

Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de SAINT LEU

**Prise en compte de l'arrêté
préfectoral qualifiant de Projet
d'Intérêt Général le projet
d'ouverture et d'exploitation d'une
carrière et ses installations annexes
sur le territoire de la commune de
Saint-Leu au lieu dit « Ravine du
Trou »**

ANNEXE 1 Étude justificative

« Loi Barnier »

(articles L.111-6 et suivants du Code de
l'Urbanisme)

I.Préambule.....	3
II.Rappel du cadre règlementaire	3
III.Présentation du projet.....	4
A.Localisation et contexte.....	4
B.Le site de projet.....	5
C.Situation vis-à-vis du PLU.....	6
D.Description des éléments présents dans la bande de 100 m.....	7
1.Les fosses d'extraction.....	7
2.Les aménagements.....	7
3.Les constructions associées.....	8
IV.Justification de la dérogation.....	9
A.Au regard des nuisances.....	9
1.Nuisances engendrées par la RN1 - Route des Tamarins.....	9
2.Nuisance engendrées par la carrière.....	10
3.Nuisance engendrées par la circulation.....	10
B.La sécurité.....	11
1.Risque d'incendie.....	11
2.Risques industriel.....	11
3.Risques routiers.....	12
4.Risques naturels.....	13
C.La qualité architecturale et la qualité de l'urbanisme.....	14
D.La qualité des paysages.....	15
V.Conclusion.....	18

I. Préambule

La société SCPR a déposé un dossier de demande d'exploiter une carrière au lieu-dit « la Ravine du Trou – Bois Blanc » sur le territoire de la commune de Saint Leu. Ce projet se situe de part et d'autre la voie express RN1 « Route des Tamarins » entre la ravine du Trou et celle des Avirons. La carrière et les constructions associées se trouvent à moins de 100 mètres de cet axe de grande circulation. Hors, le Code de l'Urbanisme interdit les constructions dans cet espace (Loi Barnier – amendement Dupont). Toutefois, le Plan Local d'Urbanisme peut fixer des règles différentes ainsi que le prévoit ce même Code. Le présent dossier est destiné à apporter les éléments justifiant cette dérogation dans le cadre de l'évolution du PLU de la commune de Saint Leu pour permettre l'exploitation de cette carrière, destinée à fournir les matériaux nécessaires à la construction des digues de la Nouvelle Route du Littoral.

II. Rappel du cadre réglementaire

L'article L-111-6 du code de l'urbanisme vise à obliger les communes qui souhaitent développer l'urbanisation dans leurs entrées de ville à mener au préalable une réflexion sur la qualité urbaine, paysagère et architecturale de l'aménagement dans leurs documents d'urbanisme. Pour cela, il institue une bande inconstructible de part et d'autre des autoroutes et grandes routes, interdiction à laquelle les communes peuvent déroger à condition de réaliser une étude.

Les articles L111-6 et suivants du code de l'urbanisme sont rédigés comme suit :

« L111-6 : En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L141-19. »

« L111-7 : L'interdiction mentionnée à l'article L111-6 ne s'applique pas :

- 1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;*
- 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;*
- 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;*
- 4° Aux réseaux d'intérêt public.*

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes. »

« L111-8 : Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles 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. »

Le présent dossier est destiné à démontrer que des règles locales peuvent être compatibles avec les critères définis dans cet article L111-8.

Pour mémoire, des règles d'implantation dérogatoires au Code de l'Urbanisme ont déjà été mises en place par la commune dans son PLU pour la ZAC du Portail en 2012.

III. Présentation du projet

A. Localisation et contexte de l'évolution

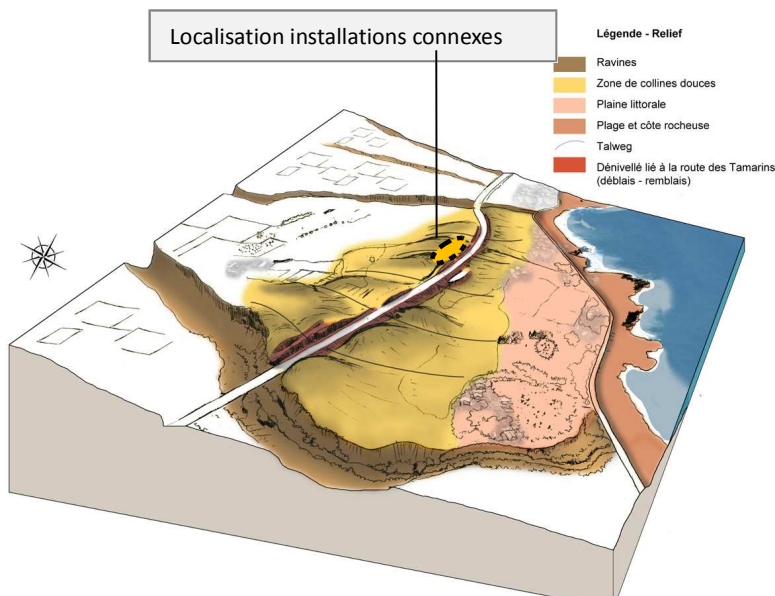
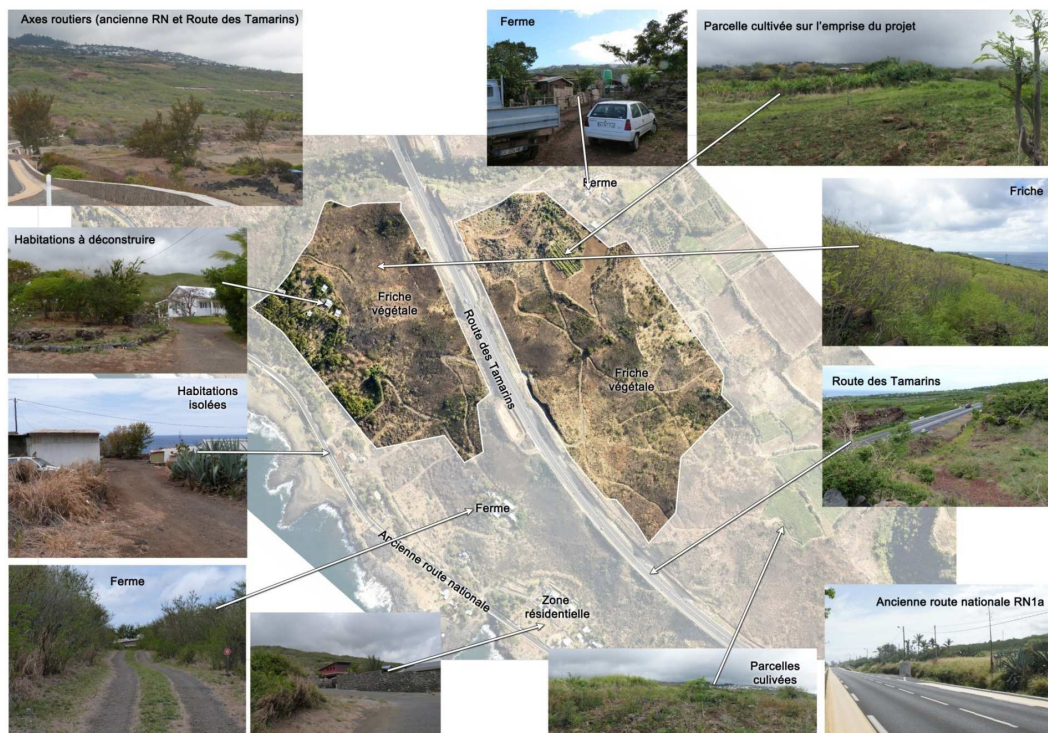
Le projet est localisé entre la ravine du Trou au nord-ouest et celle des Avirons au sud-est. La route des Tamarins passe entre les deux parcelles.



B. Le site de projet

Les terrains destinés à la carrière 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 rocailleux 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 petite surface (1.3 ha) est exploitée par un agriculteur sur la parcelle BW279 et le bas de la parcelle BW253 est occupé par 5 maisons d'habitation des propriétaires actuels (voir planche ci-après) Parmi ces 5 maisons, 4 seront déconstruites car dans l'emprise des fosses d'extraction et 1 sera conservée mais sera inhabitée durant toute l'opération.



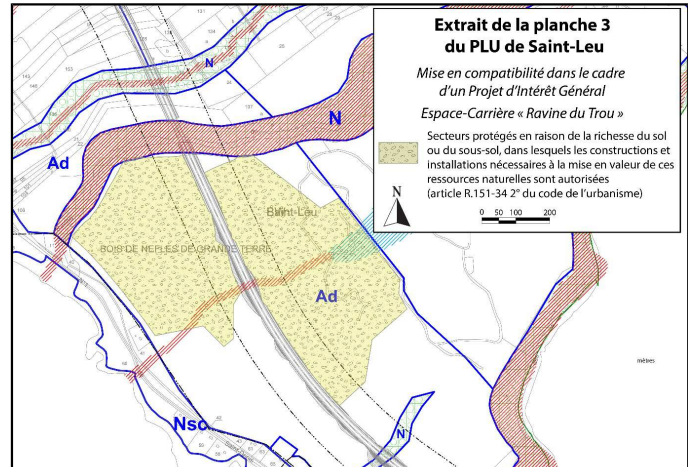
Le site se caractérise par un relief formé de légères ondulations. Sur la partie est, les ondulations sont peu marquées. Au-delà de la route des Tamarins, le relief évolue et forme un socle de collines, dont les pentes s'estompent peu à peu pour rejoindre une zone littorale quasi plane.

Extrait étude pour l'intégration d'une carrière – zone UP 2016

C. Situation vis-à-vis du PLU

Le PLU de la commune classe l'ensemble des terrains les parcelles concernées par le projet en zone Ad correspondant aux zones agricoles classées en coupure d'urbanisation. Dans ce zonage le règlement du PLU interdit l'extraction de matériaux.

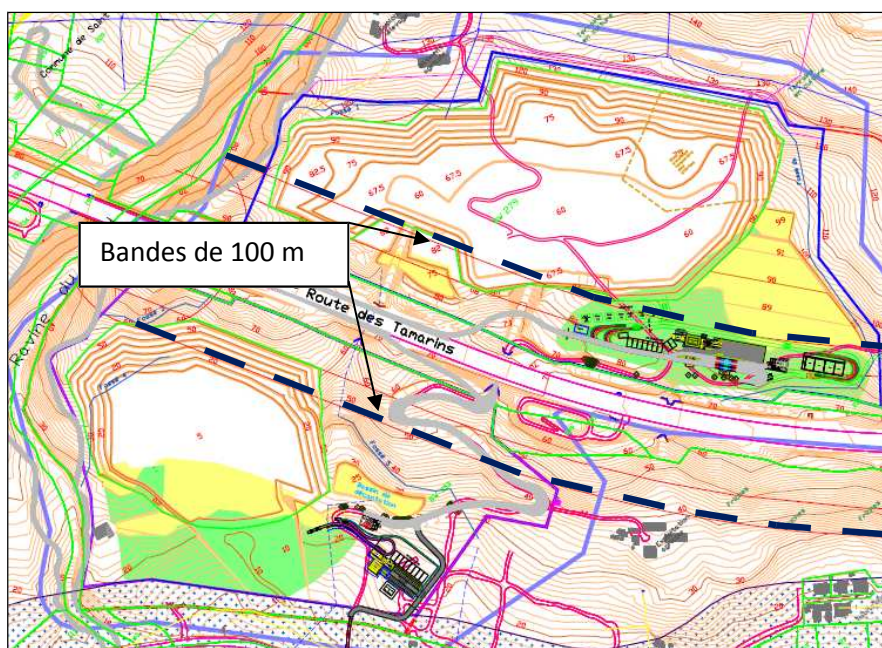
L'ensemble du périmètre de la carrière va faire l'objet d'un dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Saint-Leu afin de permettre le développement des activités d'extraction de matériaux et d'autres activités connexes.



Actuellement, le règlement de la zone Ad prévoit à son article 6.2.3 :

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.

Or, compte tenu des caractéristiques géologiques sur le secteur, des contraintes topographiques et des contraintes d'exploitation, une partie importante de la carrière (fosses d'exploitations haute et basse), de ses aménagements (pistes, voiries, fossés, bassins...) et constructions associées doivent être créés dans cette bande des 100 mètres.

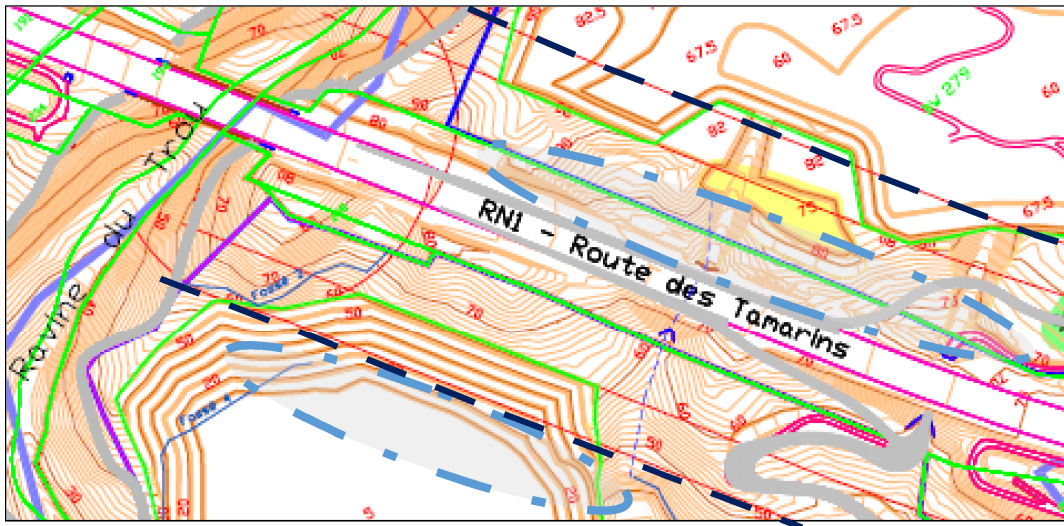


D. Description des éléments présents dans la bande de 100 m

Pour rappel, la carrière sera exploitée pendant une durée de 4,5 ans y compris la remise en état. Les aménagements et constructions liés à l'exploitation de la carrière sont donc réalisés à titre provisoire et seront démontés en fin d'exploitation (y compris le demi-échangeur).

1. Les fosses d'extraction

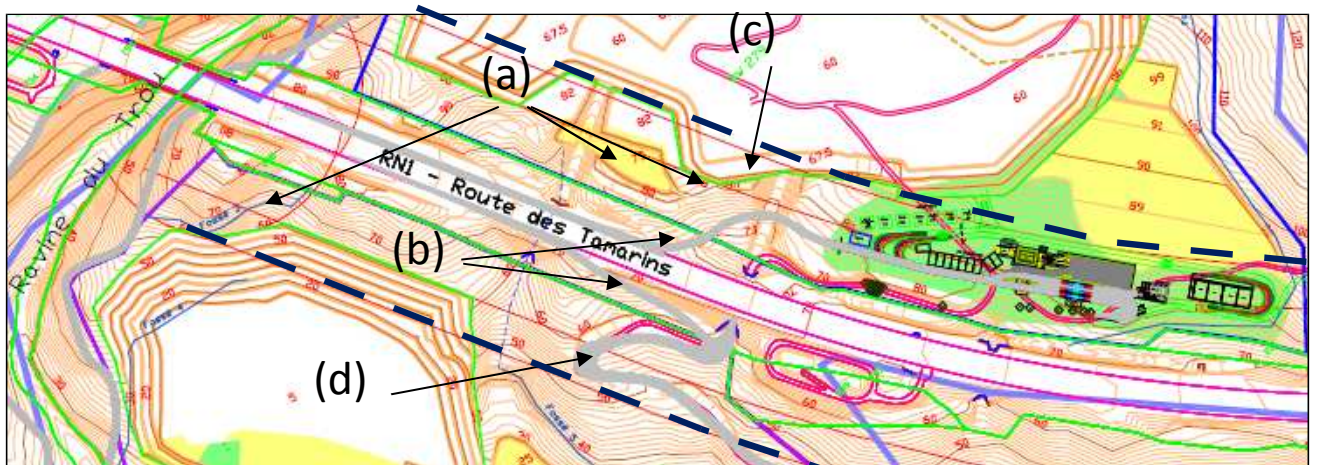
Une partie des matériaux du gisement est exploitée dans la bande des 100 m en amont et en aval de la RN1 Route des Tamarins.



2. Les aménagements

Pour les besoins de l'exploitation de la carrière différents aménagements sont créés dans la bande des 100 m et notamment :

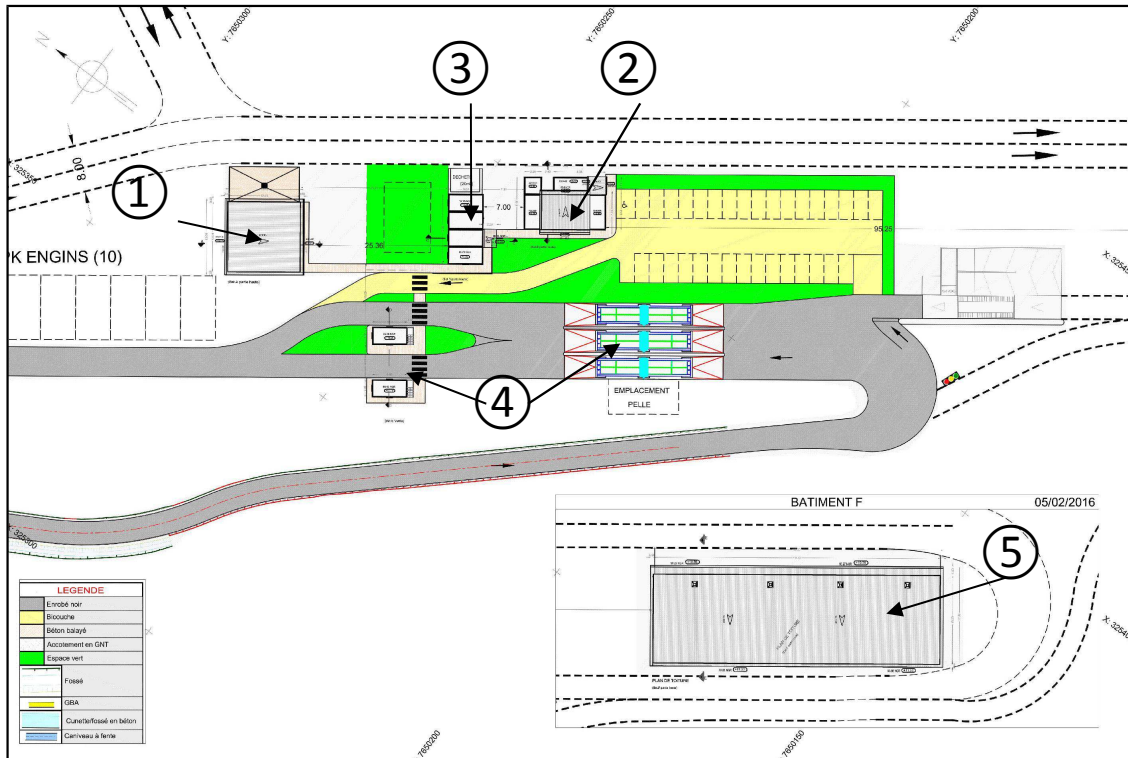
- Un bassin d'assainissement et des fossés (a)
- Un demi-échangeur (b)
- Une piste d'accès au gisement (c)
- Une voirie de circulation poids lourd (d)



3. Les constructions associées

A l'intérieur de la bande des 100 m, les bâtiments suivants seront construits :

- Un atelier ① : SHOB = 148,8 m²
- Un cantonnement (vestiaire sanitaire réfectoire) ② : SHOB = 126 m²
- Un laboratoire ③ : SHOB = 72 m²
- Trois balances et deux bureaux de vente ④ : SHOB = 42,6 m²
- Un bâtiment stockage UMFE ⑤ : SHOB = 800,42m²



Ces bâtiments à caractère temporaires sont des constructions métalliques avec bardage en tôle ou des constructions modulaires de chantier.

Les couleurs sont claires conformément aux prescriptions *Pérenne* et les ouvrants sont positionnés de façon à pouvoir proposer le confort de la ventilation naturelle traversant.

IV. Justification de la dérogation

Conformément aux dispositions de l'article L111-8 du code de l'urbanisme, introduit par l'article 52 de la Loi Barnier, la présente demande de dérogation a pris en compte les éléments suivants :

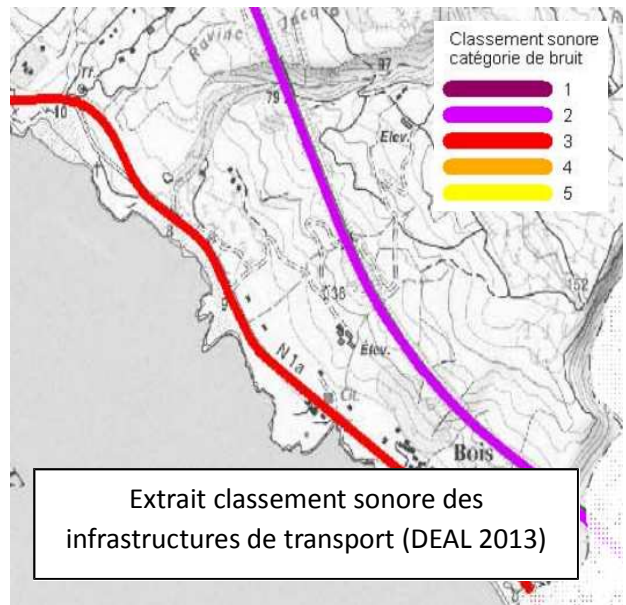
A. Au regard des nuisances

1. Nuisances engendrées par la RN1 - Route des Tamarins

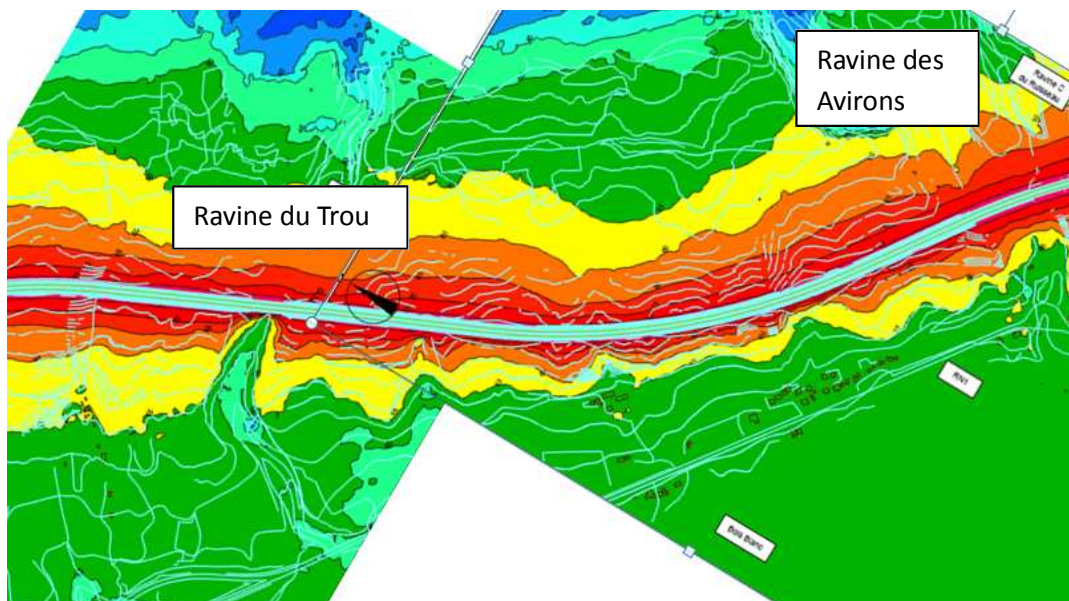
La RN1 Route des Tamarins est classée en voie bruyante de catégorie 2, imposant de prendre en compte, dans une bande de 250 mètres à partir du bord de la chaussée, le bruit engendré par la voie, en dotant leurs constructions d'un isolement acoustique adapté.

Toutefois, seuls sont concernés les bâtiments d'habitation, les établissements d'enseignement, les bâtiments de santé, de soins et d'action sociale ainsi que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique.

Les travaux d'extraction, aménagements et bâtiments prévus dans le cadre du projet ne sont donc pas concernés par ce classement.



Néanmoins, la problématique des nuisances sonores induite par la Route des Tamarins sur l'ensemble de la carrière existe et notamment sur la partie haute comme le montre la modélisation acoustique ci-dessous.



On observe alors que l'ensemble du secteur où doivent être construits les bâtiments nécessaires à l'exploitation de la carrière en partie haute sont exposés à une intensité de bruit variant entre 60 et 75 dB(A).

Malgré l'usage strictement professionnel et le caractère provisoire de l'ensemble des constructions réalisées dans le cadre de ce projet, des prescriptions spécifiques seront intégrées au cahier des charges des constructeurs pour atteindre des niveaux de « performance courant » selon la Norme AFNOR NF S 31-080 « Niveaux et critères de performances acoustiques par type d'espace – Bureaux et espaces associés ».

2. Nuisance engendrées par la carrière

L'ensemble des nuisances potentielles générées par la carrière (bruit, poussière vibration) ont été modélisées dans le cadre du projet; des mesures d'évitement et de réduction ont été apportées par le pétitionnaire afin d'être systématiquement en dessous des seuils réglementaires pour l'ensemble des riverains autour du projet et pour les usagers de la Route des Tamarins.

Ainsi l'ensemble des aménagements et activités prévus dans le cadre de l'exploitation de la carrière dans la bande de 100 m par rapport à la RN1 ne sont pas susceptibles d'engendrer des nuisances.

3. Nuisance engendrées par la circulation

La livraison des matériaux sur le chantier de la Nouvelle Route du Littoral génère un trafic routier lié aux besoins quotidiens en matériaux du chantier. A raison de 4 tours par jour ce sont entre 400 et 530 rotations par jour qui seront assurées par 100 à 130 camions en fonctions des tonnages et des pics de production.

Le trafic routier sur la RN1 sur le secteur de la carrière est de 39 120 véhicules/j. Aussi avec 465 rotations moyennes par jour, le trafic induit par le transport des matériaux sur ce tronçon de la RN1 représente une faible augmentation ce qui, compte tenu du dimensionnement de la RN1, n'engendre pas de saturation de l'axe routier sur ce secteur.

De plus, l'organisation journalière des livraisons sera confiée à un dispatcheur, dont la mission est de gérer les flux afin d'optimiser les temps de rotation en évitant les pics de circulation. Cette organisation permettra de réduire également la gêne aux autres usagers.

- ☞ **L'analyse des nuisances engendrées par le projet montre qu'il peut être fixé des règles d'implantations différentes que celle prévues à l'article L111-6 du code de l'urbanisme à savoir permettre les aménagements et constructions à une distance minimale de 40 mètres de l'axe de la Route des Tamarins.**

B. La sécurité

1. Risque d'incendie

Toutes les aménagements et constructions réalisées dans le cadre de ce projet respectent la réglementation et les consignes de sécurité incendie définies par le Service Départemental d'Incendie et de Secours.

Les mesures suivantes seront notamment mises en œuvre :

- Les voies d'accès seront suffisamment larges pour permettre l'intervention des véhicules de secours
- les deux base-vie (haute et basse) seront équipées d'un réservoir incendie de 120 m³ conformément à la réglementation
- chaque engin et chaque bâtiment disposera d'extincteur régulièrement contrôlés et adaptés aux types de feux envisageables (eau + aditif ou poudre ABC au niveau des bureaux et locaux sociaux, CO₂ au niveau des installations électriques, poudre ABC sur les engins, l'installation de traitement et les locaux de maintenance)
- le personnel sera régulièrement formé
- le bâtiment de stockage des matières premières pour l'UMFE ⑤ sera équipé de systèmes de détection et de protection incendie

2. Risques industriel

L'ensemble du projet de carrière, de ses aménagements et installations connexes est soumis à la législation sur les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement

Le risque industriel dans le cadre du présent projet de carrière avec ses activités, aménagements et installations connexes a été évalué par la SCPR tout au long de la conception de son projet.

Différentes mesures sont prévues pour maîtriser et réduire les risques pour les riverains et les usagers de la RN1 :

- Distance de retrait lors des tirs de mines vis-à-vis des habitations et des ouvrages d'art (100 m)
- Distance de retrait vis-à-vis de la RN1 lors des chargements des trous de mines (67 m)
- Mise en place de micro-coupures de la RN1 lors des tirs de mines entre 67 m et 150 m
- Conception du bâtiment de stockage UMFE conforme à la réglementation
- Gardiennage et télésurveillance de l'ensemble du périmètre en dehors des heures de fonctionnement du site
- Stockage des matières dangereuses dans des conditions conformes à la réglementation (zone étanche et de rétention, isolement, règle de compatibilité...)

3. Risques routiers

Le projet de carrière prévoit un raccordement à la route des Tamarins avec un demi-échangeur permettant :

- La sortie de la RN1 pour accéder à la carrière dans le sens Nord → Sud
- L'entrée sur la RN1 en sortant de la carrière dans le sens Sud → Nord



Ce demi échangeur est dédié exclusivement à la carrière et sera intégralement démonté en fin d'exploitation. Il a été conçu conformément aux règles de l'ICTAAL (Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison) et a été validé par la Direction Régionale des Routes, gestionnaire de la Route des Tamarins. Un ensemble de signalisation horizontale et verticale sera installé sur la RN1 - Route des Tamarins dans les deux sens de circulation afin d'alerter l'utilisateur ; ces dispositifs seront renforcés dans le sens Sud → Nord avec une signalisation lumineuse en amont de la bretelle d'entrée sur la RN1.

En fonction des puissances moteur, la vitesse d'insertion des poids lourds sur cette route sera comprise entre 70 et 73 km/h, sachant que la vitesse autorisée est limitée à 80 km/h pour ces véhicules. Ces éléments ainsi que le dégagement de visibilité depuis le sud de la bretelle, permettront une insertion sécurisée des poids lourds dans le trafic.

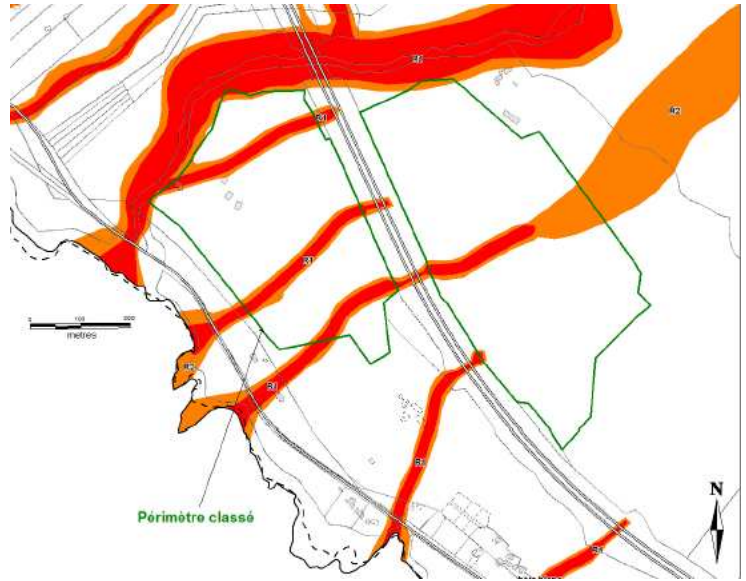
De plus, pour lutter contre les poussières et les salissures sur la RN1 – Route des Tamarins, les dispositions suivantes sont prévues :

- Lavage systématique des roues et des châssis (jets haute pression)
- Bâchage ou arrosage des chargements en fonction des matériaux

4. Risques naturels

Le Plan de Prévention des Risques Naturels de la commune de Saint-Leu a été approuvé le 23 novembre 2015.

Le périmètre de la carrière est en partie impacté par les risques d'inondation (zonage R1 et R2 du PPRn); le règlement du PPR prévoit que les carrières sont autorisées dans l'ensemble des zones R1 et R2 dans le respect des réglementations en vigueur (notamment la réglementation ICPE) et sous réserve que l'étude d'impact intègre la gestion des risques. Il doit également être vérifié que la carrière n'augmente pas les risques et leurs effets et n'en crée pas de nouveaux.

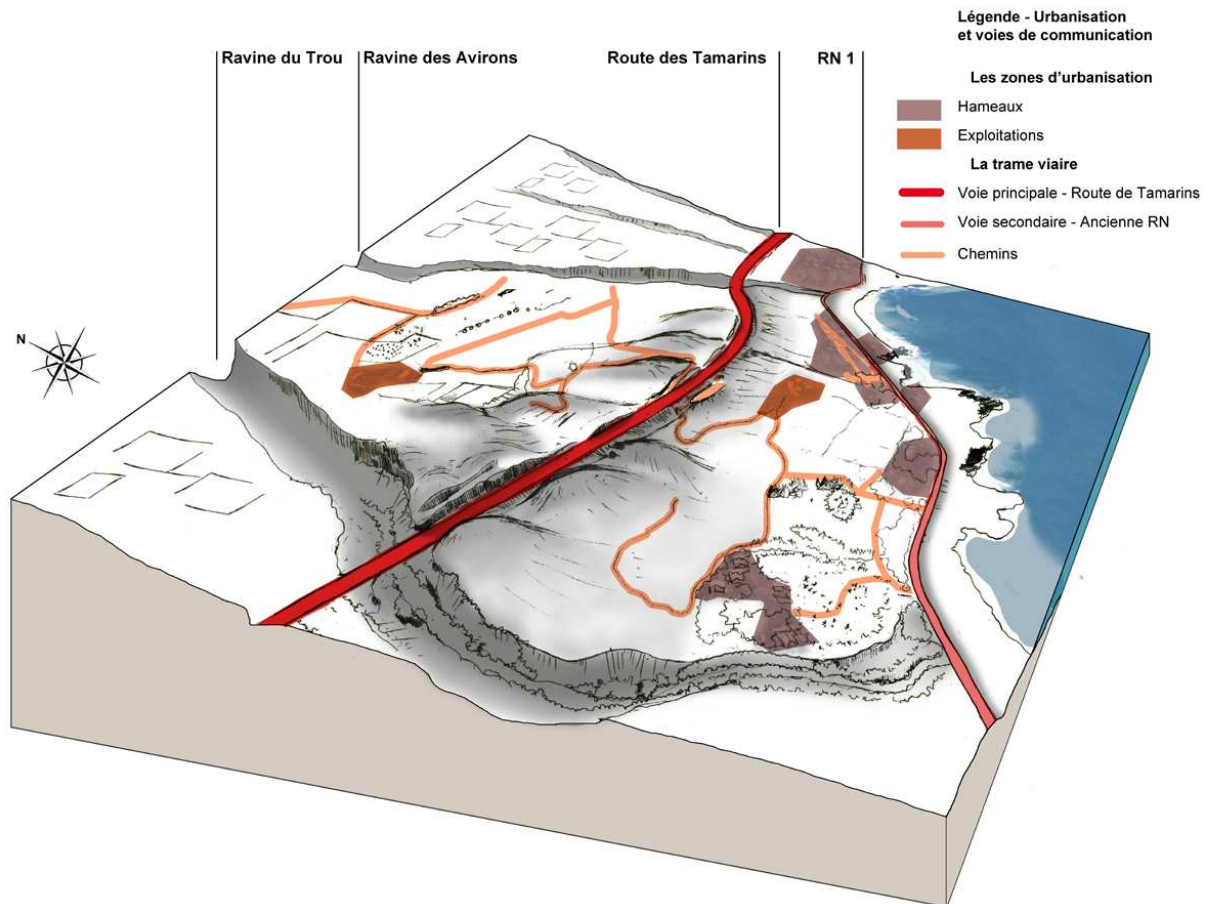


L'impact de l'exploitation de la carrière sur le risque inondation a été spécifiquement analysé dans le cadre de la conception de ce projet autant en phase exploitation qu'en phase remise en état. Sur l'ensemble de la zone, les mesures envisagées (fossés intercepteurs, fossés et bassins de collecte) permettent de conserver les conditions d'écoulement sans aggraver ce risque.

- ☞ **La prise en compte de la sécurité dans le cadre de ce projet montre qu'il peut être fixé des règles d'implantations différentes que celle prévues à l'article L111-6 du code de l'urbanisme à savoir permettre les aménagements et constructions à une distance minimale de 40 mètres de l'axe de la Route des Tamarins.**

C. La qualité architecturale et la qualité de l'urbanisme

Aucune structure urbaine n'est présente sur la zone d'implantation de la carrière, de ses aménagements et installations connexes. Les constructions les plus proches sont des habitations individuelles isolées ou des bâtiments agricoles sans véritable langage architectural commun.



Extrait *Etude pour l'intégration d'une carrière – zone UP 2016*

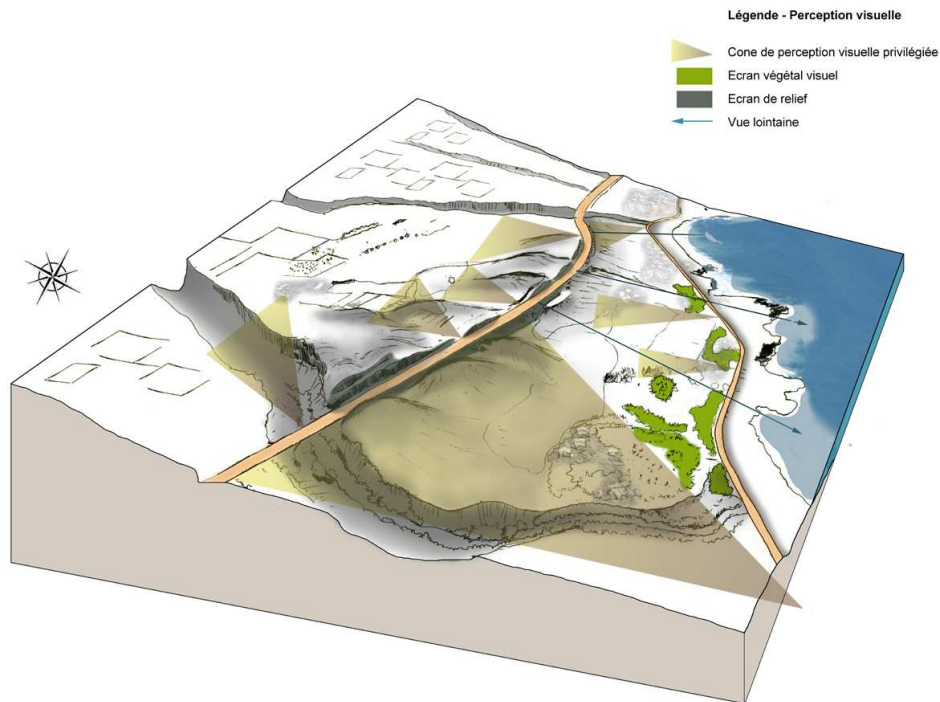
Comme rappelé au chapitre III.D, l'ensemble aménagements et des bâtiments érigés le long de la RN1 - Route des Tamarins dans le cadre de la carrière de la Ravine du Trou sont des constructions provisoires qui seront toutes démontées en fin d'exploitation.

Néanmoins, pour les bâtiments une unité sera recherchée afin de créer un aménagement d'une qualité satisfaisante.

- ☞ **La prise en compte de la qualité architecture et de la qualité de l'urbanisme montre qu'il peut être fixé des règles d'implantations différentes que celle prévues à l'article L111-6 du code de l'urbanisme à savoir permettre les aménagements et constructions à une distance minimale de 40 mètres de l'axe de la Route des Tamarins.**

D. La qualité des paysages

L'incidence paysagère du projet intégrant l'évaluation des covisibilités entre la carrière et son environnement a été étudiée dans le cadre de ce projet de carrière par le groupement Zone UP – SAFER.



Extrait *Etude pour l'intégration d'une carrière – zone UP 2016*

Depuis la RN1 - Route des Tamarins la perception visuelle du site est faible au niveau du projet et plus forte lorsque l'on s'en éloigne. Au niveau de l'ancienne RN1, la perception de l'entité paysagère entre la Ravine du Trou et la Ravine des Avirons est plus importante.

Depuis les zones habitées, la perception visuelle du site reste faible, bloquée par les lignes de crête masquant le site ou tout simplement du fait de l'éloignement. De plus les quartiers habités se situent généralement assez loin du site réduisant d'autant plus les points de vue sur la zone de projet.

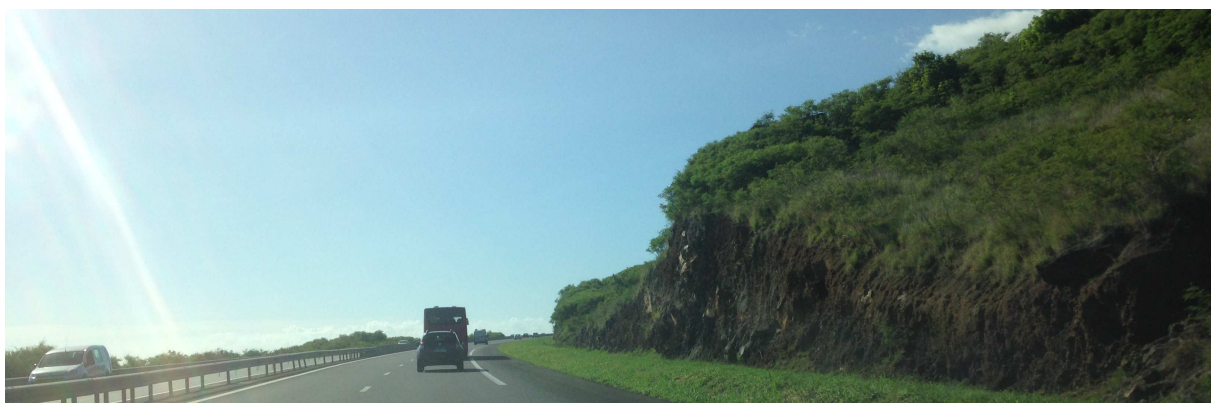
Concernant spécifiquement les aménagements et bâtiments construits dans le cadre du projet dans la bande des 100 m en amont et en aval de la RN1 - Route des Tamarins, ceux-ci sont rendu peu perceptibles d'une part la configuration topographique.

En effet, l'infrastructure routière entre la Ravine du Trou et la Ravine des Avirons est réalisée avec deux types de profils :

- en déblais ce qui crée un obstacle à toutes perceptions visuelles extérieures du fait des talus de plus ou moins grandes hauteurs bordant la chaussée



- en déblais / remblais ce qui, coté mer crée une position de balcon ne permettant pas de voir le paysage qui est directement à l'aval et des perceptions obstruées par le talus de déblais coté montagne.



De plus, dans le cadre du projet de remise en état (voir ci-après), le talus sur lequel seront édifiés les bâtiments de la base vie haute sera végétalisé dès le démarrage de l'exploitation de la carrière afin de faciliter son intégration dans le paysage.

Enfin, comme rappelé précédemment, l'ensemble des aménagements et bâtiments réalisés dans le cadre de la carrière sont provisoires et seront tous démontés en fin d'exploitation afin de permettre la réalisation d'un vaste projet de remise en état.

Sur la partie haute la remise en état sera agricole ; le site sera remodelé en pentes douces et les fronts de taille seront retravaillés pour leur donner un aspect naturel et discontinu. Le végétal formé de boisements et de haies prendra 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. 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.



La zone basse est réhabilitée en zone naturelle en s'appuyant sur la valorisation du relief transformé. La fosse d'extraction prend la forme d'un cirque. Les falaises seront traitées de façon naturelle et resteront émergentes en partie haute pour offrir un maximum de surfaces à la faune rupicole. Au pied, des vallonnements de stériles adoucissent le relief et combleront une partie de la fosse. La végétation boisée accompagnera les mouvements du relief et se concentrera en pied de falaise ou au niveau des ruptures de pente là où l'humidité sera plus favorable. Elle s'organisera notamment en lisières sur le pourtour des falaises, valorisant la biodiversité et formant un espace tampon contre les espèces exotiques envahissantes. Ces langues boisées seront 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, et sera à vocation touristique. Il sera parcouru par de nouveaux sentiers.



- ☞ **L'analyse de la qualité des paysages montre qu'il peut être fixé des règles d'implantations différentes que celle prévues à l'article L111-6 du code de l'urbanisme à savoir permettre les aménagements et constructions à une distance minimale de 40 mètres de l'axe de la Route des Tamarins.**

V. Conclusion

La législation relative à la protection de l'environnement a été renforcée par la loi Barnier du 2 février 1995 repris à l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme. Un des objectifs de cette disposition est d'éviter les désordres urbains constatés en entrée d'agglomération le long des voies routières et autoroutières avec l'implantation de logements ou de linéaires d'activités le long de ces voies en méconnaissance des préoccupations d'urbanisme, d'architecte et d'intégration paysagères et impliquant une aggravation des nuisances ou des risques.

Compte tenu des éléments exposés dans la présente étude, il est démontré qu'il peut être fixé des règles d'implantations différentes que celle prévues à l'article L111-6 à savoir :

Les aménagements et constructions nécessaires à l'exploitation de la carrière de la Ravine du Trou peuvent être implantés à une distance minimale de 40 mètres de l'axe de grande circulation. Ces dispositions particulières devront être reprises dans le cadre de l'évolution du PLU.