

Saint Denis le 10-9-18

DRR

Région Réunion

A l'attention de Monsieur LEMAHIEU

Avenue René Cassini

74490 SAINTE CLOTILDE

**Objet :** demande de renseignements dans le cadre de "Demande d'autorisation environnementale présentée par la société TERALTA GRANULAT BÉTON RÉUNION pour l'exploitation d'une carrière de matériaux alluvionnaires avec installations annexes implantée au lieu-dit «Les Orangers- Sainte-Anne» sur le territoire de la commune de Saint-Benoît."

Monsieur,

Dans le cadre de l'ouverture de la carrière située en objet, dont l'Enquête Publique m'a été confiée, il y aura une très importante augmentation du trafic, de l'ordre de 40 à 50% de Poids-lourds (PL), sur la RN2 ce qui n'affecte pas la fluidité du trafic sur une 2 fois 2 voies ou sur une 4 voies desquelles les habitations sont souvent éloignées.

Mais cela aura un impact sur la vie des habitants des villages et hameaux traversés par la RN2 qu'emprunteront dans un trafic croissant en volume des Poids-lourds de fort tonnages (jusqu'à 44T) de la carrière TERALTA qui s'ajouteront à tous les autres transportant des roches ou granulats, des cannes selon la saison, ou autres.

Pouvez-vous me dire si des travaux sont prévus dans une programmation à plus ou moins long terme pour:

- la révision des revêtements routiers pour accueillir ces trafics de lourds PL ?
- limiter l'impact humain sur leur sécurité, en particulier celle des écoliers qui traversent la RN2, ou sur des virages dangereux

Y-a-il eu des études de faites avec les différents intervenants pour améliorer la sécurité aussi bien au niveau des Orangers et des Chicots que de Petit Saint Pierre à Sainte Anne ou Saint François?(en dehors du projet du carrefour RD3-RN2 qui est semble-t-il bien avancé)

Une déviation aurait été envisagée au niveau des Orangers puis abandonnée : est-ce définitif ?

Même si le trafic de PL transporteurs de roches est sensé diminuer lorsque la NRL sera terminée de même que l'enlèvement des andains, le nombre de camions transportant des granulats entre les Orangers et Saint Benoit restera conséquent. Y a-t-il une programmation de l'impact de cette augmentation de trafic sur la RN2? Et laquelle?


Vous remerciant de vos réponses,

je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées

Marie Claude GALLAND

Commissaire Enquêteur

Lettre remise contre signature à la DRR 14 rue Jean Chatel le 11-9-18

  
Corinne DIAN-VAN-KAI  
Assistante de M. Hervé LEMAHIEU

Sainte-Clotilde, le

28 SEP. 2018



Madame GALLAND MARIE CLAUDE

D2018019796

Votre identifiant Région : 283239  
(A rappeler dans toutes vos correspondances)

Affaire suivie par : Hervé LEMAHIEU  
Service : DGAGCTD DRR  
Tél : 0262908420- Mèl : herve.lemahieu@cr-reunion.fr

N/REF : N° D2018019796/DGAGCTD/DRR/HL/ctvk

OBJET : Demande de renseignements – Procédure ICPE Société Terralta Granulat Béton Réunion -  
Enquête publique Carrière des Orangers

Madame,

Dans le cadre de votre mission de commissaire-enquêteur dans la procédure citée en objet, vous m'avez demandé des renseignements liés aux problématiques de sécurité engendrées par le trafic généré par cette nouvelle activité de carrière.

En complément de ma lettre d'avis du 11 mai 2018 dont copie ci jointe, envoyée à la sous-préfecture de Saint Benoit, j'ai l'honneur de vous faire part des observations complémentaires suivantes.

S'agissant des projets d'investissements routiers sous maîtrise d'ouvrage Région, pour l'amélioration et la sécurisation de la RN2 dans le périmètre de Sainte-Anne, je vous confirme que la Région conduit plusieurs politiques complémentaires, dans lesquelles les évolutions des trafics routiers (notamment les Poids-Lourds et l'urbanisation) sont déjà pris en compte, ce qui a motivé la réponse à la sous-Préfecture de St-Benoît (cf. copie jointe) :

- un **programme annuel de petites opérations de sécurité et d'entretien**, dans lequel le plateau surélevé au carrefour avec le Chemin Gaillas dans la traversée de Petit-St-Pierre a été rénové, en parallèle avec la création d'un trottoir pour sécuriser les piétons à proximité de l'école élémentaire ;
- un **programme pluri-annuel de renforcement des chaussées** sur l'ensemble de l'île, dans lequel la section de RN2 entre la sortie de l'agglomération de Sainte-Anne et le nouveau pont sur la Ravine des Orangers doit être rénovée à compter de 2019, en prenant en compte les futurs trafics routiers ;

LA RÉUNION!  
Positive!

- des études de modernisation de la RN2 dans la traversée des Orangers, très bientôt classée en agglomération, jusqu'à l'avant-Projet, dans lesquelles trois variantes d'aménagements sont étudiées pour permettre d'aménager et de sécuriser l'infrastructure dans un nouveau contexte urbain, en partenariat avec la commune de Saint-Benoît.

Je vous informe par ailleurs que le projet de déviation de la RN2 aux Orangers, que vous avez évoqué, a été abandonné par l'autorité territoriale à la fin des années 90 au profit de l'aménagement sur place de la RN2. C'est dans cette nouvelle orientation que s'inscrivent les différentes opérations menées par notre collectivité, avec récemment la livraison du nouveau pont sur la Ravine des Orangers, en remplacement de l'ancien ouvrage à voie unique.

Dès l'instruction du dossier d'enquête publique ICPE et ses réunions préparatoires, la Région Réunion et la commune de Saint-Benoît ont partagé le même souci de sécurité des usagers dans la traversée des zones habitées, particulièrement Les Chicots et Les Orangers. Sans attendre le résultat des études en cours, nos deux collectivités se sont concertées pour classer ces deux lieux-dits en une agglomération (*délibération déjà prise par le Maire, dans l'attente de l'arrêté de voirie correspondant*). Considérant que la grande majorité des PL seront en provenance et à destination du Nord, la Mairie et la Région ont demandé et obtenu de la société Terralta qu'elle étudie le désenclavement de leur carrière par d'autres voiries à proximité du nouveau pont, en amont de la future agglomération, afin de réduire la gêne occasionnée par le transit de PL sur une chaussée étroite en milieu habité. Une procédure distincte serait en cours pour dévier le flux PL et l'information nous a été communiquée lors d'une réunion sur site le 26/02/2018. Les procédures d'enquêtes publiques auraient donc été séparées à la demande de l'autorité environnementale.

Espérant avoir répondu à vos attentes, je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de ma considération distinguée.



Le Président  
Le Président et par délégation  
Le Directeur Général Adjoint des Services

  
Nicolas MORBÉ

LA RÉUNION!  
positive!

Sainte-Clotilde, le 11 MAI 2018



**SOUS-PRÉFECTURE DE SAINT-BENOÎT**

**SOUS PRÉFECTURE  
7 AVENUE FRANÇOIS MITTERRAND  
97470 SAINT BENOÎT**

D2018007684

Votre identifiant Région : 6379  
(A rappeler dans toutes vos correspondances)

Affaire suivie par : Abasse ABDALLAH  
Service : DEER SRE  
Tél : 0262508302 - Mél : abasse.abdallah@cr-reunion.fr

N/REF : N° D2018007684

OBJET : DDE AUTORISATION EXPLOITE

Madame la Sous-Préfète,

Par courrier en date du 9 avril 2018, vous m'avez transmis pour avis le dossier de demande d'autorisation au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) de la société Teralta Granulat Béton Réunion au lieu dit « les Orangers », commune de St Benoît.

Pour ce projet, l'accès à la carrière se fait par la RN2 et la RD3 en traversée de la zone des Orangers générant un passage de plus de 144 rotations de camions par jour pour les 2 premières années (2020-2022) et 172 rotations au-delà. Il est à noter que mes services ont été associés à l'étude d'aménagement du carrefour.

En effet concernant ce dossier, la société Teralta a rencontré mes services pour la présentation du projet le 26 février 2018 ainsi qu'avec son bureau d'études le 25 avril 2018 pour la présentation de la solution retenue pour le carrefour RN2/RD3 (carrefour à feux).

Par ailleurs et pour information, mes services ont également reçu une demande de la société Euro Béton pour l'accès à la RN2 à partir du chemin Robespierre (chemin communal) situé à environ 50m de ce carrefour, pour l'exploitation d'une carrière de concassage de 8 rotations par jour à destination d'une centrale à béton de Ste Marie.

Le trafic PL attendu pour l'activité de ces deux carrières à partir de 2020 est un fort trafic, mais celui-ci pourra être injecté dans le réseau national (RN2) dans les conditions de circulation actuelles.

LA RÉUNION!  
positive.

En conclusion, j'ai l'honneur de vous informer que je n'ai pas d'observations ni de réserves particulières à formuler sur ce dossier.

Mes services restent à votre disposition pour toute information complémentaire.

Je vous prie d'agréer, Madame la Sous-Préfète, l'expression de ma considération distinguée.

Le Président  
  
Pour le Président et par délégation  
Le Directeur Général des Services  
**Mohamed AHMED**

LA RÉUNION!  
positive!



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉUNION



Direction  
des affaires culturelles  
océan Indien

Unité départementale  
de l'architecture  
et du patrimoine

Saint-Denis, le 25 MAI 2018

L'architecte des bâtiments de France

à

DEAL / SPREI – DEAL SCETE  
2, rue Juliette Dodu  
CS 41009  
97743 Saint-Denis cedex 9

N/Réf. 18.00253/NB/MD

**Objet :** Dossier de demande d'autorisation d'exploiter  
une carrière sur la commune de Saint-Benoît  
**Réf.** SPBE/PPPI/ICPE n°443

Le dossier de demande d'autorisation d'exploiter une carrière par la société TERALTA Granulat Béton Réunion (TGBR) m' a été transmis par courrier de la sous-préfecture de Saint-Benoît en date du 09 avril 2018. Le dossier appelle les deux observations suivantes :

Le pont suspendu de la Rivière de l'Est inscrit monument historique par arrêté préfectoral en date du 14 mars 2014 vient d'être classé monument historique (le plus haut degré de protection), par arrêté de la ministre de la culture en date du 07 mai 2018.

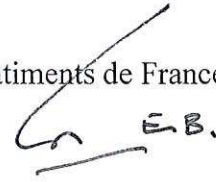
Le dossier présenté mentionne que «la position de l'édifice en contrebas du projet et la présence de la végétation sur le Rempart en rive gauche de la Rivière de l'Est empêche toute covisibilité et que l'implantation de l'installation de traitement et de stockage des matériaux naturels sera située à plus de 500 m du Pont suspendu et légèrement encaissé.

Afin que ni la carrière, ni l'installation ne soient visibles depuis le pont suspendu, je suggère fortement la réalisation d'une étude paysagère qui permette de positionner les diverses installations et vérifie les hypothèses retenues.

1/2

L'impact du projet de carrière est considéré comme nul sur les activités touristiques, culturelles. Le pont de la rivière de l'Est est un point d'étape patrimoniale et touristique majeur de l'île pour tous les touristes qui empruntent la RN2 pour se rendre sur les coulées de lave. L'impact des rotations de camions à proximité immédiate d'un lieu touristique et sur la RN2, axe touristique majeur, ne peut pas être considéré comme nul.

L'architecte des bâtiments de France,



Etienne Bergdolt

PJ : Note et arrêté de classement du pont suspendu de la rivière de l'Est

Copie : Sous-Préfecture de Saint-Benoit

Affaire suivie par :  
Nathalie Boutard  
Tél : 02 62 41 99 50  
nathalie.boutard@culture.gouv.fr



## Communiqué de presse

Saint-Denis, le 23 mai 2018

### Classement au titre des monuments historiques du pont suspendu de la rivière de l'Est, Sainte-Rose

Le pont de la rivière de l'Est est inscrit au titre des monuments historiques depuis 2014 par arrêté préfectoral. La commission régionale du patrimoine et des sites ayant émis un vœu de classement, le dossier a été présenté devant la commission nationale des monuments historiques à Paris. L'arrêté ministériel de classement, signé le 7 mai 2018, reconnaît l'intérêt public à la conservation de cet édifice de la fin du XIXe siècle, considéré comme un remarquable témoignage des réalisations de l'entreprise Arnodin, par son élégance architecturale et ses caractéristiques techniques.

Le pont suspendu de la rivière de l'Est est le 18ème monument classé au titre des monuments historiques à La Réunion qui compte au total 187 monuments historiques.

Le pont suspendu de la rivière de l'Est situé à l'entrée nord de la commune de Sainte-Rose, propriétaire de l'ouvrage d'art, a été ouvert à la circulation en 1894. La rivière de l'Est, séparant les communes de Sainte-Rose et Saint-Benoît, constituait avant l'établissement du pont un obstacle difficilement franchissable pour la circulation. Plusieurs tentatives de constructions se succèdent à partir de 1840 mais les variations du niveau de la rivière emportent les ouvrages. Un premier projet de pont suspendu est envisagé en 1862 par l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Pierre-Joseph Bonnin, qui a également dirigé les travaux du port de Saint-Pierre. Les pylônes en maçonnerie sont construits en 1866 (rive droite) et 1889 (rive gauche). Une passerelle suspendue permettait alors le passage des piétons.

En 1891, le projet de pont suspendu de l'ingénieur Ferdinand Arnodin, constructeur à Chateaufort sur Loire, est retenu. Cet industriel, spécialiste des ponts à câbles, est également l'inventeur des ponts transbordeurs (tel le pont de Rochefort en Charente-Maritime, classé monument historique). Pour franchir la rivière de l'Est, il propose un pont suspendu à 42 m au-dessus du cours d'eau et situé à 3,5 km du rivage. Le tablier long de 147,9 m s'appuie sur les piles déjà construites. Large de 5,3 m le pont permet le passage des véhicules sur une voie charretière de 4,7 m de large, bordée de trottoirs pour les piétons. Les pièces métalliques sont fabriquées dans les ateliers de l'entreprise Arnodin et numérotées, puis acheminées à La Réunion en bateau depuis Le Havre. L'ensemble, suspendu grâce à douze câbles paraboliques et vingt câbles obliques de rigidité, est assemblé sous la direction de Georges Arnodin, fils du constructeur. Le nouveau pont suspendu est inauguré en décembre 1893 et entre en service l'année suivante.

Site touristique majeur, l'actuel pont suspendu de la rivière de l'Est n'est plus utilisé depuis 1979 par les véhicules. Pour répondre aux normes de sécurité, un deuxième pont dédié aux voitures et parallèle au pont suspendu remplace celui-ci.

**Conservateur régional des monuments historiques : [franck.senant@culture.gouv.fr](mailto:franck.senant@culture.gouv.fr)**

**Communication et médias Dac-ol: [francoise.kersebet@culture.gouv.fr](mailto:francoise.kersebet@culture.gouv.fr)**

Contact presse

Préfecture de La Réunion - Service régional de la communication interministérielle  
Téléphone : 0262 40 74 18 / 74 19 / 74 34 - Courriel : [communication@reunion.pref.gouv.fr](mailto:communication@reunion.pref.gouv.fr)  
Internet : [www.reunion.gouv.fr](http://www.reunion.gouv.fr) - Twitter : @Prefet974







RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
MINISTÈRE DE LA CULTURE

Arrêté n° 12 portant classement au titre des monuments historiques du pont suspendu de la rivière de l'Est à Sainte-Rose et Saint-Benoît (La Réunion)

La ministre de la culture,

Vu le code du patrimoine, livre VI, titres I et II, et livre VII,

Vu l'article 113 de la loi n° 2016-925 du 7 juillet 2016 modifiée relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine,

Vu le décret n° 2009-1393 du 11 novembre 2009 relatif à l'organisation et aux missions de l'administration centrale du ministère de la culture et de la communication,

Vu l'arrêté n°3014 en date du 14 mars 2014 portant inscription du pont suspendu de la rivière de l'Est, à Sainte-Rose et Saint-Benoît (La Réunion),

Vu l'avis de la commission régionale du patrimoine et des sites en date du 21 novembre 2013,

La Commission nationale des monuments historiques entendue en sa séance du 12 décembre 2016,

Vu la délibération du conseil municipal portant adhésion au classement de la commune de Sainte-Rose, en date du 12 avril 2017,

Vu les autres pièces produites et jointes au dossier,

considérant que la conservation du pont suspendu de la rivière de l'Est, construit à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et plus ancien pont de l'île de La Réunion, présente au point de vue de l'histoire et de l'art un intérêt public, en tant que remarquable témoignage, de par son élégance architecturale et ses caractéristiques techniques, des réalisations de l'entreprise Arnaudin,

**arrête :**

**Article 1<sup>er</sup> :** Est classé en totalité au titre des monuments historiques le pont suspendu de la rivière de l'Est situé à Sainte Rose et Saint-Benoît (La Réunion), sur le domaine public non cadastré, tel que figuré en rouge sur le plan annexé au présent arrêté, et appartenant à la commune de Sainte-Rose, identifiée sous le n° de SIREN 219 740198, par arrêté préfectoral n°92-1868/DR.1 du 3 juillet 1992.

**Article 2 :** Le présent arrêté se substitue à l'arrêté d'inscription au titre des monuments historiques du 14 mars 2014 susvisé.

**Article 3 :** Il sera publié au fichier immobilier de la situation de l'immeuble classé et au bulletin officiel du ministère de la culture.


**Article 4 :** Il sera notifié au préfet du département, au maire de la commune de Sainte-Rose, propriétaire, et au maire de la commune de Saint-Benoît, qui seront responsables, chacun en ce qui le concerne, de son exécution.

Fait à Paris, le : 67 MAI 2018

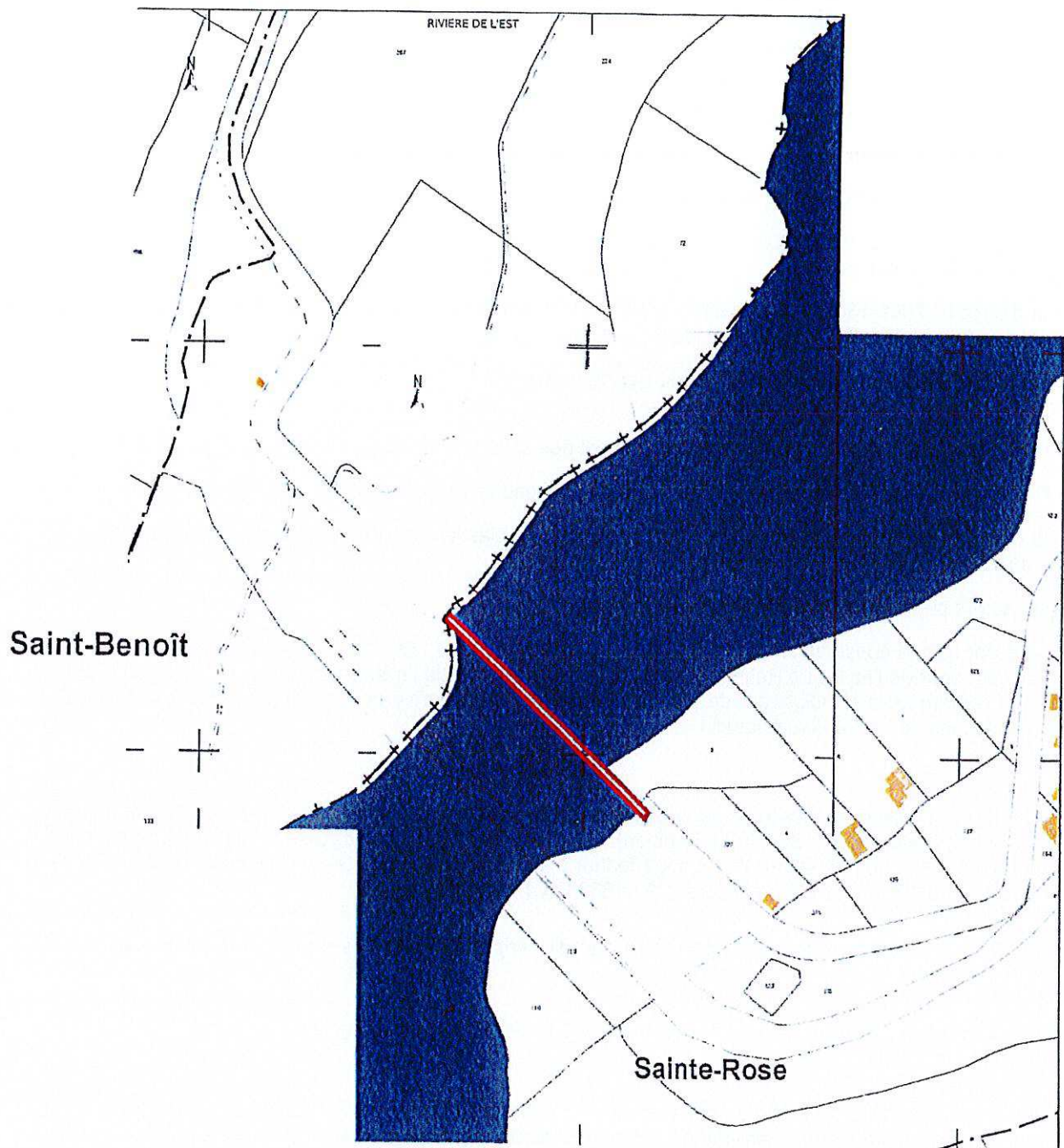
Pour le Ministre et par délégué  
Pour le Directeur Général des Patrimoines  
et par délégué  
Le Chef du Service du Patrimoine  
Adjoint au Directeur Général des Patrimoines

Jean-Michel LOYER-HASCOËT

Plan annexé à l'arrêté de classement au titre des monuments historiques n° 12  
du pont suspendu de la rivière de l'Est, à Sainte-Rose et Saint-Benoît, La Réunion.

 pont suspendu classé au titre des monuments historiques

07 MAI 2018



Pour le Ministre et par délégation  
Pour le Directeur Général des Patrimoines  
et par délégation  
Le Chef du Service du Patrimoine  
Adjoint au Directeur Général des Patrimoines

Jean-Michel LOYER-HASCOËT



Direction  
de l'environnement, de l'aménagement  
et du logement de La Réunion

Service prévention des risques  
naturels et routiers



PRÉFET DE LA RÉUNION

Saint-Denis, le 18 JUL. 2018

**NOTE à**

Sous-Préfecture de Saint-Benoît

**Objet :** Carrière « Sainte-Anne \_ Les Orangers » à Saint-Benoît

**Réfer :** DEAL/SPRINR/UPRN 2018 - 225

Par courrier daté du 09 avril 2018, l'avis du SPRINR est sollicité sur le projet de carrière de matériaux alluvionnaires avec installations annexes sur le territoire de la commune de Saint-Benoît (lieu-dit « Sainte-Anne – Les Orangers »).

### **I- Avis au titre des risques naturels :**

En matière de risques naturels, les documents opposables sur le territoire de la commune de Saint-Benoît sont :

- le plan de prévention des risques (PPR) « inondation et mouvements de terrain » approuvé par arrêté préfectoral n° 2015 SG/DCL/BU en date du 02 octobre 2017,
- le plan de prévention des risques (PPR) « recul du trait de côte et submersion marine » approuvé par arrêté préfectoral n° 2014 SG/DCL en date du 02 octobre 2017,

Les cartes réglementaires ainsi que les règlements des PPR opposables sont consultables sur le site internet de la Préfecture de La Réunion ([http://www.reunion.gouv.fr/plans-de-prevention-des-risques-naturels-pprn-r84.html?page=rubrique&id\\_rubrique=84&id\\_article=253&masquable=OK](http://www.reunion.gouv.fr/plans-de-prevention-des-risques-naturels-pprn-r84.html?page=rubrique&id_rubrique=84&id_article=253&masquable=OK) ).

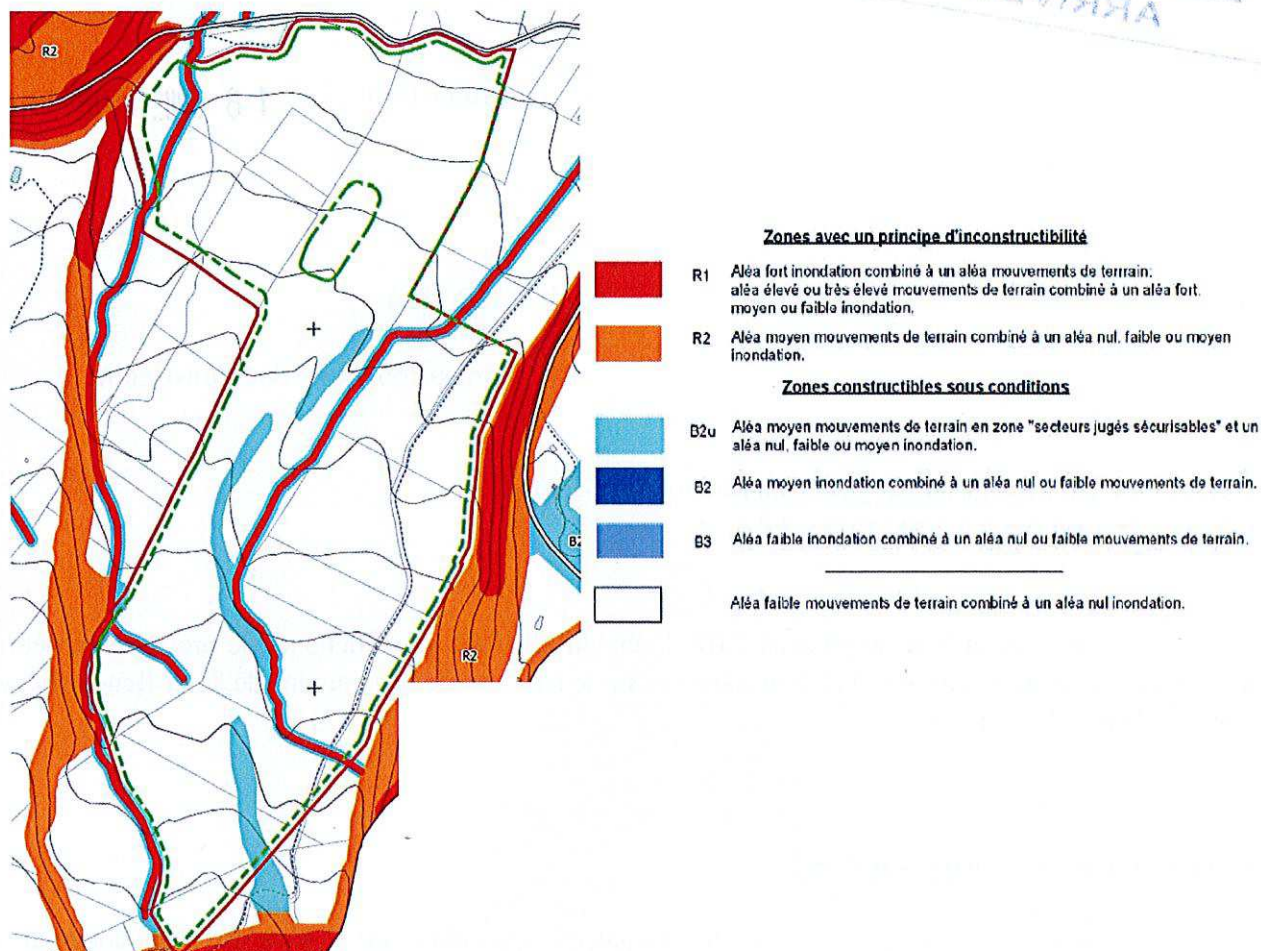
### ***Analyse réglementaire du projet vis-à-vis des risques naturels :***

Le projet est concerné pour une faible part à une zone R1 (principe d'inconstructibilité) et une zone B2U (principe de constructibilité sous conditions) : voir ci-dessous l'extrait du zonage réglementaire du PPR de Saint-Benoît.

Affaire suivie par : Florent BABY  
Tél. 02 62 40 28 51  
florent.baby@developpement-durable.gouv.fr

Quelle que soit la zone réglementaire du PPR, les carrières sont autorisées, dans le respect des réglementations en vigueur (notamment réglementation ICPE), sous réserve qu'une étude d'impact intègre la gestion des risques.

Concernant les installations annexes de traitement des matériaux, aucune construction et aucun stock ne seront positionnés en zone R1 et B2U.



### **Points d'attention sur le projet (vis-à-vis des risques naturels) :**

Les études suivantes, en lien avec la thématique « risques naturels », sont présentes dans le dossier de demande d'autorisation environnementale :

- Étude d'impact : partie 5.2 et 7.2
- Étude hydraulique d'Hydrétudes de décembre 2017
- Étude géotechnique d'EGIS sur les fronts de taille d'octobre 2009
- Diagnostic géotechnique (stabilité des pylônes EDF) de GINGER-CEBTP de décembre 2012
- Hydrogéologie : compte rendu du suivi piézométrique 2016-2017 par Mascareignes Géologie en mars 2017

Concernant l'aléa inondation, une modélisation hydraulique du secteur concerné par le projet a été réalisée pour une crue d'occurrence centennale à l'état initial, en situation d'exploitation et après la remise en état. De part les aménagements hydrauliques prévus, le projet n'aggrave pas le risque inondation voire l'améliore dans certaines conditions notamment vis-à-vis des débits centennaux rejetés en aval.

Concernant l'aléa mouvement de terrain, une fois le terrain remis en état, l'aspect final sera constitué de plusieurs plateaux allant de la cote 214 m NGR à la cote 300 m NGR : les talus auront une pente 3(V)/2(H) et une risberne de 4 m de large sera intégrée tous les 6,5 m de haut. Sur la zone d'extraction, les talus auront une hauteur allant jusqu'à 35 m. Il convient de noter qu'aucune étude géotechnique n'est présente dans le dossier pour évaluer l'aléa mouvement de terrain une fois le terrain remis en état : seule une étude sur la stabilité des talus lors de l'exploitation (avec des pentes 5/1) est jointe

au dossier. Le secteur concerné par le projet étant, à l'état initial, en très grande partie en aléa faible mouvement de terrain, il convient d'étudier l'impact du projet sur cet aléa (une fois le terrain remis en état).

## **II- Avis au titre de la sécurité routière :**

Concernant la configuration du carrefour RD3/RN2, une solution concrète d'aménagement, qui prenne en compte l'augmentation du trafic poids lourd généré par le projet, et leur insertion sur la RN2 en toute sécurité pour les autres usagers de la route, était attendue. L'annexe 3 – pièce 8, mentionnée par le pétitionnaire (§12.5.2) comme une pièce répondant à cette demande, n'apporte aucun élément complémentaire sur la gestion de ce carrefour.

Il convient de faire compléter le dossier sur ce point, afin d'avoir une définition du projet de sécurisation du carrefour, ayant reçu l'approbation des gestionnaires routiers concernés, et l'indication du délai de réalisation éventuelle.

PI Le chef du service prévention  
des risques naturels et routiers

Adjointe au chef du SPRINR  
Chargée de mission Sécurité Défense  
Circulation Routière

Céline GUERVILLE



Mission régionale d'autorité environnementale  
La Réunion



18.103

Saint-Denis, le 12 juin 2018

Objet : Avis délibéré de l'Autorité environnementale (Ae).

Dossier : Projet d'exploitation d'une carrière et ses installations annexes au lieu-dit « Les Orangers » à Saint-Benoît

Réf : Accusé Réception Ae du 12 avril 2018

Nos réf. : SCETE/UEE/CL/ appui MRAe /n°2018APREU11

Monsieur le président directeur général,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint l'avis rendu par la Mission Régionale de l'Autorité environnementale sur le projet cité en objet.

Cet avis est mis en ligne sur le site internet de la mission régionale d'autorité environnementale de La Réunion (MRAe) : [www.mrae.developpement-durable.gouv.fr](http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr) . Il l'est également sur le site internet de la DEAL de La Réunion, portail SIDE (système d'informations documentaires du développement durable et de l'environnement) : <http://www.side.developpement-durable.gouv.fr> .

Conformément aux articles L.122-1 et R.122-7 du code de l'environnement, une réponse écrite de votre part à cet avis devra être transmise à la préfecture avant l'ouverture de l'enquête publique ou le début de la procédure de participation du public.

Je serais heureux de recevoir également une copie de votre réponse écrite, ainsi que les éléments complémentaires que vous jugerez utile de joindre au dossier d'enquête publique à la suite des recommandations de cet avis, le cas échéant.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le président directeur général, l'expression de ma considération distinguée.

Le président de la mission régionale  
d'autorité environnementale

Bernard BUISSON

Monsieur le président directeur général  
Société Teralta Granulat Béton Réunion  
CS 91 099 – 2 rue Amiral Bouvet  
97 829 Le Port cedex

Copie : M. Le Préfet de La Réunion / DRECV, pour information







Mission régionale d'autorité environnementale

La Réunion

**Avis délibéré de la Mission Régionale  
d'Autorité environnementale  
de La Réunion**  
**sur le projet d'exploitation d'une carrière et ses installations annexes  
au lieu-dit « Les Orangers »  
sur la commune de Saint-Benoît**

n°MRAe 2018APREU 11

## Préambule

Le présent avis est rendu par la mission régionale d'autorité environnementale de La Réunion, en application de l'article R122-6 du code de l'environnement et par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale.

**L'avis de l'autorité environnementale (Ae) est un avis simple qui ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le pétitionnaire et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisation préalables à sa réalisation, et n'est donc ni favorable, ni défavorable.**

Porté à la connaissance du public, cet avis vise à apporter un éclairage sur les pistes d'amélioration du projet dans la prise en compte des enjeux environnementaux qui ont pu être identifiés, et à favoriser la participation du public dans l'élaboration des décisions qui le concerne.

La MRAe Réunion s'est réunie le 12 juin 2018.

Étaient présents et ont délibéré : Bernard BUISSON, Sonia RIBES-BEAUDEMOLIN.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du conseil général de l'environnement et du développement durable, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

## Introduction

L'Autorité environnementale (Ae) a été saisie pour avis par la société Teralta Granulat Béton Réunion (TGBR) sur le projet d'exploitation d'une carrière alluvionnaire et ses installations annexes au lieu-dit « Les Orangers » sur le territoire de la commune de Saint-Benoît de l'île de La Réunion (974)..

<b>Localisation du projet :</b>	lieu-dit « Les Orangers – Sainte Anne » à Saint-Benoît
<b>Demandeur :</b>	Société Teralta Granulat Béton Réunion (TGBR)
<b>Procédure réglementaire principale :</b>	ICPE
<b>Date de saisine de l'Ae :</b>	12 avril 2018
<b>Date de l'avis de l'Agence Régionale de la Santé (ARS) :</b>	24 mai 2018
<b>Date de l'avis du Parc National de La Réunion (PNR) :</b>	09 mai 2018

Le cadre réglementaire est constitué des articles L. 122-1, L. 123-3 et suivants, L. 512-1 et suivants, R. 122-5, R. 122-6-III, R. 123-8 et R. 512-2 à R. 512-9 du code de l'environnement.

Suite à l'avis de l'Ae du 04 mai 2015 et à l'enquête publique de 2015, le pétitionnaire a procédé à des inventaires naturalistes et réduit l'emprise foncière du projet initial de 126 hectares (dont 93 ha d'extraction) présenté par la société Lafarge Granulats Béton Réunion (LGBR) à 46 hectares (dont 42 ha d'extraction). Un nouveau dossier complet de demande d'autorisation d'exploiter (DDAE) a été déposé le 18 mai 2017 par TGBR. Celui-ci a été jugé irrecevable le 1<sup>er</sup> août 2017 et la seconde version du DDAE déposé le 29 décembre 2017 a été déclarée recevable au titre de l'article R.512-8 du code de l'environnement le 27 février 2018.

Cette recevabilité était assortie d'observations et le pétitionnaire a été invité à apporter des corrections à son dossier. Le 6 avril 2018, le pétitionnaire a donc transmis en préfecture un dossier complété et corrigé. C'est ce dossier référencé D 131-252 / Mars 2018 qui fait ici l'objet de l'avis de l'autorité environnementale.

Conformément à l'article 15 de l'ordonnance n°2017-80 du 26 janvier 2017 relative à l'autorisation environnementale, le pétitionnaire a opté pour que la présente demande d'autorisation initialement déposée au titre du chapitre II du titre Ier du livre V du code de l'environnement, entre le 1<sup>er</sup> mars et le 30 juin 2017, soit instruite selon les dispositions législatives et réglementaires dans leur rédaction antérieure à l'entrée en vigueur de ladite ordonnance.

Ainsi, les références réglementaires présentes dans cet avis, sont celles antérieures à l'entrée en vigueur de l'ordonnance sus-citée. Néanmoins, après sa délivrance, le régime prévu par le 1<sup>o</sup> de cette même ordonnance lui est applicable.

L'avis de l'Ae sera joint au dossier soumis à enquête publique conformément aux dispositions du code de l'environnement (R122-7.II) et cette dernière ne pourra débiter avant réception de celui-ci. Le pétitionnaire est tenu de produire une réponse écrite à l'avis de l'Ae par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique (L. 122-1.V et VI).

# Avis de l'Autorité Environnementale

## 1°) Description du projet

Ce dossier ICPE, déposé par la société TGBR (Téralta Granulat Béton Réunion) concerne une demande d'autorisation d'ouverture d'une nouvelle carrière alluvionnaire au lieu-dit « Les Orangers – Sainte Anne », sur la commune de Saint-Benoît à l'est de l'île de La Réunion, pour une durée de 15,5 ans.

Ce projet d'exploitation à ciel ouvert d'alluvions basaltiques, sur une emprise de 46 hectares à une altitude comprise entre 210 et 323 m NGR, comporte une installation de premier traitement des matériaux extraits et une station de transit. Il est situé dans l'espace carrière « EC 10-01 » défini au schéma départemental des carrières (SDC). Il est en zone de classe 2 qui correspond à un territoire de sensibilité très forte au titre des données environnementales.

La production est estimée à 1,0 Million de tonnes (Mt) par an, soit un total marchand de 14,3 Mt. Les activités concernent l'extraction, le traitement in situ sur 4,5 ha par concassage, criblage et lavage, et le transit des matériaux. Les deux premières années d'exploitation pourront potentiellement fournir en matériaux le chantier de la Nouvelle Route du Littoral (NRL). Les horaires de l'exploitation sont prévus de 7h à 20 h du lundi au vendredi.

## 2°) Contexte réglementaire

Le projet est compatible partiellement au plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Saint-Benoît approuvé le 04 mai 2006 (POS en vigueur). En effet, il est classé en zonage agricole « Apfma » qui autorise les prélèvements de matériaux, l'ouverture de carrière, les locaux et installations techniques liés exclusivement à l'extraction sous réserve que la remise en état du site après extraction permette la continuité de l'activité agricole. Les activités projetées sont compatibles avec ce règlement, à l'exception des activités qui ne sont pas indispensables à l'extraction des matériaux telles les installations de concassage (ICPE – rubrique 2515).

Une procédure de révision générale du PLU est en cours. Le projet de PLU, arrêté le 17 décembre 2017 par le conseil municipal, prévoit un classement en secteur « Aca » autorisant l'installation d'une unité de concassage en tant qu' « installation liée et nécessaire à l'exploitation de la carrière ». Cette procédure d'urbanisme devrait aboutir à la mise en application du nouveau PLU au mieux au 1<sup>er</sup> trimestre 2019.

## 3°) Enjeux principaux

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae sont les suivants :

- *L'hydrologie pendant l'exploitation de la carrière des Orangers ;*
- *L'agriculture ;*
- *La biodiversité ;*
- *Le milieu humain*
  - *lié au paysage, aux nuisances sonores, à la qualité de l'air et au transport routier des matériaux.*

#### **4°) Etat initial et mesures proposées**

Les terrains, situés dans l'aire d'adhésion du Parc National, jouxtent la Rivière de l'Est en rive gauche et participent au maintien de la trame verte des Hauts vers les Bas de l'île. La partie centrale boisée abrite de nombreuses espèces patrimoniales. Ces terrains ont actuellement une vocation agricole sur 41 hectares (culture de canne à sucre, friches sur 4 ha et vergers) et se trouvent à proximité d'une carrière en cours d'exploitation depuis 2014 par la société SAM (7 ha).

##### **■ Milieu physique – Hydrologie**

La zone du projet connaît une pluviométrie importante, en particulier en été austral de décembre à avril. L'étude d'impact met en exergue deux contraintes fortes dans l'état initial :

- les caractéristiques de crues décennales ou centennales, qui sont localement élevées en termes de débits, de hauteurs d'eau et de vitesses d'écoulement (cf. étude hydraulique jointe en annexe de l'EI) ;
- les ouvrages actuels présents sous la RD 3 au nord du site, qui ne permettent pas un écoulement transparent en période de crue décennale ou centennale et certains de ces ouvrages qui ne sont plus fonctionnels (cf. Page 93 de l'EI, résultats de modélisation hydraulique).

La gestion des eaux de ruissellement, la mise en place d'une dérivation amont, d'un bassin de stockage de 25 000 m<sup>3</sup> et d'un exutoire dans le réseau pluvial sous la RD 3, ainsi que le réaménagement des thalwegs permettent d'assurer la continuité hydraulique et la non-aggravation des risques d'inondation. Des mesures d'accompagnement spécifiques sont prévues en cas d'épisode cyclonique (vidange partielle des bassins de stockages pour écrêter les débits de pointe, entretien renforcé des ouvrages hydrauliques). Le dimensionnement du bassin de stockage répond aussi aux besoins du chantier pour l'abattement des poussières, notamment sur les pistes par temps sec. Le pétitionnaire prévoit un revêtement bétonné de l'entrée du site sur une trentaine de mètres. La justification du projet par rapport aux variantes de gestion des eaux pluviales présente l'atout de l'autosuffisance de l'approvisionnement en eau.

##### **■ Sols et sous-sols – Agriculture**

L'exploitation se déroulera en 3 phases successives de 5 années. La profondeur maximale de fond de fouille est de 35 mètres. La remise en état des terrains sera réalisée à l'avancement, avec une épaisseur de 0,5 m à 1 m de terre de découverte et de fines issues du traitement des eaux de lavage et des fronts de taille en risberme. Le projet de réaménagement final, sur une durée de 6 mois, porte sur le retour des terrains à l'usage agricole, sur 80 % de la surface agricole initiale, avec une reconstitution des sols d'une qualité agronomique supérieure et une augmentation des surfaces mécanisables (de 13 ha initialement à 23 ha). Deux mesures sont proposées en compensation de la perte de 4,4 ha de surfaces exploitables, en partenariat avec l'ONF et la SAFER : en action temporaire, la reconquête agricole sur 11 ha sur les zones vouées à une exploitation future, et en action permanente, le projet d'agroforesterie associant vanille et ruchers sur 8 ha. Il s'agit de fait de mesures de réduction d'impacts sur l'agriculture.

##### **■ Milieu naturel – Biodiversité**

La principale mesure d'évitement d'impact concerne la réduction de la superficie de la zone d'extraction du projet des Orangers, de 93 ha envisagés en 2015 à 42 ha en 2018, ce qui permet l'évitement de zones de forêts sensibles et de surfaces cultivables qui constituent un territoire de chasse pour le Busard de Maillard (Papangue). Le pétitionnaire a valorisé la connaissance acquise sur le territoire initial en proposant à la DEAL de lancer une procédure de classement en

ZNIEFF de type 1, du rempart central et de la végétation arborée à proximité immédiate. L'avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) de La Réunion sur le projet de classement présenté en octobre 2017 est favorable. La démarche et le périmètre définitif sont en cours de finalisation.

Des mesures de réduction d'impact sur le milieu naturel sont prévues, avec notamment la lutte contre le développement des espèces exotiques envahissantes (EEE) sur une durée de 15 ans et le protocole de suivi (sur 6 ans) et de marquage (sur 10 ans) du Busard de Maillard (Papangue) nicheur à proximité du périmètre d'exploitation optimisé. La rédaction d'un plan d'action biodiversité (PAB) est assortie d'un suivi écologique de l'exploitation (planification des travaux de déboisement, visites de terrain, bilan annuel environnemental). Par ailleurs, une remise en état éco-paysagère des talus et délaissés du site de la carrière est prévue en mesure d'accompagnement en faveur de la biodiversité. Les impacts potentiels sur les espèces protégées présentes sur le site relèvent d'une demande de dérogation à l'interdiction édictée à l'article L. 411-1 du code de l'environnement.

#### ■ Milieu humain

Le site du projet est contraint par deux servitudes électriques qui le traversent en aérien : deux lignes HTB dont les pylônes seront maintenus (réalisation de bosquets hors de la zone d'extraction) et une ligne HTA qui sera déviée au niveau de la RD 3, en perspective de passage souterrain.

La réduction du périmètre de l'exploitation permet de supprimer plusieurs points de visibilité, notamment depuis le quartier de Cambourg.

Le pont suspendu de la Rivière de l'Est est classé au patrimoine des monuments historiques par arrêté de la ministre de la culture en date du 07 mai 2018. Le projet est situé en partie dans le périmètre de 500 m de celui-ci. Néanmoins, il n'est pas identifié de covisibilité : édifice en contrebas du projet, présence de végétation sur le rempart en rive gauche de la Rivière de l'Est et implantation de l'installation de traitement et de stockage des matériaux légèrement encaissée et à plus de 500 m du pont suspendu.

Le transport routier s'effectuera sur la RD 3 et la RN 2 pour l'approvisionnement des chantiers de l'est et du nord de l'île. Le trafic routier généré est évalué à 340 poids-lourds par jour (170 rotations de camions de 44 t), ce qui induit une augmentation de trafic de 40 % sur la RD 3 et de 4 % sur la RN 2 entre « Les Orangers » et Saint-Benoît. Les incidences du trafic sur la sécurité routière du carrefour entre la RD 3 et la RN 2 sont en cours d'étude avec les gestionnaires de voiries. L'itinéraire des camions ne traversera pas le hameau de Cambourg.

Un état initial de l'environnement a été effectué sur site en 2017, conduisant à des relevés de faibles retombées de poussières et de niveaux sonores faibles, y compris pour les résultats obtenus avec l'exploitation voisine en fonctionnement. Plusieurs mesures de réductions sont mises en place, visant à un impact résiduel faible. Les pistes dans l'exploitation seront arrosées lors des périodes sèches. La piste d'accès au site depuis la RD 3 sera bétonnée, pour limiter la dispersion de boues et de poussières sur la RD 3 et la RN 2. L'encoffrement des concasseurs sera prescrit et des merlons acoustiques mis en place pour réduire les impacts sonores.

Le coût de l'ensemble des mesures envisagées est estimé à près de 2,5 M€.

- *Concernant l'urbanisme réglementaire :*
  - *l'Ae relève que la procédure d'autorisation ICPE ne pourra aboutir qu'à l'issue de la révision du PLU de Saint Benoît.*
- *Concernant le milieu naturel, l'Ae recommande de :*
  - *prendre en compte le suivi des espèces d'oiseaux forestiers protégés, repérer les nids et si nécessaire les déplacer. L'Ae rappelle qu'en cas de présence avérée de nids sur le site du projet, la procédure de dérogation espèces protégées est requise ;*
  - *lors des déboisements, envisager des mesures complémentaires de réduction d'impact, comme la récupération des espèces indigènes viables et ou leurs semences à des fins de plantation sur site ou de réintroduction dans le cadre d'un programme de restauration locale d'habitats similaires sur le territoire de la commune. Les semences pourraient également être fournies à des associations naturalistes ou à des pépinières spécialisées dans la conservation ou la valorisation de la flore locale.*
- *Concernant les émissions de poussières :*
  - *L'Ae recommande de renforcer le plan de surveillance de propagation des poussières au niveau des zones boisées et des plantations en périphérie de la zone d'extraction en phases 2 et 3 au vu de la sensibilité par rapport à la biodiversité.*
  - *L'Ae recommande la mise en œuvre d'un plan de suivi des émissions de poussières pendant les 15 ans de l'exploitation.*
- *Concernant les émissions sonores :*
  - *L'Ae recommande d'augmenter la périodicité des mesures d'émissions sonores.*
  - *L'Ae recommande des compléments de points de mesures d'émission sonore dès l'ouverture du site et des relevés plus fréquents pendant les périodes d'ouverture de front de taille proche de zones habitées (Les Chicots) ou de l'avifaune protégée nicheuse.*
- *Concernant le transport de matériaux*
  - *L'Ae recommande que des mesures soient proposées en termes de sécurité routière du fait de l'impact du trafic généré par le projet sur les populations situées le long de la RD 3 et de la RN2.*



# Parc national de La Réunion

Objet

ICPE Exploitation d'une carrière de matériaux alluvionnaires au lieu-dit « Sainte-Anne – Les Orangers »

Madame La Sous-Préfète

**Sous-préfecture de Saint-Benoît**

Pôle politiques publiques interministérielles

Service ICPE

7 Avenue François Mitterrand

97470 SAINT-BENOIT

Suivi par

Alix ZETTOR

alix.zettor@reunion-parcnational.fr

A l'attention de Mme Marie BOYER

Date

La Plaine des Palmistes, le 09 MAI 2018

N/Réf : 2018-0316/JPD/PF/YB/AZ  
DIR/AD/2018/089

Madame La Sous-Préfète,

Vous avez sollicité mon avis sur le dossier de demande d'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement porté par la société Teralta Granulat Béton Réunion pour l'exploitation d'une carrière de matériaux alluvionnaires comprenant des annexes à Saint-Benoît, au lieu-dit « Sainte-Anne – Les Orangers ».

Ce projet situé dans l'aire d'adhésion du parc national n'interpelle aucune réserve particulière de la part de mon établissement.

L'étude d'impact du projet indique que le territoire élargi concerné par l'exploitation constitue un habitat fragmenté jouxtant la Rivière de l'Est et participant au maintien de la trame verte des Hauts vers les Bas de l'île.

A titre d'information, d'autres actions complémentaires de réduction des impacts auraient pu être envisagées. Par exemple, lors des déboisements, en lieu et place d'un envoi des végétaux en déchetterie, il peut s'agir de récupérer les espèces indigènes viables et ou leurs semences à des fins de translocation ou de réintroduction dans le cadre de programme de restauration locale d'habitats similaires sur le territoire de la commune. Sur le même principe, les semences pourraient également être fournies à des associations naturalistes ou à des pépinières spécialisées dans la conservation ou la valorisation de la flore locale.

En ce sens, mes services restent à disposition du pétitionnaire pour un accompagnement ainsi que pour toute information complémentaire.

Je vous prie d'agréer, Madame la Sous-Préfète, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Directeur

Jean Philippe DELORME

Copies :

- marie.boyer@reunion.pref.gouv.fr
- sous-prefecture-de-stbenoit@reunion.pref.gouv.fr
- Secteur Est du Parc national.

**Mission DEAL de Avril 2018**  
**Lieu : Saint Benoît**  
**Opération : Carrière des Orangers**

**Présents DEAL**

**Contexte**

Sur la base de :

Résumés non techniques, Mars 2018

Etude Paysagère, Décembre 2017

Emprise totale : 41 Ha

Extraction de 7 Millions de M3 de granulats

Site constitué de parcelles agricoles (canne à sucre), friches agricoles, espaces et talus boisés. Situé entre ravine des Orangers et rivière de l'Est

Points de vue sur le site peu nombreux

Remise en état durant toute la durée de l'exploitation, soit 16 années

Remise en état par mise en place d'une couche agronomique de 50 à 100cm sur la totalité des parcelles exploitées

Chemins d'exploitations (béton et terre) reconfigurés à l'issue de l'exploitation pour répondre aux demandes des agriculteurs

Végétalisation des talus inter-parcelles et fronts de taille. Plan de gestion des plantations

Gestion hydraulique par fossés (provisoire et définitifs) et bassin de stockage de 25 000m<sup>3</sup>

Site traversé par une ligne aérienne HTA. Une autre MTA en limite Nord du site, le long de la route. Demande de dévoiement et enterrement acceptée.

**Avis**

Les documents sont étayés et informent précisément du contexte, des enjeux et du projet de réaménagement du site.

Plusieurs remarques à prendre en compte :

- Fournir le protocole de plantation et de gestion des lisières plantées et d'espaces d'agroforesterie. Le risque de voir les invasives occuper le site aux dépens des endémiques plantées demande l'assurance d'un suivi qualitatif des plantations et ainsi que celui d'un entretien conséquent les premières années.
- Le maintien de la ligne HTA qui traverse le site impose une topographie singulière au cœur du site remodelé et un « piton » seulement justifié par la présence des pylônes électriques. Il y a lieu de mieux insérer ce piton par des terrassements plus doux, en cohérence avec l'environnement élargi du site et une gestion du sol maîtrisée.
- Les talus qui segmentent le site sont étroit et peu nombreux. Ils génèrent un parcellaire très grand, peu en adéquation avec le parcellaire environnant. Il serait souhaitable de revoir le découpage, d'augmenter les découpages de parcelles par merlons et d'augmenter leur taille pour assurer une présence végétale (les arbres doivent être plantés à + de 2,00 de limite séparative, soit des merlons de 5 à 6,00m). L'implantation de ces merlons (dans le projet, très mono-orientés) pourraient aussi varier plus finement pour orienter un parcellaire en adéquation avec l'existant. En complément, les clôtures devraient être intégrées à ces merlons pour mieux les intégrer et éviter des espaces non affectés, sujets à être végétalisés par des invasives.
- Les fossés d'infiltration des eaux pluviales n'apparaissent pas sur les coupes paysage. Elles devraient être associées aux merlons pour réaliser un ensemble « naturel » plus conséquent et pérenne.
- Le bassin de tamponnement n'apparaît pas sur les plans paysage. Montrer son positionnement, son impact et son état en fin d'exploitation

**Sylvain Flipo**

**Paysagiste conseil de l'Etat**

**Auprès de la DEAL de la Réunion**



Sainte-Clotilde, le 11 MAI 2018



## SOUS-PRÉFECTURE DE SAINT-BENOÎT

SOUS PRÉFECTURE  
7 AVENUE FRANÇOIS MITTERRAND  
97470 SAINT BENOÎT

D2018007684

Votre identifiant Région : 6379  
(A rappeler dans toutes vos correspondances)

Affaire suivie par : Abasse ABDALLAH  
Service : DEER SRE  
Tél : 0262508302 - Mèl : abasse.abdallah@cr-reunion.fr

N/REF : N° D2018007684

OBJET : DDE AUTORISATION EXPLOITE

Madame la Sous-Préfète,

Par courrier en date du 9 avril 2018, vous m'avez transmis pour avis le dossier de demande d'autorisation au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) de la société Teralta Granulat Béton Réunion au lieu dit « les Orangers », commune de St Benoît.

Pour ce projet, l'accès à la carrière se fait par la RN2 et la RD3 en traversée de la zone des Orangers générant un passage de plus de 144 rotations de camions par jour pour les 2 premières années (2020-2022) et 172 rotations au-delà. Il est à noter que mes services ont été associés à l'étude d'aménagement du carrefour.

En effet concernant ce dossier, la société Teralta a rencontré mes services pour la présentation du projet le 26 février 2018 ainsi qu' avec son bureau d'études le 25 avril 2018 pour la présentation de la solution retenue pour le carrefour RN2/RD3 (carrefour à feux).

Par ailleurs et pour information, mes services ont également reçu une demande de la société Euro Béton pour l'accès à la RN2 à partir du chemin Robespierre (chemin communal) situé à environ 50m de ce carrefour, pour l'exploitation d'une carrière de concassage de 8 rotations par jour à destination d'une centrale à béton de Ste Marie.

Le trafic PL attendu pour l'activité de ces deux carrières à partir de 2020 est un fort trafic, mais celui-ci pourra être injecté dans le réseau national (RN2) dans les conditions de circulation actuelles.



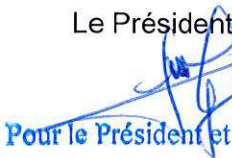

LA RÉUNION!  
positive!

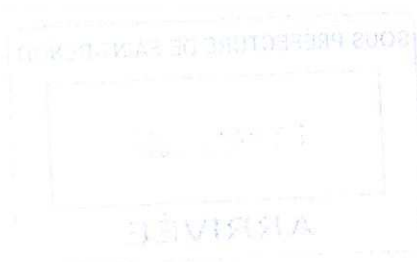
En conclusion, j'ai l'honneur de vous informer que je n'ai pas d'observations ni de réserves particulières à formuler sur ce dossier.

Mes services restent à votre disposition pour toute information complémentaire.

Je vous prie d'agréer, Madame la Sous-Préfète, l'expression de ma considération distinguée.

Le Président

  
  
**Pour le Président et par délégation**  
**Le Directeur Général des Services**  
**Mohamed AHMED**



LA RÉUNION!  
**Positive!**

Saint-Denis le 10 AOUT 2018



GROUPEMENT PREVISION  
Bureau des Riques Bâtimentaires et  
Technologiques

Dossier suivi par : LTN Philippe ROBERT  
Tel : 0262 80 14 27  
Fax : 0262 41 48 68  
mail : prsl.ggr@sdis974.re  
Réf. : 2018.G.PRS/N°

N° 0 0 2 2 5

Le Directeur du Service Départemental  
d'Incendie et de Secours



A

Madame la Sous-Préfète de Saint-Benoit  
Service ICPE  
7, Avenue François Mitterrand

97470 SAINT BENOIT CEDEX

**OBJET : EXPLOITATION D'UNE CARRIERE DE MATERIAUX ALLUVIONNAIRES**

Avis divers : ICPE

Adresse : Lieu-Dit : « Les Orangers »-SAINT- BENOIT

Référence cadastrale : CD 226,301,315,412à417,431,719à734,737,749

Pétitionnaire : TERALTA Granulat Béton Réunion (TGBR)

**REFERENCE :** Votre courrier en date du 19/07/2018 reçu le 20/07/2018 sous le N° 0253.

Par lettre citée en référence, vous avez bien voulu me communiquer pour avis le dossier relatif à l'opération visée en objet.

La carrière des Orangers constitue une installation classée pour la protection de l'environnement, au titre des rubriques suivantes :

- soumises à autorisation au regard des rubriques : ; 2510-1 ; 2515-1 ; 2517-1.
- non classé au regard des rubriques : 1435 ; 2930-1b ; 4719 ; 4725 ; 4734

**DESCRIPTION SOMMAIRE :**

Le projet consiste, en l'exploitation d'une carrière de matériaux alluvionnaires pour faire face aux importants besoins, aussi bien sur le marché courant (bâtiments, infrastructures routières,...) que vis-à-vis des grands chantiers telle que la NRL. Situé au lieu-dit «Les Orangers» sur le territoire de la commune de Saint-Benoit.

Le projet prévoit :

Un volume total d'extraction prévu de 7 100 000 m<sup>3</sup> de matériaux bruts, dont 600000 m<sup>3</sup> de terre découverte

Un stockage en citerne fixe de 50 m<sup>3</sup> d'hydrocarbures (GNR) avec rétention.

Une zone avec des locaux de stockage :

- d'huile et de lubrifiant d'un volume de 3 m<sup>3</sup> disposant d'une aire de rétention étanche
- de bouteilles d'acétylène (150Kg) et d'oxygène (250Kg),
- des floculants et des coagulants (1100Kg) en sac de 25 Kg

Une station de transit de produits minéraux.

Une installation de tri de matériaux

Un bâtiment administratif.

L'exploitation se déroulera sur trois phases quinquennales pour une durée de 15 ans (comprenant l'exploitation de la carrière pendant 14 ans et demi et la fin de la remise en état pendant 6 mois) :

La surface exploitée de ce projet représente une superficie totale de 46ha.

L'accès au site s'effectue depuis la RN2 au lieu-dit « les Orangers ».

Le site est concerné par le Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) :

- inondation
- mouvement de terrain
- foudre
- cyclonique
- sismique
- feu de forêt

L'étude de dangers a permis d'identifier 8 risques principaux il s'agit :

- du risque de pollution et d'explosion lié au stockage et à l'emploi d'hydrocarbures
- du risque d'incendie sur les équipements
- du risque d'accident lié à la circulation d'engins et de camions
- du risque d'accident sur les équipements de tri de matériaux
- du risque de glissement de terrain
- du risque lié aux opérations d'extraction des matériaux
- du risque d'incendie lié au courant électrique
-

Face à ces risques des mesures préventives seront mises en place telles que :

- la création de consignes d'exploitation,
- la formation du personnel,
- le contrôle régulier des engins,
- la dotation des équipements de protection individuels.
- des extincteurs adaptés aux risques seront mis à la disposition du personnel.
- l'interdiction formelle de fumer ou de faire du feu dans les zones concernées

En dehors des heures ouvrées, la surveillance du site s'effectuera par une société privée.

### **REGLEMENTATION :**

Les installations sont assujetties aux dispositions du Code du Travail et du code de l'environnement.

### **MESURES DE SECURITE PREVUES :**

Cf. Chapitre étude de dangers

### **PRESCRIPTIONS :**


- 1) Maintenir les voies d'accès dans un état tel qu'elles permettent à la fois, la circulation, le stationnement, la mise en œuvre des véhicules de secours. Conformément à l'Art. 17 de l'Arrêté du 26/11/2012 de la rubrique ICPE 2515
- 2) Doter l'installation de moyens de secours contre l'incendie appropriés aux risques et conformes aux normes en vigueur, tels que :
  - L'implantation d'un poteau d'incendie de 100mm, public ou privé conformes aux normes NFS 61-213, NFS 62-200 assurant un débit de 60 m<sup>3</sup>/h sous une pression 1 bar minimum implanté à 100 mètres au plus du risque ou des points d'eau, bassins, citernes, d'une capacité de 120m<sup>3</sup> au minimum. Conformément à l'Article 15 de l'Arrêté du 26/11/2012 de la rubrique ICPE 2515.
- 3) Construire les locaux à risques incendie et le bâtiment administratif en respectant le comportement au feu des installations. Conformément à l'Art 14 de l'Arrêté du 26/11/2012 de la rubrique ICPE 2515.
- 4) Signaler les installations d'extinctions Art R.4227-33 du Code du Travail.

- 5) Installer des extincteurs, judicieusement répartis en nombre suffisants et adaptés aux risques à combattre. Art R 4427-29 du Code du Travail.
- 6) Disposer d'une cuvette de rétention conformément à l'Article 21 de l'Arrêté du 25/11/2012 de la rubrique ICPE 2515.
- 7) Installer judicieusement des consignes précisant la conduite à tenir en cas d'incendie, elles doivent être établies, tenues à jour et affichées dans les lieux fréquentés par le personnel. Elles doivent notamment indiquées : Art R 4227-37 du Code du Travail
  - les procédures de mise en sécurité de l'installation (coupure électricité, arrêt circulation...),
  - les moyens d'extinction à utiliser en cas d'incendie,
  - la procédure d'alerte avec les numéros de téléphone du responsable d'intervention de l'établissement, des services d'incendie et de secours.

**AVIS :**

Le dossier recueille un **Avis Favorable** de la part de mes services, sous réserve de l'observation des prescriptions ci-dessus et de l'exécution des mesures prévues dans le chapitre étude de dangers.

Le Directeur Départemental



Colonel Hervé BERTHOUIN

Saint-Denis le 10 AOUT 2018



GROUPEMENT PREVISION  
Bureau des Riques Bâtimentaires et  
Technologiques

Dossier suivi par : LTN Philippe ROBERT  
Tel : 0262 80 14 27  
Fax : 0262 41 48 68  
mail : prsl.ggr@sdis974.re  
Réf. : 2018.G.PRS/N°

N° 0 0 2 2 5

Le Directeur du Service Départemental  
d'Incendie et de Secours



A

Madame la Sous-Préfète de Saint-Benoit  
Service ICPE  
7, Avenue François Mitterrand

97470 SAINT BENOIT CEDEX

**OBJET : EXPLOITATION D'UNE CARRIERE DE MATERIAUX ALLUVIONNAIRES**

Avis divers : ICPE

Adresse : Lieu-Dit : « Les Orangers »-SAINT- BENOIT

Référence cadastrale : CD 226,301,315,412à417,431,719à734,737,749

Pétitionnaire : TERALTA Granulat Béton Réunion (TGBR)

**REFERENCE :** Votre courrier en date du 19/07/2018 reçu le 20/07/2018 sous le N° 0253.

Par lettre citée en référence, vous avez bien voulu me communiquer pour avis le dossier relatif à l'opération visée en objet.

La carrière des Orangers constitue une installation classée pour la protection de l'environnement, au titre des rubriques suivantes :

- soumises à autorisation au regard des rubriques : ; 2510-1 ; 2515-1 ; 2517-1.
- non classé au regard des rubriques : 1435 ; 2930-1b ; 4719 ; 4725 ; 4734

**DESCRIPTION SOMMAIRE :**

Le projet consiste, en l'exploitation d'une carrière de matériaux alluvionnaires pour faire face aux importants besoins, aussi bien sur le marché courant (bâtiments, infrastructures routières,...) que vis-à-vis des grands chantiers telle que la NRL. Situé au lieu-dit «Les Orangers» sur le territoire de la commune de Saint-Benoit.

Le projet prévoit :

Un volume total d'extraction prévu de 7 100 000 m<sup>3</sup> de matériaux bruts, dont 600000 m<sup>3</sup> de terre découverte

Un stockage en citerne fixe de 50 m<sup>3</sup> d'hydrocarbures (GNR) avec rétention.

Une zone avec des locaux de stockage :

- d'huile et de lubrifiant d'un volume de 3 m<sup>3</sup> disposant d'une aire de rétention étanche
- de bouteilles d'acétylène (150Kg) et d'oxygène (250Kg),
- des floculants et des coagulants (1100Kg) en sac de 25 Kg

Une station de transit de produits minéraux.

Une installation de tri de matériaux

Un bâtiment administratif.

L'exploitation se déroulera sur trois phases quinquennales pour une durée de 15 ans (comprenant l'exploitation de la carrière pendant 14 ans et demi et la fin de la remise en état pendant 6 mois) :

La surface exploitée de ce projet représente une superficie totale de 46ha.

L'accès au site s'effectue depuis la RN2 au lieu-dit « les Orangers ».

Le site est concerné par le Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) :

- inondation
- mouvement de terrain
- foudre
- cyclonique
- sismique
- feu de forêt

L'étude de dangers a permis d'identifier 8 risques principaux il s'agit :

- du risque de pollution et d'explosion lié au stockage et à l'emploi d'hydrocarbures
- du risque d'incendie sur les équipements
- du risque d'accident lié à la circulation d'engins et de camions
- du risque d'accident sur les équipements de tri de matériaux
- du risque de glissement de terrain
- du risque lié aux opérations d'extraction des matériaux
- du risque d'incendie lié au courant électrique
-



Face à ces risques des mesures préventives seront mises en place telles que :

- la création de consignes d'exploitation,
- la formation du personnel,
- le contrôle régulier des engins,
- la dotation des équipements de protection individuels.
- des extincteurs adaptés aux risques seront mis à la disposition du personnel.
- l'interdiction formelle de fumer ou de faire du feu dans les zones concernées

En dehors des heures ouvrées, la surveillance du site s'effectuera par une société privée.

### **REGLEMENTATION :**

Les installations sont assujetties aux dispositions du Code du Travail et du code de l'environnement.

### **MESURES DE SECURITE PREVUES :**

Cf. Chapitre étude de dangers

### **PRESCRIPTIONS :**

- 1) Maintenir les voies d'accès dans un état tel qu'elles permettent à la fois, la circulation, le stationnement, la mise en œuvre des véhicules de secours. Conformément à l'Art. 17 de l'Arrêté du 26/11/2012 de la rubrique ICPE 2515
- 2) Doter l'installation de moyens de secours contre l'incendie appropriés aux risques et conformes aux normes en vigueur, tels que :
  - L'implantation d'un poteau d'incendie de 100mm, public ou privé conformes aux normes NFS 61-213, NFS 62-200 assurant un débit de 60 m<sup>3</sup>/h sous une pression 1 bar minimum implanté à 100 mètres au plus du risque ou des points d'eau, bassins, citernes, d'une capacité de 120m<sup>3</sup> au minimum. Conformément à l'Article 15 de l'Arrêté du 26/11/2012 de la rubrique ICPE 2515.
- 3) Construire les locaux à risques incendie et le bâtiment administratif en respectant le comportement au feu des installations. Conformément à l'Art 14 de l'Arrêté du 26/11/2012 de la rubrique ICPE 2515.
- 4) Signaler les installations d'extinctions Art R.4227-33 du Code du Travail.

- 5) Installer des extincteurs, judicieusement répartis en nombre suffisants et adaptés aux risques à combattre. Art R 4427-29 du Code du Travail.
- 6) Disposer d'une cuvette de rétention conformément à l'Article 21 de l'Arrêté du 25/11/2012 de la rubrique ICPE 2515.
- 7) Installer judicieusement des consignes précisant la conduite à tenir en cas d'incendie, elles doivent être établies, tenues à jour et affichées dans les lieux fréquentés par le personnel. Elles doivent notamment indiquées : Art R 4227-37 du Code du Travail
  - les procédures de mise en sécurité de l'installation (coupure électricité, arrêt circulation...),
  - les moyens d'extinction à utiliser en cas d'incendie,
  - la procédure d'alerte avec les numéros de téléphone du responsable d'intervention de l'établissement, des services d'incendie et de secours.

**AVIS:**

Le dossier recueille un **Avis Favorable** de la part de mes services, sous réserve de l'observation des prescriptions ci-dessus et de l'exécution des mesures prévues dans le chapitre étude de dangers.

Le Directeur Départemental



Colonel Hervé BERTHOVIN



---

Société TERALTA Granulat Béton Réunion

Carrière de matériaux alluvionnaires au lieu-dit « Les Orangers »

Commune de Saint-Benoît

---

Demande d'autorisation  
Installation Classée pour la Protection de l'Environnement  
Dossier EMC2 D131-252 / Mai 2017  
Complété en décembre 2017

---

Mémoire en réponse au relevé d'observations et demande  
de corrections transmis le 27 février 2018

---

Affaire suivie par : **TGBR** - Vanessa ARDOUVIN – Responsable Foncier  
Tél : 02 62 42 42 73 – GSM : 06 92 91 80 18 – Courriel : [vanessa.ardouvin@teralta-crh.com](mailto:vanessa.ardouvin@teralta-crh.com)

**EMC<sup>2</sup>** - Stéphane RAUX – Ingénieur environnement / Gérant  
Tél : 02 62 21 54 71 – Courriel : [sremc2@orange.fr](mailto:sremc2@orange.fr)

**DEAL/SPREI** – Laurent DURAFOUR – Inspecteur de l'environnement  
Tél : 0262 92 41 65 – Courriel : [laurent.durafour@developpement-durable.gouv.fr](mailto:laurent.durafour@developpement-durable.gouv.fr)

Référence : Courrier SPBE\PPPI\ICPE\ N° 218 en date du 27 février 2018

Par courrier du 27 février 2018, le dossier de demande d'autorisation d'exploiter la carrière des Orangers a été jugé recevable, moyennant quelques corrections à apporter. Une annexe jointe au courrier liste les observations et corrections à apporter.

Veuillez trouver ci-dessous les réponses aux observations formulées, ainsi que le détail des corrections apportées au dossier qui est adressé à la préfecture et aux services de la DEAL.

## 1. Observations formulées sur le dossier présenté

### 1 Réaménagement des zones agricoles

Le pétitionnaire s'engage sur un réaménagement des zones agricoles en mosaïque en associant des vergers, des champs de cannes à sucre et d'autres cultures.

À ce stade de la procédure, les accords des propriétaires sur cette remise en état ne portent pas sur le type de culture qui sera mis en place. Des réflexions restent à mener avec les acteurs du monde agricole pour préciser le projet de remise en état en respectant, sous réserve des observations du paysagiste conseil, le parti d'aménagement présenté par le pétitionnaire.

TGBR s'engage à reconstituer des terres agricoles, en mettant en œuvre l'épierreage, la mise en place d'un sol agricole à partir de fines de lavage des matériaux, de terres de découverte et de terre végétale. Les agriculteurs, exploitants ou propriétaires, ont présenté leurs projets pour l'exploitation post-carrière de leurs parcelles respectives au bureau d'étude mandaté pour l'étude agricole, la SAFER. Les projets des exploitants agricoles et propriétaires sont tous agricoles et concernent les mêmes unités foncières que précédemment. La mosaïque paysagère des surfaces agricoles présentée dans le dossier dans la partie étude de l'impact paysager correspond aux unités foncières existantes qui vont être maintenues, la modélisation paysagère intègre les projets agricoles présentés par les exploitants agricoles et les propriétaires sur leurs parcelles.

Néanmoins, la modélisation paysagère ne constitue pas un engagement de la part de TGBR quant à la mise en culture finale sur les parcelles réaménagées : les agriculteurs restent libres et donc acteurs de la mise en culture de leur terrain, par conséquent TGBR ne peut s'engager sur le type de mise en culture après exploitation de la carrière.

Par ailleurs, des réflexions sur les modalités de mise en œuvre sont menées pour le réaménagement des talus à vocation d'agroforesterie. Dans ce sens, des contacts ont été pris avec la coopérative Provanille et l'ONF qui ont déjà mis en place des projets similaires.

➤ *Corrections apportées dans le DDAE – Tome 2 : Etude d'impact : Chapitres 7.1.1.4 et 7.3.5.*

### 2 Accès routier

Concernant l'accès routier, autant l'accès sur la RD3 n'appelle pas de remarque particulière, autant, en ce qui concerne l'accès sur la RN2 via la RD3 situé aux abords immédiats de l'exploitation, il s'avère que le pétitionnaire n'apporte pas de réponse satisfaisante aux objectifs de sécurité routière et de bonne tenue des chaussées.

Le schéma départemental des carrières de La Réunion rappelle que les dossiers devront inclure une étude des nuisances potentielles liées au transport des matériaux issus de la carrière en vertu de l'article R.512-8 du code de l'environnement. Une vérification de la bonne adaptation du réseau routier au transport de ces matériaux est notamment demandée. L'article 7 de l'arrêté du 22 septembre 1994 modifié et relatif aux exploitations de carrière et installations de premier traitement des matériaux exige également que l'accès à la voirie publique soit aménagé de telle sorte qu'il ne crée pas de risque pour la sécurité publique.

Lors de l'instruction du projet initial, objet d'une enquête publique du 15 juin au 15 juillet 2015 et abandonné depuis, l'inspection des installations classées attirait l'attention du pétitionnaire sur : « la configuration du carrefour RD3/RN2 qui, avec le trafic généré par votre projet, est considéré par le commissaire enquêteur comme source de grands risques pour la sécurité des usagers de ces voiries ; je rappelle à ce sujet les avis déjà émis en ce sens dès la recevabilité du dossier. Il est nécessaire sur ce point de proposer une solution concrète qui satisfasse la sécurité des usagers, laquelle solution doit recueillir un accord des parties prenantes en la matière et notamment des gestionnaires des voiries concernés. » (extrait du courrier n°2015-883 du 4 septembre 2015).

Concernant l'étude des nuisances potentielles liées au transport des matériaux, les aspects sur le bruit occasionné et l'impact sur le trafic des axes routiers ont été étudiés et évalués au niveau des chapitres 7.1.2 et 7.5.5 du Tome 2 : Etude d'impact.

Sur l'aspect sécurité, la société TGBR a lancé une concertation avec les différentes parties prenantes concernées : la ville de Saint-Benoît, l'Unité Territoriale Routière Est (UTR Est) et la Direction Régionale des Routes (DRR) afin de définir les éventuels travaux nécessaires à la sécurisation du carrefour entre la RD3 et la RN2. Une première rencontre a été réalisée le 6 novembre 2017, avant le dépôt du dossier, afin de présenter le contexte et initier les échanges. Une seconde réunion a eu lieu le 26 février 2018, avec l'ensemble des acteurs concernés : la DRR, l'UTR-Est et la ville de Saint-Benoît. Cette deuxième réunion, réalisée sur le site même du carrefour RN2/RD3, a permis de définir les aménagements à mettre en œuvre afin d'assurer la sécurité routière et le maintien des chaussées au niveau de ce carrefour.

Plusieurs engagements de la société TGBR ont été retenus afin de valider l'efficacité et la mise en œuvre des aménagements prévus :

- Sécurisation du carrefour avec par exemple la mise en place de feux tricolores au niveau du carrefour RN2/RD3 pendant la période d'activité de la carrière des Orangers ;
- Réalisation d'une étude trafic par un prestataire spécialisé permettant de valider une solution de sécurisation du carrefour, probablement par la mise en place de feux tricolores. Cette étude intégrera les modalités de mise en œuvre (prescriptions techniques) et la modélisation des épures de giration pour les différents types de camions provenant de la carrière ;
- Entretien régulier de la végétation rivulaire de ces deux axes routiers au niveau du carrefour, pour conserver une bonne visibilité, sous réserve de l'obtention des autorisations des propriétaires concernés ;
- Mise en place d'une convention d'accord avec l'UTR-Est concernant la RD3 entre la sortie de la carrière et le carrefour RD3-RN2 pour l'entretien et la remise en état de la chaussée en cas de dégradation lors de l'activité de la carrière.

### 3 Actes de malveillance

Parmi les risques liés à l'environnement humain, compte-tenu des installations réalisées, les actes de malveillance sont à prendre en compte. La mise en place d'une surveillance du site en particulier hors des horaires d'ouverture est nécessaire.

Concernant les risques liés à l'environnement humain, et en particulier les actes de malveillance, une surveillance des installations est prévue de manière similaire à celle des autres sites de TGBR. Un système de vidéo-surveillance avec enregistrement, composé de plusieurs caméras, sera installé en divers points du site et à minima, au niveau de l'unité de clarification des eaux de lavage, du bâtiment administratif et du bâtiment du concasseur primaire, de manière à couvrir l'ensemble de la carrière, les accès et l'installation de traitement des matériaux.

De plus, comme sur les autres sites TGBR, un système d'alarme anti-intrusion sera installé dans les locaux administratifs.

- *Corrections apportées dans le DDAE – Tome 1 : DAT, Tome 3 : Etude des dangers et Tome 0 : RNT : Ajout d'un paragraphe spécifique et corrections dans l'étude des dangers (DAT : Chapitre 12.1 ; ED : Chapitres 4.2.3.5 et 7.2.2.5 ; RNT : Chapitre 3.5.*

#### 4 Regroupement des installations

Malgré les corrections apportées au dossier initial suite aux observations formulées au courrier d'irrecevabilité du 1<sup>er</sup> août 2017, le pétitionnaire prévoit toujours le regroupement des installations de concassage, du bassin en eau, des bureaux, de la cuve de ravitaillement en carburant, des pistes de circulation et de l'atelier dans une zone étroite surplombée par les lignes électriques haute tension.

Ce regroupement ne paraît pas la meilleure solution pour une bonne maîtrise des dangers, notamment en cas de perte de contrôle d'un véhicule ou d'un incendie. Sur ce sujet le service départemental d'incendie et de secours est consulté dans le cadre de l'instruction de ce dossier.

Suite au courrier d'irrecevabilité du 1<sup>er</sup> août 2017, TGBR a revu le positionnement des équipements et installations afin d'éviter tout risque lié à la présence des lignes électriques et réduire les risques liés au regroupement des installations. Le dossier a été revu pour le dépôt de décembre 2017, des précisions mineures sont également ajoutées dans la version corrigée. Quelques compléments d'information sont apportés ci-dessous en réponses aux observations concernant le regroupement des installations.

##### Sur le positionnement des installations

La justification du positionnement des installations est présentée dans l'étude d'impact (Tome 2) au chapitre 6.3.5. Le positionnement des installations sur cette zone du projet est issu d'une analyse des variantes présentée au chapitre 7.1.1.2 sous l'aspect de l'évitement des impacts sur les surfaces agricoles.

##### Sur le regroupement des installations

La zone d'emplacement des locaux, équipements et installations couvre une surface d'environ 7 Ha. Sur cette zone, plusieurs secteurs sont clairement identifiés et ont été projetés afin de séparer les flux de circulation (chapitre 5.9 de l'étude de danger). La liste des secteurs présents sur la zone avec des précisions sur leurs flux de circulations et accès associés est la suivante ; ces secteurs sont schématisés sur la figure ci-dessous :

- Secteur des bassins : secteur intégralement clôturé avec un accès fermé par un portail verrouillé. Circulation limitée aux seuls engins autorisés. Protection autour du bassin de rétention par un mur adapté.
- Secteur d'atelier : secteur réservé à la maintenance, l'entretien et le stationnement des engins. Circulation limitée aux seuls VL habilités et aux engins nécessitant un entretien.
- Secteur primaire et piste carrière : secteur réservé à l'activité liée à l'extraction et approvisionnement de l'installation de traitement primaire des matériaux. Circulation limitée aux engins de carrière : dumpers, chargeurs et pelles et occasionnellement pour l'accès au secteur des bassins, et aux installations dans les phases de maintenance où l'activité des engins est interrompue.
- Secteur de stockage des matériaux finis et installation secondaire et tertiaire : secteur dédié à la production et au chargement des produits finis. Circulation réservée exclusivement aux camions de transport de granulats, aux chargeuses dédiées à leur chargement et aux véhicules légers (VL) habilités occasionnellement (chef de carrière, maintenance...).
- Secteur des locaux administratifs : secteur dédié aux bureaux et locaux sociaux. Circulation complètement séparée des autres flux permettant l'accès aux visiteurs éventuels et personnel administratif.

Toutes les circulations piétonnes seront limitées, balisées, voire séparées autant que possible.



Figure 1 : Schéma du positionnement des différents secteurs d'activité au sein de la zone d'installation de traitement

Sur le positionnement à proximité des lignes électriques haute tension

Dans la dernière version du dossier déposée en décembre 2017, la configuration de l'installation a été revue de façon à assurer une distance de sécurité suffisante (15,92 m horizontalement et 5 m verticalement à l'aplomb des lignes) par rapport aux lignes à hautes tensions pour chaque activité d'exploitation pouvant avoir lieu sur la zone : chargement du primaire, circulation des engins, entretien des bassins...

Pendant la période où l'installation de traitement des matériaux sera mise en fonctionnement, le seul secteur surplombé par les lignes électriques sera celui des bassins. Les seules circulations à l'aplomb des lignes électriques seront les accès pour permettre l'entretien des bassins. Ces accès sont limités aux seuls besoins d'entretiens des bassins et donc limités aux seuls engins nécessaires à cet entretien, à savoir chargeuses et dumpers. La distance entre ces engins (dans une configuration défavorable de benne ou godet levé) et les lignes électriques a été vérifiée et est supérieure à la distance de sécurité.

Les paragraphes dédiés aux risques liés à la présence de lignes haute tension et à l'évitement de ces risques ont été corrigés afin d'en faciliter la lecture et la compréhension. Les corrections ont été apportées dans le Tome 2 : Etude d'impact, et le Tome 3 : Etude des dangers, sur les paragraphes expliquant les mesures d'évitement prises par rapport aux lignes électriques haute-tension. Des précisions ont été apportées notamment concernant les distances de sécurité respectées en tout point du site. Les détails, en particulier les planches 8 et 9 (coupes et plans) permettant de visualiser ces

distances de sécurité, sont disponibles dans le chapitre 4.2.2 'risques liés aux lignes électriques' de l'étude de danger.

En cas de travaux exceptionnels nécessitant l'utilisation d'engins particuliers (grue mobile par exemple), un plan de prévention et un permis de travail seront systématiquement réalisés, et dans ce cas, une visite du site avec le prestataire spécialiste du levage concerné sera réalisée.

#### Sur la présence de bassins en eau

L'accès au secteur des bassins de stockage et de décantation et aux pistes d'entretien associées sera séparé du reste de la zone par une clôture et un portail munis d'un cadenas. L'entretien des bassins ne pourra être accessible que par les engins prévus à cet effet. L'entretien est prévu à une fréquence estimée au maximum d'une fois par mois.

Les bassins à parois verticales seront protégés par des murets dont la hauteur et la résistance empêchent tout risque de chute d'engin en contrebas. L'accès au bassin de stockage d'eau se fera par une rampe fermée également par un portail cadenassé.

#### Sur le risque incendie

Les flux thermiques en cas d'incendie sur la cuve de GNR ont été étudiés dans l'étude de danger (Chapitre 4.3.1.3 du tome 3 : Etude de dangers). Après mise en place des mesures de réduction (mur coupe-feu de 2,5 m de haut), aucun flux thermique ne sortira des limites du périmètre classé de l'installation. Les mesures d'évitement et de réduction sont présentées au Chapitres 4.3.1.3 et 7.4.1.2.

Le reste des installations est suffisamment éloigné pour ne pas présenter de risque, notamment concernant la formation d'arcs électriques (voir paragraphe ci-dessus concernant les lignes électriques).

En cas d'intervention de maintenance un permis de travail sera systématiquement réalisé. En cas de travaux par point chaud, ce permis de travail intègre un permis de feu. Cette analyse de risque réalisée préalablement à toute intervention limitera les risques de déclenchement d'un incendie.

#### Sur l'accès au site par les services de secours

Le Chapitre 7.4.1.2 du tome 3 : Etude de dangers, indique les moyens d'extinction disponibles sur le site, y compris les réserves d'eau utilisables par le personnel et les services de secours, il signale également que les voies de circulation étant dimensionnées pour la circulation d'engins et de camions, leur largeur est suffisante pour l'accès des véhicules de secours et leur intervention.

- *Corrections apportées au DDAE : Etude des dangers (Tome 3 : 4.2.3) et Etude d'impact (Tome 2 : Chapitre 4.6) : Modifications des planches et précisions clarifiant le positionnement des installations vis-à-vis des lignes haute tension*

## 2. Corrections à apporter au dossier

### 1 Mesures et moyens de surveillance

Le dossier présenté doit clairement indiquer les mesures et moyens (matériels et humains) de surveillance qui sont envisagés pour s'assurer de la bonne gestion de l'exploitation concernant notamment les envols de poussières, les émissions sonores et les rejets des eaux de ruissellement au milieu. Le résumé non technique, le dossier administratif et technique ainsi que l'étude d'impact sont à compléter sur ce sujet.

Afin de maîtriser les émissions de ses installations et de suivre leurs effets sur l'environnement, TGBR a défini et s'engage à mettre en œuvre un programme de surveillance de ses émissions et de leurs effets. Le DAT (Tome 1), le RNT (Tome 0) et l'étude d'impact (Tome 2) sont complétés afin de mieux faire apparaître le programme présenté par TGBR. Un chapitre résumant les mesures et moyens (matériels et humains) de surveillance mis en place sur le site pour s'assurer d'une bonne gestion de l'exploitation est ajouté dans le DAT et le Résumé Non Technique, ainsi que dans l'Etude d'impact pour les mesures qui s'inscrivent directement dans la démarche Eviter Réduire Compenser de l'étude d'impact.



Ces chapîtres se présentent sous la forme d'un tableau précisant pour chaque thème :

- les mesures d'auto surveillance mises en place,
  - les modalités de réalisation, incluant les moyens matériels et humains et les fréquences de mise en œuvre,
  - et les modalités de transmission des résultats auprès des services de l'état.
- *Correction apportée au DDAE – DAT (Tome 1 : Chapitre 13), Etude d'impact (Tome 2 : Chapitre 13) et RNT (Tome 0 : Chapitre 1.10) : Ajout d'un paragraphe spécifique récapitulatif des mesures de surveillance qui seront mises en œuvre*

## 2 Compatibilité du PLU

Selon le plan local d'urbanisme en vigueur sur le secteur du projet, les activités de carrières sont autorisées. Toutefois le PLU, qui classe les terrains à exploiter en zone agricole Apfma, admet sous conditions « les prélèvements de matériaux, l'ouverture de carrière, les locaux et installations techniques liées uniquement à l'extraction ».

Le projet nécessite une station de transit de matériaux alluvionnaires, la construction de locaux, d'un atelier de 800 m<sup>2</sup> et d'une installation de traitement de matériaux avec presse à boues.

L'absolue nécessité de certaines de ces installations pour l'extraction n'est pas démontrée et leur compatibilité avec la prescription du PLU n'est donc pas confirmée contrairement à l'appréciation faite par le pétitionnaire. Le PLU fait actuellement l'objet d'une révision. Il est donc demandé à l'exploitant une nouvelle rédaction du chapitre concernant la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme.

L'étude de la compatibilité du projet au PLU de la commune de Saint-Benoît a été corrigée. Le PLU actuellement en vigueur n'autorise pas directement le traitement des matériaux de carrière sur la zone concernée.

Le PLU actuellement en vigueur sur la commune de Saint-Benoit autorise l'extraction des matériaux, les locaux et installations techniques liées uniquement à l'extraction. Concernant le projet de carrière des Orangers, les installations directement liées à l'extraction sont les suivantes :

- un bâtiment administratif abritant les bureaux, les vestiaires, les sanitaires et le réfectoire ;
- un atelier de maintenance des engins ainsi que les installations connexes (aire étanche de stationnement des engins, aire étanche de ravitaillement avec positionnement de la cuve de GNR) ;
- des bassins de stockage, décantation et rétention/décantation des eaux pluviales ;
- 3 ponts bascules et leur guichet.

Le projet de carrière et la mise en place des installations directement liées à l'extraction sont compatibles avec le PLU actuellement en vigueur.

Le PLU de la ville de Saint-Benoit est actuellement en révision. TGBR s'est rapproché de la ville de Saint-Benoit pour demander une mise en compatibilité du PLU avec ses futures activités en accord avec le SAR. La ville de Saint-Benoit a confirmé auprès de TGBR par courriel que le projet de PLU intègre la demande de compatibilité pour la mise en place d'installation de concassage sur la zone du projet de carrière des Orangers.

Le futur PLU a été arrêté par le Conseil Municipal de la ville de Saint-Benoit le 18 décembre 2017. La délibération du conseil municipal du 18 décembre 2017 a été ajoutée au dossier en Annexe 3 – pièce 9. Le projet de PLU est actuellement soumis à l'avis des personnes publiques associées (services de l'Etat, Région, Département, CIREST, etc.), pendant une durée de 3 mois. Pendant ce laps de temps, le projet sera également soumis à l'Autorité Environnementale, à la Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF), ainsi qu'à la Commission

Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (CDNPS). Une fois ce délai achevé, le projet de PLU et l'ensemble des avis des personnes publiques associées seront soumis à enquête publique pendant une durée d'un mois ; cette enquête publique est pressentie aux alentours de mai/juin 2018.

Par conséquent, la durée de la procédure de révision du PLU, qui permettra d'autoriser la mise en place d'une installation de traitement des matériaux sur la zone du projet est compatible avec celle de la procédure de la demande d'autorisation d'exploiter.

- *Correction apporté au DDAE : Etude d'impact (Tome 2 : Chapitre 3.1) et RNT (Tome 0 : Chapitre 2.1) : Reprise de la rédaction du paragraphe concernant la description de compatibilité avec le PLU*

### 3 Erreur de rubrique ICPE

Le pétitionnaire indique dans son dossier la mise en place d'une cuve de gasoil non routier (GNR) sous les rubriques 4331 et 4734 de la nomenclature des ICPE. Cette installation reste en dessous des seuils de la déclaration. Cependant s'agissant d'un produit pétrolier, seule la rubrique 4734 est à indiquer. Le dossier est à corriger sur ce point.

La rubrique 4331 a été supprimée dans le dossier corrigé.

- *Correction apportée au DDAE - DAT (Tome 1 : Chapitre 6.1) : Suppression de la rubrique 4331.*

### 4 Réalisation d'une enquête publique unique pour le défrichement et la demande d'autorisation d'exploiter une ICPE

Par souci de simplification administrative, il est proposé au préfet d'organiser une enquête publique unique, comme le prévoit l'article L.123-6 du code de l'environnement, portant à la fois sur la demande de dérogation à l'interdiction de défrichement générale et sur la demande d'autorisation d'exploiter une carrière.

Cette enquête unique doit faire l'objet d'un rapport unique du commissaire enquêteur mais de conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises.

Le dossier soumis à enquête publique unique comporte les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises et une note de présentation non technique du projet, plans ou programmes.

Ainsi, le pétitionnaire doit compléter son dossier par un résumé non technique portant à la fois sur la dérogation à l'interdiction de défrichement et sur l'autorisation d'exploiter une carrière demandées.

Par courrier du 13 septembre 2017, l'Office National des Forêts en charge de l'instruction du dossier de demande de dérogation à l'interdiction de défricher a confirmé que l'instruction du dossier sera réalisée dans le cadre de la demande initiale déposée en 2014. TGBR doit communiquer à l'ONF les nouveaux éléments concernant cette demande, en particulier faisant suite aux modifications de surface suite à la réduction du périmètre du projet.

Le 7 mars 2018, suite à la réception du courrier de recevabilité du dossier de la préfecture, TGBR a effectué une demande auprès du service instructeur des demandes de dérogation à l'interdiction de défricher à l'ONF. Cette requête a pour but de vérifier la nécessité de réaliser une nouvelle enquête publique.

Par courriel du 23 mars 2018 (cf ci-dessous), l'ONF nous a informés qu'étant donné la superficie de la superficie concernée par la dérogation à l'interdiction de défricher, soit 4.12 hectares, cette demande ne nécessite pas qu'une enquête publique soit réalisée au titre de la réglementation liée au défrichement.

Société TERALTA Granulat Béton Réunion - Carrière de matériaux alluvionnaires au lieu-dit « Les Orangers» -Commune de Saint-Benoît

Le dossier sera instruit dans le cadre de la demande initiale déposée en 2014 ; une simple visite de reconnaissance sera réalisée par l'agent responsable du secteur.

Par conséquent, et en accord avec la DEAL, une enquête publique unique n'a pas lieu d'être organisée et donc les demandes de corrections afférentes à cette éventualité (résumé non technique commun ...) n'ont pas été produites dans le dossier corrigé. Une enquête publique simple est suffisante.

Copie du courriel de l'ONF en date du 23 mars 2018:

## TGBR - carrière des Orangers : DEFRICH 2014-012

LE-QUERE Laure <laure.le-quere@onf.fr>

23 mars 2018 à 11:33

À : Vanessa Ardouvin <vanessa.ardouvin@teralta-crh.com>

Cc : Jerry MOURLON <jerry.mourlon@teralta-crh.com>, Anne BARAT <anne.barat@teralta-crh.com>, BISCHOFF Alain <alain.bischoff@onf.fr>, THIA-TUE-KING-YN Monique <monique.thia-tue-king-yn@onf.fr>

Madame,

Je vous informe que la demande de défrichement portant sur 4,1218 hectares (SAINT ANNE, Les Orangers) ne nécessite pas qu'une enquête publique soit réalisée au titre de la réglementation liée aux défrichements.

Je pense néanmoins qu'il sera utile que l'agent responsable du secteur se rende de nouveau sur place afin d'actualiser son PV de reconnaissance de la zone objet de la demande, même réduite, dans la mesure où la première reconnaissance du terrain a eu lieu en 2015.

Bien cordialement,



www.onf.fr

**Laure Le Quere**

Direction Regionale de la Réunion

Juriste conseil

Bd de la Providence - CS 71072 97404 SAINT DENIS Cedex

02 62 90 48 14 / 06 93 92 62 19





PRÉFET DE LA RÉUNION

Direction  
des affaires culturelles  
océan Indien

Service Archéologie

Saint-Denis, le 28 AOUT 2018

La directrice des affaires culturelles - océan Indien  
par intérim

à

Monsieur le sous-préfet de Saint-Benoît  
7 av François Mitterrand,  
97470 SAINT BENOÎT

Nos réf. : 18. 00510/V17/MLD

FCPE

**Objet : SAINT-Benoît – Les Orangers**

Prescription de diagnostic archéologique

**P.J. : - ARRETE et annexe**

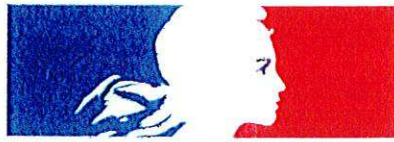
Je vous prie de bien vouloir trouver copie pour information de l'arrêté de diagnostic modificatif concernant le diagnostic archéologique de Saint-Anne, Les Orangers.

Cet arrêté a été notifié à l'aménageur, Teralta Granulat Béton Réunion Groupe CRH, ainsi qu'au directeur interrégional de l'Inrap, Antenne Grand Sud-Ouest.

Pour le préfet et par délégation,  
la directrice des affaires culturelles - océan Indien par  
intérim

Josée Marie LO-THONG

Affaire suivie par :  
Virginie Motte  
Tél : +262 (0)2 62 41 99 48  
virginie.motte@culture.gouv.fr



*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉUNION

*Direction des affaires culturelles  
océan Indien*

ARRÊTÉ N° 1591

portant prescription d'un diagnostic d'archéologie préventive  
à Saint-Benoît

LE PREFET DE LA RÉUNION

Chevalier de la Légion d'honneur

Chevalier de l'ordre national du Mérite

**VU** le code du patrimoine, Livre V, Titre II ;

**VU** le projet de carrière de la société Lafarge Granulats Bétons Réunion, au lieu-dit « Les Orangers », secteur de Sainte-Anne, commune de Saint-Benoît, sur les terrains cadastrés suivants : section BY n° 199, 284, 287 ; section CD n° 226, 283, 285, 301 à 316, 320, 321, 390, 412, 413, 415, 416, 417, 421 à 425, 427, 429, 430, 431, 436 à 440, de 719 à 725 et de 729 à 780 ;

**VU** le projet de carrière modifié dans son emprise (surface réduite à 41 ha 14 a et 01 ca relative aux parcelles cadastrales de la section CD n° 226, 301, 315, 412, 413, 415 à 417, 431, 719 à 734, 737 et 749) ;

**VU** le changement de dénomination de la société Lafarge Granulats Bétons Réunion, devenue Teralta Granulat Béton Réunion le 1<sup>er</sup> août 2015 ;

**CONSIDERANT** que ce site des mi-pentes de l'est représente une surface très importante (41 ha) susceptible de conserver les traces d'une occupation rurale ancienne ;

**CONSIDERANT** que les travaux projetés, par leur nature et leur emprise, sont susceptibles d'affecter des éléments du patrimoine archéologique ;

**CONSIDERANT** qu'il est nécessaire de mettre en évidence et de caractériser la nature, l'étendue et le degré de conservation des vestiges archéologiques éventuellement présents, afin de déterminer le type de mesures dont ils doivent faire l'objet ;

**SUR PROPOSITION** de Madame la directrice des affaires culturelles de l'océan Indien par intérim :

ARRETE

**Article 1<sup>er</sup> :**

Un diagnostic archéologique sera réalisé à La Réunion, dans la commune de Saint-Benoît, secteur de Sainte-Anne, au lieu-dit « Les Orangers », sur les terrains cadastrés suivants faisant l'objet du projet de carrière : section CD n° 226, 301, 315, 412, 413, 415 à 417, 431, 719 à 734, 737 et 749 ; sur une surface de 41 ha 14 a et 01 ca, figurée sur le plan annexé au présent arrêté.

Il comprend une phase d'exploration du terrain et une phase d'étude qui s'achève par la remise du rapport d'opération.

**Article 2 :**

La réalisation de l'opération de diagnostic prescrite par le présent arrêté est attribuée à l'institut national de recherches archéologiques préventives (INRAP). Les conditions de sa réalisation seront fixées par convention avec la société Teralta Granulat Béton Réunion.

L'INRAP soumettra au préfet un projet d'intervention élaboré sur la base des objectifs scientifiques et des principes méthodologiques définis aux articles suivants.

**Article 3 :**

Le diagnostic doit, dans une même opération, répondre à deux objectifs : détecter et caractériser les vestiges archéologiques. Les éléments de caractérisation du site comportent notamment : son emprise, sa nature, sa datation, son état de conservation, sa profondeur d'enfouissement et son potentiel environnemental ; ceci pour chaque phase d'occupation repérée.

Le projet de diagnostic élaboré par l'INRAP pour répondre à ces objectifs comprendra : les modalités de déploiement à La Réunion, la durée de l'opération (terrain et étude), la composition de l'ensemble de l'équipe (nature et compétences), les moyens mécaniques, les moyens spécifiques, ainsi que toute proposition de techniques ou de méthodes correspondant aux objectifs.

**Article 4 :**

Une étude documentaire préalable permettra d'appréhender le contexte historique du site et de mettre en relation les éléments observés sur le terrain avec l'occupation rurale connue des mi-pentes de l'est de l'île. Le diagnostic aura pour objectif de détecter des vestiges matériels de l'activité humaine sur les parcelles concernées par le projet, d'une superficie totale de 41 ha. Il s'agira de détecter et de caractériser ces vestiges, de préciser leur organisation spatiale et leur datation, leur état de conservation et les mesures de sauvegarde éventuelles dont elles devraient faire l'objet. Le diagnostic pourra comporter une première approche en prospection pédestre, consistant à documenter toutes les traces anthropiques (vestiges d'habitation de différents types, constructions, creusements, aménagement agraires, limites, parcellaires, anomalies topographiques, épandage d'objets, etc), à les enregistrer à l'aide d'un système de positionnement par satellite et à les photographier. En fonction des éléments détectés, l'intervention se poursuivra classiquement par des sondages en tranchées réalisés par une pelle mécanique à l'aide d'un godet lisse dans les niveaux anthropiques, jusqu'au substrat géologique, afin d'obtenir une vision suffisante de la stratification archéologique sous-jacente. Comme d'usage, toutes les précautions nécessaires à la bonne conservation des structures mises au jour, face aux intempéries ou au vandalisme, devront être mises en œuvre après avis des services de l'État.

**Article 5 :**

Le responsable scientifique du diagnostic, dont la désignation fera l'objet d'un arrêté ultérieur, devra avoir une expérience des opérations de grande superficie, si possible une connaissance du contexte ultramarin, et avoir une bonne expérience des vestiges des périodes moderne et contemporaine susceptibles d'être rencontrés.

**Article 6 :**

Le diagnostic comportera plusieurs phases selon les plans et tableaux annexés au présent arrêté.

**Article 7 :**

Le secrétaire général de la préfecture et la directrice des affaires culturelles de l'océan Indien par intérim, sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera notifié à l'institut national de recherches archéologiques préventives et à Teralta Granulat Béton Réunion.

Fait à Saint-Denis, le 27 AOUT 2018

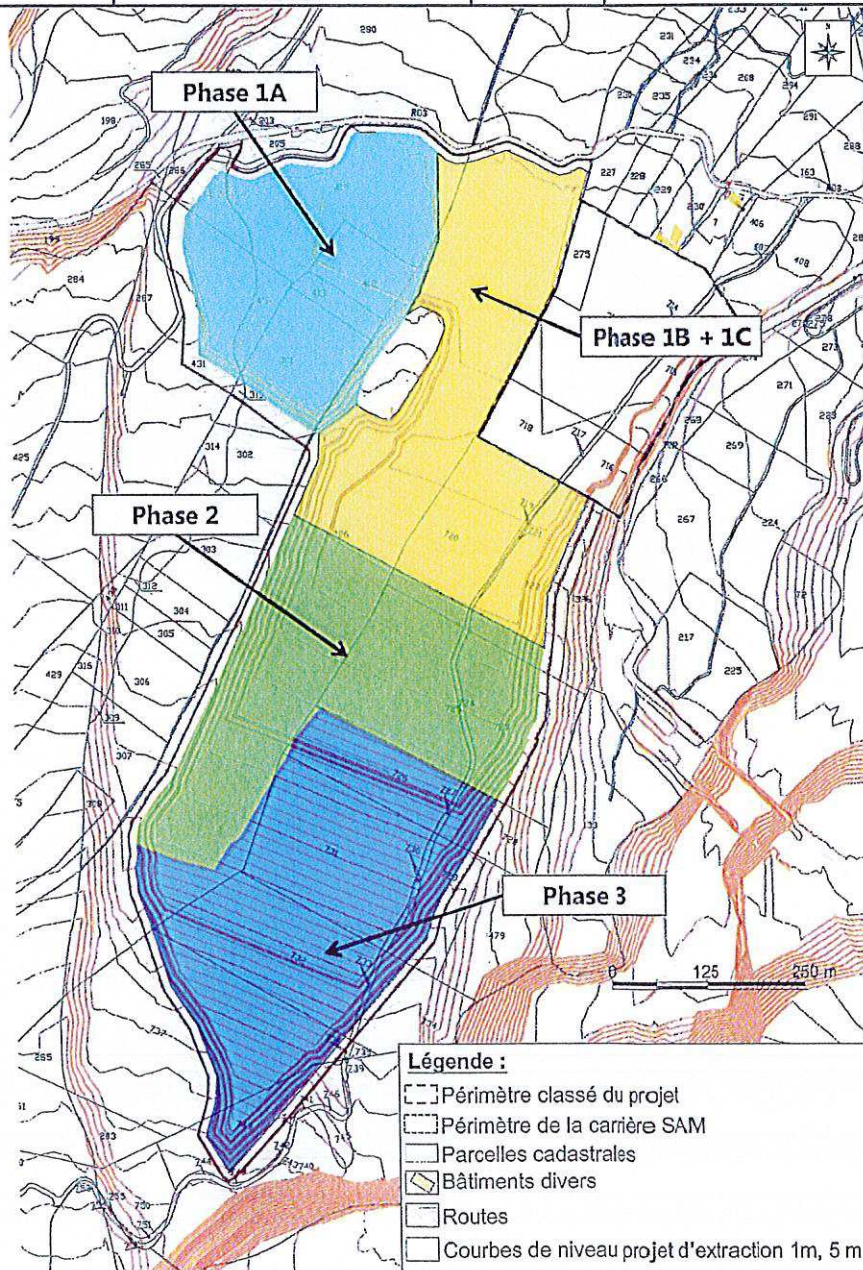
Le Préfet et par délégation  
le Secrétaire Général

  
Frédéric JORAM

Notification : INRAP, Teralta Granulat Béton Réunion  
Copie : commune de Saint-Benoît, sous-préfecture de Saint-Benoît.

**Annexes à l'arrêté de diagnostic de Saint-Benoît, Carrière des Orangers**  
**Plan et tableau relatif aux phases**

Section	Parcelles occupées par le projet	Phase	Surface exploitée (extraction) en m <sup>2</sup>
CD	226 ; 315 ; 415 ; 417 ; 431 en partie. 301 ; 412 ; 413 ; 416 en totalité.	1A	76 694
	226 ; 415 ; 719 ; 720 ; 721 ; 722 en partie	1B + 1C	104 023
	226 ; 719 ; 720 ; 722 ; 723 en partie. 724 ; 725 en totalité	2	102 151
	226 ; 729 ; 732 ; 733 ; 734 ; 737 ; 749 en partie. 726 ; 727 ; 730 et 731 en totalité.	3	128 533





### Référence de l'analyse

Localisation	LES ORANGERS	Lim. Vitesse
Sens 1	ST ANNE vers STE ROSE	VL: 90 PL: 90
Sens 2	STE ROSE vers ST ANNE	VL: 90 PL: 90
Période	Du Lundi 20/02/2017 à 13:00 au Mardi 28/02/2017 à 08:00	
		7 J. entiers



ST ANNE vers STE ROSE



STE ROSE vers ST ANNE

### Synthèse de l'analyse du Lundi 20/02/2017 à 13:00 au Mardi 28/02/2017 à 08:00

Débit (Véhicules)	Sens 1				Sens 2			
	TV	VL	PL	%PL	TV	VL	PL	%PL
Débit Total sur la période	20755	19330	1425	6,87	20952	19960	992	4,73
Débit Moyen Journalier	2965	2761	204	6,88	2993	2851	142	4,74
Débit Moyen horaire	124	115	9	7,26	125	119	6	4,80
Débit Moyen de Jour	2787	2592	195	6,98	2724	2597	127	4,67
Débit Moyen de Nuit	178	169	9	5,07	269	255	14	5,36
Débit Moyen Jours ouvrés	2928	2668	260	8,88	2925	2751	174	5,95
Débit Moyen Sam. & V.F.	3049	2967	82	2,69	2955	2889	66	2,23
Débit Moyen Dim. & Fériés	3064	3019	45	1,47	3372	3318	54	1,60

Les moyennes sont calculées à partir des totaux de la période cadrée sur des jours entiers.

Vitesse (km/h)	Sens 1			Sens 2		
	TV	VL	PL	TV	VL	PL
Vitesse moyenne/période	40	41	33	40	40	34
Vitesse moyenne de jour	40	40	32	39	39	32
Vitesse moyenne de nuit	48	48	43	49	49	47
Nbre d'excès de vitesse	11	11	0	2	2	0
V85	64	64	58	63	63	59
V50	45	46	33	44	44	34
V15	13	14	10	13	13	10

Les moyennes sont calculées à partir des totaux de la période.

V85, V50, V15 : Vitesse en dessous de laquelle roulent 85%, 50%, 15% des usagers



**Mémoire en réponse aux remarques de la Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe) à une demande d'autorisation d'exploiter une ICPE.**

**« Projet de carrière des Orangers de la société TERALTA Granulat Béton Réunion »**



Références | SCETE/UEE/CL/ appui MRAe n°2018APREU11

**emc2**  
**environnement**

étude | mesure | contrôle | conseil



476 rue Deschanets  
97440 Saint-André

SARL CL au capital de 10000 €  
RCS 2007 B 686,  
SIRET 49814139900028,  
APE 742C  
Tél : 02 62 21 54 71

Email : [sremc2@orange.fr](mailto:sremc2@orange.fr)

# SOMMAIRE

---

1. Urbanisme réglementaire .....	3
2. Milieu naturel .....	4
3. Emission de poussières.....	5
4. Emission de bruit.....	6
5. Transport de matériaux .....	6
ANNEXE A.....	9
ANNEXE B .....	10
ANNEXE C .....	11

# 1. URBANISME REGLEMENTAIRE

➤ Concernant l'urbanisme réglementaire :

➤ l'Ae relève que la procédure d'autorisation ICPE ne pourra aboutir qu'à l'issue de la révision du PLU de Saint Benoît.

Le règlement de la zone Apfma du PLU de Saint-Benoît actuellement en vigueur autorise l'extraction de matériaux, les locaux et installations techniques liées uniquement à l'extraction, dans la mesure où la remise en état permet la continuité de l'activité agricole.

Le projet de la société TGBR envisage une remise en état agricole des parcelles de manière coordonnée à l'exploitation de la carrière, y compris pour les zones de stockage de matériaux, ou d'installations de locaux et équipements de carrière. Le projet de la société TGBR ne modifie pas la destination des surfaces impactées et n'entraîne pas de réduction de terres agricoles au sens de l'urbanisme. La réalisation de l'activité d'extraction sur le site de la carrière des Orangers va nécessiter l'utilisation des locaux et installations techniques suivantes :

- un bâtiment administratif abritant les bureaux, les vestiaires, les sanitaires et le réfectoire ;
- un atelier de maintenance des engins ainsi que les installations connexes (aire étanche de stationnement des engins, aire étanche de ravitaillement avec positionnement de la cuve de GNR) ;
- des bassins de stockage, décantation et rétention/décantation des eaux pluviales ;
- de 3 ponts bascules et leur guichet ;
- plusieurs aires de transit de matériaux ;
- une installation de premier traitement des matériaux.

Un premier traitement des matériaux par une installation mobile de concassage et criblage (comme prévue les deux premières années d'exploitation) est également lié à l'extraction. En effet, ce traitement de concassage primaire et premier criblage permet de maintenir sur le site la partie non valorisable économiquement (stériles) des matériaux extraits.. Ces stériles sont nécessaires et utilisés dans le cadre de la remise en état de la carrière en participant à la reconstitution des terrains agricoles. La quantité de matériaux chargés dans les camions est plus faible après traitement et enlèvement de la partie stérile que s'ils étaient directement envoyés après extraction vers une installation de traitement. Cette réduction du trafic limite par conséquent les émissions de gaz à effets de serre et les risques induits par la circulation des camions.

A titre d'exemple, la Société d'Aménagement Mobile, dont le site de carrière et de traitement de matériaux est localisé en limite nord-est du projet de la société TGBR sur la même zone Apfma, est autorisée à concasser et cribler les matériaux qu'elle extrait avec une installation mobile de 660 KW maximum (Arrêté préfectoral n°2014-2891/SG/DRCTCV du 18 février 2014).

**L'exploitation du projet de la société TGBR (carrière et installation de premier traitement via concasseur mobile) lors des deux premières années respecte le règlement de la zone Apfma du PLU actuellement en vigueur.**

Dans un deuxième temps, TGBR souhaite améliorer la valorisation du gisement de la carrière et produire des matériaux « nobles » en mettant en place une installation de traitement élaborée. Cette installation de traitement secondaire et tertiaire n'est pas uniquement liée à l'extraction et n'est donc pas compatible avec le PLU actuel. Néanmoins cette installation permettra de répondre aux orientations du SAR et du SDC. Le projet prévoit son positionnement après la deuxième année d'exploitation, soit fin 2020.

Une procédure de révision générale du PLU de la commune de Saint-Benoît est en cours. Le projet de PLU, arrêté le 17 décembre 2017 par le conseil municipal, prévoit un classement en secteur « Aca » autorisant l'installation d'une unité de concassage en tant qu'« installation liée et nécessaire à l'exploitation de la carrière ». Cette procédure d'urbanisme devrait aboutir à la mise en application du nouveau PLU au cours de l'année 2019.

**Par conséquent, la durée de la procédure de révision du PLU, qui permet d'autoriser la mise en place d'une installation élaborée de traitement des matériaux sur le site de la carrière est compatible avec le phasage du projet de la société TGBR et avec la procédure d'autorisation ICPE.**

## 2. MILIEU NATUREL

➤ Concernant le milieu naturel, l'Ae recommande de :

- prendre en compte le suivi des espèces d'oiseaux forestiers protégés, repérer les nids et si nécessaire les déplacer. L'Ae rappelle qu'en cas de présence avérée de nids sur le site du projet, la procédure de dérogation espèces protégées est requise :

D'après l'expertise naturaliste effectuée par le bureau d'études BIOTOPE, les espèces d'oiseaux forestiers susceptibles de nicher sur le site sont la Tourterelle malgache (*Streptopelia picturata*), le Tarier de la Réunion (*Saxicola tectes*), l'Oiseau vert (*Zosterops olivaceus*) et l'Oiseau blanc (*Zosterops b. borbonicus*). Ces espèces utilisent des nids pour élever leurs petits, qui sont différents chaque année. Une fois que les juvéniles ont quitté le nid, celui-ci est abandonné.

Dans le cadre de la Mesure R02 « Planification et modalités des travaux de déboisement en fonction des exigences écologiques des espèces » (cf Tome 5 Annexe 4 Pièce 2 p112), les opérations de déboisement/défrichage seront réalisées en période la moins favorable pour la nidification des oiseaux forestiers. Cette disposition permet donc de réduire le risque de présence d'oiseaux en nidification sur les zones boisées concernées. En complément de cette disposition environnementale, la mesure R02 intègre également, d'ores et déjà, le passage d'un écologue en amont des travaux de déboisement/défrichage sur le site. Il permettra de s'assurer de l'absence d'espèce protégée dans les secteurs à défricher. En cas de découverte d'un nid occupé (individus couvant, œufs, jeunes), la phase de déboisement/défrichage sera repoussée. Dans le cas contraire, l'écologue balisera un secteur autour du nid suffisamment étendu (zone tampon) pour protéger ce dernier. Une fois le secteur balisé, la zone fera l'objet d'un suivi hebdomadaire par un écologue pour évaluer l'évolution du cycle de reproduction. Une fois les juvéniles émancipés, la zone préalablement balisée sera alors défrichée dans la foulée du constat de l'écologue, afin d'éviter une nouvelle couvée.

Le phasage de la carrière a été élaboré en tenant compte des surfaces présentant des enjeux écologiques importants (nidification des espèces protégées notamment), de façon à permettre leur exploitation lors des périodes de moindre impact (juillet à septembre). Les espaces dont les enjeux écologiques sont faibles ont des superficies suffisamment élevées au cours de chacune des phases pour être exploités lors des périodes non favorable à la biodiversité.

- lors des déboisements, envisager des mesures complémentaires de réduction d'impact, comme la récupération des espèces indigènes viables et ou leurs semences à des fins de plantation sur site ou de réintroduction dans le cadre d'un programme de restauration locale d'habitats similaires sur le territoire de la commune. Les semences pourraient également être fournies à des associations naturalistes ou à des pépinières spécialisées dans la conservation ou la valorisation de la flore locale.

D'après l'inventaire réalisé par le bureau d'études Biotope en 2016, aucune espèce végétale protégée n'a été repérée et il semble qu'une seule station d'espèce végétale patrimoniale soit localisée sur

l'emprise du site (*Ficus mauritiana*). La potentialité de présence d'espèces patrimoniales sur le site est donc très faible.

Pour rappel, il est déjà prévu, dans le cadre d'une mesure d'accompagnement (Cf. mesure MA01 « Remise en état éco-paysagère des talus et délaissés du site de carrière, en faveur de la biodiversité »), la remise en état du site après exploitation, s'inscrivant dans un projet de restauration écologique via la plantation d'espèces floristiques indigènes/endémiques. Dans le cadre de cette mesure et, pour répondre à la recommandation pertinente de la MRAe, la société TGBR envisage de prendre des dispositions complémentaires pour réaliser son projet de restauration écologique. Ainsi, autant que faire se peut, les semences et/ou individus transplantables d'espèces indigènes présentes dans les emprises à défricher seront prélevés avant d'être déboisées, en vue de les utiliser pour la remise en état écologique des talus. Compte-tenu du décalage temporel entre l'exploitation et la remise en état progressive des terrains, TGBR définira, une emprise dédiée à la mise en culture ou mise en jauge des individus prélevés. La gestion de cette pépinière « projet » sera mise en place par TGBR et suivie par le prestataire spécialisé en charge des travaux de restauration écologique. Un plan de gestion de la remise en état éco-paysagère sera mis en place dès la première année d'exploitation afin, notamment de définir les modalités de mise en œuvre de cette mesure.

Les retours d'expérience sur ce type de mesure sont faibles et ne permettent pas de garantir que les individus prélevés seront viables une fois replantés. De plus, le prélèvement de graine semble relativement compliqué à mettre en œuvre, étant donné la période de réalisation de la phase de déboisement. **Cette mesure ne constitue pas un engagement de la société TGBR dans la réduction des impacts du projet, mais une mesure d'accompagnement.**

### 3. EMISSION DE POUSSIÈRES

➤ *Concernant les émissions de poussières :*

➤ *L'Ae recommande de renforcer le plan de surveillance de propagation des poussières au niveau des zones boisées et des plantations en périphérie de la zone d'extraction en phases 2 et 3 au vu de la sensibilité par rapport à la biodiversité.*

Pour renforcer le plan de surveillance des poussières une jauge « mobile », positionnée en limite ouest (sous les vents dominants) et déplacée en fonction de l'avancement de l'exploitation au cours des phases 2 et 3 sera ajoutée à partir de la fin de la phase 1 (Cf. Annexe A).

Cette jauge « mobile », permettra d'évaluer la quantité de poussières présente en limite ouest du site, à proximité de la zone en extraction et de la zone boisée. Elle sera donc de « type c » selon l'alinéa 19.6 de l'article 19 de l'arrêté ministériel du 22 septembre 1994 modifié.

➤ *L'Ae recommande la mise en œuvre d'un plan de suivi des émissions de poussières pendant les 15 ans de l'exploitation.*

Le plan de surveillance des retombées de poussières sera réalisé conformément à l'article 19 de l'arrêté Ministériel du 22 septembre 1994 modifié pendant toute la durée de l'exploitation. Ce plan de surveillance comprend la réalisation de mesures sur 30 jours tous les 3 mois. Si, à l'issue de huit campagnes consécutives, les résultats sont inférieurs à la valeur prévue au paragraphe 19.7 du présent arrêté (500 mg/m<sup>2</sup>/jour en moyenne annuelle glissante pour chacune des jauges installées à proximité des zones sensibles (habitations, crèche, etc.) du plan de surveillance), la fréquence trimestrielle deviendra semestrielle. Un bilan annuel reprenant les valeurs mesurées et l'historique des données sera établi par la société TGBR conformément au point 19.9 de l'arrêté du 22/09/1994 et ce, **pendant toute la durée d'exploitation de la carrière (soit 15 ans).**

## 4. EMISSION DE BRUIT

➤ *Concernant les émissions sonores :*

- *L'Ae recommande d'augmenter la périodicité des mesures d'émissions sonores.*
- *L'Ae recommande des compléments de points de mesures d'émission sonore dès l'ouverture du site et des relevés plus fréquents pendant les périodes d'ouverture de front de taille proche de zones habitées (Les Chicots) ou de l'avifaune protégée nicheuse.*

Concernant la fréquence des mesures, au cours des 4 premières années, où l'exploitation est au plus près des habitations, les mesures de bruit seront réalisées annuellement. Ensuite la fréquence sera trisannuelle pendant les 9 années suivantes et redeviendra annuelle pendant les deux dernières années, lorsque que l'exploitation sera au plus près de la zone de nidification du Busard de Maillard.

Pour les points de mesures de bruit, en plus des 4 points en Zone à Emergences Règlementées, seront ajoutés. La localisation des points de mesures en fonction du phasage de l'exploitation est présentée sur la carte en Annexe B Les points ajoutés sont les suivants :

- un point en limite de propriété à proximité de l'installation de traitement – cf point n°5;
- un point en limite de propriété à proximité de la zone en extraction, qui sera déplacé en fonction de l'avancement de l'exploitation – cf point n°6.

En tout état de cause, les émissions de bruit mesurées devront respecter les valeurs limites fixées par l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997, relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement. Le niveau sonore ne devra pas excéder 70 dB(A) en limite de propriété (points n°5 et 6 de la carte en Annexe B) et les émissions de bruit de l'installation ne devront pas engendrer une émergence supérieure à 5 dB(A) au niveau des ZER (point n°1 à 4 de la carte en Annexe B).

## 5. TRANSPORT DE MATERIAUX

➤ *Concernant le transport de matériaux*

- *L'Ae recommande que des mesures soient proposées en termes de sécurité routière du fait de l'impact du trafic généré par le projet sur les populations situées le long de la RD 3 et de la RN2.*

TGBR met en place une politique de sécurité routière depuis plusieurs années qui inclut, notamment :

- une participation active à l'association ASSER
- des sensibilisations internes et externes sur la problématique de sécurité routière
- la mise en place de règles strictes concernant la conformité des camions à la réglementation et les exigences de TGBR
- La mise en place de sanction lors du non-respect de règles

En Annexe C, un document rédigé par TGBR reprend en détail les actions existantes et qui seront mises en place sur le site des Orangers.

Concernant en particulier le projet des Orangers, lors du dépôt du dossier de demande d'autorisation d'exploiter la carrière des Orangers, ayant fait l'objet du présent avis, une concertation entre la société

TGBR, la Mairie de Saint-Benoît et les gestionnaires de la RD3 et de la RN2 était en cours. Elle devait permettre de définir les mesures à mettre en place pour améliorer la sécurité des usagers de ces axes routiers et des populations riveraines.

En l'état des discussions, la concertation a permis de définir plusieurs mesures concrètes à mettre en place et concernant la sécurité des populations le long de la RD3 et de la RN2, en particulier au niveau du carrefour entre ces deux axes routiers. Certaines de ces mesures nécessitent la formalisation juridique d'accords et d'engagements, qui sont en cours d'élaboration.

#### **Pour les populations présentes le long de la RD3 :**

Les mesures de réduction envisagées par la société TGBR pour les riverains de la RD3 sont :

- L'aménagement de l'accès au site de façon à ne pas présenter de risque pour les usagers de la RD3. Cette mesure fait l'objet d'un arrêté par le Conseil Départemental de la Réunion qui est disponible en Annexe 3 - pièce 8 du dossier d'autorisation.
- La limitation la vitesse des camions sur cet axe à 30 km/h. Cette proposition de limitation de vitesse sur une portion définie de la RD3 a été validée par l'Unité Territoriale Routière Est (UTR Est) du Conseil Départementale de la Réunion lors de réunion de travail en mai 2018. Il est à noter qu'en matière de suivi de l'application de cette mesure : Dans le cadre de la politique de sécurité de la société TGBR, les camions transportant les matériaux affrétés par TGBR posséderont un dispositif embarqué de type MASTERNAUT® qui permettra de contrôler sur un trajet défini, la vitesse moyenne. Cet équipement permettra de vérifier que les conducteurs de la société TGBR respectent bien la limitation de vitesse à 30 km/h au niveau de la RD3. Ce dispositif est déjà mis en place sur les camions actuellement affrétés par TGBR sur ses autres sites.
- La mise en place d'une convention entre la société TGBR et l'exploitant de la RD3 pour l'entretien de la portion de chaussée entre la sortie du site et le carrefour entre la RN2 et la RD3. L'élaboration de cette convention est en cours de rédaction et de relecture : elle sera finalisée une fois l'obtention de l'arrêté préfectoral d'autorisation accordée à la société TGBR.

#### **Pour les populations présentes le long de la RN2 :**

Pour limiter les impacts du transport de matériaux par camions sur les populations riveraines de la RN2, la société TGBR envisage :

- La réalisation de sensibilisation en interne des conducteurs de camions de la société TGBR, des sous-traitants et des clients sur la sécurité routière et l'adaptation de la conduite en zone urbaine. Cette mesure est déjà en place et TGBR réalise régulièrement des campagnes de sensibilisation sur la sécurité routière auprès de ses employés et de ses sous-traitants.
- La mise en place de radars pédagogiques à chaque entrée du hameau des Chicots le long de la RN2 et/ou sur la RD3 afin de rappeler aux usagers la sensibilité du secteur en matière de sécurité routière et l'importance de respecter la limitation de la vitesse à 50 km/h ou à 30km/h. Le positionnement des radars fixe ou mobile n'est pas encore établi et fera l'objet d'une proposition de TGBR auprès des gestionnaires du réseau routier et de la Mairie de Saint-Benoît.

La mise en place des radars pédagogiques n'a pas encore reçu la validation de la Mairie de Saint-Benoît et du gestionnaire de la RN2. Des discussions sont en cours.

#### **Pour la sécurité au niveau du carrefour entre la RN2 et la RD3 :**

Au cours de l'instruction précédente du dossier d'autorisation, le carrefour entre la RD3 et la RN2 avait été identifié comme une zone à risque du fait de l'augmentation du passage de camions, induite par la carrière.



Lors de la concertation avec la Mairie de Saint-Benoît et les gestionnaires du réseau routier, il a été convenu de réaliser une étude de trafic spécifique pour évaluer l'impact de l'injection de poids-lourds induit par le projet sur la sécurité des automobilistes au niveau du carrefour et d'identifier des mesures techniques à mettre en œuvre pour éviter ou réduire ces risques. Cette expertise devait permettre aux gestionnaires de la RD3 et de la RN2 de préciser les prescriptions techniques nécessaires pour améliorer la sécurité des usagers.

Le cabinet ARTELIA a été missionné et a rendu son étude en avril 2018. Les résultats ont été présentés aux gestionnaires des réseaux routiers et à la Mairie de Saint-Benoît. Cette étude présente l'analyse de la giration des véhicules, l'impact sur le trafic en terme de fluidité et présente les mesures préconisées pour la sécurisation du carrefour.

Une analyse de l'état initial du carrefour a été menée et montre que :

- Aucun problème notable n'a été relevé pour la giration des deux plus importants types de camion en termes de longueur (PTAC/PTRA de 44 tonnes et 32 tonnes), pour toutes les trajectoires au niveau du carrefour. Les poids lourds doivent néanmoins balayer toute la surface du carrefour, pour pouvoir tourner, quel que soit le mouvement. Cela pose donc aujourd'hui déjà des problèmes de sécurité pour les usagers de la voie opposée.
- Un fort problème de visibilité est présent sur le carrefour entre la RD3 et la RN2 côté sud. Les véhicules approchant de la ligne de cédez-le-passage sur la RD3 n'ont une visibilité que sur 40 m alors que le guide technique d'Aménagement des Routes Principales préconise une distance minimum de visibilité de 116,70 m, pour une vitesse à 70 km/h. Cette distance de 40m est insuffisante et présente un risque d'accident fort. Concernant la RN2 côté nord, la visibilité depuis la RD3 est confortable.
- Les conditions de circulation le matin et le soir sont quasiment similaires, la charge totale du carrefour en heure de pointe le matin étant légèrement supérieure à celle en heure de pointe le soir.
- Le flux principal provient de la RN2, de la branche sud (depuis Ste-Rose) le matin et de la branche nord (depuis les Chicots) le soir. Le seuil de capacité pour ce type de voie (~ 900 Unités de véhicule Particuliers par heure (UVP/h)) est loin d'être atteint (526 UVP/h en heure de pointe le matin et 466 UVP/h en heure de pointe le soir).
- Le flux de circulation sur la RD3 est très faible, une trentaine d'UVP/h par sens, aux heures de pointe.
- La charge sur ce carrefour est faible, les trajectoires contraignantes (insertion depuis la RD3 sur la RN2 en direction du nord) sont peu nombreuses.
- Le carrefour ne présente actuellement aucun signe de congestion, l'insertion des véhicules depuis la RD3 s'écoule très facilement.

En condition projetée à l'horizon 2020 :

- L'analyse statique montre que le carrefour à l'horizon 2020 ne présentera aucun signe de congestion, les insertions depuis la RD3 s'écouleront très facilement.

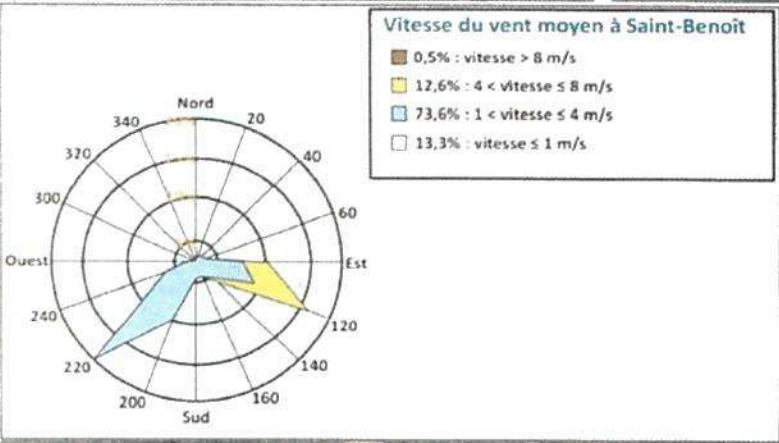
Suite à ce constat, la société TGBR et les gestionnaires de la RD3 et de la RN2, ont décidé de mettre en place une mesure pour améliorer la sécurité des usagers, qui a été dimensionnée par ARTELIA.

Dès le début de l'exploitation, un système de feux tricolores au niveau du carrefour entre la RN2 et la RD3 sera installé. Les prescriptions techniques ont été fournies aux gestionnaires de réseau pour analyse et concernent notamment les besoins de mise en place de signalisations verticales et horizontales ainsi que le fonctionnement des feux ( boucle de détection, distances...) L'analyse de la mise en œuvre de cette mesure montre un maintien de la fluidité du trafic à horizon 2020 et une sécurisation de l'intersection par rapport à l'état initial. Cette mesure a été estimée à un coût d'environ 101 450 euros à la charge de TGBR.

## ANNEXE A

---

Plan de surveillance des poussières modifié



## ANNEXE B

---

Localisation des points de mesures de bruit en fonction  
du phasage de l'exploitation



Point n°5 en limite de propriété à proximité de l'installation de traitement

Point n°6 en limite de propriété à proximité de l'extraction en phase 2

Point n°6 en limite de propriété à proximité de l'extraction en phase 3

Point n°6 en limite de propriété à proximité de l'extraction en phase 1

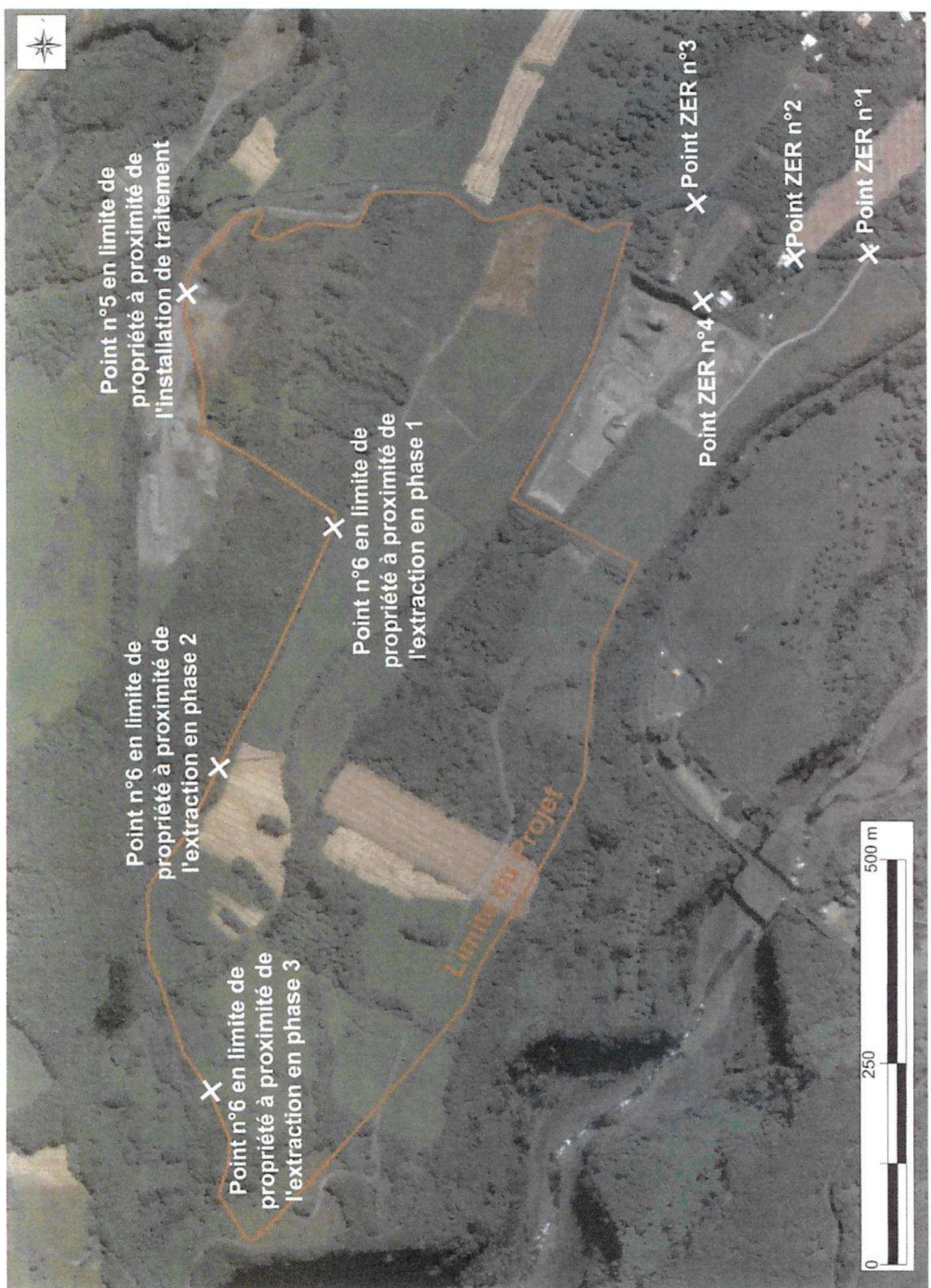
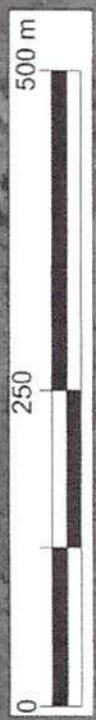
Limite du Projet

X Point ZER n°3

X Point ZER n°4

X Point ZER n°2

X Point ZER n°1



## ANNEXE C

---

Politique de santé et de sécurité relative au transport  
routier appliquée au sein de la société TGBR

# Politique de santé et de sécurité relative au transport routier appliquée au sein de la société TGBR

## **ASSER (Association entreprendre pour la sécurité routière au travail)**

Depuis plus de 10 ans, Teralta Granulat Béton Réunion est membre de l'ASSER.

Créé en 2002 à La Réunion, l'ASSER ( [www.asser.re](http://www.asser.re) ) mène des opérations de prévention des risques routiers en milieu professionnel. En 2017, l'association réunit une trentaine d'entreprises, soutenues dans leurs actions par des partenaires privés et institutionnels. Une mobilisation et des échanges qui participent à sauver des vies.

Jerry MOURLON (Directeur Santé, Sécurité & Environnement de TGBR) est trésorier de l'association.

Cet engagement auprès de l'ASSER reflète la volonté des TGBR d'œuvrer à ce que son activité n'occasionne aucun accident que ce soit sur ses sites, sur la route, ou sur les chantiers livrés.

Durant les dernières années, TGBR a été impliquée dans les actions menées par l'ASSER, dans le cadre d'actions Radar pédagogique, comme celle réalisée en présence de Mme la Sous-préfète de Saint-Benoît, sur la commune de Saint-Benoît le 11 décembre 2017. (<http://www.asser.re/d%C3%A9cembre-2017---st-benoit-action-radar-p%C3%A9dagogique-5.html>). Mais aussi par la participation à des actions organisées par d'autres partenaires de la Sécurité Routière, tel le Salon de la Sécurité routière qui s'est déroulé le 10 novembre 2017 sur le Circuit Félix Guichard à Sainte-Anne.

## **Politique Santé, Sécurité, Environnement TERALTA**

La volonté de TGBR est formalisée par sa Politique Santé, Sécurité et Environnement applicable dans toutes ses activités (Cf. Politique Santé, Sécurité et Environnement au chapitre 3.4 du Tome 1 : DAT) et par la Politique Santé & Sécurité applicable au Transport Routier (Cf. Politique Transport routier, en Annexe 1).

Les personnes concernées, transporteurs et chauffeurs, sont régulièrement sensibilisées et challengées sur le respect des règles applicables :

- Afin de ne travailler qu'avec des camions conformes à la réglementation ainsi qu'aux règles, TGBR met en place :
  - o une check-list à remplir avant de commencer sa journée (Cf. Check-list camion avant chargement, en Annexe 2) ;
  - o un contrôle des camions réalisé par TGBR (Cf. Tableau de suivi des équipements de sécurité obligatoires des camions granulats, en Annexe 3) ;
  - o un mémo Conformité camion (cf. Mémo Camion conforme, en Annexe 4) ;
  - o tous les camions benne sortant des sites TGBR sont pesés, et toute surcharge est interdite, il est en effet impossible d'éditer un bon de livraison pour un camion en surcharge (blocage au niveau logiciel), les règles relatives à la surcharge sont rappelées sur tous les sites TGBR (Cf. Unicem Surcharge Granulats, en Annexe 5).
- Des sensibilisations sont régulièrement animées auprès de tous les chauffeurs et leur participation suivie mensuellement :
  - o ¼ d'heure santé, sécurité environnement ;
  - o formation à la conduite préventive et rationnelle, financée par TGBR auprès de tous les chauffeurs, y compris les chauffeurs sous-traitants ;
  - o animations sur les sites de TGBR, avec focus particulier sur des actions de sécurité routière, en présence des différents acteurs de La Réunion (exemple : Sous-préfète de Saint-Benoît en charge de la sécurité routière, forces de l'ordre, etc.).

- les accidents concernant le transport routier, sur site, sur chantier et sur la route sont systématiquement analysés, aucun accident concernant le transport granulat sur route n'a été enregistré par TGBR depuis plus de 10 ans.
- Dans le but de s'assurer du respect des règles de conduite et de respect des itinéraires par les chauffeurs : les camions travaillant pour TGBR, incluant les sous-traitants transport sont équipés du dispositif de géolocalisation MASTERNAUT® permettant de connaître en temps réel la vitesse des camions, leur localisation et leur état de travail (conduite, arrêt, etc.), des rapports peuvent être également édités, et les informations précédentes stockées. Des alertes sont également émises par le système alertant les responsables de TGBR des non-respects éventuellement constatés.
- Ce dispositif permettra donc de recevoir des alertes concernant le respect des limitations de vitesse sur la RD3 et la RN2, et ainsi permettre à TGBR de mener des actions orientées sur ce secteur routier spécifique, et sur les transporteurs et chauffeurs concernés.

### **Respect des règles**

Le respect des règles est un élément primordial de la Politique SSE de TGBR. De ce fait, le respect des règles de conduite peut être sanctionné par le biais du Règlement Intérieur de l'entreprise pour les salariés et par le biais des contrats conclus avec les transporteurs et incluant la politique disciplinaire. Cette dernière considère que la « Conduite dangereuse sur site et sur route » est passible d'une sanction de niveau 3 et supérieure allant de « l'envoi d'un courrier de rappel à l'ordre avec AR + éventuellement convocation de la personne concernée et du responsable de la société pour entretien », à la convocation du responsable de la société de transport et son exclusion du dispositif TGBR (Cf. Politique disciplinaire Sous Traitant, en Annexe 6).

### **Implantation d'un Radar pédagogique**

Sur la RN2 et/ou la RD3, fort des actions de sensibilisations menées avec l'ASSER, et des implantations déjà menées par les pouvoirs publics, TGBR prévoit l'implantation de Radars pédagogiques affichant la vitesse des véhicules passant sur la route, et dans le respect de la RGPD (Règlement Général de Protection des Données), l'exploitation de ces informations à des fins de sensibilisation des chauffeurs.

Cette démarche pourra être mise en place en concertation avec les gestionnaires de réseaux.





---

ANNEXE 1

Politique Transport routier



En ligne avec la politique Santé, Sécurité & Environnement de TERALTA GRANULAT BETON REUNION, ce qui suit est la politique dans le domaine du transport routier.

- Adopter les Règles de sécurité vitales du Groupe applicables au Transport,
- Evaluer et réduire les risques associés à nos activités de transport routier.
- Intégrer les actions correctives dans les plans d'actions réalisés dans le cadre du Système de Management Santé & Sécurité et en assurer un suivi périodique.
- Améliorer continuellement notre performance sécurité dans le transport routier.
- Mener nos opérations de transport routier en accord avec les règles du Groupe et la réglementation en vigueur.

**Dès à présent, les règles suivantes sont applicables :**

- Conformément à l'engagement de conduite en sécurité et au règlement intérieur, la consommation d'alcool et de drogues est interdite.
- Les conducteurs sont reconnus aptes à la conduite par un médecin.
- Les véhicules sont équipés de ceintures de sécurité à trois points ; conducteurs et passagers la portent.
- Les limitations de vitesses sont affichées et respectées.
- L'utilisation des téléphones mobiles, radios ou CB (y compris SMS et dispositifs main-libre) pendant la conduite d'un véhicule est interdite.

**Nos engagements sont également les suivants :**

- Toutes les règles figurant dans les Règles de sécurité vitales du Groupe sont mises en place,
- Tous les conducteurs reçoivent une formation de sécurité routière et de conduite défensive,
- Les trajets sont analysés afin de permettre une diminution des risques routiers,
- Les sous-traitants en transport routier adoptent une politique similaire dans le cadre de l'utilisation de véhicules légers ou de poids-lourds.
- TGBR participe aux actions de sécurité routière menées par les pouvoirs publics et par l'ASSER.

**Nous nous engageons à assurer la mise en place de ces règles et leur suivi dans toutes nos activités.**

*lo kèr lé la*

LAURENT LECOCC  
Président Directeur Général TGBR



31 mai 2017



Check-list camion avant chargement



# CHECK-LIST CONTRÔLE CAMION

## AVANT CHARGEMENT

Date : \_\_\_\_\_ Immats : \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

**CONTRÔLE et CONFORMITE** ok

**Présence des 4 EPI obligatoires**

**Contrôle niveaux - Absence de fuites**

**Propreté du pare-brise**

**Etat des accès (échelle, marchepied)**

**Etat général des pneumatiques**

**Rétroviseurs en état + rétro frontal**

**Ceinture de sécurité**

**Klaxon de recul et feux**

**Documents camion et chauffeur**

A remettre chaque matin ou avant chargement à l'agent  
de guichet ou au centraliste.

**Si un « OK » manque : chargement INTERDIT**

Nom + Signature Chauffeur :





Tableau de suivi des équipements de sécurité obligatoires des  
camions granulats



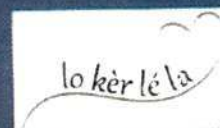




Mémo Camion conforme



## CAMION CONFORME



5 points de conformité incontournables

### **5 points\* entraînant l'arrêt IMMEDIAT d'un camion**

- 1 – Pneumatiques usés ou déchirés**
- 2 – Rétroviseur cassé ou pas de rétroviseur frontal (antévisseur)**
- 3 – Pas de ceinture de sécurité**
- 4 – Klaxon de recul, ou feux hors-service**
- 5 – Documents camion ou chauffeur pas à jour**

\* Si vous estimez qu'un autre point de conformité le nécessite, vous pouvez également arrêter immédiatement un camion











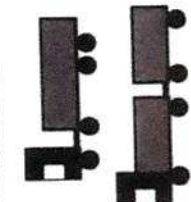
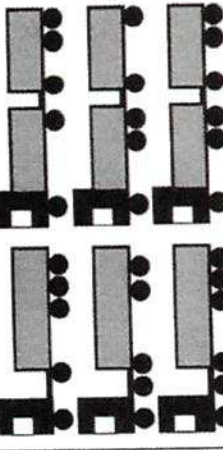
Unicem Surcharge Granulats



# SURCHARGE : LES OBLIGATIONS REGLEMENTAIRES



## QUE DIT LA REGLEMENTATION ?

 PTAC véhicule tracteur ≤ 3,5t PTAC remorque ≤ 750 kg → Permis B	 PTAC véhicule tracteur ≤ 3,5t PTAC remorque > 750 kg → Permis E(B)		
 2 essieux PTAC ≤ 3,5 t Permis B	 2 essieux PTAC ≤ 19 t	 3 essieux PTAC ≤ 26 t	 4 essieux ou + PTAC ≤ 32 t
Permis C : véhicule isolé de PTAC > 3,5 t			
 Ensemble de véhicules jusqu'à 4 essieux PTR A ≤ 38 t			
 Ensemble de véhicules de 5 essieux ou plus PTR A ≤ 40 ou 41 (sous conditions)			
Permis E (C) : véhicule de catégorie C avec remorque de PTAC > 750 kg			

PTAC : poids total autorisé en charge du véhicule  
 PTR A : poids total roulant autorisé d'un ensemble de véhicules



## QUI EST RESPONSABLE DE LA SURCHARGE ?

→ La surcharge relève de la **CO-RESPONSABILITE** entre le transporteur et le chargeur

## TOLERANCE LEGALE → 0

(Article R 312-2 du Code de la Route)

La surcharge est punie par une contravention pouvant aller jusqu'à une contravention de 5<sup>ème</sup> classe et une amende de 15 000 € en cas de récidive

### En cas d'accident corporel :

Si délit de blessures involontaires → jusqu'à 3 ans d'emprisonnement et 45 000 € d'amende

Si homicide involontaire → jusqu'à 5 ans d'emprisonnement et 75 000 € d'amende



Immobilisation du véhicule si surcharge > 5%

## QUE FAIRE EN CAS DE SURCHARGE ?



→ **VIDER LE SURPLUS ET REPASSER SUR LA BASCULE**  
 Pour éviter cette perte de temps, communiquez lors du chargement votre charge utile diminuée de 2 %

**CHERS CLIENTS ET TRANSPORTEURS,  
 NOUS COMPTONS SUR VOTRE COOPERATION !**





Politique disciplinaire Sous-traitant



## Politique concernant la progression des mesures disciplinaires

### Objectif :

Déterminer la politique de TERALTA concernant les mesures disciplinaires progressives applicables en cas de non-respect de la sécurité

### Personnes concernées :

Ces principes s'appliquent à tous les sous traitants travaillant pour TERALTA sur et en dehors de nos sites.

**Les situations dangereuses remontées par le personnel ne donneront pas lieu à des mesures disciplinaires.**

### Principes :

- Le tableau avec les différents niveaux des mesures disciplinaires constitue **un guide** permettant au management de déterminer la sanction qui devra être appliquée en fonction de la nature, la gravité ou autres incidences antérieures du comportement du personnel ou sous traitant.
- **Le tableau ne doit pas être considéré comme une liste exhaustive ou un ensemble de règles fixes.** Il doit être compris comme **un guide** et ne couvre pas tous les types de comportements inacceptables méritants d'être sanctionnés. D'autres cas de mauvaise conduite ou de comportement inconvenant pourront être sanctionnés en utilisant les niveaux de sanctions indiqués.
- Chaque incident pouvant entraîner une mesure disciplinaire se passe dans des conditions particulières, et chaque personne est dans une situation différente ; il revient donc à l'encadrement du site de prendre en considération tous les éléments avant de décider de la mesure disciplinaire appropriée.
- Outre l'application de ces directives, chaque accident doit entraîner une enquête avec le Service Sécurité.
- Tous les sites sont concernés par cette politique.
- Toute remarque sécurité prise à l'encontre du personnel d'un sous traitant devra être enregistrée. L'ensemble de ces points devront être conservé dans le classeur sécurité pendant une année. Cependant si la même personne ou l'entreprise sous traitante commettent de nouvelles infractions, l'encadrement devra appliquer le niveau de sanction supérieure par rapport à la dernière. Toute sanction disciplinaire concernant une exclusion temporaire ou définitive du personnel ou de l'entreprise sous traitante décidé par l'encadrement d'une activité TERALTA devra être signalée à l'ensemble de l'encadrement des autres sites TERALTA. Cette décision devra être communiqué le jour même de la prise de sanction afin d'empêcher la société ou la personne de continuer de travailler pour une autre activité TERALTA.
- Chaque non-respect des règles de sécurité peut être sanctionné par un renvoi immédiat de la personne en faute pour une durée déterminée par l'encadrement décideur de la sanction. Si les règles de sécurité ne sont toujours pas respectées, TERALTA peut envisager d'exclure définitivement la personne ou la société des sites. Pour toute exclusion définitive ou temporaire, un courrier sera envoyé suivi d'un entretien qui sera organisé entre la direction et l'entreprise concernée pour lui expliquer les faits et les raisons de l'exclusion.



### Liste des actions disciplinaires et de la documentation nécessaire

Actions	Documentation
Niveau 1 – Rappel à l'ordre du sous traitant par le responsable intermédiaire (chef d'équipe... etc.)	
Niveau 2 – Rappel à l'ordre du sous traitant par le responsable n+1	Niveau 2 Note enregistrée sur le site
Niveau 3 – Envoie d'un courrier de rappel à l'ordre avec AR + éventuellement convocation de la personne concernée et du responsable de la société pour entretien.	Niveau 3 Courrier dans le classeur sécurité du site
Niveau 4 – Exclusion de la personne concernée	Niveau 4 Courrier dans le classeur sécurité du site
Niveau 5 – Convocation société + exclusion	Niveau 5 Courrier dans le classeur sécurité du site

#### Processus d'investigation :

- Veiller à ce que toutes les parties soient interrogées sur l'incident, y compris les mis en cause et les témoins.
- Documenter toutes les conversations, remarques, faits ainsi que toutes les actions prises.

#### Guide - Tableau sur les niveaux progressifs des mesures disciplinaires (à titre d'exemples)

	Acte concerné	Mesure disciplinaire progressive potentielle
Santé & Sécurité	Non respect du port équipements de protection individuelle (oubli ponctuel de l'EPI à portée immédiate)	Commencer Niveau 1
	Non respect du port équipements de protection individuelle (oubli récurrent et EPI non détenu)	Commencer Niveau 3
	Mise en danger lors de travaux en hauteur	Commencer Niveau 3
	Non-respect de la consignation	Commencer Niveau 3
	Intervention à risque sur convoyeurs	Commencer Niveau 3
	Utilisation d'un camion ou d'un engin non conforme	Commencer Niveau 2
	Conduite dangereuse sur site ou sur route	Commencer Niveau 3
	Modification de l'équipement Santé & Sécurité	Commencer Niveau 3
	Sous influence de drogues illégales et / ou alcool sur le lieu de travail	Commencer Niveau 4