



TERRASSEMENT

# PIECE 5 : NOTE DE PRESENTATION NON TECHNIQUE

## TABLE DES MATIERES

---

<b>1</b>	<b>RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE D'INCIDENCE ENVIRONNEMENTALE</b>	<b>2</b>
<b>1.1</b>	<b>DESCRIPTION DU PROJET</b>	<b>2</b>
1.1.1	SITUATION DU PROJET	2
1.1.2	REGLEMENTATION DU PROJET	3
1.1.3	PRESENTATION DU PROJET	6
<b>1.2</b>	<b>ÉTAT ACTUEL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT</b>	<b>11</b>
1.2.1	COMPATIBILITE DU PROJET AVEC L'AFFECTATION DES SOLS DEFINIE PAR LE DOCUMENT D'URBANISME OPPOSABLE AINSI QUE SON ARTICULATION AVEC LES PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES	11
1.2.2	SYNTHESE DE L'ETAT DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT	11
<b>1.3</b>	<b>INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT</b>	<b>15</b>
<b>2</b>	<b>RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE DE DANGER</b>	<b>19</b>
<b>2.1</b>	<b>SOURCES POTENTIELLES DE DANGER</b>	<b>19</b>
<b>2.2</b>	<b>ENJEUX AUTOUR DU PROJET</b>	<b>19</b>
<b>2.3</b>	<b>ANALYSE DES RISQUES</b>	<b>21</b>
<b>2.4</b>	<b>MOYENS DE PREVENTION</b>	<b>22</b>
2.4.1	GENERAL	22
2.4.2	INCENDIE D'UN ENGIN DE CHANTIER	22
2.4.3	ACCIDENT	23

## TABLE DES ILLUSTRATIONS

---

FIGURE 1 : LOCALISATION DU PROJET .....	3
FIGURE 2 : ITINERAIRE DES CAMIONS ASSURANT L'EVACUATION DES MATERIAUX – OPTION 1.....	8
FIGURE 3 : ITINERAIRE DES CAMIONS ASSURANT L'EVACUATION DES MATERIAUX – OPTION 2.....	9
FIGURE 3 : ÉTAT FINAL DU PROJET .....	10
FIGURE 5 : MODELISATION DE L'ÉTAT INITIAL DU SITE .....	18
FIGURE 6 : MODELISATION DE L'ÉTAT FINAL DU SITE .....	18
TABLEAU 1 : PARCELLAIRE DU PROJET .....	3
TABLEAU 2 : NOMENCLATURE ICPE .....	4
TABLEAU 3 : NOMENCLATURE IOTA .....	6
TABLEAU 4 : COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES.....	11
TABLEAU 5 : SYNTHESE DE L'ÉTAT INITIAL DU SITE .....	14
TABLEAU 6: SYNTHESE DES PRINCIPAUX ENJEUX AUTOUR DU SITE .....	20
TABLEAU 7 : ANALYSE DES RISQUES.....	21

# 1 RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE D'INCIDENCE ENVIRONNEMENTALE

---

Conformément aux articles D. 181-13 et 14 du code de l'environnement, le présent résumé non technique reprend l'ensemble des informations contenues dans l'étude d'incidence environnementale du présent dossier afin d'en faciliter la prise de connaissance par le public.

Le contenu de l'étude d'incidence, établie pour un projet qui n'est pas soumis à étude d'impact doit être proportionné à l'importance de ce projet et à son incidence prévisible sur l'environnement, au regard des intérêts mentionnés à l'article L181-3.

## 1.1 DESCRIPTION DU PROJET

### 1.1.1 Situation du projet

Le projet est situé sur le territoire de la commune de Saint-Pierre, département de La Réunion (974).

La commune de Saint-Pierre est limitée :

- Au Nord par les communes de l'Entre-Deux et du Tampon ;
- A l'Ouest par la commune de Saint-Louis ;
- Au Sud par l'océan Indien ;
- A l'Est par la commune de Petite-Ile.

L'emprise du projet est localisée à l'Ouest de la ZAC Canabady et au Nord de la Route Nationale 3.

*Travaux d'amélioration foncière agricole et valorisation des matériaux excédentaires  
Projet « Allée Jacquot » - commune de Saint-Pierre (974)*



Figure 1 : Localisation du projet

Le parcellaire du projet est détaillé dans le tableau suivant :

COMMUNE	SECTION	PARCELLE	PROPRIETAIRE	SUPERFICIE
Saint-Pierre	DK	252	LUSINIER Gérard Pascal	15 025 m <sup>2</sup>
		253	BOTO Jean Paul Maurice	13 302 m <sup>2</sup>
		254		10 103 m <sup>2</sup>
		255		10 097 m <sup>2</sup>
			Total :	<b>48 527 m<sup>2</sup> soit 4,85 ha</b>

Tableau 1 : Parcellaire du projet

### 1.1.2 Réglementation du projet

Les travaux d'amélioration foncière agricole et la valorisation des matériaux excédentaires issus des travaux d'épierrage sont soumis à classement dans la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) au titre de la 2510-3 et à déclaration au titre de la nomenclature Loi sur l'eau.

❖ **Nomenclature ICPE**

NUMERO RUBRIQUE	DESIGNATION DES ACTIVITES	REGIME
<b>2510-3</b>	Affouillements du sol ( à l'exception des affouillements nécessaires pour l'implantation des constructions bénéficiant d'un permis de construire et des affouillements réalisés sur l'emprise des voies de circulation), <b>lorsque les matériaux prélevés sont utilisés à des fins autres que la réalisation de l'ouvrage sous l'emprise duquel ils ont été extraits</b> et lorsque la superficie d'affouillement est supérieure à 1 000 m <sup>2</sup> ou lorsque la quantité de matériaux à extraire est supérieure à 2 000 t par an	<b>Autorisation</b>

Tableau 2: Nomenclature ICPE

Conformément aux recommandations du Guide de bonnes pratiques agricoles de la DAAF, le projet agricole a été élaboré afin de limiter au maximum la durée de mise à nu des terres pour empêchant l'érosion de la couche fertile indispensable aux cultures. Les travaux de réaménagement foncier agricole et l'évacuation des matériaux excédentaires dureront de ce fait moins d'un an, permettant ainsi à l'agriculteur de mettre en œuvre son projet agricole rapidement.

On notera que l'évacuation des matériaux est effectuée en flux tendu, tout au long de l'exploitation. Une surface de transit temporaire de matériaux est prévue sur le site. Y sont réalisées les opérations de tri, façonnage et chargement. Néanmoins sa surface projetée est de 4 500m<sup>2</sup>, et restera strictement inférieure à 5 000 m<sup>2</sup>, seuil de déclaration relatif à la rubrique 2517.

Le projet n'est pas soumis à déclaration au titre de la rubrique 2.5.1.7. de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement.

### **Installation classée pour la protection de l'environnement soumise à autorisation**

La présente demande d'autorisation environnementale vise à la réalisation de Travaux d'amélioration foncière agricole d'une surface >1 000 m<sup>2</sup> ou produisant un volume de matériaux rocheux > 2 000 t au sens de la rubrique 2510-3 de l'Annexe (3) de l'article R511-9 du Code de l'environnement et relève par conséquent de la législation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement.

Rappelons que le Schéma Départemental des Carrières en vigueur insiste sur l'importance de la revalorisation des matériaux afin de préserver les ressources de l'île de la Réunion.

### **Installation appelée à fonctionner pendant un délai inférieur à un an**

Compte tenu tant, de la durée des travaux projetés lesquels sont inférieurs à 1 an, que de la nécessité de pourvoir à l'approvisionnement du le chantier de la Nouvelle Route du Littoral, déficitaire en enrochements, le SBTPC, membre du Groupement SBTPC-GTOI-VCT, sollicite la bienveillance de Monsieur Le Préfet aux fins d'obtenir la délivrance d'un arrêté préfectoral temporaire dans les conditions prévues par l'article R.512-37 du Code de l'environnement.

En effet, l'application d'une instruction complète, intégrant une enquête publique et les consultations prévues aux articles R.181-23, R.181-29 et R.181-38 du Code de l'environnement, apparaît incompatible avec les besoins en matériaux du chantier de la Nouvelle Route du Littoral et les objectifs de remise en culture des parcelles valorisées par l'exploitant :

- Objectifs de remise en culture :

Si la réalisation des travaux projetés, aura pour effet d'améliorer à terme la rentabilité agricole des parcelles, cette dernière sera toutefois fortement impactée tant que les travaux ne sont pas engagés dès lors que la réalisation des travaux implique nécessairement de suspendre dans l'intervalle la culture des parcelles, lesquelles sont par voie de conséquence rendues indisponibles et non valorisées pendant toute la durée du projet.

De fait, Monsieur LUSUNIER, l'exploitant agricole, a exprimé le souhait de voir ses parcelles remises en exploitation aussi rapidement que possible, de manière à pouvoir retrouver une récolte dès la saison 2023. La non tenue de cet objectif est lourde de conséquence puisqu'elle aura pour effet de décaler la récolte à la saison prochaine.

Or, la tenue de cet objectif implique en lui-même de procéder à la plantation des parcelles sur la période Octobre – Novembre 2022.

Par conséquent, la minimisation des contraintes causées à l'exploitant, implique de démarrer les travaux de valorisation agricole au plus tard en Octobre 2021 (compte tenu à la fois d'une remise à disposition des parcelles à l'exploitant en Octobre ou Novembre 2022 et d'une durée de travaux de valorisation inférieure à un an).

Dans ces conditions, une durée d'instruction de la demande d'autorisation dépassant les 7 mois permettrait difficilement à l'exploitant de replanter dans des délais compatibles avec une récolte en 2023.

Pour cette première raison, la délivrance de l'autorisation sollicitée apparaît incompatible avec le déroulement de la procédure normale d'instruction, au sens de l'article R512-37 précité.

- Besoin des matériaux excédentaires pour le chantier de la Nouvelle Route du Littoral

Les matériaux excédentaires issus des travaux d'épierrage sont destinés à être évacués puis revalorisés dans le cadre du chantier de la Nouvelle Route du Littoral, fortement déficitaire en enrochements.

Plus particulièrement, les matériaux excédentaires issus de ce projet d'épierrage ont pour objectif de répondre en partie aux besoins en enrochements nécessaires au démarrage des travaux de construction de la Digue, dans la continuité de la digue D5 (MT 5.2).

De manière à pouvoir être écoulés sur le chantier de la NRL, les matériaux excédentaires doivent être rendus disponibles selon un calendrier compatible avec le planning prévisionnel du chantier.

Les besoins en matériaux, pour le démarrage du marché qui doit permettre d'assurer la continuité du chantier de réalisation Digue, sont exprimés à compter d'Octobre 2021, en continuité avec le marché MT5.2, et de monter en cadence dans les mois qui suivent. Le projet d'épierrage, durant l'année de travaux, se doit par conséquent d'être concomitant avec la pleine cadence du chantier.

Le présent projet d'épierrage n'a de pertinence que si les délais d'instruction sont en phase avec le planning prévisionnel de réalisation des travaux et soit en mesure de démarrer en Octobre 2021.

**C'est pourquoi, le la Société SBTPC, membre du groupement SBTPC-GTOI-VINCI Construction terrassement sollicite auprès de Monsieur le Préfet la délivrance de l'autorisation provisoire prévue par l'article R. 512-37 du Code de l'Environnement.**

❖ **Nomenclature IOTA « Loi sur l'eau »**

NUMERO RUBRIQUE	DESIGNATION DES ACTIVITES	REGIME
2.1.5.0	<b>Rejet des eaux pluviales</b> dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, <b>la surface totale</b> du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du <b>bassin naturel dont les écoulements sont interceptés</b> par le projet, étant :  Supérieure ou égale à 20 ha (A) Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D)	<b>Déclaration</b>

Tableau 3 : Nomenclature IOTA

**Au regard de la superficie du projet (4,85 ha) et de l'absence de bassin versant intercepté, le projet est soumis à déclaration au titre de la rubrique 2.1.5.0 de la nomenclature installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) en application de l'article R.214-1 du Code de l'environnement**

### 1.1.3 Présentation du projet

Pour satisfaire en partie ce besoin le Groupement envisage de s'approvisionner en matériaux d'épierrage. A cette fin, le Groupement a défini un projet agricole lequel repose sur la réalisation de travaux d'amélioration foncière agricole et la valorisation des matériaux excédentaires issus des travaux d'épierrage.

Ces travaux sont définis en accord avec les principes du « Protocole Épierrage » signé le 1er décembre 2016, qui précédemment encadrait ce type de projet.

Ce protocole visait notamment à « conditionner l'évacuation de matériaux rocheux excédentaires à la labellisation du projet de travaux d'amélioration foncière agricole », de façon à permettre « l'optimisation de l'exploitation des ressources naturelles de granulats pour La Réunion dans le respect de la réglementation en vigueur ».

Même si le protocole dans sa forme précédente n'existe plus, le projet d'Allée Jacquot a été élaboré sur les mêmes principes, conditionnant le réemploi des matériaux excédentaires à un projet d'amélioration agricole pertinent, élaboré et justifié par un professionnel agricole, la SAFER Réunion.

La SAFER exerce son expertise dans le domaine du diagnostic foncier et agricole. Elle est pleinement qualifiée en ingénierie agricole, expertise environnementale et agronomique.

Dans le cadre de ce projet de l'Allée Jacquot, la SAFER Réunion a réalisé le diagnostic agricole de l'exploitation, et a élaboré la conception même de ce projet d'amélioration foncière.

De plus, en phase travaux, la maîtrise d'œuvre et le suivi des terrassements, aménagements, remise en état, plantations et remise en activité de l'exploitation agricole sera assuré par la SAFER Réunion.

Ainsi, l'implication de la SAFER dans ce projet, de sa conception jusqu'à la remise en activité de l'exploitation agricole est une garantie d'un projet mené dans le respect du cadre réglementaire et des bonnes pratiques.

Plus particulièrement, les travaux entrant dans ce cadre visent à améliorer :

- La surface de la sole agricole, récupération de terres en friches ;
- La productivité ;
- L'ouverture à la mécanisation du terrain ;
- La diminution de la pénibilité du travail ;
- La protection du terrain contre l'érosion et l'accessibilité de la parcelle

Les travaux d'amélioration foncière seront menés par le Groupement SBTPC-GTOI-VINCI, avec les moyens décrits ci-après, et sous le contrôle permanent d'un maître d'œuvre de travaux agricoles agréé de la SAFER.

Ces travaux respecteront le projet établi préalablement et dans le respect des bonnes pratiques agricoles, dans l'objectif d'améliorer les pentes pour favoriser le passage des engins agricoles adaptés pour la récolte mécanique de la canne, notamment une coupeuse en cannes tronçonnées.

L'opération sera productrice de déblais importants, sur les zones où actuellement les pentes sont trop fortes pour la coupeuse privilégiée, mais également de remblais dans les zones en creux. Le volume excédentaire sera donc fonction des caractéristiques physiques du terrain, et de la déduction des volumes de matériaux non valorisables qui seront réutilisés pour la mise au profil du terrain après nivellement par déroctage, l'empierrement des chemins, la réalisation des merlons et des tranchées drainantes.

**Le volume excédentaire estimé après utilisation des matériaux en remblais, pour la constitution des cordons, merlons, ou restauration des chemins dans le cadre de ce projet est de : 120 000 m3 soit environ 220 000 tonnes.**

L'évacuation des matériaux excédentaires sera effectuée par 14 semi-remorques (44 t) qui effectueront 3 rotations entre 7h et 16h du lundi au vendredi suivant le phasage suivant :

- Une pelle hydraulique munie d'une pince charge les camions avec les matériaux rocheux issus zones 1, 2 ou 3 (voir figure ci-dessous). Une opération de réduction au brise-roches hydraulique peut être nécessaire si les enrochements sont trop volumineux pour la benne des camions.
- Les camions sont ensuite pesés sur un pont bascule.

En ce qui concerne les conditions d'accès au site et d'évacuation des matériaux, deux options de circulation sont envisagées :

#### **Option 1 :**

Dans une première option, les entrées et sorties de camions se font à partir de la RN1, au niveau de l'échangeur de Ravine Blanche. Les camions empruntent la partie avale de l'Allée Jacquot jusqu'au site

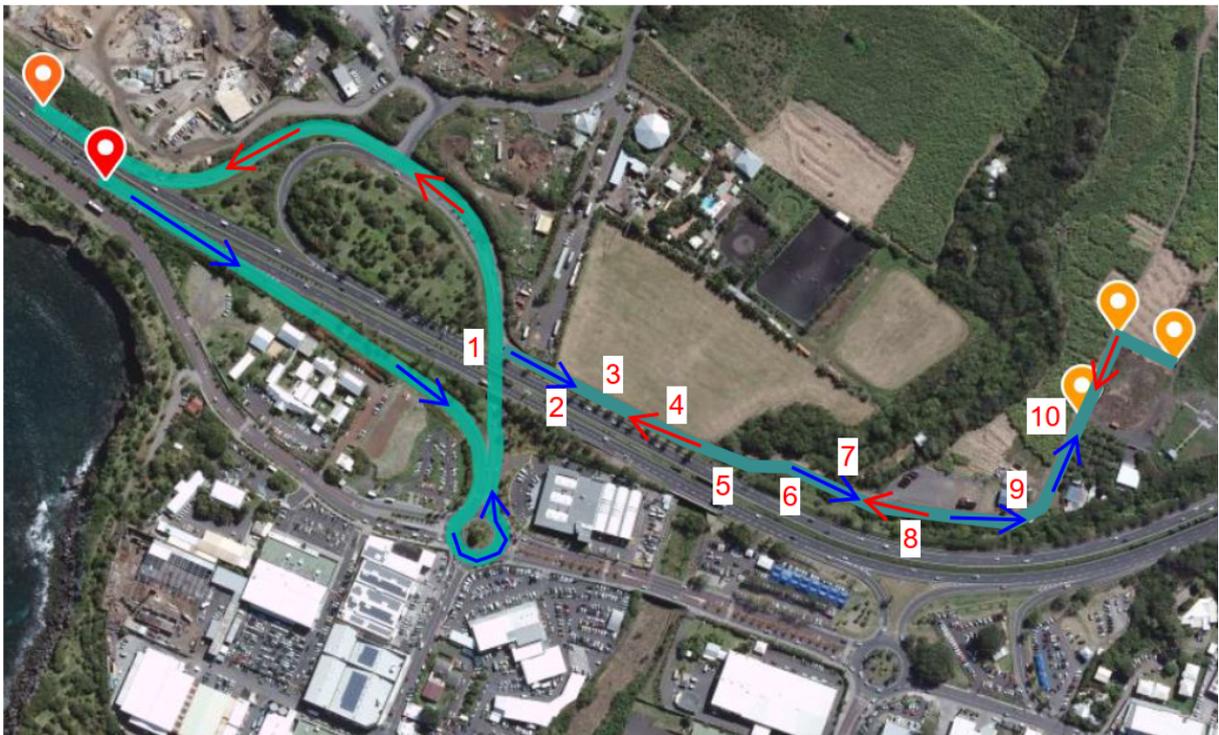


Figure 2 : Itinéraire des camions assurant l'évacuation des matériaux – option 1

Après le chargement des enrochements, les camions suivront le même itinéraire jusqu'au chantier de la Nouvelle Route du Littoral :

- L'allée Jacquot (sur environ 500 mètres)
- L'échangeur de Ravine Blanche (sur environ 300 mètres)
- La RN1 (sur environ 68 km)

Ainsi pour 42 allers-retours, les évacuations de matériaux représentent 84 passages de camions par cet itinéraire.

Ceci nécessitera la mise en place de zones de stockage et croisement des camions ou autres véhicules, ainsi qu'un système de gestion des flux et régulation entrée et sortie de l'Allée Jacquot, par hommes drapeaux, équipés de radios, ou gestion de feux asservis à des boucles magnétiques de passage.

**Option 2 :**

L'option 2 a pour but de s'affranchir des problématiques de croisements de camions ou véhicules. Pour cela, l'accès à l'allée Jacquot et au site de travaux se fait par l'amont, au niveau de la zone commerciale Canabady. Les sorties de camions et véhicules se feront en val au niveau de la RN1

La section de l'allée Jacquot empruntée est alors mise en sens unique descendant pour les camions du chantier. Pour cela la commune devra donner son aval à cette restriction. En amont, les services en charge de la circulation dans la zone commerciale devront être consultés. Des aménagements devront être réalisés pour sécuriser l'entrée dans le chemin en amont.

Sur ce principe de sens unique pour les camions affectés au chantier, les passages sur le linéaire de l'allée jacquot utilisé sont ramenés à 42 par jour.



Figure 3 : Itinéraire des camions assurant l'évacuation des matériaux – option 2

Les matériaux issus des travaux d'épierrage seront revalorisés dans le cadre du chantier de la Nouvelle Route du Littoral. Rappelons que le Schéma Départemental des Carrières insiste sur l'importance de la **revalorisation des matériaux afin de préserver les ressources de l'île**. La revalorisation des matériaux issus de l'épierrage grossier représente également une alternative à l'importation de matériaux dans l'attente de l'ouverture de carrières.

Travaux d'amélioration foncière agricole et valorisation des matériaux excédentaires  
 Projet « Allée Jacquot » - commune de Saint-Pierre (974)

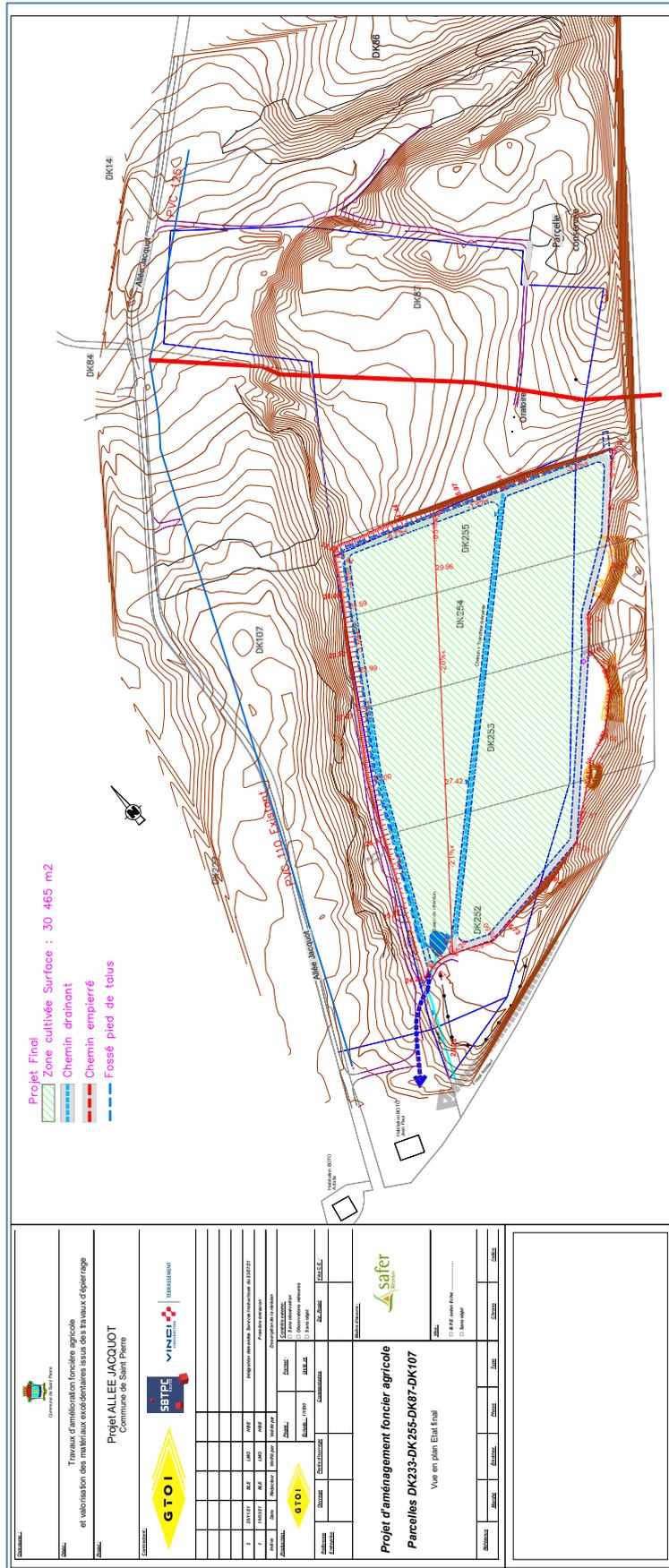


Figure 4 : État final du projet

## 1.2 ÉTAT ACTUEL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

### 1.2.1 Compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable ainsi que son articulation avec les plans, schémas et programmes

Le tableau suivant présente la synthèse de compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable ainsi que son articulation avec les plans, schémas et programmes :

PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES	COMPATIBILITE	COMMENTAIRES
<b>Urbanisme</b>		
Schéma d'Aménagement Régional (SAR)	<b>OUI</b>	Situé en espaces agricoles Non inclus dans le périmètre du SMVM
Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Saint-Pierre	<b>OUI</b>	Situé en zone Apf Admet les activités soumises à la réglementation ICPE
<b>Gestion de l'Eau</b>		
Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)	<b>OUI</b>	Compatible
Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) du Sud	<b>OUI</b>	Compatible
<b>Risques naturels</b>		
Plan de Prévention des Risques (PPRn) de Saint-Pierre	<b>OUI</b>	Zonage compatible avec la réalisation de travaux d'amélioration foncière agricole soumis à ICPE

Tableau 4 : Compatibilité du projet avec les plans, schémas et programmes

Le projet n'est pas concerné par le code forestier ni par le code de l'urbanisme.

### 1.2.2 Synthèse de l'état du site et de son environnement

Le tableau suivant présente la synthèse des principaux enjeux environnementaux identifiés dans l'état actuel du site et de son environnement en considérant 3 niveaux d'enjeux :

- Vulnérabilité élevée – **Enjeu fort**
- Vulnérabilité moyenne – **Enjeu modéré**
- Vulnérabilité faible – **Enjeu faible**

THEMES ENVIRONNEMENTAUX		NIVEAU DE SENSIBILITE DU MILIEU	ENJEU
Géographie	Sites et paysages	<p>Le projet est localisé dans les espaces agricoles de la commune de Saint-Pierre, lieux-dits « Mon repos » « Canabady », en bordure de la route nationale 3.</p> <p><b>L'enjeu sur le paysage est jugé comme nul.</b></p>	Faible
Contexte physique	Hydrographie	<p>La composante essentielle du réseau hydrographique de la zone d'étude est la ravine Blanche et le canal Concession. Le site est isolé des eaux venant de l'amont.</p> <p><b>L'enjeu concernant l'hydrographie est considéré comme faible.</b></p>	Faible
	Sols et eaux	<p>Le projet est localisé sur des coulées différenciées (phase IV) du massif du Piton de la Fournaise.</p> <p>Le projet prend place au droit de la masse d'eau FRLG106 « Formations Volcaniques et sédimentaires du littoral de Pierrefonds – Saint-Pierre ».</p> <p>La pression anthropique liée notamment aux activités agricoles conduit à classer cette masse d'eau en mauvais état qualitatif.</p> <p><b>Compte-tenu de la vulnérabilité de cette masse d'eau, l'enjeu est jugé comme modéré.</b></p>	Modéré
	Air	<p>La qualité de l'air sur le territoire de la Réunion est surveillée par l'Observatoire Réunionnais de l'air (ORA).</p> <p>D'après le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA) de La Réunion, la zone d'étude est sous l'influence principale du trafic routier.</p> <p><b>L'enjeu sur la qualité de l'air est jugé comme faible.</b></p>	Faible
	Phénomènes naturels	<p>La commune de Saint-Pierre dispose d'un Plan de Prévention des Risques naturels en vigueur depuis le 01/04/2016.</p> <p>L'aléa inondation identifié le plus proche correspond à la ravine Blanche.</p>	Faible

		<b>L'enjeu concernant le risque inondation est considéré comme faible.</b>	
<b>Contexte naturel</b>	Faune/flore	Le projet concerne une exploitation agricole plantée en canne à sucre ou en friche dans une zone largement anthropisée. Il n'est pas concerné par une zone d'inventaire ou de protection.  <b>De ce fait, l'enjeu écologique de la zone est jugé comme faible.</b>	Faible
<b>Contexte humain</b>	Urbanisme/habitat proche	Le projet est implanté sur la commune de Saint-Pierre, dans la zone agricole de Canabady.  Les habitations les plus proches du site sont celles du propriétaire et sont localisées en aval à environ 30 m.  Le site se trouve se trouve à 150m au Nord-Ouest d'un établissement recevant du public (ERP) scolaire, le collège Jean Lafosse.  <b>L'enjeu sur l'urbanisme et l'habitat proche est considéré comme modéré.</b>	Faible
	Activités économiques et industrielles	Aucun Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) n'a été prescrit sur la commune de Saint-Pierre.  L'activité industrielle la plus proche la société de recyclage STS située à environ 600 mètres à l'Ouest.  <b>L'enjeu concernant les activités économiques et industrielles est considéré comme faible.</b>	Faible
	Activités touristiques	La seule activité de loisirs identifiée à proximité est le club équestre Mon Repos situé à environ 300 mètres à l'Ouest.  <b>L'enjeu concernant le tourisme et les loisirs est jugé comme faible</b>	Faible
	Activités agricoles	Le projet agricole est situé dans les espaces agricoles de Canabady/Mon repos.	Faible

		<b>L'enjeu concernant l'agriculture est considéré comme faible, voire favorable.</b>	
	Voies de communication/trafic	Les principales voies de communication routières qui entourent le site sont : la route nationale n°3 et l'échangeur de Ravine Blanche.  <b>L'enjeu est jugé comme faible.</b>	Faible
	Patrimoine	Le site est situé en dehors du périmètre de protection de 500m des monuments classés.  <b>L'enjeu concernant le patrimoine culturel est jugé comme faible.</b>	Faible

Tableau 5 : Synthèse de l'état initial du site

### 1.3 INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

Segment environnement	Sous-segment	Niveau d'enjeu au regard de l'état initial de l'environnement	Incidences potentielles	Mesures	Incidences après mesures
MILIEU PHYSIQUE	Sols	Faible	Modification de la structure du sol – <b>incidence faible</b>	Sans objet	<b>Non significatif</b>
	Sols et eaux	Fort	Pollution des sols ou des eaux : Risque de déversement accidentel de produits polluants - <b>incidence modérée</b>	Tous les produits dangereux stockés sur rétention État des engins vérifié régulièrement Kits antipollution dans chaque engin et tenus à disposition sur site Entretien léger et ravitaillement des engins sur la zone étanche Pas de réparation lourde sur le site, uniquement dans les services matériel des associés Sensibilisation régulière du personnel à la procédure en cas de pollution	<b>Faible</b>
	Risques naturels	Modéré	Aggravation du risque inondation– <b>incidence modérée</b>	Fossés périphériques réalisés en amont et à l'aval du projet de manière à capter l'ensemble des eaux météoriques qui auront transité sur l'emprise du projet afin de les intercepter et rediriger vers la ravine	<b>Favorable</b>
	Climat/GES	Faible	Émissions de GES liés au fonctionnement des engins de terrassement et aux transports de matériaux (84 passages/jour) – <b>incidence faible</b>	Sans objet.	<b>Faible</b>

Segment environnemental	Sous-segment	Niveau d'enjeu au regard de l'état initial de l'environnement	Incidences potentielles	Mesures	Incidences après mesures
	Usages de l'eau	Faible	Pas de consommation d'eau dans le process – <b>incidence nulle</b>	Sans objet	<b>NUL</b>
MILIEU NATUREL	Continuités écologiques	Faible	Aucune incidence significative sur l'habitat naturel ou semi-naturel Corridor de déplacement des oiseaux marins hors aucun travail de nuit car fonctionnement de 7h à 16h <b>Incidence faible</b>	Sans objet	<b>Faible</b>
PAYSAGE ET PATRIMOINE	Paysage	Faible	Pas d'incidence	Sans objet	<b>Faible</b>
	Monuments historiques	Nul	Pas d'incidence	Sans objet	<b>NULLE</b>
MILIEU HUMAIN	Circulation routière	Faible	Les circulations de camions sont intrinsèques au projet. Le trafic lié à l'évacuation des matériaux excédentaires est évalué à 84 passages/jr, soit un PL toutes les 12 min dans le secteur <b>Incidence modérée</b>	Sensibilisation de tous les chauffeurs routiers à la vitesse, alcool et stupéfiants avec la Prévention routière Formation de tous les chauffeurs au chargement et au déchargement Mise en place d'un balayage des voies de circulation empruntées	<b>Faible</b>

Segment environnemental	Sous-segment	Niveau d'enjeu au regard de l'état initial de l'environnement	Incidences potentielles	Mesures	Incidences après mesures
<b>MILIEU HUMAIN</b>	<b>Gêne du voisinage</b>	<b>Faible</b>	<b>Incidence acoustique modérée</b>	Véhicules et engins conformes à la réglementation en vigueur Mise en place d'un plan de circulation et d'une limitation de la vitesse à 30 km/h Respect des horaires de travail (7h-16h) Interdiction d'appareil de communication acoustique (haut-parleur, etc.)	<b>Faible</b>
			Émissions de poussières – <b>Incidence modérée</b>	Mise en place d'un camion-asperseur de 50 m3 avec 5 passages/jour afin d'humidifier le sol sur 2 cm de profondeur pour éviter la formation de boue Limitation de la circulation des engins et camions à 30 km/h	
	<b>Santé publique</b>	<b>Moyen</b>	L'incidence des émissions atmosphériques du projet sur la santé des riverains a fait l'objet d'une étude complète concluant à <b>l'absence d'Incidence sanitaire</b>	Les mesures mises en place pour l'abattage des poussières permettent de garantir la santé des populations alentour	<b>Faible</b>
	<b>Gestion des déchets</b>	<b>Faible</b>	Activité peu génératrice de déchets (principalement des déchets ménagers et « recyclables ») – <b>Incidence faible</b>	Mise en place de deux bacs roulants (déchets ménagers et déchets recyclables) dirigés vers les filières autorisées En cas de production de déchets dangereux, les déchets seront stockés dans des conditions adaptés et dirigés vers les filières spécialisées	<b>Faible</b>

Ci-dessous sont présentés une modélisation de l'état initial du site, réalisé sur la base du levé topographique réalisé, puis une modélisation après exploitation, dans l'état final du projet.



Figure 5 : Modélisation de l'état initial du site



Figure 6 : Modélisation de l'état final du site

Ces deux modélisations permettent de visualiser l'insertion paysagère du site, après retour à sa vocation agricole initiale.

## 2 RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE DE DANGER

La demande d'autorisation d'exploiter comporte une étude de dangers donnant lieu à une analyse de risques qui prend en compte la probabilité d'occurrence, la cinétique et la gravité des accidents potentiels. Elle définit et justifie les mesures propres à réduire la probabilité et les effets de ces accidents.

### 2.1 SOURCES POTENTIELLES DE DANGER

Des interactions peuvent se produire entre l'environnement et le projet, c'est pourquoi une étude a été réalisée afin de caractériser les potentiels « agresseurs ».

L'analyse a porté sur les risques naturels et les dangers liés aux activités industrielles à proximité du projet. Concernant les risques naturels, ont été pris en compte :

- Les phénomènes naturels (climat, température, précipitations) ;
- Les vents et cyclones ;
- L'inondation et les mouvements de terrain ;
- La houle et le tsunami ;
- Le séisme ;
- Le risque d'éruption volcanique ;
- La foudre ;
- Et le feu de forêt.

**L'analyse des potentiels de danger liés à l'environnement fait apparaître qu'il n'existe pas de sources potentielles d'agressions.**

### 2.2 ENJEUX AUTOUR DU PROJET

Le tableau ci-dessous présente une synthèse des principaux enjeux présents autour du site :

	PRINCIPAUX ENJEUX	DISTANCE LIMITE DE SITE
<b>Habitat</b>	<b>Quartier résidentiel de Casabona et Ravine Blanche</b>	150 m au Sud-Est, de l'autre côté de la RN3
<b>Population sensible</b>	<b>Ecoles</b>	Première école à 400m du site en aval de la RN3
<b>Industrie</b>	Site de recyclage de STS	700 m
<b>Agriculture</b>	<i>Sans objet</i>	-
<b>Infrastructures de transport</b>	Allée Jacquot	En bordure
	Route nationale 3	En bordure
	Route nationale 1	200 m au Sud -Ouest

*Travaux d'amélioration foncière agricole et valorisation des matériaux excédentaires  
Projet « Allée Jacquot » - commune de Saint-Pierre (974)*

<b>Eau</b>	<i>Sans objet</i>	-
<b>Milieu naturel</b>	Ravine Blanche Canal de la ravine Concession	En bordure
<b>Patrimoine culturel</b>	<i>Sans objet</i>	-
<b>Risques technologiques</b>	<i>Sans objet</i>	-

*Tableau 6: Synthèse des principaux enjeux autour du site*

## 2.3 ANALYSE DES RISQUES

Événement redouté	Causes	Phénomènes dangereux	Barrières	Intensité
<i>Présence d'une source d'inflammation</i>	<b>Défaillance d'un engin</b>	<b>INCENDIE</b>	Entretien régulier du véhicule Présence d'extincteurs dans les engins	<b>2</b>
	<b>Collision entre deux engins</b>			
<i>Fuite de GNR</i>	<b>Erreur opérateur</b>	<b>POLLUTION</b>	Réparation des engins en dehors du site Flexibles conformes à la réglementation Procédures d'approvisionnement	<b>1</b>
	<b>Fuite/arrachement flexible</b>		Utilisation de kits antipollution avec matériaux absorbants et décapage des terres souillées	
<i>Collision avec une tierce personne</i>	<b>Entrée d'une personne étrangère</b>	<b>COLLISION</b>	Panneaux à l'entrée du site et plan de circulation	<b>3</b>
	<b>Manœuvre dangereuse</b>		Engin de chantier équipé d'avertisseur sonore de recul	
	<b>Inattention de la personne tierce</b>		Formation de chargement et de déchargement réalisée au sein du Groupement	
<i>Collision d'un PL au cours de l'évacuation des matériaux</i>	<b>Mauvaise insertion du poids-lourd</b>	<b>COLLISION</b>	Signalisation routière particulière	<b>3</b>
	<b>Erreur humaine</b>		Sensibilisation des chauffeurs PL à la Prévention routière	
<i>Retournement d'engin</i>	<b>Erreur humaine</b>	<b>RENVERSEMENT</b>	Pentes des pistes limitées (<10%) Entretien régulier de la piste	<b>1</b>
	<b>Instabilité terrain</b>			
	<b>Mauvais état de la piste</b>			
<i>Renversement de blocs depuis le tombereau ou un camion</i>	<b>Erreur humaine</b>	<b>RENVERSEMENT DE BLOCS</b> (écrasement de personnes ou matériels extérieurs au site)	Pentes des pistes limitées (<10%)	<b>1</b>
	<b>Instabilité du terrain</b>		Mise en place de plateformes temporaires et limitée en hauteur	
	<b>Mauvaise état de la piste</b>		Entretien régulier de la piste	

Tableau 7 : Analyse des risques

## 2.4 MOYENS DE PREVENTION

### 2.4.1 Général

Les opérations comportant des manipulations à risque feront l'objet de consignes d'exploitation écrites.

Les lieux de travail seront constamment maintenus dans un bon état de propreté.

Les moyens permettant de prévenir les risques de pollution des eaux et/ou des sols sont les suivants :

- ✓ Les véhicules et engins seront équipés de kits anti-pollution
- ✓ Absence d'entretien lourd (et vidange) sur site

Des consignes précisant les modalités d'application des dispositions de sécurité seront établies, tenues à jour et affichées.

Ces consignes indiqueront notamment :

- ✓ les procédures d'arrêt d'urgence et de mise en sécurité de l'installation,
- ✓ les mesures à prendre en cas de fuite (engins/véhicules)
- ✓ 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 et des services de secours (Le Port).

Le personnel de production sera formé au contenu des consignes d'exploitation et de sécurité.

Évidemment, la production de matériaux impose le port d'équipements de protection obligatoires :

- ✓ le casque,
- ✓ la tenue de travail,
- ✓ des gants de protection,
- ✓ des chaussures de sécurité.
- ✓ un casque anti-bruit,
- ✓ des lunettes de protection,
- ✓ un masque anti-poussières FFP2 / FFP3.

Une trousse médicale de premiers secours sera mise à disposition des collaborateurs.

### 2.4.2 Incendie d'un engin de chantier

Un bon entretien des engins de chantier est indispensable pour prévenir une éventuelle défaillance de ces derniers. Les petites opérations de maintenance des engins auront régulièrement lieu sur site au droit de la zone étanche de ravitaillement.

La présence d'un extincteur ayant une charge totale d'extinction d'au moins 2 kg de poudre de catégorie ABC, dans chaque cabine des engins de chantier dont le PTAC est supérieur ou égal à 3,5 tonnes, permettra d'intervenir sur un départ d'incendie avant que celui-ci ne se propage à l'ensemble du véhicule et n'ait des effets à l'extérieure des emprises de l'installation (effets thermiques et fumées toxiques).

À noter que les poids lourds amenés à circuler sur la voie publique, et dont le PTAC est supérieur à 7,5 tonnes, disposent, en complément de l'extincteur cabine, d'un extincteur à poudre ABC d'une capacité d'au moins 6 kilogrammes, placé à l'extérieur du véhicule, conformément à l'arrêté du 2 mars 1995 relatif à l'équipement en extincteurs des véhicules de transport de marchandises.

Le personnel du groupement GTOI/SBTPC/VCT est formé à la manipulation des extincteurs.

Selon ISO INGENIERIE (juillet 2013), un incendie est un « événement improbable », ce qui veut dire qu'il y a une chance sur 1000 qu'un incendie se produise.

Les pompiers sont les personnes les plus qualifiées pour apporter des premiers soins et pour transporter les blessés jusqu'à un hôpital. La caserne de Saint-Pierre est située à 1,6 km à vol d'oiseau et 4,7 km par le réseau routier. Le temps de parcours moyen est entre 10 et 15 minutes suivant le trafic.

La première mesure prise, si un incendie devait se produire, est de prévenir les pompiers afin que ces derniers puissent arriver le plus rapidement possible sur les lieux, même si l'incendie semble maîtrisable. L'exploitant s'assurera d'avoir toujours un moyen de télécommunication efficace sur le site (téléphone portable avec suffisamment de réseau et de batterie).

**Il s'avère que l'incendie d'un engin de chantier ne constitue pas un phénomène dangereux pouvant être à l'origine d'un accident majeur.**

#### 2.4.3 Accident

En premier lieu, un plan de circulation sera mis en place.

Si un employé apercevait une personne étrangère au site, il irait immédiatement à sa rencontre afin de connaître ses intentions et, si nécessaire, la raccompagnée à l'extérieur du site.

Les engins de chantier seront tous équipés d'avertisseur sonore de recul, cette manœuvre étant la plus dangereuse du fait du manque de visibilité qu'offre une marche arrière pour le conducteur d'engin. Une personne du site ayant reçu une formation en premier secours, cette dernière sera chargée de réaliser les premiers soins (application de compresse...) dans l'attente des moyens de secours externes (pompiers, entre autres).

Les pompiers sont les personnes les plus qualifiées pour apporter des premiers soins et pour transporter les blessés jusqu'à un hôpital. La caserne de Saint-Pierre est située à 1,6 km à vol d'oiseau et 4,7 km par le réseau routier. Le temps de parcours moyen est entre 10 et 15 minutes suivant le trafic.

La première mesure prise si une collision devait se produire est de prévenir les pompiers afin que ces derniers puissent prendre en charge rapidement les victimes. L'exploitant s'assurera d'avoir toujours un moyen de télécommunication efficace sur le site (téléphone portable avec suffisamment de réseau et de batterie).

Selon ISO INGENIERIE (juillet 2013), un accident sur ce type d'installation est un « événement possible mais extrêmement peu probable », ce qui veut dire qu'il y a une chance sur 10 000 qu'un accident se produise.