU, la zone d'emprise du projet de carrière de la ravine du Trou et ses installations annexes est situé actuellement en zone Ad. Cette zone couvre les espaces naturels de richesse agricole, caractérisés par des terrains présentant une bonne aptitude physique. Elle correspond à des zones agricoles classées en coupure d'urbanisation au Schéma d'Aménagement Régional (SAR).

Le règlement attaché à cette zone n'autorise ni les constructions et installations nécessaires à la mise en valeur des ressources naturelles sur les secteurs protégés en raison de la richesse du sol ou du sous-sol, ni l'exploitation de ces ressources.

Par ailleurs, conformément à l'article L 111-6 du code de l'urbanisme, le règlement du PLU en vigueur interdit les constructions dans une bande des 100 m de part et d'autre de l'axe de la route des Tamarins, en dehors des espaces urbanisés. Seule une exception est prévue à l'article A 2-12 pour les bâtiments d'exploitation agricole en zone agricole.

Le PLU actuellement en vigueur est donc incompatible avec le projet d'intérêt général (PIG) car interdisant l'ouverture et l'exploitation de carrière et interdisant les constructions dans la bande proche de la route des Tamarins. Il convient donc de le faire évoluer.

La mise en compatibilité du PLU

Dans ce contexte, il appartient à l'Etat de mettre en compatibilité le document d'urbanisme de Saint-Leu afin de permettre la réalisation du projet qualifié d'intérêt général par l'arrêté du 31 juillet 2017. Cette procédure impacte le règlement, les pièces graphiques, le rapport de présentation et ses annexes (notamment pour intégrer une dérogation à l'article L111-6 du code de l'urbanisme). Elle fait l'objet d'une évaluation environnementale.

La procédure de mise en compatibilité du PLU de Saint Leu vise ainsi à :

- introduire un périmètre de protection et valorisation de la ressource du sous-sol (c) art R 123-11 code de l'urbanisme), appelé trame carrière ;
- faire évoluer du règlement de la zone A du PLU ;
- apporter des compléments au rapport de présentation du PLU permettant la réalisation d'équipements annexes à proximité de l'axe de la route des Tamarins.

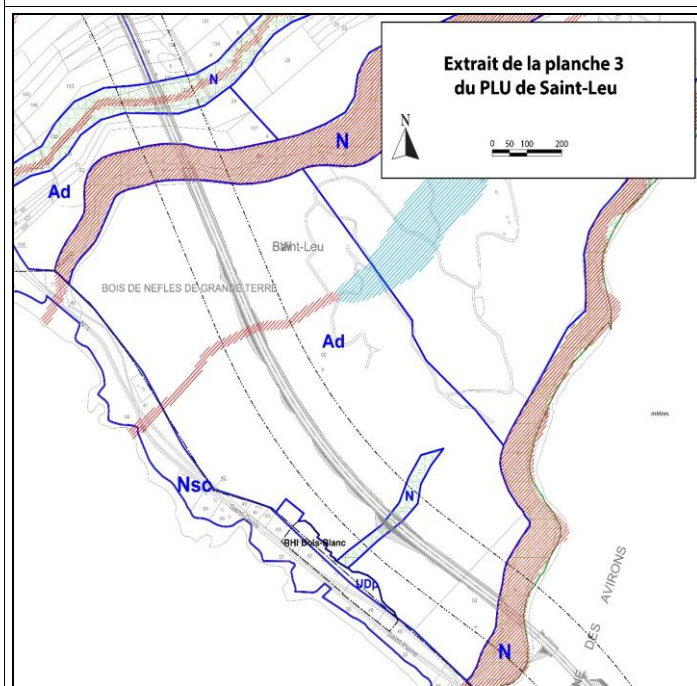
Les évolutions du zonage

La mise en compatibilité du PLU délimite sur le document graphique du PLU un tramage spécifique correspondant au périmètre du projet de carrière « Ravine du Trou » et ses installations annexes, et reconnaissant un secteur protégé en raison de la richesse du sol ou du sous-sol, dans lesquels les constructions et installations nécessaires à la mise en valeur de ces ressources naturelles sont autorisées.

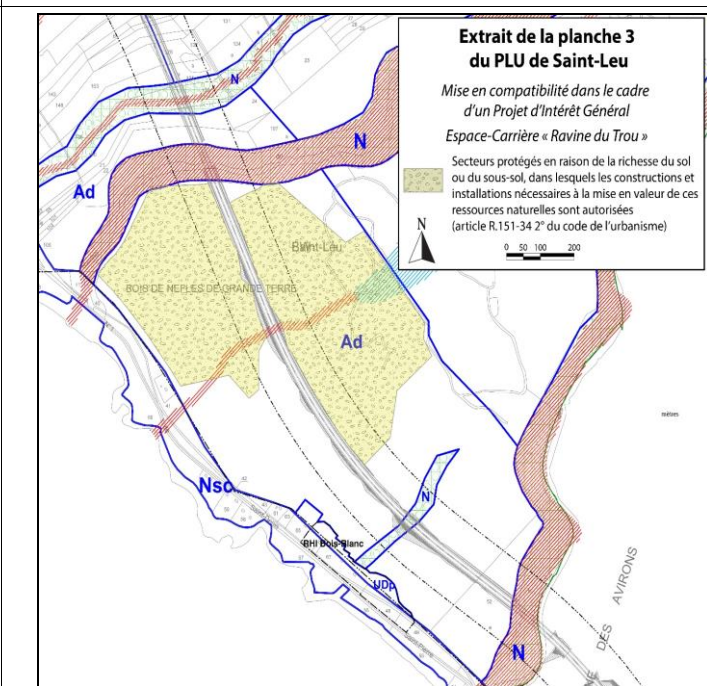
Cette disposition vise à autoriser l'ouverture et l'exploitation de carrière ainsi que les constructions et installations nécessaires à la mise en valeur de ces ressources naturelles et au transit de matériaux, sous condition d'une remise en culture ultérieure.

Il est donc fait usage des dispositions du c) de l'article R.123-11 du code de l'urbanisme : « *Dans les zones U, AU, A et N, les documents graphiques du règlement font apparaître, s'il y a lieu (...) les secteurs protégés en raison de la richesse du sol ou du sous-sol, dans lesquels les constructions et installations nécessaires à la mise en valeur de ces ressources naturelles sont autorisées.* »

Zonage du "PLU en vigueur



Zonage du "PLU suite à évolution



Les évolutions du règlement de la zone A du PLU de Saint-Leu

Les évolutions apportées au règlement apparaissent soulignées dans les tableaux ci-dessous.

Règlement – Titre I	Règlement – Titre I adapté suite à la mise en compatibilité
<p>Article 3 – DIVISION DU TERRITOIRE EN ZONES 3 – Le Plan Local d’Urbanisme divise le territoire en zones agricoles Peuvent être classées en zone agricole les secteurs, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Y sont seules autorisées les constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d’intérêt collectif et les constructions ou installations nécessaires à l’exploitation agricole. Elle comporte les secteurs suivants : - Le secteur Ad correspondant aux zones agricoles classées en coupure d’urbanisation au SAR où toute construction qu’elle quelle soit est interdite -Le secteur Apf, correspond à la zone agricole de protection forte. englobant, entre autre, le périmètre irrigué du Bras de Cilaos et les secteurs concernés par le PIG irrigation où les constructions à usage d’habitation sont strictement interdites. Un sous-secteur Apf1 est défini à l’aval du site de décollage des parapentes aux Colimaçons</p>	<p>Article 3 – DIVISION DU TERRITOIRE EN ZONES 3 – Le Plan Local d’Urbanisme divise le territoire en zones agricoles Peuvent être classées en zone agricole les secteurs, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Y sont seules autorisées les constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d’intérêt collectif, les constructions ou installations nécessaires à l’exploitation agricole. Elle comporte les secteurs suivants : -Le secteur Ad correspondant aux zones agricoles classées en coupure d’urbanisation au SAR où toute construction est interdite. -Le secteur Apf, correspond à la zone agricole de protection forte. englobant, entre autre, le périmètre irrigué du Bras de Cilaos et les secteurs concernés par le PIG irrigation où les constructions à usage d’habitation sont strictement interdites. Un sous-secteur Apf1 est défini à l’aval du site de décollage des parapentes aux Colimaçons. <u>Le document graphique identifie également la trame</u> carrière, qui représente les périmètres de protection et de valorisation de la richesse du sol ou du sous-sol. Sous cette trame, et quel que soit le secteur de la zone agricole , sont autorisés, sous condition de remise en état, les carrières, les constructions et installations nécessaires à leur exploitation ainsi que leurs équipements annexes. (article R.123-11 du code de l’urbanisme).</p>
Règlement – Titre I	Règlement – Titre I adapté suite à la mise en compatibilité
<p>Article 9 – ASSAINISSEMENT Assainissement des eaux pluviales Tout aménagement réalisé sur un terrain doit être conçu de façon à ne pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales, à permettre une percolation naturelle par une imperméabilisation limitée, et doit être raccordé au réseau séparatif correspondant aux eaux pluviales, dès lors qu’un réseau séparatif existe. En l’absence de réseau ou en cas de réseau insuffisant, les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales, et ceux visant à la limitation des débits évacués de la propriété (bâches à eau, bassin de rétention), sont à la charge exclusive du propriétaire, qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l’opération projetée</p>	<p>Article 9 – ASSAINISSEMENT Assainissement des eaux pluviales Tout aménagement réalisé sur un terrain doit être conçu de façon à ne pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales, à permettre une percolation naturelle par une imperméabilisation limitée, et doit être raccordé au réseau séparatif correspondant aux eaux pluviales, dès lors qu’un réseau séparatif existe. En l’absence de réseau ou en cas de réseau insuffisant, les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales, et ceux visant à la limitation des débits évacués de la propriété (bâches à eau, bassin de rétention), sont à la charge exclusive du propriétaire, qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l’opération projetée et au terrain qui la supportera.</p>

<p>et au terrain qui la supportera. Ces rejets ne devront pas excéder 1,2 litre par seconde et par hectare, et seront conformes aux normes de la classe I B des eaux superficielles.</p> <p>Toute zone nouvellement aménagée doit être équipée d'un déboureur/déshuileur installé en sortie d'ouvrage de régulation de débit des eaux pluviales. Il en est de même pour tout aménagement permettant le stationnement regroupé de plus de 10 véhicules.</p>	<p>Ces rejets ne devront pas excéder 1,2 litre par seconde et par hectare, et seront conformes aux normes de la classe I B des eaux superficielles.</p> <p>Cette dernière disposition ne s'applique pas dans la trame carrière délimitée par les documents graphiques, les caractéristiques des rejets étant établies dans le cadre des autorisations ad hoc (autorisation ICPE et loi sur l'eau). Toute zone nouvellement aménagée doit être équipée d'un déboureur/déshuileur installé en sortie d'ouvrage de régulation de débit des eaux pluviales. Il en est de même pour tout aménagement permettant le stationnement regroupé de plus de 10 véhicules.</p>
<p align="center">Règlement – Titre IV en vigueur</p>	<p align="center">Règlement Titre IV adapté suite à la mise en compatibilité</p>
<p>TITRE IV – DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES AGRICOLES</p> <p>Cette zone couvre les espaces naturels de richesse agricole, correspondant à des terrains présentant une bonne aptitude physique et gérée sur la base de la notion de SMI.</p> <p>Elle comporte trois secteurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Le secteur Ad correspondant aux zones agricoles classées en coupure d'urbanisation au SAR -Le secteur Apf, correspond à la zone agricole de protection forte. englobant, entre autre, le périmètre irrigué du Bras de Cilaos et les secteurs concernés par le PIG irrigation où les constructions à usage d'habitation sont strictement interdites. Un sous-secteur Apf1 est défini à l'aval du site de décollage des parapentes aux Colimaçons <p>Les objectifs de développement durable affichés dans le PADD sont traduits dans ce règlement écrit à travers des prescriptions particulières concernant la prise en compte de la qualité environnementale des constructions.</p> <p>Outre les prescriptions spécifiques décrites ci-dessous, la zone est également soumise aux dispositions générales du titre précédent, notamment : réciprocité d'implantation par rapport aux bâtiments agricoles (article 5), alignement (article 10), stationnement (article 11), implantation par rapport au bord de ravine et de rivière (article 16), zones soumises au risque d'inondation (article 17)...</p>	<p>TITRE IV – DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES AGRICOLES</p> <p>Cette zone couvre les espaces naturels de richesse agricole, correspondant à des terrains présentant une bonne aptitude physique et gérée sur la base de la notion de SMI.</p> <p>Elle comporte trois secteurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Le secteur Ad correspondant aux zones agricoles classées en coupure d'urbanisation au SAR -Le secteur Apf, correspond à la zone agricole de protection forte. englobant, entre autre, le périmètre irrigué du Bras de Cilaos et les secteurs concernés par le PIG irrigation où les constructions à usage d'habitation sont strictement interdites. Un sous-secteur Apf1 est défini à l'aval du site de décollage des parapentes aux Colimaçons -Le document graphique identifie également la trame carrière, qui représente les périmètres de protection et de valorisation de la richesse du sol ou du sous sol. Sous cette trame, et quel que soit le secteur de la zone agricole, sont autorisés, sous condition de remise en état, les carrières, les constructions et installations nécessaires à leur exploitation ainsi que leurs équipements annexes. <p>Les objectifs de développement durable affichés dans le PADD sont traduits dans ce règlement écrit à travers des prescriptions particulières concernant la prise en compte de la qualité environnementale des constructions.</p>

<p>(...)</p>	<p>Outre les prescriptions spécifiques décrites ci-dessous, la zone est également soumise aux dispositions générales du titre précédent, notamment : réciprocité d'implantation par rapport aux bâtiments agricoles (article 5), alignement (article 10), stationnement (article 11), implantation par rapport au bord de ravine et de rivière (article 16), zones soumises au risque d'inondation (article 17)...</p>
<p align="center">Règlement – Titre IV en vigueur</p>	<p align="center">Règlement Titre IV adapté suite à la mise en compatibilité</p>
<p>ARTICLE A 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES</p> <p>Alinéas 1 à 11 énumérant les constructions, installations, occupations et utilisations du sol admises en zone A non concernés par une évolution du règlement.</p> <p>12. En-dehors des espaces urbanisés, et en l'absence de projet urbain au sens de l'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme, les constructions non liées à l'exploitation et au fonctionnement des infrastructures routières (Route des Tamarins) sont interdites dans une bande de 100,00m de part et d'autre de l'axe de la voie, à l'exception des bâtiments d'exploitation agricole</p> <p>ARTICLE A 4 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX PUBLICS D'EAU, D'ELECTRICITE ET D'ASSAINISSEMENT</p> <p><u>4.3 - Eaux pluviales</u></p> <p>Les aménagements réalisés sur le terrain doivent être tels qu'ils garantissent l'écoulement normal vers l'exutoire ou le réseau les collectant et sont à la charge exclusive du propriétaire. Les conditions et les modalités de</p>	<p>ARTICLE A 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES</p> <p>Alinéas 1 à 11 énumérant les constructions, installations, occupations et utilisations du sol admises en zone A non concernés par une évolution du règlement.</p> <p><u>Dans la trame carrière délimitée par le document graphique</u> l'ouverture et l'exploitation de carrières, les constructions et installations nécessaires à cette exploitation, les équipements annexes ainsi le transit de matériaux sont autorisés, sous réserve d'une remise en état après exploitation permettant un retour à la vocation initiale du site.</p> <p>13. En-dehors des espaces urbanisés, et en l'absence de projet urbain au sens de l'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme, les constructions non liées à l'exploitation et au fonctionnement des infrastructures routières (Route des Tamarins) sont interdites dans une bande de 100,00m de part et d'autre de l'axe de la voie, à l'exception des bâtiments d'exploitation agricole.</p> <p>Conformément à l'étude annexée au plan local d'urbanisme, dans la trame carrière délimitée par le document graphique les constructions et installations nécessaires à l'exploitation d'une carrière ainsi que leurs équipements annexes peuvent être implantées à une distance minimale de 40 mètres de l'axe de la route des Tamarins.</p> <p>ARTICLE A 4 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX PUBLICS D'EAU, D'ELECTRICITE ET D'ASSAINISSEMENT</p> <p><u>4.3 - Eaux pluviales</u></p> <p>Les aménagements réalisés sur le terrain doivent être tels qu'ils garantissent l'écoulement normal vers l'exutoire ou le réseau les collectant et sont à la charge exclusive du propriétaire. Les conditions et les modalités de raccordement au réseau public doivent être conformes aux dispositions en</p>

<p>raccordement au réseau public doivent être conformes aux dispositions en vigueur (Cf. annexes sanitaires). Il est interdit de canaliser les eaux sur fonds voisins.</p>	<p>vigueur (Cf. annexes sanitaires). Il est interdit de canaliser les eaux sur fonds voisins. <u>Dans la trame carrière délimitée par le document graphique, un dispositif de gestion et de traitement des eaux de ruissellement et de lavage sera mis en œuvre par l'exploitant, afin de réduire les impacts sur les milieux aquatiques et les aquifères.</u></p>
Règlement – Titre IV en vigueur	Règlement Titre IV adapté suite à la mise en compatibilité
<p>ARTICLE A 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES</p> <p>Alinéa 1 non concerné par une évolution du règlement</p> <p>6.2 – Règle</p> <p>1. Les constructions doivent être implantées en retrait par rapport aux emprises des voies avec un minimum de 10,00m de l'axe.</p> <p>2. Des implantations différentes sont possibles dans le cadre d'opération groupée d'habitat rural à caractère agricole.</p> <p>3. Hors parties actuellement urbanisées, les constructions doivent respecter les reculs réglementaires par rapport aux infrastructures routières majeures (routes classées à grande circulation ou route express), conformément à l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme. Les constructions nouvelles non liées à l'exploitation et au fonctionnement des infrastructures routières doivent être implantées au minimum à 100 m de l'axe de la route des Tamarins.</p>	<p>ARTICLE A 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES</p> <p>Alinéa 1 non concerné par une évolution du règlement</p> <p>6.2 – Règle</p> <p>1. Les constructions doivent être implantées en retrait par rapport aux emprises des voies avec un minimum de 10,00m de l'axe.</p> <p>2. Des implantations différentes sont possibles dans le cadre d'opération groupée d'habitat rural à caractère agricole.</p> <p>3. Hors parties actuellement urbanisées, les constructions doivent respecter les reculs réglementaires par rapport aux infrastructures routières majeures (routes classées à grande circulation ou route express), conformément à l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme. Les constructions nouvelles non liées à l'exploitation et au fonctionnement des infrastructures routières doivent être implantées au minimum à 100 m de l'axe de la route des Tamarins.</p> <p><u>Conformément à l'étude annexée au plan local d'urbanisme, dans la trame carrière délimitée par le document graphique, les constructions et installations nécessaires à l'exploitation d'une carrière ainsi que leurs équipements annexes peuvent être implantés à une distance minimale de 40 mètres de l'axe de la route des Tamarins.</u></p>
Règlement – Titre IV en vigueur	Règlement Titre IV adapté suite à la mise en compatibilité
<p>ARTICLE A 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS</p> <p>Alinéas 1 à 6 non concernés par une évolution du règlement.</p> <p>7. Les bâtiments agricoles et équipements publics de superstructure dont les caractéristiques techniques imposent des hauteurs supérieures peuvent être exemptés de ces règles.</p>	<p>ARTICLE A 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS</p> <p>Alinéas 1 à 6 non concernés par une évolution du règlement.</p> <p>7. Les bâtiments agricoles et équipements publics de superstructure dont les caractéristiques techniques imposent des hauteurs supérieures peuvent être exemptés de ces règles.</p> <p>Il en est de même pour les constructions et installations nécessaires à l'exploitation d'une carrière ainsi que leurs équipements annexes, situés dans la trame carrière délimitée par le document graphique.</p>

Le reste du règlement du PLU demeure inchangé.

L'évolution du rapport de présentation du PLU

Il est annexé au rapport de présentation du PLU une étude justifiant la dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'urbanisme relative à une bande d'inconstructibilité de 100 m de part et d'autre de la route des Tamarins pour les constructions et installations annexes nécessaires à la carrière « Ravine du Trou ».

Cette étude démontre que les nouvelles règles de distance d'implantation proposées par le règlement de zonage sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages, conformément à l'article L 111-8 du code de l'urbanisme. Cette étude est jointe au présent dossier.