

NOTE

EN RÉPONSE AU PARAGRAPHE 2.3.5 DE L'AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE DU 11 AVRIL 2018 RELATIF AU PROJET DE CARRIÈRE DE RAVINE DU TROU-BOIS BLANC (LA REUNION)

Extrait de l'avis délibéré de l'Autorité Environnementale Ae n° 2018-13

2.3.5 Analyse des impacts cumulés

L'étude d'impact analyse les effets cumulés avec la RHI Bois Blanc qui est à proximité de la carrière. Ils sont correctement analysés pour ce qui est des impacts sur la carrière. L'étude d'impact montre qu'il n'y a pas d'impacts cumulés importants, d'autant plus que le trafic lié à la carrière transitera par la RN1 et non la RN1a.

Les impacts cumulés avec le chantier de la nouvelle route du littoral sont également traités.

Toutefois, l'Ae considère que la carrière fait partie intégrante, d'un point de vue de l'impact sur l'environnement, du projet de la NRL, de même que les autres sources d'approvisionnement de matériaux nécessaires à sa construction. Le traitement, sous la seule forme d'impacts cumulés, des impacts de la NRL dans le dossier de la carrière ne permet pas de rendre compte de la totalité des impacts du projet de la NRL induits par la nécessité d'extraction de matériaux. Ce point devrait être traité par une actualisation de l'étude d'impact de la NRL, incluant le demi-échangeur, par son maître d'ouvrage, celle-ci devant être présentée dans le dossier d'enquête publique constitué dans le cadre de l'actuel projet de carrière.

L'Ae recommande de présenter, dans le présent dossier, l'actualisation de l'étude d'impact de la Nouvelle Route du Littoral.

L'avis délibéré du 11 avril 2018 émis par l'Autorité Environnementale dans le cadre du projet de carrière de Ravine du Trou-Bois Blanc à Saint Leu (La Réunion) aux termes duquel l'Autorité Environnementale observe dans son paragraphe 2.3.5 (analyse des impacts cumulés) l'absence d'actualisation de l'étude d'impact réalisée pour la création de la Nouvelle Route du Littoral conduit la Région Réunion à formuler les observations et précisions suivantes.

1. LA RECOMMANDATION D'ACTUALISATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA NRL N'EST PAS FONDÉE EN DROIT.

Il semble que la recommandation de l'Autorité Environnementale soit basée sur un raisonnement faisant application des dispositions du code de l'environnement issues de l'ordonnance 2016-1058 du 3 août 2016 relative à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes.

Toutefois, ces dispositions ne sont pas applicables au projet de carrière de Ravine du Trou, pas plus d'ailleurs qu'au projet de Nouvelle Route du Littoral.

En effet, le dispositif d'entrée en vigueur de la réforme prévoit que celle-ci s'applique aux « *projets faisant l'objet d'une évaluation environnementale systématique pour lesquelles la première demande d'autorisation est déposée à compter du 16 mai 2017* ».

Or, ce n'est ni le cas du projet de carrière de Ravine du Trou ni le cas du projet de Nouvelle Route du Littoral.

2. EN DROIT LE PROJET DE NRL N'ENGLOBE PAS LES PROJETS DE CARRIÈRES NÉCESSAIRES A LA RÉALISATION DE L'OUVRAGE.

La Région Réunion observe que l'affirmation de l'Autorité Environnementale selon laquelle le projet de carrière de Ravine du Trou et ses impacts constituent un seul et même projet constitué par la NRL procède d'un débat récurrent qui a cependant été tranché.

D'une part, dans le cadre de l'avis émis le 11 octobre 2011 sur l'étude d'impact du projet de Nouvelle Route du Littoral, l'autorité Environnementale reprochait déjà à l'étude d'impact de ne pas inclure de manière suffisante l'analyse des impacts des extractions et transports de matériaux.

D'autre part, cette critique a été reprise, au contentieux, dans le cadre du recours introduit contre la déclaration d'utilité publique du projet de Nouvelle Route du Littoral.

Toutefois, le Tribunal administratif de Saint Denis n'a pas jugé cette critique fondée.

Il a été suivi en appel par la Cour administrative d'appel de Bordeaux qui a jugé, par un arrêt définitif :

*« 7. Considérant, enfin, que le document susmentionné, qui se rapporte aux caractéristiques des ouvrages, évalue les besoins en matériaux, distinguant différents types de matériaux selon les diverses structures de la nouvelle voie ; que ce document mentionne, en fonction des types de matériaux, la localisation géographique de leur provenance et aborde les incidences des travaux de construction sur la circulation à partir d'une estimation des rotations annuelles et quotidiennes de camions au regard d'un volume moyen par véhicule ; que le document fixe comme objectif de limiter au mieux les impacts de l'approvisionnement du chantier sur la circulation générale ; que l'exploitation des carrières productrices des matériaux nécessaires à la construction de l'ouvrage relevant du régime des installations classées pour la protection de l'environnement et étant susceptible d'être soumise, à ce titre, à des études d'impact spécifiques, les incidences de l'extraction de ces matériaux ne sont pas au nombre des effets indirects que l'étude en cause, qui ne concerne que la création de la voie nouvelle, devait examiner ; **que, contrairement à ce que soutiennent les requérants, l'exploitation ou l'ouverture de carrières en vue de fournir les matériaux nécessaires à la construction de la nouvelle route du littoral sont dépourvues de lien fonctionnel avec le projet, qui a pour finalité la création d'un axe routier présentant des garanties de sécurité, et ne sauraient, par suite, être regardées comme participant à la réalisation d'un même programme d'ouvrage au sens du II de l'article L. 122-1 du code de l'environnement ; qu'au demeurant, la déclaration d'utilité publique pour l'édition de laquelle le dossier d'enquête a été constitué ne pouvait porter sur la production des matériaux, activité qui n'a pas été ainsi artificiellement dissociée de la construction de la route....** » (CAA BORDEAUX, 28 avril 2015, 14BX00039).*

Dans ces conditions, si l'Autorité Environnementale affirme qu'il existe un lien indissociable entre le projet de NRL et le projet de carrière pour recommander que soit jointe au dossier d'enquête publique du projet de carrière de Ravine du Trou une actualisation de l'étude d'impact de la NRL, l'existence de ce lien n'a pas été reconnue en droit.

Sur le plan juridique, et comme il a été jugé par la Cour administrative de Bordeaux, le projet de carrière de Ravine du Trou qui vise à approvisionner le chantier de la Nouvelle Route du Littoral constitue bien un projet distinct de celui de la Nouvelle Route du Littoral

3. LE SUJET DE L'APPROVISIONNEMENT EN MATÉRIAUX ET DE SES IMPACTS A ÉTÉ INTÉGRÉ DANS LA DÉFINITION DU PROJET DE NRL ET SES AUTORISATIONS SUBSÉQUENTES.

En dépit de l'absence d'obligation réglementaire qui imposait de produire une analyse globale des impacts des travaux de la Nouvelle Route du Littoral et des carrières permettant l'approvisionnement du chantier, la Région a, notamment pour faire suite aux **recommandations** qui lui ont été formulées par l'Autorité Environnementale et le Conseil National de Protection de la Nature, intégré très tôt dans le déroulement de l'opération la prise en compte des besoins en matériaux dans la conception du projet.

3.1 LA PRISE EN COMPTE DES BESOINS EN MATÉRIAUX ET DE L'APPROVISIONNEMENT DU CHANTIER AU STADE DE LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE OBTENUE EN MARS 2012.

S'agissant des impacts liés à l'extraction et au transport des matériaux nécessaires à la construction des ouvrages, l'étude d'impact précisait qu'à ce stade des études, le maître d'ouvrage s'est attaché, d'une part, à vérifier la disponibilité sur l'Île de la ressource en matériaux nécessaires à la construction des ouvrages et, d'autre part, à apprécier les impacts potentiels liés à l'approvisionnement de ces matériaux, sur la base des connaissances disponibles.

Dans ce cadre, quatre espaces carrières inscrits au Schéma Départemental des Carrières (SDC) de 2010 ont été pris en compte en plus du site de la rivière des Remparts (Saint-Joseph, 0,3 Mm³ annuels) pour lequel des prélèvements (enrochements) étaient déjà autorisés : il s'agissait des sites de Panne (Sainte-Suzanne, 97 ha, 4 Mm³ exploitables) et Mahavel les Hauts (Saint-Pierre, 94 ha, 6 Mm³ exploitables) pour les enrochements et Plaine Défaud et Cambaie (Saint-Paul, 255 ha, 20 Mm³ exploitables) pour les matériaux de remblais. Il faut encore rappeler que l'évaluation des ressources potentiellement exploitables indiquées dans le SDC était uniquement basée sur des coupes géologiques de références et données bibliographiques et présentait de fait une marge d'incertitude importante.

Dans le cadre de l'étude d'impact du projet de NRL ont notamment été traités les impacts assortis de mesures concernant les thématiques suivantes :

- sur le milieu physique : géologie (estimation du besoin en matériaux avec distinction entre enrochements et remblais, annonce de mesures d'optimisation du besoin et d'une volonté du maître d'ouvrage de favoriser l'utilisation de matériaux recyclés), eaux souterraines (impacts potentiels qualitatifs et quantitatifs des prélèvements, prise en compte du contexte hydrogéologique), eaux superficielles (prise en compte des risques liés aux inondations, mesures de réduction des risques de pollution chronique et accidentelle, mesures relatives aux éventuels prélèvements en ravine),
- sur le milieu naturel : prise en compte de la problématique des espèces exotiques envahissantes (risque lié au transport, envahissement du site après exploitation) et des nuisances (poussières, sonores) sur les écosystèmes, préservation des espèces présentant un intérêt,

- sur le milieu humain : aspect socio-économique (impact positif de l'activité), extraction et acheminement des matériaux (émission de poussières, nuisances sonores, présentation du Bilan Carbone lié au transport routier des matériaux , augmentation du risque d'accidentologie, usure des chaussées, mesures de réduction de l'impact des tirs de mines, de l'émission de poussières, des nuisances acoustiques), agriculture (arrêt provisoire de l'activité et reprise après remise en état), paysage (impact temporaire et permanent, mesures d'intégration paysagère à tous les stades : choix du site, exploitation remise en état), santé humaine.

A l'issue de la DUP, la Région a encore optimisé le projet de NRL :

- d'une part, en réduisant la vitesse de référence de 110 km/h à 90km/h, diminuant également ce faisant les rayons de courbure de l'axe ce qui a permis d'éviter le recouvrement du banc corallien des Lataniers et surtout de réduire le besoin en matériaux ;
- d'autre part, au niveau de la Grande Chaloupe, en remplaçant la section prévue en digue par un viaduc de 240 mètres et en intégrant au projet un échangeur complet.

Ces évolutions ont permis de réduire de presque 20 % les besoins en matériaux du projet (11,8 Mm³ dans le dossier de DUP à environ 10 Mm³ évalué en 2013).

Par ailleurs et pour être complet, il sera ajouté qu'en parallèle de la constitution du dossier de DUP, la Région a engagé une étude de faisabilité pour identifier des sites d'extraction en roche massive. Elle a également incité fortement les principaux acteurs économiques du secteur à mener leurs propres prospections.

Ces analyses ont été faites sur les « espaces carrières » identifiés au Schéma Départemental des Carrières ainsi que sur d'autres sites dont le potentiel apparaissait intéressant au regard des éléments bibliographiques et données disponibles.

Une analyse multicritère a été menée sur des sites pré-identifiés (17 au total), sur la base des critères suivants :

- Potentiel en qualité et quantité des gisements considérés (contexte géologique et géotechnique avec pour certains cas des résultats des sondages déjà disponibles) ;
- Conditions d'exploitation de la carrière, la proximité du chantier, l'accessibilité de la ressource (proximité d'une voirie existante structurante, présence de bâtis) ;
- Enjeux environnementaux des sites d'emprunt.

Dans ce cadre, les sites identifiés au stade de la DUP ont naturellement été expertisés et ont été écartés au profit d'autres sites présentant un meilleur compromis. Pour mémoire, l'analyse a conduit à écarter le site de Panne à Sainte-Suzanne qui présentait des incertitudes sur le potentiel disponible (géologie peu prometteuse). De plus, environ un quart du site était situé dans l'aire d'adhésion du Parc National et 30 % de la superficie recouvrait un bassin d'alimentation de captage prioritaire.

Ainsi et en définitive, l'analyse menée a permis d'identifier 5 sites (Lataniers, Bellevue, Souris Chaude, Hauts de Beaufonds et Mahavel les hauts) présentant le meilleur compromis entre potentiel et qualité du gisement, accessibilité, distance au chantier, aspects environnementaux.

A la suite, des reconnaissances géotechniques et écologiques ont été réalisées sur ces 5 sites auxquels se sont ajoutés 4 autres sites identifiés par d'autres acteurs (Ravine du Trou, Rivière des Galets, Dioré, Cayenne).

Ces 9 sites sont ceux qui étaient identifiés dans les dossiers de demande de dérogation espèces protégées et Loi sur l'eau de la Région Réunion.

3.2 LA PRISE EN COMPTE DES BESOINS EN MATÉRIAUX ET DE L'APPROVISIONNEMENT DU CHANTIER AU STADE DE LA DEMANDE DE DÉROGATION RELATIVE AUX ESPÈCES PROTÉGÉES ET DE LA DEMANDE D'AUTORISATION AU TITRE DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT (LOI SUR L'EAU) EN 2013.

Dans ce cadre, les impacts cumulés de la réalisation de la nouvelle infrastructure routière et de l'approvisionnement en matériaux ont été traités, dans chacun des trois volumes du dossier de demande de dérogation espèces protégées et dans l'annexe 9 du dossier relative à la « *Comparaison écologique complémentaire entre le projet retenu et la variante avec deux viaducs* » du dossier « *Loi sur l'eau* ».

Cette dernière annexe renvoie au dossier de demande de dérogation espèces protégées pour ce qui est de l'analyse détaillée des impacts de chacune des 9 carrières pressenties pour la fourniture des chantiers en enrochements.

Le dossier présentait à ce titre les impacts écologiques cumulés du projet retenu et des 9 sites potentiels (dont Bellevue, Lataniers et **Ravine du Trou**).

Au titre du principe de précaution (majoration notamment des impacts potentiels quand ils sont plus difficilement évaluables et quantifiables), l'analyse des impacts cumulés a été effectuée en prenant en compte les 9 sites de carrières, bien qu'il était déjà probable à ce stade que tous les sites ne seraient pas ouverts pour les besoins du chantier.

L'appréciation de ces impacts portait en ce qui concerne les milieux terrestres, sur les habitats terrestres et d'eau douce, la flore, les chiroptères, les reptiles, l'avifaune, les insectes et les mollusques.

L'évaluation des impacts sur les milieux marins traitait des habitats, des mammifères marins, des tortues, et de l'avifaune.

Le dossier envisageait également les impacts résiduels cumulés sur le fonctionnement des écosystèmes et les continuités écologiques.

Plus spécifiquement concernant la faune (dossier « espèces protégées »), chacun des sites potentiels a fait l'objet d'un pré-diagnostic écologique par le cabinet Cyathéa et une appréciation des enjeux potentiels a été présentée au niveau des habitats et des espèces.

La démarche d'évitement a été appliquée avec une redéfinition des périmètres d'exploitation en fonction des enjeux identifiés.

Toujours par application du principe de précaution se traduisant par une majoration des incidences potentielles des carrières, de nouvelles hypothèses plus pénalisantes ont encore été retenues : intégration des impacts liés à une exploitation nocturne des sites (dont il n'était pas certain qu'elle soit mise en œuvre), et caractérisation d'un impact global fort en cas de cumul de deux sites à impact modéré.

Une synthèse des impacts résiduels pressentis sur la faune a été présentée en cumulant l'impact en lien avec la fourniture en matériaux et celui de la NRL.

Concernant la flore (dossier « espèces protégées »), chacun des sites potentiels a fait l'objet d'un pré-diagnostic écologique par le cabinet Cyathéa et une appréciation des enjeux potentiels a été présentée au niveau des habitats et des espèces.

La démarche d'évitement a été appliquée avec une redéfinition des périmètres d'exploitation en fonction des enjeux identifiés.

De nouvelles hypothèses majorantes sur le niveau d'impact ont été présentées selon lesquelles si un seul des sites pressentis sur 9 présentait un impact fort, l'impact global des 9 sites était qualifié de modéré et si 2 carrières ou plus étaient caractérisées par un impact fort, l'impact cumulé était qualifié de fort.

Une synthèse des impacts résiduels pressentis sur la flore a été présentée en cumulant l'impact en lien avec la fourniture en matériaux et celui de la NRL.

Ainsi pendant 1 mois ces informations sur les impacts de l'approvisionnement en matériaux de la Nouvelle Route du Littoral à partir de 9 carrières, dont celle de Ravine du Trou ont été mis à la disposition du public au cours de l'Enquête Publique au titre de l'autorisation « Loi sur l'eau » organisée en mi 2013, puis à nouveau fin 2013 à l'occasion de la procédure de participation du public dans le cadre de l'instruction des demandes de dérogation « espèces protégées ».

A l'issue de ces procédures et sur ces bases, l'État a délivré les autorisations nécessaires pour les travaux.

4. EN CONCLUSION.

4.1 UNE RECOMMANDATION D'ACTUALISATION QUI N'EST PAS FONDÉE EN DROIT

La finalité et l'objet de l'étude d'impact étant d'évaluer en amont de la prise de décision les impacts du projet, la Région Réunion n'a pas, en dehors de tout cadre légal ou réglementaire, à actualiser l'étude d'impact d'un projet déclaré d'utilité publique par un arrêté préfectoral devenu définitif. On notera également sur ce point que les travaux de la Nouvelle Route du Littoral sont en cours de réalisation depuis maintenant plusieurs années (travaux débutés en 2014).

4.2 UN PROJET NRL DÉCLARÉ D'UTILITÉ PUBLIQUE

La Région Réunion rappelle que le débat sur la consistance du projet de Nouvelle Route du Littoral est clos depuis l'intervention de la déclaration d'utilité publique du projet.

L'actuelle Route du Littoral supporte un trafic de plus de 65.000 véhicules jours. Il s'agit d'un axe vieillissant qui, nonobstant les investissements réalisés par la Région en vue de son entretien et de sa sécurisation, expose encore et toujours les usagers à un double risque géologique et maritime, outre la dégradation de leurs conditions de circulation résultant des fermetures et basculements.

Si depuis 2008, aucun accident mortel n'a heureusement été à déplorer, il n'en demeure pas moins que les éboulements qui se sont produits ces dernières années rappellent la réalité et l'existence du risque.

De même, les événements météorologiques subis ont mis en évidence la vulnérabilité de la structure du réseau routier de l'île compte tenu de la fragilité et des contraintes d'exploitation pesant sur l'axe majeur que constitue l'actuelle route du littoral.

Le projet de sécurisation de la Route du Littoral actuelle reste donc urgent et nécessaire.

4.3 UNE ÉVALUATION TRÈS MAJORANTE DES IMPACTS DE L'APPROVISIONNEMENT EN MATÉRIAUX DE LA NRL DÉJÀ RÉALISÉE ET PORTÉE A LA CONNAISSANCE DU PUBLIC DÈS 2013

En 2013, malgré l'absence d'obligation réglementaire, la Région Réunion a présenté dans ses dossiers de demande d'autorisation « loi sur l'eau » et « espèces protégées » les impacts des travaux de la Nouvelle Route du Littoral ainsi que ceux relatifs à l'approvisionnement en matériaux en prenant comme hypothèse volontairement majorante l'ouverture de 9 carrières parmi lesquelles celle de Ravine du Trou, Lataniers, Bellevue et Dioré. Ces documents et analyses ont été mis à la disposition du public à deux reprises dès 2013.

A ce jour et pour bien des enjeux environnementaux, les impacts réels des travaux de la Nouvelle Route du Littoral sont bien inférieurs à ceux évalués en 2013. Ainsi, la zone n'a pas été désertée par les mammifères marins comme en témoigne la présence massive des baleines en 2017, les coraux des Lataniers et de la pointe du Gouffre n'ont pas été recouverts par les sédiments et sont dans un bon état de santé. Les exemples pourraient ainsi être multipliés.

Par ailleurs, concernant l'approvisionnement en matériaux de la Nouvelle Route du Littoral, quelles que soient les options qui seront prises et autorisées, les impacts ne pourront être supérieurs à ceux évalués en 2013 en considérant l'exploitation de 9 sites de carrières.

En effet, il apparaît que si l'exploitation de Ravine du Trou n'était pas autorisée, il serait alors nécessaire d'ouvrir au moins 4 autres carrières (Lataniers, Bellevue, Menciol et Dioré) ce qui générerait un excédent de remblais de plus de 2 MT.

Dès lors au regard de ces éléments, l'exploitation de Ravine du Trou contribue à réduire les impacts de l'approvisionnement en matériaux de la Nouvelle Route du Littoral.

En effet, la préservation locale du patrimoine naturel et du cadre de vie sur le site de Saint Leu ne doit pas conduire à une multiplication d'ouvertures de carrières sur l'ensemble du territoire réunionnais, multipliant d'autant les atteintes à l'environnement, aux paysages et au cadre de vie. Ce d'autant plus que le site de Ravine du Trou à Saint Leu ne présente pas, à l'échelle du territoire insulaire, les enjeux environnementaux les plus élevés, puisque les études de la SCPR mettent en évidence que les terrains concernés sont essentiellement des friches végétales non exploitées et quasi exclusivement dominées par une espèce exotique envahissante, le Cassie.

C'est d'ailleurs, entre autre, pour ces raisons que Ravine du Trou a été qualifié de Projet d'Intérêt Général et que l'utilité publique de son exploitation a ainsi été reconnue.

Au demeurant, il y a lieu de rappeler que dans l'avis du 23 mai 2013 qu'il a émis sur le dossier de demande de dérogations déposé au titre du projet de NRL, le CSRPN, dans le cadre de l'examen du volet approvisionnement du chantier en matériaux et impacts associés, a émis un avis favorable sur ce site.

4.4 UN PROJET DE RESPONSABILITÉ COLLECTIVE

Alors même qu'elle ne présente pas la qualité de pétitionnaire, il importe à la Région Réunion qu'il soit rappelé que la sécurisation de la route du littoral concerne l'ensemble des réunionnais.

La conduite à son terme du projet relève ainsi d'une responsabilité collective et l'intérêt public qui s'attache au projet de NRL est bien celui des Réunionnais et non celui de la collectivité publique, maître d'ouvrage.

Aussi, tout retard à l'avancement du projet de Nouvelle Route du Littoral, quel qu'en soient les prétextes, revient en définitive, à faire perdurer le risque pesant sur la sécurité des usagers, et les contraintes de gestion de la route qui en découlent, qui pénalisent tant les usagers dans leurs déplacements que l'économie du territoire.

Dans cet enjeu de pédagogie, de dialogue et de compréhension des enjeux locaux, la Région reste à la disposition de l'Autorité Environnementale pour préciser si nécessaire ces éléments de réponse au point 2.3.5 (analyse des impacts cumulés) de son avis délibéré du 11 avril dernier.