

RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Demande d'autorisation environnementale au titre du code de l'environnement concernant le projet du nouveau pont sur la rivière Saint Denis, situé sur la commune de Saint Denis.



du 29 juillet 2019 au 29 août 2019

Commissaire enquêteur: M. Jean-Pierre SCHIETTECATTE

LE RAPPORT

SOMMAIRE

1- PRÉAMBULE

2- OBJET DE L'ENQUÊTE

2-1 Cadre général

2-2 Présentation du demandeur

3- CADRE JURIDIQUE

4- LE DOSSIER D'ENQUÊTE

4-1 composition du dossier mairie

4-2 composition du dossier électronique

5- CONTEXTE DE L'ENQUÊTE (reprise de la notice explicative)

6- ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

6-1 Désignation du commissaire enquêteur

6-2 Tableau des permanences

6-3 Démarches relatives à l'enquête

6-3-1 Avant l'enquête

6-3-2 Pendant l'enquête

6-3-3 Après l'enquête

6-4 La concertation préalable

6-4-1 Modalités de la concertation

6-4-2 Bilan de la concertation

6-4-3 Conclusions de la concertation

6-5 La publicité de l'enquête

6-5-1 Affichage en mairie

6-5-2 publicité dans la presse

6-5-3 Affichage sur le site internet

6-5-4 Certificat d'affichage

6-6 Climat de l'enquête

6-7 Clôture de l'enquête

7- OBSERVATIONS

7-1 Registre de la mairie de Saint Denis

7-2 Recueil électronique

7-3 Autres sources

8- PROCES VERBAL DE SYNTHÈSE

9- MÉMOIRE EN RÉPONSE

10- L'ANALYSE

10-1- Le milieu naturel

10-1-1 Les sols

10-1-2 Le milieu floristique

10-1-3 L'eau

10-1-3-1 L'aléa inondation

10-1-3-2 Le milieu aquatique et la ressource en eau

10-1-4 Le milieu faunistique

10-2 Le milieu humain

10-2-1 L'environnement anthropique

10-2-2 Le paysage et l'impact visuel

10-2-3- Le trafic routier

10-2-4 La qualité de l'air

10-2-5 Le bruit

10-3 L'ambiance lumineuse nocturne

10-4 Les réseaux

10-4-1 Le réseau d'assainissement pluvial

10-4-2 Les réseaux humides

10-4-3 Les réseaux secs

10-5 La maîtrise foncière

10-6 L'avis de la MRAE (Mission Régionale d'Autorité environnementale)

10-7 L'avis des PPA Personnes Publiques Associées

10-7-1 L'avis du Parc National de La Réunion

10-7-2 L'avis de la DEAL

10-7-3 L'avis de l'ONF

10-7-4 Les échanges avec la mairie, la CINOR et l'ABF

10-7-5 L'avis du Conseil National de la Nature

10-8 Compatibilité avec les documents de planification et de gestion de l'île de La Réunion

10-8-1 La ZNIEFF1

10-8-2 Le Schéma d'Aménagement Régional

10-8-3 Le Schéma de Mise en valeur de la Mer (SMVM)

10-8-4 le Schéma de Cohérence Territoriale

10-8-5 Le Plan Local d'Urbanisme (PLU)

10-8-6 Le Plan de Prévention des Risques Inondations

10-8-7 Le Schéma Régional des Infrastructures de Transport (SRIT)

10-8-8 Le Plan de Gestion des Inondations (PGRI)

10-8-9 Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

10-8-10 Le SDAGE

10-9 Compatibilité avec les projets dans la zone

AVIS MOTIVÉ ET CONCLUSIONS

- 1- Le contexte
- 2- Les enjeux
- 3- Le projet
- 4- La localisation
- 5- Caractéristiques générales de l'ouvrage
- 6- Les objectifs
- 7- La procédure
- 8- La participation du public
- 9- L'avis de la MRAe
- 10 Les avis des PPA et organismes consultés
 - 10-1 L'avis du Parc National de La Réunion
 - 10-2 L'avis de la DEAL, service Eau et biodiversité
 - L'avis de l'Unité Police de l'Eau et Instruction, en tant que gestionnaire du domaine public fluvial:
 - L'avis de l'Unité Littoral, Paysages et sites du Service Aménagement et Constructions Durables (SACoD) en tant que gestionnaire du domaine public maritime:
 - 10-3 L'avis de l'ONF
 - 10-4 Les échanges avec la mairie la CINOR et l'ABF
 - 10-5 Avis du Conseil National de Protection de la Nature
- 11- La compatibilité avec les autres plans programmes...
- 12- Les obligations
- 13- Les inconvénients
- 14- Les avantages

AVIS

RECOMMANDATIONS

1- PRÉAMBULE

Dans le cadre de la réalisation du nouveau pont sur la rivière Saint Denis par la RN1, la Région Réunion – Direction des Etudes et Grands Chantiers de la Direction Générale Adjointe des Grands Chantiers, Transports et Déplacements est maîtresse d’Ouvrage du projet.

La superficie de la dépendance domaniale concernée est de 64 531 m².

Les études de projet sont en cours de finalisation et, selon le calendrier prévisionnel du projet, les marchés de travaux vont être lancés courant 2019. Les entreprises travaux ne sont pas connues à ce jour.

Le délai global de réalisation est estimé à 24 mois incluant 6 mois de période de préparation.

Le planning prévisionnel prévoit un début de la période de préparation courant 2019. L’AOT doit couvrir la période de préparation et de réalisation de travaux. La présente demande d’AOT requiert une durée d’occupation allant du 01/01/2019 jusqu’au 31/12/2022.

Le site sera nettoyé et débarrassé de tout élément extérieur apporté pour les besoins des travaux. Les modalités sont détaillées dans la pièce 21 du dossier.

2- OBJET DE L’ENQUÊTE

2-1 Cadre général

En avril 2016, la région Réunion a pris en maîtrise d’ouvrage la réalisation d’une entrée de ville compatible avec la future Nouvelle Entrée Ouest (NEO) de Saint Denis.

L’échangeur dénivelé proposé en phase 3 de l’étude NEO est remplacé par un carrefour plan et, il est prévu de réaliser dans un premier temps un nouvel ouvrage de franchissement de la rivière Saint Denis.

L’objet du présent dossier est la demande d’autorisation au titre de la loi sur l’Eau dans le cadre de la réalisation du projet de Nouveau Pont sur la Rivière Saint Denis (RPRSD).

La constitution de ce dossier fait partie des dispositions réglementaires à prendre en compte au titre des textes suivants : décret n°2017-81 du 26 janvier 2017 et de l’ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017, relatifs au dispositif d’autorisation environnementale unique dans le cadre du projet de nouveau pont sur la rivière Saint Denis.

Le présent dossier a été réalisé avec pour objectif le respect des articles L.181-1 et suivants et des articles R.181-1 et suivants du code de l’environnement.

2-2 Présentation du demandeur

La présente demande est sollicitée par la Région Réunion :

RÉGION RÉUNION

M. Le Président Didier ROBERT

Hôtel de Région Pierre Lagourgue

Avenue René Cassin – Moufia

97490 Sainte Clotilde

N° SIRET : 239740012000012

3- CADRE JURIDIQUE

Le projet de Nouveau Pont sur la Rivière Saint Denis(NPRSD) est soumis à autorisation environnementale unique en tant qu'Installations, Ouvrages, Travaux et Activités (IOTA) susceptibles de porter atteinte aux ressources en eau, conformément aux articles L.181-1 et suivants du code de l'environnement et visant à la réalisation d'aménagements mentionnés au 1 de l'article L. 214-3 du code de l'environnement (IOTA) ainsi qu'à la nomenclature en annexe de l'article R 214-1 du code de l'environnement.

De plus une évaluation environnementale a été prescrite par le préfet de La Réunion par l'arrêté 2017-1802/SG/DRECV du 28 août 2017.

L'évaluation environnementale est prescrite conformément aux articles L. 123-1 et suivants du code de l'environnement et visant à la réalisation d'aménagements susceptibles d'affecter l'environnement au sens de l'article R. 133-1 du code de l'environnement.

Le changement substantiel d'utilisation de zones du domaine public maritime (DPM), doit être conforme aux articles L. 2124-1 de code de la propriété des personnes publiques.

La déclaration de projet, doit être conforme aux articles L. 126-1 et R. 126-1 à R. 126-4 du code de l'environnement.

Une demande de dérogation espèces protégées est également déposée.

La publicité de l'enquête a été faite conformément à L'article R 123-11 du code de l'environnement qui précise les conditions de l'affichage et notamment qu'il doit être effectif au moins 15 jours avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci.

Le respect des textes en vigueur, à la fois pour la partie insertion dans la presse, affichage sur le site et mise à disposition du dossier sur le site internet de la préfecture a été vérifié par le commissaire enquêteur.

Le cadre juridique s'appuie également sur:

La demande faite par le Préfet de La Réunion, auprès du tribunal administratif, de la désignation d'un commissaire enquêteur enregistrée le 13/06/2019.

Les listes départementales d'aptitudes aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2019.

La désignation par Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Saint Denis, en date du 20 juin 2019, de Monsieur SCHIETTECATE Jean-Pierre, en qualité de commissaire enquêteur.

L'arrêté préfectoral n°2019-2380/SG/DRECV signé le 28 juin 2019, pour le préfet par la sous préfète chargée de mission cohésion sociale et jeunesse, secrétaire générale adjointe.

Les pièces du dossier constitué conformément aux articles cités plus haut.

L'avis rendu par la MRAe (Mission Régionale de l'Autorité environnementale lors de la séance du 09 avril 2019.

Ce dernier a été rendu en application de l'article R122-6 du code de l'environnement et par suite de la décision du Conseil d'Etat 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.

4- LE DOSSIER D'ENQUÊTE

L'étude d'impact et le dossier d'enquête relatif à la demande d'autorisation au titre du code de l'environnement concernant le projet du nouveau pont sur la rivière Saint Denis, situé sur la commune de Saint Denis ont été rédigés par l'équipe du département Environnement et Paysage de Setec international.

Les ingénieurs ayant participé à l'étude sont:

François GODIN, directeur de projet
Christophe BOILEAU, chef de projet
Claire FAURE, responsable des dossiers réglementaires
Eric WEBER, responsable des études environnement
Adeline LEMEUR, Chargée d'étude environnement
Alice MONGIN, chargée d'étude environnement
Sylvie CHANONIER, chargée d'étude environnement
Samuel LAVEAUD, chargé des études acoustiques air et santé
Fabrice GIRARD, sigiste

Des bureaux d'étude spécialisés sont intervenus notamment sur les thématiques milieux naturels, hydrauliques et mesures de l'ambiance sonore. Les intervenants sont tous des spécialistes (acousticiens, ingénieurs hydrauliciens):

ECOMED	études milieux naturels
OCEA Consult'	études milieux naturels
CEREMA	études hydrauliques
CERMA	mission géotechnique
A2MS	mesures acoustiques
ORA	mesures pollution de l'air

4-1 Composition du dossier mairie

- Avis du Parc national de La Réunion du 03 avril 2019
- Avis de la MRAe (Mission Régionale de l'Autorité environnementale) du 09 avril 2019
- Avis du Conseil National de la Protection de la Nature du 17 mai 2019
- Réponse du Conseil Régional du 26/06/2019 au CNPN.
- Courrier du Conseil régional du 20 mai 2019 en réponse à l'avis de la MRAe du 09 avril 2019
- Avis de l'unité police de l'eau et instruction (DEAL-SEB-UPE) du 27 mai 2019 sur la gestion du domaine public
- Plan concerné par le changement substantiel d'utilisation du DPM

Autorisation environnementale unique - version 2 (5 documents)

- Pièce 01- sommaire
- Pièce 02-préambule-guide de lecture
- Pièce 03- note de présentation non technique
- Pièce 04- références du pétitionnaire-rubriques
- Pièce 06- maîtrise foncière

Éléments graphiques utiles à la compréhension – version 2 (11 documents)

- Pièce 05 - plan de situation
- Pièce 07 - éléments graphiques
- Pièce 12 - plan de masse
- Pièce 13 - carnet de coupes fonctionnelles
- Pièce 14 - plan de l'assainissement
- Pièce 15 - plan de plantations
- 4 plans phase Adm (synthèse des enjeux environnementaux, milieu humain, risques naturels, enjeux et vulnérabilité)

Étude d'impact – version 2 – (7+2 documents)

- Pièce 17 - sommaire
- Pièce 18 - résumé non technique
- Pièce 19 - description du projet
- Pièce 20 - diagnostic - état initial
- Pièce 21 - document d'incidences et mesures
- Pièce 22 - solutions de substitution

Pièce 23 - méthodes, abréviations et glossaire

Pièce 24 - nature, volume et objet des ouvrages et travaux - rubriques de la nomenclature -- moyens de surveillance et d'intervention

Pièce 25 - compléments relatifs à la demande de dérogation au titre de l'article 4 de l'article L.411-2 du code de l'environnement.

Annexes (11 documents)

- Avis de l'ONF du 23 mai 2018
- Création des remblais d'accès au nouveau pont sur la rivière Saint Denis
- Diagnostic complémentaire de pollution
- Étude préalable d'ouvrage d'art hydraulique fluviale et maritime – rapport final novembre 2017
- Inventaires écologiques terrestres
- Étude hydraulique pour la gestion des eaux pluviales – SETEC – Hydrétudes
- Rapport de mesure de caractérisation de l'état sonore initial du projet de construction du nouveau pont de la rivière de Saint Denis – A2MS
- Rapport d'étude : mesures de la qualité de l'air pour caractériser l'état initial dans le cadre de la réalisation du nouveau pont sur la rivière Saint Denis au niveau de la RN1 (commune de Saint Denis) – ORA – ATMO Réunion
- Nouveau pont sur la rivière Saint Denis RN 1 – Étude préalable d'ouvrage d'art hydraulique fluviale et maritime
- Note complémentaire finale – Mai 2018 – CEREMA
- Concertation publique 2017 – dossier de concertation mis à disposition du public
- Mission géotechnique G2-PRO – janvier 2019
- Étude sur les mammifères – premier état initial – mai 2011

4-2 Composition du dossier électronique

Note conseil régional du 26 juin 2019 en réponse à l'avis du CNPN

Avis de la DEAL-SEB portant sur la gestion du domaine public 27 mai 2019

Avis de la MRAe 09 avril 2019 Avis du parc national de La Réunion 03 avril 2019

Avis du conseil national de la protection de la nature 17 mai 2019

Autorisation environnementale unique - version 2

Réponse conseil régional à l'avis de la MRAe - 20 mai 2019

AEU pièce 1 - sommaire

AEU pièce 2 - préambule - guide de lecture

AEU - pièce 04 - références pétitionnaire - rubriques

AEU - pièce 03 - note présentation non technique

Éléments graphiques - pièce 08 - plan enjeux et vulnérabilité

Éléments graphiques - pièce 7 - éléments graphiques

Éléments graphique - pièce 09 - plan risques naturels

Éléments graphiques - pièce 10 plans milieu humain

Éléments graphiques - pièce 11 - plan synthèse des enjeux

Éléments graphiques - pièce 14 - plan de l'assainissement du projet

Éléments graphiques - pièce 15 - plan de plantations

Éléments graphiques - pièce 16 - plan des installations et accès

Étude d'impact - pièce 17 - sommaire

Étude d'impact - pièce 18 - résumé non technique

Etude d'impact - pièce 19 - description du projet
 Etude d'impact - pièce 21 - document incidences et mesures
 Etude d'impact - pièce 22 - solutions de substitution
 Etude d'impact - pièce 23 - méthodes abrégées et glossaire
 Etude d'impact - pièce 24 - nature, volume et objet des ouvrages et travaux
 Etude d'impact - pièce 25 - compléments relatifs à la demande de dérogation
 Annexe : Etude préalable d'ouvrage d'art hydraulique fluviale et maritime - rapport final Nov. 2017
 Annexe - diagnostic complémentaire de pollution
 Annexe - inventaires écologiques terrestres
 Annexe - Etude hydraulique pour la gestion des eaux pluviales SETEC Hydretude
 Annexe - rapport de mesure de caractérisation de l'état sonore initial
 Annexe - Rapport de mesures de la qualité de l'air
 Annexe - Note hydraulique complémentaire finale - Mai 2018 - CEREMA
 Annexe - concertation publique 2017
 Avis de l'ONF du 23 mai 2018
 Annexe - Etude sur les mammifères marins - mai 2011
 Eléments graphiques - pièce 5 - plan de situation
 Plan concerné par le changement substantiel d'utilisation du DPM 27 mai 2019
 Arrêté d'ouverture d'enquête publique n°2380 du 28 juin 2019
 Communiqué
 Pièce 06 maîtrise foncière 1 sur 3
 Pièce 06 maîtrise foncière 2 sur 3
 Pièce 06 maîtrise foncière 3 sur 3
 Pièce 12 plans de masse
 Pièce 13 carnets de coupes fonctionnelles 1 sur 3
 Pièce 13 carnets de coupes fonctionnelles 2 sur 3
 Pièce 13 carnets de coupes fonctionnelles 3 sur 3
 Pièce 20 études d'impact diagnostic état initial
 Mission géotechnique G2 PRO janvier 2019

Si le commissaire enquêteur a déclaré lors de la première réunion de travail avec le porteur de projet que le dossier lui semblait de qualité, il n'en constate pas moins une lisibilité rendue difficile par l'utilisation de différents formats de carnets utilisés (A3, A3 contenant 2 feuillets A4 et A4 contenant deux feuillets réduits) nécessitant pratiquement une loupe pour être lus par le public surtout ou par lui-même.

Et cela pour un dossier qui contient environ 1600 pages auxquelles s'ajoutent plus de 300 figures et 150 tableaux.

5- CONTEXTE DE L'ENQUÊTE

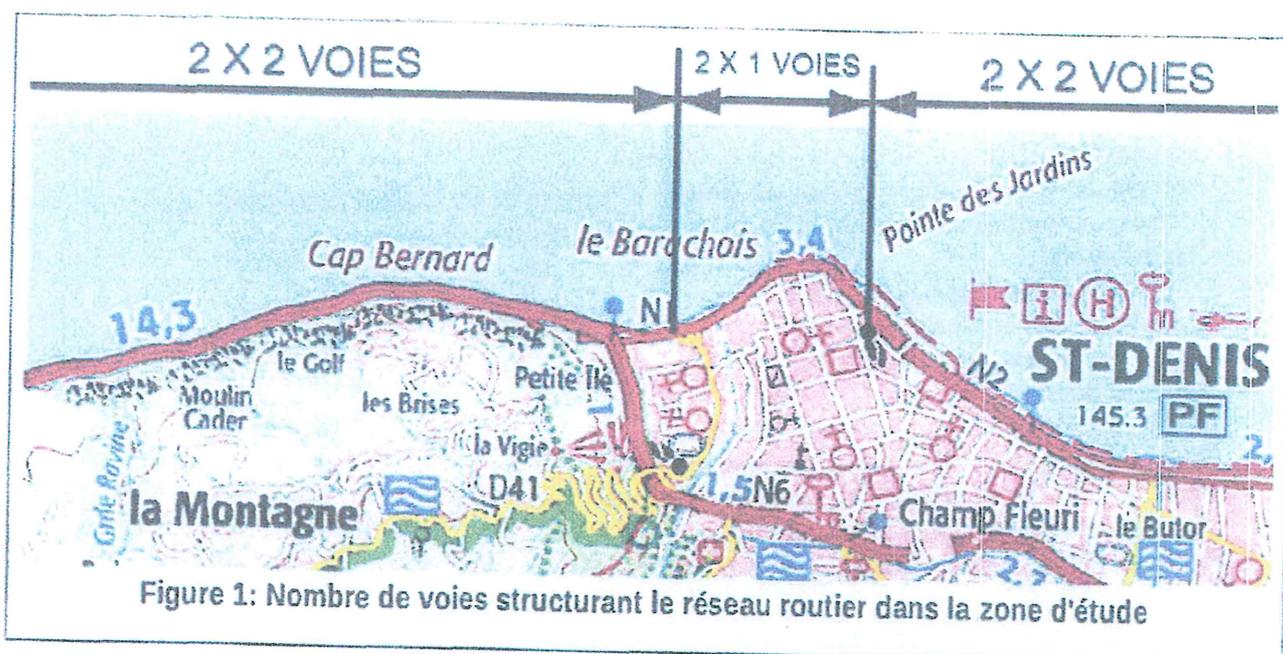
L'accès à la ville de Saint Denis depuis l'ouest de l'île se fait par deux axes, la RD 41 et la RN1.

La RD 41 permet aux habitants de la Montagne et Saint Bernard, à la fois de se rendre en ville de Saint Denis mais aussi de s'orienter vers l'est en empruntant la boulevard Sud

(RN6). On note un très faible trafic de la RD1 vers la RN 1 en direction de l'ouest et un trafic modéré en direction de l'est.

La RN 1 est considérée comme un réseau structurant de transit entre l'ouest et le nord. Son trafic en provenance de l'ouest s'élève, suite aux comptages 2015, à 65700 véhicules par jour. En arrivées sur le chef lieu, les flux se divisent en deux ; vers la RN6 et vers le Barchois devenant la RN 2 devant la DEAL.

Depuis l'ouest, la chaussée de la RN 1 est à 2X2 voies. Elle se transforme en 2X1 voie à l'embranchement avec la route de la Montagne (RD 41). Au croisement avec la rue Labourdonnais, la RN2 retrouve un profil à 2X2 voies.



Sur la zone d'étude, la route nationale supporte un trafic de transit, et permet aussi d'irriguer le réseau viaire communal (rue de Nice, avenue de la Victoire, rue Gasparin, route de la Montagne).

Le rétrécissement de la zone de 2X2 voies à 2X1 voie au niveau du pont sur la rivière Saint Denis en venant de l'ouest, crée un goulet d'étranglement générateur d'embouteillages chroniques sur l'actuelle route du littoral, particulièrement aux heures de pointe du matin.

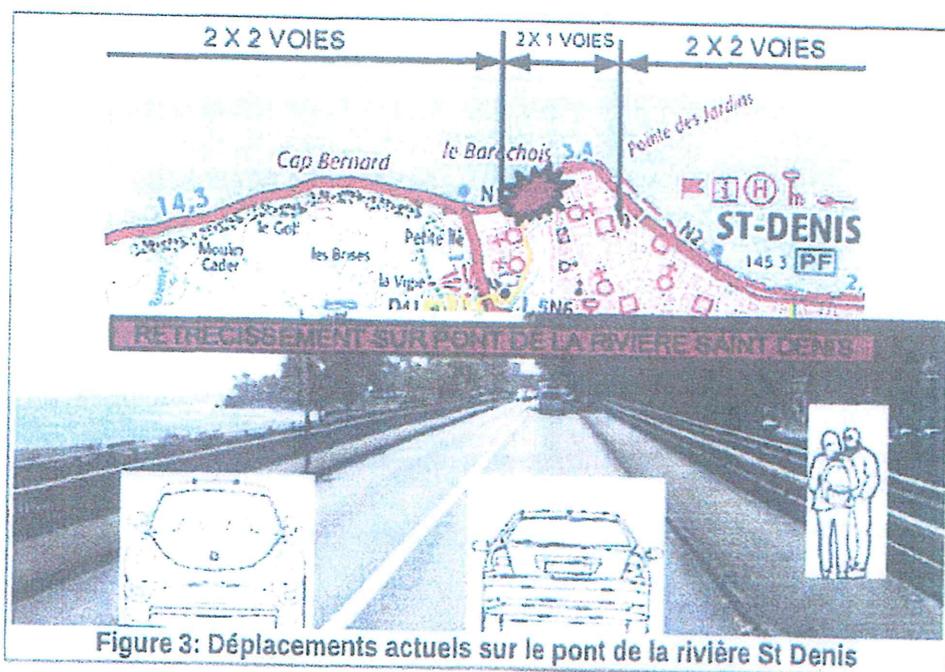


Figure 3: Déplacements actuels sur le pont de la rivière St Denis

Actuellement, le franchissement de la rivière Saint Denis porte la RN 1 en mode bidirectionnel (2X1 voie) avec des trottoirs de part et d'autre.

La Nouvelle Route du Littoral (NRL) a vocation à éloigner la RN 1 des risques générés sur les automobilistes par les falaises adjacentes (chutes de blocs, grands glissements).

Son profil en travers fonctionnel en section courante, en viaduc, entre la Grande Chaloupe et le Cap Bernard sera dimensionné pour pouvoir s'adapter au profil du Nouveau Pont sur la Rivière Saint Denis (5NRSPD) et s'y raccorder.

Le projet de la nouvelle entrée ouest (NEO) de Saint Denis s'intègre dans une démarche globale visant à valoriser le front de mer du chef-lieu, en accentuant sa vocation touristique et de loisir tout en permettant d'améliorer les mobilités.

Le niveau actuel d'étude est du niveau d'esquisse.

Le Nouveau Pont sur la Rivière Saint Denis (NPRSD) est une des réponses aux objectifs que s'est fixée la Région:

- Permettre aux transports en commun d'entrer et de sortir de Saint Denis sur des axes prioritaires;
- Améliorer l'entrée de ville pour les automobilistes provenant de l'ouest;
- Dimensionner une infrastructure capable de supporter un transport en commun guidé;
- Créer une infrastructure évolutive capable de s'adapter au projet NEO.

Pour atteindre ces objectifs, il est envisagé:

En entrée de Saint Denis:

- Dans la continuité de la NRL, de poursuivre une voie de transport en Commun en Site Propre (TCSP);
- Dédier une voie aux véhicules entrant en centre ville via la rue Gasparin et le Square Labourdonnais;
- Dédier une voie de transit aux véhicules se dirigeant vers l'est.

En sortie de Saint Denis:

- Avant l'arrivée sur le franchissement de la rivière Saint Denis, d'attribuer une voie aux TCSP qui leur permettra d'accéder à la nouvelle route du littoral sans avoir à s'arrêter aux carrefours;
- De maintenir une voie pour tous les véhicules;
- De créer une continuité, côté mer, pour les modes doux (vélos, piétons) entre le Barchois et la Nouvelle Route du Littoral (NRL).

Le projet d'ouvrage de franchissement de la rivière Saint Denis se situe en aval immédiat de l'ouvrage existant. L'ouvrage prévu est un pont à poutrelles enrobées à 3 travées de largeur 24 mètres, comportant deux appuis en rivière et deux culées. Ces dernières ont été implantées à l'extérieur des endiguements pour différentes contraintes (présence d'une transparence hydraulique d'une ligne HTB non déviable et d'un accès sous l'ouvrage existant servant aux activités de pêche) et les piles dans l'alignement du pont existant.

Comme défini dans le plan des emprises concernées, la superficie de la dépendance concernée est de 64 531 m².

Les études de Projet (PRO) sont en cours de finalisation et, selon le calendrier prévisionnel du projet, les marchés de travaux vont être lancés courant 2019. Les entreprises travaux ne sont pas connues à ce jour.

Le montant des travaux est évalué aujourd'hui à 33 millions d'euros HT.

Le délai global de réalisation est estimé à 24 mois incluant 6 mois de période de préparation.

Le site sera nettoyé et débarrassé de tout élément extérieur apporté pour les besoins des travaux.

6- ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

6-1 Désignation du commissaire enquêteur

J'ai été désigné, après accord, en qualité de commissaire enquêteur par une décision du magistrat délégué aux enquêtes publiques en date du 20 juin 2019.

Cette décision a été confirmée par l'arrêté préfectoral N° 2019-2380/SG/DRECV du 28 juin 2019 signé par délégation par Madame la Sous Préfète chargée de mission cohésion sociale et jeunesse, secrétaire générale adjointe.

6-2 Tableau des permanences

En concertation avec les services de la Préfecture et le commissaire enquêteur il a été retenu comme suit:

lundi 29 juillet	09 h - 12 h	Mairie de Saint Denis
mardi 6 août	13 h - 16 h	Mairie de Saint Denis
mercredi 14 août	09 h - 12 h	Mairie de Saint Denis
jeudi 22 août	09 h - 12 h	Mairie de Saint Denis
jeudi 29 août	13 h - 16 h	Mairie de Saint Denis

6-3 Démarches relatives à l'enquête

6-3-1 Avant l'enquête

Le mercredi 10 juillet 2019, j'ai assisté à une réunion, provoquée à ma demande, de présentation du projet du nouveau pont sur la rivière Saint Denis dans les locaux de La Région à Saint Denis, en présence de M. ARNAUD Claude, M. Miguel BRETHOMÉ et Madame Natacha MOULTSON, représentants le Maître d'Ouvrage, ainsi que des délégués du bureau d'études, Madame Françoise GODIN, M. Naomi ALBERT. Un compte rendu de cette réunion figure au présent en pièce jointe.

Il s'agissait de prendre connaissance du projet, d'échanger une première fois, physiquement avec le Maître d'Ouvrage et de lui exposer mes premières requêtes ainsi que le modus operandi de l'enquête publique et également d'organiser nos futurs échanges.

Le mercredi 10 juillet 2019, j'ai demandé par mail à la préfecture de bien vouloir mettre en cohérence l'avis d'enquête publique et l'arrêté préfectoral, avant sa parution dans les journaux et son implantation sur le site.

Il s'agissait de bien identifier les adresses internet l'une, pour la consultation du dossier d'enquête et l'autre, pour la possibilité d'apporter des contributions électroniques.

Le Jeudi 11 juillet 2019, j'ai rencontré M. BRETHOMÉ de la Région, M. ROSSIGNOL de la mairie de Saint Denis ainsi que M. TRICAT agissant pour l'implantation des panneaux verticaux.

Nous avons procédé à une visite des lieux ainsi qu'à la reconnaissance du site.

Nous avons conjointement décidé de l'emplacement physique des panneaux verticaux annonçant l'enquête publique relative au nouveau pont sur la rivière Saint Denis. Un plan détaillé avec photos figure au présent en pièce jointe.

Compte tenu des festivités du 14 juillet prévues sur le site, il est prévu une nouvelle inspection des panneaux dès le 15 juillet, afin de procéder éventuellement au remplacement des panneaux qui auraient pu être détériorés durant l'événement.

Les textes en vigueur ne permettaient pas de sursoir à l'implantation des panneaux.

Le lundi 15 juillet 2019, j'ai procédé à une vérification de l'implantation des panneaux verticaux annonçant l'enquête; ceux ci n'ont pas subi de dégradation pendant les festivités du 14 juillet sur le Barachois.

Le jeudi 18 juillet 2019, j'ai rencontré, à ma demande, Madame Juliette RODICQ de la DEAL, qui est plus précisément attachée à l'unité Politique de l'Eau et Instruction - secteur de Saint Denis, Gestion du Domaine public fluvial secteur Nord.

Nous avons évoqué le dossier dans son ensemble; son imbrication entre la NRL et la NEO de Saint Denis.

La problématique sur d'éventuels problèmes a été évoqué dont notamment la réactivité des entreprises à l'annonce de phénomènes météorologiques importants afin de pouvoir prendre les mesures adéquates, l'éventuel démontage des ponceaux avant des crues importantes pour leur éviter d'être emportés, encore que compte tenu de leur masse ils ne risqueraient pas d'aller bien loin et créer des problèmes en mer.

Ce dernier a été étudié par plusieurs services de la DEAL, sous sa supervision et rédaction.

Son rôle a été de vérifier la régularité du dossier pour permettre la mise à l'enquête publique.

Le dossier a été déclaré recevable et les différents services qui devaient être consultés l'ont été, y compris les Personnes Publiques Associées (PPA).

Comme le stipule l'article L.121-6 du code de l'urbanisme Il n'y avait pas lieu de solliciter la Commission Départementale des Paysages et des Sites, Sa rédaction précise: *"toutefois les dispositions des premier, deuxième et troisième alinéas ne s'appliquent pas en cas de contraintes liées à la configuration des lieux ou, le cas échéant à l'insularité"*.

C'est un dossier qui a été repris par la Région et qui avance bien; les observations qui ont été formulées sur la première version ont bien été prises en compte et il existe un réel travail coordonné.

Madame RODICQ précise que la proposition d'un poste de surveillance du milieu aquatique est importante. La personne désignée n'aura pas vocation à verbaliser d'éventuels contrevenants, mais aura un rôle pédagogique important face à d'éventuels braconniers.

Madame RODICQ précise également que la présence d'un écologue permanent durant la phase travaux est primordiale.

Les effets attendus sur les espèces protégées quant à l'emprise des travaux ne sont pas à négliger et semblent avoir été correctement évalués par l'étude d'impact.

6-3-2 Pendant l'enquête

Le jeudi 22 août 2019, j'ai effectué une nouvelle reconnaissance du site suite à l'intervention d'une personne qui se demandait comment continuer à emprunter le petit escalier qui se trouve derrière le bar des pêcheurs au bout de la rue de la Boulangerie lequel permet de traverser le parking, rejoindre les berges de la rivière et passer sous l'ancien pont pour rejoindre le bord de l'océan.

J'ai comparé la vue réelle avant travaux et la photo illustrant le Nouveau Pont sur la Rivière Saint Denis figure 40 page 20 pièce 06, ainsi que les arguments développés page 22 pièce 19 avec la photo de l'existant.

Cet aménagement permettra:

- la remise en état de la voie sous le pont existant et sous le nouveau pont, pour l'accès aux canaux de pêche aux bichiques et pour l'accès à la rampe;
- Le maintien du treuil et des rampes de mises à l'eau existantes sur la plage de galets;
- La conservation de l'escalier historique entre la plage et la promenade supérieure;
- Le rétablissement de la rampe entre la plage et la promenade supérieure pour le stockage et la protection des barques en cas de forte houle;
- L'établissement de la promenade menant jusqu'au littoral le long de l'endiguement.

Je n'ai pas effectué d'autres démarches particulières, hormis des échanges téléphoniques ou électroniques.

6-3-3 Après l'enquête

Le **vendredi 6 septembre 2019**, j'ai procédé à la remise du procès Verbal de synthèse à Monsieur Miguel BRETHOMÉ, Chargé de Mission Assistance Technique Infrastructures à la Direction Études et Grands Chantiers représentant le Maître d'Ouvrage: La Région Réunion, en lui laissant comme le prévoit les textes un délai de quinze jours pour fournir son mémoire en réponse.

Le **vendredi 20 septembre 2019**, je me suis rendu dans les locaux de la Direction Études et Grands Chantiers de la Région à Saint Denis, service des grands chantiers pour la réception du Mémoire en réponse.

Le **vendredi 27 septembre 2019**, j'ai remis le rapport d'enquête au Tribunal Administratif, ainsi qu'à la préfecture de Saint Denis.

Le **mardi 15 octobre**, j'ai remis au Maître d'Ouvrage l'ensemble du dossier qui m'avait été remis pour l'enquête, passé le délai de demande de complément ou précisions des conclusions motivées.

6-4 La concertation préalable

Obligatoire, cette phase s'est déroulée en amont de l'enquête publique proprement dite, mais j'ai jugé utile d'en faire état dans le rapport.

La phase de concertation est encadrée par le code de l'urbanisme :

Les rubriques suivantes issues de l'article L 103-2 et de la disposition R 103-1 du Code de l'Urbanisme identifiant le présent projet comme devant faire l'objet d'une concertation préalable :

- L103-2 : Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en conseil d'Etat.
- R103-1 : La réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants.

Ces critères rendent obligatoires la concertation publique sur ce projet.

6-4-1 Modalités de la concertation

Elles sont fixées par l'article L.103-2 du code de l'urbanisme; elles doivent permettre au public "pendant une durée suffisante et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet(...) d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicable et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente.

En application des modalités validées par la Région lors de la commission du 27 septembre 2016, la concertation publique s'est déroulée du 23 janvier au 23 février 2017, de la manière suivante:

- Une exposition publique permanente sous forme de panneaux d'information à l'espace Grands Chantiers à Saint Denis – situé à proximité directe du projet et lieu identifié pour présenter les projets régionaux;
- Une mise à disposition du dossier de concertation consultable via le site www.regionreunion.com ou à l'espace Grands Chantiers;
- la possibilité de déposer un avis dans le registre disponible sur le lieu d'exposition, ou depuis le site www.regionreunion.com;
- l'organisation d'une réunion publique le 06 février 2017 à l'Hôtel de ville de Saint Denis;
- deux permanences d'une demi-journée:
 - le mercredi 25 janvier 2017 de 14H00 à 17H00;
 - le vendredi 17 février 2017 de 14H00 à 17H00.

Le dispositif de communication autour de cette concertation s'est déroulé comme suit:

- Encarts dans la presse quotidienne:
 - 20/01/2017 dans le quotidien;
 - 21/01/2017 dans le JIR;
 - 01/02/2017 dans le JIR;
 - 02/02/2017 dans le Quotidien.
- Communiqués radio 1 fois par jour entre le 23 janvier et le 23 février 2019 sur RTL Réunion pendant l'inforoute.
- Internet:
 - Facebook Région
 - Présentation O'tv.

6-4-2 Bilan de la concertation

14 avis exprimés viennent de résidents sur l'internet Région et 5 dans le registre disponible Grands Chantiers.

Au vu du nombre d'usagers empruntant tous les jours la RN 1, la participation du public est considérée comme faible.

Sur les avis exprimés aucun n'est opposé et les préoccupations sont les suivantes:

- Le projet va - t'il supprimer les bouchons en entrée de Saint Denis?
- Où en est le projet NEO?
- Il faut mettre en valeur le patrimoine du site.
- Préserver des places de parking.

6-4-3 Conclusions de la concertation

La consultation relative au projet du Nouveau Pont sur la Rivière Saint Denis peut être considérée comme très faible.

Le public exprime le besoin d'améliorer la circulation à l'entrée ouest de Saint Denis.

Le public apporte une nuance en souhaitant que démarre au plus tôt le projet de Nouvelle Entrée Ouest de Saint Denis (NEO), qui assurera la continuité de 2X2 voies provenant de la Nouvelle Route du Littoral (NRL).

Il est proposé de poursuivre le projet sur les bases suivantes:

- Intégrer le bilan de la concertation dans le dossier d'enquête publique.
- Optimiser le projet afin d'aboutir à des solutions techniques permettant d'apporter une amélioration sur la fluidité du trafic (véhicules, bus, piétons, vélos).
- Travailler l'intégration du projet dans le site et en mettre en valeur les éléments remarquables.

6-5 La publicité de l'enquête

L'article R 123-11 du code de l'environnement précise les conditions de l'affichage et notamment qu'il doit être effectif au moins 15 jours avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci.

6-5-1 Affichage en mairie :

Conformément à l'article 5 de l'arrêté préfectoral d'organisation de l'enquête, l'affichage de l'avis d'enquête a été effectué le 12 juillet 2019.

Il a été dûment contrôlé par le commissaire enquêteur le même jour et régulièrement vérifié à l'occasion des permanences.

6-5-2 Affichage dans la presse:

Un premier avis d'enquête a été publié le 13 juillet 2019 dans les deux journaux locaux: le Quotidien de La Réunion et le Journal de l'Ile de la Réunion.

Un deuxième avis d'enquête a été publié le 29 juillet 2019 dans les deux journaux locaux: le Quotidien de La Réunion et le Journal de l'Ile de la Réunion.

Une publication relative à l'enquête publique a également été faite le 29 juillet 2019 sur le site www.reunion.com/redac@ipreunion.com (IMAZPRESS, l'image au service de l'info). En pièce jointe.

6-5-3 Affichage sur le site:

Une publicité sur site a été mise en place, cinq panneaux ont été réalisés au format prévu par l'arrêté du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique mentionné à l'article R.123-11 du code de l'environnement.

L'implantation a été réalisée et validée par le commissaire enquêteur, présent sur place, le vendredi 12 juillet 2019.

Le commissaire enquêteur a procédé à une vérification le 15 juillet 2019, suite aux manifestations du 14 juillet qui avaient lieu sur le site même de l'implantation. Aucune dégradation n'a été constatée. Des photos figurent en pièces jointes.

A chaque permanence, le commissaire enquêteur a procédé à une vérification visuelle de l'implantation des panneaux.

6-5-4 Certificat d'affichage

Le certificat d'affichage sera transmis par la mairie directement à la préfecture, une copie m'a été envoyée par courriel le 02/09/2019.

6-6 Climat de l'enquête

L'accueil du commissaire enquêteur durant toute la durée de l'enquête a été tout à fait courtois de la part du pétitionnaire et les différents partenaires ont répondu favorablement aux demandes d'entretien avec le commissaire enquêteur.

Les personnels communaux de la mairie de Saint Denis ont été d'une remarquable amabilité et ont favorablement répondu à ses différentes requêtes (aménagement de l'espace de réception du public, fourniture de photocopies).

6-7 Clôture de l'enquête

Conformément aux dispositions de l'article R. 123-6, elle a été d'au moins un mois; 32 jours exactement, et suivant l'article 6 de l'arrêté préfectoral, le registre d'enquête ouvert, côté et paraphé par le commissaire enquêteur a été clôturé et repris par mes soins le 29 septembre 2019.

Il sera remis à la préfecture, en même temps que le rapport d'enquête.

7- OBSERVATIONS

7-1 Registre de la mairie de Saint Denis

Cinq personnes se sont présentées aux permanences.

Le registre d'enquête comporte 3 contributions apportées par 2 personnes. La même personne ayant porté une contribution écrite sur le registre et ayant ensuite apportée une contribution dactylographiée (reprise in extenso dans le procès verbal des observations) recouvrant pour grande partie sa première intervention

Celles ci ont été reprises dans le procès verbal de synthèse et soumise au Maître d'Ouvrage.

7-2 Recueil électronique

Aucune contribution .

7-3 Autres sources

Aucune contribution.

LE PROCES VERBAL DE SYNTHESE

8- PROCES VERBAL DE SYNTHÉSE

Ce jour, 6 septembre 2019, conformément à l'article 6 de l'Arrêté préfectoral N°2019-2380/SG/DRECV en date du 28 juin 2019, je me suis rendu dans les bureaux de la Région, **Direction Études et Grands Chantiers** à Saint Denis, où j'ai rencontré Monsieur Miguel BERTHOMÉ, représentant le maître d'Ouvrage, afin de lui communiquer l'ensemble des observations concernant l'enquête publique ouverte sur le territoire de la commune de Saint Denis du 29 juillet au 29 août 2019, date de clôture.

Cette enquête unique, conduite au titre de la loi sur l'eau porte notamment sur:

- Une autorisation environnementale conformément aux articles L.181-1 et suivants du code de l'environnement et visant à la réalisation d'aménagements mentionnés au 1 de l'article L. 214-3 du code de l'environnement (IOTA).
- L'évaluation environnementale conformément aux articles L. 123-1 et suivants du code de l'environnement et visant à la réalisation d'aménagements susceptibles d'affecter l'environnement au sens de l'article R. 133-1 du code de l'environnement.
- Le changement substantiel d'utilisation de zones du domaine public maritime (DPM), conformément aux articles L. 2124-1 de code de la propriété des personnes publiques.
- La déclaration de projet, conformément aux articles L. 126-1 et R. 126-1 à R. 126-4 du code de l'environnement.
- La demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'habitats et d'espèces protégées;

Cette enquête est préalable à l'autorisation préfectorale, portant sur le projet de Nouveau Pont sur la Rivière Saint Denis, situé sur le territoire de la commune de Saint Denis.

En dehors des permanences, les pièces du dossier ainsi que le registre d'enquête ont été déposés à la disposition du public sur le site internet de la préfecture et à la mairie principale de Saint Denis, afin que chacun puisse en prendre connaissance, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux et consigner éventuellement ses observations sur le registre ouvert, côté et paraphé par mes soins ou également sur le site internet de la préfecture.

Les avis d'enquête affichés en mairie principale et mairies annexes ainsi que leurs parutions dans les journaux locaux ont permis l'information du public.

Une signalisation verticale a été réalisée sur le site et a été constatée par le commissaire enquêteur. Des photos figurent en pièces jointes.

L'étude préalable du dossier et la lecture du registre d'enquête m'ont amené à formuler les observations suivantes:

1- Observation :

Lors de la réunion de présentation du projet de construction du nouveau pont sur la rivière Saint Denis, je vous ai interrogé sur la non consultation de la Commission Départementale de la Nature, des paysages et des Sites (CDNPS). Vous avez fourni par l'intermédiaire du compte rendu de réunion votre réponse.

De plus le rédacteur du dossier écrit dans le même paragraphe que la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites est alors consultée sur l'impact de l'implantation de ces nouvelles routes sur la nature. Ceci ne semble pas avoir été le cas.

2- Observation:

Une surveillance piézométrique mise en place sur la zone pour affiner la connaissance des niveaux d'eau au droit des futurs remblais, avant la phase des travaux est évoquée.

La surveillance perdurera t'elle pendant la phase travaux et la mise en service?

Cela ne nécessite t'il pas une déclaration au titre de la rubrique 1.1.1.0 de l'article R 244-1 du code de l'environnement et d'ajouter au dossier les mesures de réduction d'impact?

3- Observation:

L'utilisation de boues bentonitiques ne risque t'elle pas d'avoir un impact et dans ce cas, quelles mesures sont envisagées? Comment seront elles traitées ?

4- Observation:

La période d'étude pour la qualité de l'air a coïncidé avec l'épisode cyclonique Dumazile. L'altération des mesures est explicitée par des embruns générés lors des épisodes de forte houle.

N'aurait-il pas été envisageable de procéder à une nouvelle période de mesures et donc de disposer de données plus sûres?

Ou est-ce, au contraire, un élément permettant des évaluations de répercussions plus fines d'événements météorologiques?

5- Observation:

Le CNPN vous a interpellé sur les normes de rejet (MES, pH) qui, telles que prévues constituent un droit à polluer et qu'il convient de les adapter en fixant des seuils de non-dépassement de concentration en MES et en pH notamment, en fonction de la qualité physico-chimique du cours d'eau en amont immédiat du chantier.

Sauf erreur de ma part, je n'ai pas trouvé d'éléments de réponse dans votre document Note en réponse à l'avis du CNPN.

6- Observation:

Le plan de masse, pièce 12, montre le tracé d'un cheminement piéton depuis le RD 41 vers le centre ville qui s'interrompt au droit de l'ancien pont et ne semble pas être poursuivi. Quelle solution auront les usagers pour traverser la rivière Saint Denis? S'il existe, un cheminement est-il aux normes PMR (Personne à Mobilité Réduite) ?

7- Observation:

La réalisation de cet ouvrage va t'elle entraîner une importante consommation d'eau? Existe t'il un risque d'obérer l'alimentation en eau de Saint Denis?

8- Observation:

Y aura t'il des centrales à béton et quelles mesures seront prises pour leur installation sur le site et les moyens de préservation de la ressource en eau?

9- Observation:

Le choix de la conservation de l'ancien pont est fait. Mais il ne semble pas qu'il soit précisé les coûts de conservation, de mise aux normes (PMR) si besoin est, et d'entretien de la structure.

10- Observation:

Existe t'il des mesures de trafic routier: route du littoral vers Saint Denis et sens contraire ainsi que les taux de fréquentation de la RD 41 ?

Je précise ma question car effectivement le dossier évoque ce point pièce 20, page 75 car il me paraît intéressant de connaître le trafic des automobilistes utilisant le RD 41. et devant ensuite s'insérer dans le flux de circulation pour aller vers l'ouest ou Saint Denis.

11- Observation:

Sauf erreur de ma part, je n'ai pas trouvé le budget total de cet aménagement est-il possible de le préciser?

Dans le dossier, on évoque un montant de 33 M € avec un montant de 1,580 M € pour les mesures environnementales, alors que lors de la présentation qui m'a été faite le 10/07/2019 vous évoquiez différentes sommes: 43 M € (shunt doublé dans le sens Est-Ouest) et 28 M € avec échangeur en dénivelé.

12- Observation:

Qu'en est-il du NPRSD et des projets de livraison connexion avec la Nouvelle Route du Littoral (NRL) ainsi que de mise en œuvre et livraison connexion avec la Nouvelle Entrée Ouest (NEO) dont les calendriers restent pour le moment plus ou moins flous?

13- Observation:

Je n'ai pas souvenir d'avoir lu dans le dossier une approche de ZALM (Zone d'Aménagement à la Mer). Hors il semblerait qu'il soit envisagé d'en créer une sur la pointe du Barchois et elle n'apparaît pas dans votre projet d'aménagements et sa compatibilité avec de futurs projets.

14- Observation:

Comme expliqué dans le dossier d'enquête, le projet est déficitaire en matériaux de remblais courants qui feront l'objet d'un apport extérieur. Cet approvisionnement pourra se faire à partir de carrières ou d'emprunts. Le pétitionnaire précise que dans ce cas, les matériaux devront être suffisamment charpentés pour être utilisés à l'état naturel.

L'approvisionnement a-t'il été quantifié et la ressource identifiée pour éviter toute pénurie?

15-Observation:

L'autorité Environnementale a déclaré la recevabilité du dossier sur son aspect réglementaire en émettant cependant certaines recommandations:

- Tenir compte des risques naturels et ne pas déranger la situation existante pour la population riveraine;
- Garantir le bon état des masses d'eaux superficielles et souterraines;
- Préserver la continuité écologique de la rivière Saint Denis et tenir compte du survol du corridor de survol de l'avifaune marine;
- Hiérarchiser la trame urbaine en renforçant la place du piéton et du cycliste;
- Préserver le patrimoine et garantir l'insertion du projet.

Le PUBLIC

16- Observation:

Madame Alexandra LORION inscrit dans le registre d'enquête, lors de la permanence du 6 août 2019:

"Je note que le projet ne touche pas aux banians situés à proximité du bar des pêcheurs, ce qui est essentiel.

L'escalier ancien, face à la préfecture (accès à la grève et la cale à bateaux) doit être conservé.

Extension du parking du square Labourdonnais: je suis opposée à cette extension (à droite et à gauche de l'allée centrale qui mène à la statue) car elle risque de:

- Briser la perspective vers le fond du square (statue);
- Faire disparaître des arbres centenaires qui font l'aspect paysager du square.

Ne pas le transformer en vaste parking.

De manière générale, projet structurant et nécessaire à condition de porter une attention accrue à la préservation des espèces végétales et des arbres sachant que les fouilles

archéologiques préventives qui ont été opérées par la DACOI en face de "Chez Paul" ont complètement dénudé l'espace (suppression d'arbres et de flamboyants qui prendra 20 ans à se régénérer).

Donc merci de préciser si des arbres doivent être abattus à proximité de la préfecture".

*Le commissaire enquêteur a précisé à la personne qu'un aménagement paysager et végétal était prévu afin de valoriser la façade de la préfecture, classée monument historique.

17- Observation:

Madame JANSSENS a inscrit dans le registre d'enquête la contribution suivante:

"Selon le plan et photos vus ce jour 06 août 2019 à 14H30 les habitations en contrebas ne seront pas impactées par le projet route du littoral vers le pont, vers la rue Jean Châtel (en contrebas de l'accès vers la route de la Montagne). La parcelle me concernant est la AC 9. TOUTEFOIS, vu le projet de chemin piétons et des atterrissages de véhicules venant du littoral.

1-Est ce que la sécurité et l'hygiène sont prévues? (la personne se plaint de jets de bouteilles, de déchets sur le bas de son terrain à partir de la route qui n'est pas clôturée).

2-Les tamarins d'Inde infestés, nocifs pour les habitations seront-ils enlevés et remplacés? (Je possède courrier DEAL et rapports d'expertise attestant de cet état de fait + constat d'huissier).

3-serait-il possible de racheter à prix raisonnable la partie en pente longeant notre habitation avant l'alignement de la voie ferrée dans un objectif de végétaliser et sécuriser le terrain parallèle à notre habitation vu la pente de 45 % par rapport à l'habitation, et sous réserve que la Région procède à l'enlèvement des tamarins d'Inde qui sont infestés, nocifs, instables et insalubres. Ceci est prouvé scientifiquement, je dispose d'un constat d'huissier et des rapports d'expertise qui appuient mes dires. Il faudrait un accès rue nationale en cas d'accord pour l'entretien et la remise en état de la partie de parcelle concernée par le rachat.

4-Est-il prévu des protections contre les bruits (engins ou circulation) ainsi que les précautions pour la santé (poussières etc.).

5 - Serait-il possible d'avoir une suite aux fouilles archéologiques? 5face à Paul).

6 - Est-il prévu un pont intermédiaire piétons cyclistes rejoignant la rue du pont (cité et lotissement habité) à la rue de la République surplombant la rivière de Saint Denis? (Accès chemin piétonnier longeant le pont N'EST PAS SÉCURISÉ vu l'emprunt des véhicules, surtout camions??

6bis- Le cheminement piétons sur le pont est très dangereux sens ouest est.

Ce projet est nécessaire à condition qu'il y ait une suite pour le désengorgement de circulation Nationale 1 (près de la gare, butor etc.). Dans un but économique, environnemental, étant agricultrice aussi.

Je souhaite être reçu par le Maître d'Ouvrage (prise en charge par mes soins après rachat de la partie en mitoyenneté de notre habitation AC2/AC9).

N° portable 0692865300

**La personne évoque le rond point en fin de route du littoral et la route de la Montagne RD 41. Pièce 1.*

Lors de la permanence du 29 août 2019, Madame JANSSENS a apporté le document repris in extenso ci dessous qu'il convient de fusionner avec sa précédente contribution:

*"LES MESURES QUE VOUS PROPOSEZ SAINT DENIS LE 29 AOUT 2019
POUR LA SAUVEGARDE DE VIE ET DES BIENS ainsi que l'analyse sur l'impact humain et des biens :*

Ne correspondent pas à la réalité de la zone résidentielle ou habitation en contrebas de la route nationale à l'entrée de saint Denis

Vous optez pour un impact nulle sur la vie humaine ce qui n'est pas le cas au vu des points suivants :

1/ SAUVEGARDE DES VIES ET DES BIENS CITOYENS DE LA ZONE (en contrebas de la route nationale coté habitations)

*1/*Les poussières et les particules de chaux très volatiles et dangereuses pour la santé s'accumuleront sur la zone d'habitation en contrebas, cette situation sera accentuée par les vents qui s'engouffrent dans ces zones en particulier sur les berges et les ruelles. Cet état se fait déjà jour actuellement*

2/*Constat en date du la semaine du 20 aout 2019

Se situant dans une zone calme à ce jour et en contrebas de la voie ferrée avec une dénivellation à plus de 30°

Le chantier moins conséquent actuellement produit déjà des poussières entrant déjà dans notre habitation qui se trouve en contrebas longeant la ruelle Jacquemin et s'accumulant sur nos bâtiments et véhicules.

** Votre dossier précise que chaque entreprise prendra des dispositions, ce qui n'est pas le cas déjà avec le chantier actuel (travaux de canalisations à priori) qui déjà entame largement les berges de la voie ferrée*

Que seulement un écologue sera présent quotidiennement

Nul doute que les entreprises prendront des mesures en fonction de leurs périmètres mais rien n'est prévu au-delà d'une certaine zone pour les habitations se trouvant à proximité proche

de la route s'ajoute à cette situation de fait des sons intenses en continu qui font raisonner notre habitation pourtant solide.

Leurs obligations de sécurité chantiers mais ne remplaceront pas les obligations de pouvoirs publics et de l'état.

Que compte faire les pouvoirs publics, maîtres d'ouvrage et constructeurs en matière de protection des riverains contre l'impact : sonore continu ,respiratoire, la protection des biens (bâtiment , véhicules... surtout en présence de chaux (produit corrosives sur une période prévue initialement sur trois ans)

Dans la zone, il y a des enfants en bas âge, des personnes assistées médicalement, des handicapés et des personnes âgées

2/SECURITE

** Aucun passage piéton n'est prévu entre le pont de la rivière de saint denis (national) pour accéder au barachois. La circulation actuelle est déjà dangereuse par les accidents qui se sont déjà produits et les conséquences des poids lourds passant à grande vitesse sur le pont actuel*

Pourriez-vous prévoir une passerelle alliant les deux berges pour accéder à la capitale ?

**Nous constatons déjà avec les poids lourds allant déverser les gravats ou autres sur le bord de mer, des problèmes de sécurité non respectées pour les véhicules circulant le long de la berge.*

Voir même des problèmes de passage de deux véhicules circulant en sens inverse

**Autre points déjà occasionnés :*

- Des véhicules venant du littoral ont failli tomber sur la toiture de notre habitation*
- Heureusement que la clôture que nous avons mis inexistante presque à ce jour le long de la voie ferré a ralenti la chute*
- Quelles sont les travaux que vous comptez prendre à ce sujet car ils ne figurent pas dans votre rapport ??*

3/POURQUOI ?

1/ n'avez-vous pas prévu des clôtures de protection le long de la nationale et du chemin piéton

Surtout que nous risquons comme dans le passé d'avoir des bouteilles de verre ou autres qui tomberaient sur notre propriété ou sur nos personnes

2/ pourquoi n'avez-vous pas utiliser le premier rond point en sortant du littoral sur saint denis

4/Procédure de plainte

Aucunes précisions concrètes ne sont apportées en cas éventuel de danger ?

Je souhaiterais que vous apportiez de précisions

Pour les contributions vous donnez des chiffres par jour soit approximativement 2000€ comment se répartissent elles surtout quand plusieurs personnes sont concernées ?

Quelles sont les conditions et les démarches

5/ENVIRONNEMENT

Vous avez prévu pour 1.500 000€ sur un an pour remplacer les arbres enlevés à remplacer sur la zone du barachois

Mais aucune intervention sur les tamarins d'inde longeant la voie ferrée et la nouvelle zone piétonne

Qui sont nocifs, insalubres, et agressifs salins

Rapport d'expert et constats d'huissier à l'appui, ces arbres sont infestés et non entretenus

Le danger est certain vu la hauteur de la butte plus des arbres (plus de 20m au dessus des habitations et de la route car des arbres sont déjà tombés sur notre habitation

Qui puis ai la reconnaissance de catastrophe naturelle lors du cyclone BEJISA NON ACTE

Quelles sont les dispositions, les mesures, actions que vous allez prendre pour les enlever, les remplacer et avoir une végétation plus étoffée ??

6/REPARATIONS

Nous sommes en zone patrimoine historique

dans l'un des rapports vous prévoyez une réparation en compensation du préjudice subi éventuel par une réparation de 2000€ par jour ?

Est-ce pour l'ensemble des personnes concernées ?

Si c'est le cas il semble anodin au vu du budget de 1.900 000 approximativement que vous prévoyez pour le remplacement de certains arbres et entretien devant la zone préfectorale

Prévoyez vous une réalisation technique (protection acoustique) ou plus orientée vers une indemnisation monétaire ?

Bien entendu ce chantier est primordial et nécessaire à conditions que vous preniez les dispositions conformément aux obligations de l'état et des différentes administrations pour palier à ces problèmes

Je reste à votre disposition pour tous contacts etc....

Mme JANSSENS"

J'ai expliqué à cette personne que la gestion des plaintes est bien prévue dans le dossier

Dont procès verbal, communiqué sur place à Monsieur Miguel BRETHOMÉ, qui est composé de 9 pages, celle ci, incluse et qu'ensemble nous signons, en l'invitant à produire dans un délai de 15 jours, un mémoire en réponse.

Le Maître d'Ouvrage

Miguel BRETHOMÉ

Le commissaire enquêteur

Jean-Pierre SCHIETTECATTE

MÉMOIRE EN RÉPONSE

Le document ci dessous reprend in extenso le mémoire en réponse fourni par le Maître d'Ouvrage assorti des remarques du commissaire enquêteur.

La copie du document original figure en annexe.

1 - Observation :

Lors de la réunion de présentation du projet de construction du nouveau pont sur la rivière Saint Denis, je vous ai interrogé sur la non consultation de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (CDNPS). Vous avez fourni, par l'intermédiaire du compte rendu de réunion, votre réponse.

De plus le rédacteur du dossier écrit dans le même paragraphe que la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites est alors consultée sur l'impact de l'implantation de ces nouvelles routes sur la nature. Ceci ne semble pas avoir été le cas.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La non consultation de la Commission Départementale, des Paysages et des sites est explicitée dans le paragraphe 2.4.6 de la pièce 4 :

L'article L.121-6 du code de l'urbanisme indique : " *Les nouvelles routes de transit sont localisées à une distance minimale de 2 000 mètres du rivage. Cette disposition ne s'applique pas aux rives des plans d'eau intérieurs.*

La création de nouvelles routes sur les plages, cordons lagunaires, dunes ou en corniche est interdite.

Les nouvelles routes de desserte locale ne peuvent être établies sur le rivage, ni le longer.

Toutefois, les dispositions des premier, deuxième et troisième alinéas ne s'appliquent pas en cas de contraintes liées à la configuration des lieux ou, le cas échéant, à l'insularité.

La commission départementale de la nature, des paysages et des sites est alors consultée sur l'impact de l'implantation de ces nouvelles routes sur la nature.

L'aménagement des routes dans la bande littorale définie à l'article L. 121-16 est possible dans les espaces urbanisés ou lorsqu'elles sont nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau. "

Le projet de Nouveau Pont sur la Rivière Saint Denis ne change pas la destination de la voie existante malgré la présence de construction nouvelle. En effet, les travaux prévus constituent des aménagements de la voie existante et non la création d'une " nouvelle route de transit " ou de " desserte locale".

En considérant cela et au regard des jurisprudences existantes sur les mêmes sujets (cf. ex-codification avec l'article 146-7 du CU – TA Saint-Denis de la réunion, 13/07/1999, Bègue C/ commune de Saint Leu n°970001284 – CE 10/12/2001, commune de Quéven n°218331, Lebon T.1210 – aménagement de routes existantes sans changements de leur destination), le Projet de Nouveau Pont sur la Rivière Saint Denis n'est alors pas concerné par les dispositions de l'article L.121-6 du code de l'urbanisme et ne nécessite pas de consultation de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites.

Commentaire du commissaire enquêteur:

Les éléments de réponse du Maître d'Ouvrage et son appréciation des textes et jurisprudence sont pris en considération. Cependant, il s'agit bien d'un nouvel ouvrage d'art qui viendra s'ajouter à l'existant, élément repris par la MRAe dans l'introduction de son avis.

2- Observation:

Une surveillance piézométrique mise en place sur la zone pour affiner la connaissance des niveaux d'eau au droit des futurs remblais, avant la phase des travaux est évoquée.

La surveillance perdurera t'elle pendant la phase travaux et la mise en service?

Cela ne nécessite t'il pas une déclaration au titre de la rubrique 1.1.1.0 de l'article R 244-1 du code de l'environnement et d'ajouter au dossier les mesures de réduction d'impact?

Réponse du Maître d'Ouvrage:

Deux piézomètres ont été mis en place de part et d'autre de la rivière Saint-Denis afin d'affiner la connaissance sur la fluctuation du niveau de la nappe. Ces piézomètres, situés dans l'emprise de l'ouvrage, seront détruits dans le cadre des travaux.

Une déclaration au titre de la rubrique 1.1.1.0 a été effectuée. Le récépissé préfectoral de la déclaration date du 9 avril 2019 et porte le numéro 2109-20.

Au vu du caractère non pérenne de ces piézomètres, il a été considéré que cela s'apparentait plus à une mesure d'accompagnement qu'à une mesure de réduction, cf. mesure MA1 dans le dossier d'incidence.

Commentaire du commissaire enquêteur:

Effectivement, la figure 5, page 23 du document en annexe, création des remblais d'accès au NPRSD indique l'emplacement géographique des piézomètres sur le site.

Les analyses ne mettent pas en évidence d'impact notable par les polluants recherchés; Toutes les substances caractérisées présentent des concentrations inférieures aux limites de qualité de l'eau potable.

3- Observation:

L'utilisation de boue bentonitique ne risque t'elle pas d'avoir un impact et dans ce cas, quelles mesures sont envisagées? Comment seront elles traitées ?

Réponse du Maître d'Ouvrage:

Il est notamment imposé, dans les marchés de travaux :

- La surveillance visuelle permanente du cours d'eau (la détection d'un panache ou d'irisation est particulièrement visible étant donné le faible débit de la rivière hors crue) ;
- La mise en œuvre de suivi de la qualité de l'eau pendant toute la durée des travaux en rivière:

- Turbidité (par appareil portatif) : 3 fois/semaine en routine + mesures en continu pendant les phases de terrassement ;
- MES (par analyse laboratoire) : prélèvement pour analyse 1 fois/mois ;
- pH (par appareil portatif) : mesures continues lors des phases d'injection et de bétonnage
- Oxygène dissous : mesure quotidienne.

Ces suivis seront couplés à des procédures d'intervention pour information et correction en cas de dépassement des seuils imposés par la réglementation.

D'autre part, les plateformes des fondations et de la centrale à boue seront entièrement étanches. La centrale à boue sera placée à la cote 4 m NGR, hors crue centennale. Les tuyaux d'amenée de la boue bentonitique seront rigides et non perforables. Les boues seront recyclées autant que possible et l'évacuation des reliquats sera réalisée au moyen de bennes étanches.

Commentaire du commissaire enquêteur:

La réponse du Maître d'Ouvrage est satisfaisante. Les mesures prises pour surveiller le cours d'eau et la qualité de l'eau pendant toute la durée des travaux ainsi que leur périodicité semblent suffisantes.

Les précautions prises pour la centrale à boue sont pertinentes et n'appellent pas davantage de commentaires.

4- Observation:

La période d'étude pour la qualité de l'air a coïncidé avec l'épisode cyclonique Dumazile. L'altération des mesures est explicitée par des embruns générés lors des épisodes de forte houle.

N'aurait-il pas été envisageable de procéder à une nouvelle période de mesures et donc de disposer de données plus sûres?

Ou, est-ce, au contraire, un élément permettant des évaluations de répercussions plus fines d'événements météorologiques?

Réponse du Maître d'Ouvrage:

La période de mesures ne s'est pas située uniquement sur la période de Dumazile (18 jours, du 23 Février au 12 mars 2018).

Les résultats sont présentés dans un rapport de présentation en annexe du DAEU.

En effet, les dépassements de seuils réglementaires observés ne concernent que les PM (particules en suspension) qui ont par ailleurs révélé qu'en dehors de la période cyclonique ces seuils ne sont pas dépassés.

Commentaire du commissaire enquêteur:

La réponse du Maître d'Ouvrage est claire et les résultats ont bien été lus dans le dossier de présentation.

La réponse au dernier alinéa de la question aurait pu apporter un aspect informatif plus complet.

5 - Observation:

Le CNPN vous a interpellé sur les normes de rejet (MES, pH) qui, telles que prévues, constituent un droit à polluer et qu'il convient de les adapter en fixant des seuils de non-dépassement de concentration en MES et en pH notamment, en fonction de la qualité physico-chimique du cours d'eau en amont immédiat du chantier.

Sauf erreur de ma part, je n'ai pas trouvé d'éléments de réponse dans votre document « Note en réponse à l'avis du CNPN. »

Réponse du Maître d'Ouvrage

Ces seuils sont préconisés de manière usuelle dans les arrêtés préfectoraux d'autorisation de divers projets à proximité de cours d'eau. Ils ne représentent pas de risques significatifs d'altération des conditions hydro biologiques. Cette approche a été partagée avec la DEAL.

Commentaire du commissaire enquêteur:

Les éléments de réponse sont suffisants et d'ailleurs, en effet, ces difficultés n'ont pas été soulevées par la MRAe et la DEAL.

6- Observation:

Le plan de masse, pièce 12, montre le tracé d'un cheminement piéton depuis la RD 41 vers le centre ville qui s'interrompt au droit de l'ancien pont et ne semble pas être poursuivi.

Quelle solution auront les usagers pour traverser la rivière Saint Denis?

S'il existe, un cheminement est-il aux normes PMR (Personne à Mobilité Réduite) ?

Réponse du Maître d'Ouvrage:

Le cheminement piéton sur l'ancien pont est maintenu.

L'ancien pont dispose de trottoirs en amont et en aval, présentant une largeur de 1,50m. Le cheminement piéton arrivant depuis la RD41 se connecte au trottoir amont de l'ouvrage existant puis au trottoir existant situé côté montagne en rive droite. Ce cheminement ne présente pas de pente supérieure à 5% et sa largeur est de minimum 1,20m au droit des obstacles ce qui lui confère un bon niveau de confort.

Le nouvel ouvrage d'art permet, en outre, à l'ensemble des modes doux de franchir la rivière en toute sécurité et assure une connexion totale avec les cheminements piétons existant en rives, ce qui n'est actuellement pas le cas avec le seul pont existant.

Commentaire du commissaire enquêteur:

La réponse du Maître d'Ouvrage est claire et détaillée. Les équipements sont aux normes PMR.

7- Observation:

La réalisation de cet ouvrage va t'elle entraîner une importante consommation d'eau?
Existe t'il un risque d'obérer l'alimentation en eau de Saint Denis?

Réponse du Maître d'Ouvrage:

Les travaux réalisés sont en grande partie des terrassements, de l'aménagement urbain et des ouvrages en béton. Ce type de travaux est peu consommateur en eau. De plus, le béton ne sera pas fabriqué sur le chantier, ce qui diminuera d'autant la consommation d'eau. Il n'y a pas de risques d'impacter la ressource en eau de Saint-Denis.

Commentaire du commissaire enquêteur:

La réponse est satisfaisante, elle répond aux préoccupations qu'avait également soulevées la DEAL quant à l'accompagnement de l'autorisation de prélèvement qui sera nécessaire.

8- Observation:

Y aura t'il des centrales à béton et quelles mesures seront prises pour leur installation sur le site et les moyens de préservation de la ressource en eau?

Réponse du Maître d'Ouvrage:

Le volume de béton à produire sur ce chantier n'est pas suffisant pour justifier l'installation d'une centrale à béton sur site. Le béton sera livré par camions.
Aucun rejet de béton ne sera par ailleurs autorisé à même le sol ou dans le cours d'eau. Le nettoyage des outils souillés (goulottes, brouette, etc.) sera réalisé au niveau de fosses à béton dûment aménagées (fosse recouverte de géotextile pour filtrer les laitances) et régulièrement curées.

Commentaire du commissaire enquêteur:

Les éléments fournis par le pétitionnaire sont satisfaisants et suffisants.
Ils permettent de lever un doute sur un impact qui aurait pu poser problème, même avec toutes les précautions annoncées dans le dossier.

9- Observation:

Le choix de la conservation de l'ancien pont est fait. Mais il ne semble pas qu'il soit précisé les coûts de conservation, de mise aux normes (PMR) si besoin est, et d'entretien de la structure.

Réponse du Maître d'Ouvrage:

Le pont actuel ne nécessite pas de mise aux normes. Il est conservé en l'état sans aménagements nouveaux. Dans le cadre d'une opération d'entretien, il est néanmoins programmé le confortement de ses fondations.

Commentaire du commissaire enquêteur:

La non mise en œuvre d'aménagements nouveaux ne pose pas de difficultés et la réponse peut être mise en corrélation avec les éléments de la réponse précédente concernant l'ancien pont (observation 6), et le confortement de ses fondations est un élément positif.

10- Observation:

Existe-t'il des mesures de trafic routier: route du littoral vers Saint Denis et sens contraire ainsi que les taux de fréquentation de la RD 41 ?

Je précise ma question car effectivement le dossier évoque ce point pièce 20, page 75 car il me paraîtrait intéressant de connaître le trafic des automobilistes utilisant la RD 41. et devant ensuite s'insérer dans le flux de circulation pour aller vers l'ouest ou Saint Denis.

Réponse du Maître d'Ouvrage:

Des comptages de trafic in situ ainsi que des modélisations dynamiques de trafic ont été réalisées afin de quantifier les volumes de trafic projetés et d'analyser le fonctionnement des aménagements.

Ces études ont bien intégré les flux de véhicules empruntant la RD41 dans les deux sens.

Commentaire du commissaire enquêteur:

La réponse du pétitionnaire aurait pu être plus précise. S'il est évident que le flux principal vient de l'ouest, il existe un trafic qui vient de La Montagne et qui aurait mérité d'être quantifié et spécifié dans l'étude du projet.

11- Observation:

Sauf erreur de ma part, je n'ai pas trouvé le budget total de cet aménagement est-il possible de le préciser?

Dans le dossier, on évoque un montant de 33 M € avec un montant de 1,580 M € pour les mesures environnementales, alors que lors de la présentation qui m'a été faite le 10/07/2019 vous évoquiez différentes sommes: 43 M € (shunt doublé dans le sens Est-Ouest) et 28 M € avec échangeur en dénivelé.

Réponse du Maître d'Ouvrage:

Les montants indiqués dans le dossier sont les bons (33M€).

Les montants présentés lors de la réunion du 10/07/2019, correspondent à une réflexion technique et financière en cours, visant à comparer deux scénarios d'aménagement de l'échangeur avec la RD41 dans le cadre de la configuration future du projet de nouvelle

Entrée Ouest de Saint Denis (NEO). La diapositive à laquelle il est fait référence n'avait donc, pour objet, que d'imager les réflexions en cours sur la compatibilité du projet NPRSD avec le futur projet NEO.

Commentaire du commissaire enquêteur:

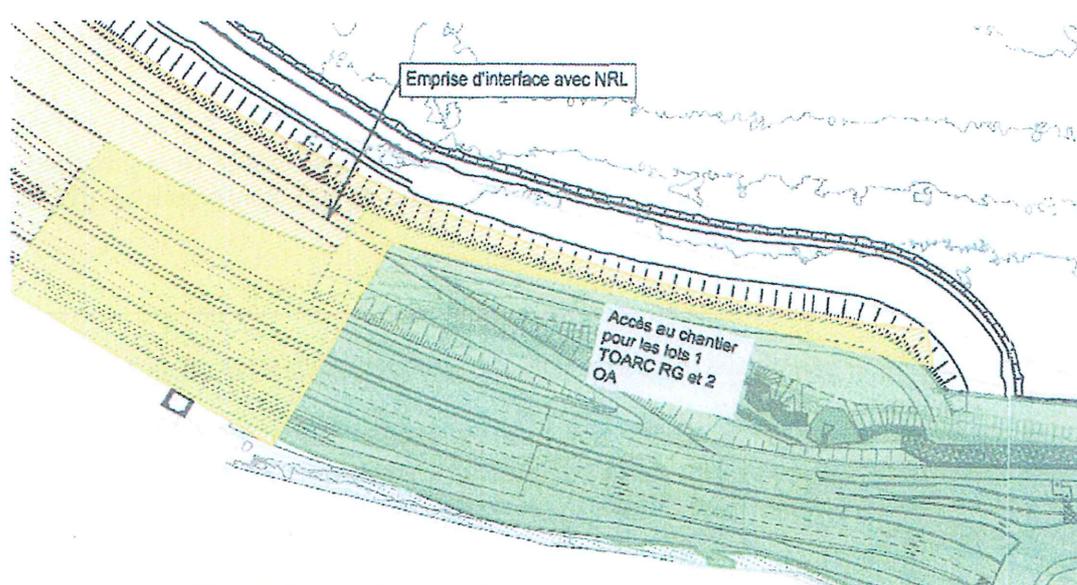
La réponse est satisfaisante, il est évident que le pétitionnaire affiche un coût estimé sans difficultés rencontrées dans la réalisation du projet et n'a évoqué les autres montants que lors de la présentation du dossier qui m'a été faite et évoquée dans mes démarches antérieures à l'enquête compte tenu de l'incertitude qui plane encore sur la NEO ayant d'ailleurs entraîné la question suivante.

12- Observation:

Qu'en est-il du NPRSD et des projets de livraison connexion avec la Nouvelle Route du Littoral (NRL) ainsi que de mise en œuvre et livraison connexion avec la Nouvelle Entrée Ouest (NEO) dont les calendriers restent pour le moment plus ou moins flous?

12- Réponse du Maître d'Ouvrage:

L'opération NRL se termine à l'entrée ouest de Saint Denis, au niveau de la caserne Lambert. Les travaux NRL sont en cours, alors qu'à ce jour les travaux NPRSD sont en appel d'offre. Afin d'assurer une bonne connexion entre ces deux projets, il est prévu une zone d'interface sur environ 100 mètres à l'ouest du giratoire actuel d'accès aux installations de chantier de la NRL.



Extrait du plan des emprises issu de la consultation NRPSD

La réalisation des travaux de cette zone est actuellement prévue dans les deux opérations et sera déclenchée en fonction de l'avancement des travaux des deux opérations.
A ce stade, il est prévu une mise en service concomitante entre NPRSD et NRL.

NEO doit prochainement faire l'objet d'un débat public suite à la décision de la CNDP du 31 juillet 2019. Sa programmation n'est pas encore arrêtée mais sa conception prendra en compte le NPRSD.

Un des objectifs du programme NPRSD était de concevoir une infrastructure évolutive capable de s'adapter au projet NEO. Cela se caractérise, dans le projet, par une grande largeur du pont qui permettra, notamment, de recevoir les futures configurations de NEO, avec un ouvrage notamment dimensionné pour pouvoir accueillir un transport en commun ferré. L'ouvrage d'art NPRSD sera pérenne, les aménagements de surface de part et d'autre seront, quant à eux, appelés à évoluer.

Commentaire du commissaire enquêteur:

Les différents projets sont effectivement plus ou moins concomitants, la NRL subit des retards dus à un manque de matériaux provenant des carrières; c'est d'ailleurs pourquoi j'ai posé la question, plus bas, au pétitionnaire de la disponibilité des matériaux évoqués pour son plan. La flexibilité du projet de NPRSD est très intéressante également pour la NEO dont le choix définitif n'est à ce jour pas défini comme évoqué plus haut.

13- Observation:

Je n'ai pas souvenir d'avoir lu dans le dossier une approche de ZALM (Zone d'Aménagement à la Mer). Or, il semblerait qu'il soit envisagé d'en créer une sur la pointe du Barachois et elle n'apparaît pas dans votre projet d'aménagements et sa compatibilité avec de futurs projets.

Réponse du Maître d'Ouvrage:

Dans le cadre du projet NPRSD, il est prévu de réaménager l'accès à la cale de mise à l'eau des pêcheurs, et de renouveler le treuil permettant les manœuvres de bateaux.
La réflexion sur la ZALM est intégrée dans le cadre du projet NEO, bientôt en débat public.

Commentaire du commissaire enquêteur:

Les projets de ZALM sont évoqués par le SAR, actuellement en enquête publique pour modification mais ne restent pour le moment qu'à l'état de projet.
Effectivement cette approche pourra être intégrée dans le projet de la NEO, bientôt en débat public.

14- Observation:

Comme expliqué dans le dossier d'enquête, le projet est déficitaire en matériaux de remblais courants qui feront l'objet d'un apport extérieur. Cet approvisionnement pourra se faire à partir de carrières ou d'emprunts. Le pétitionnaire précise que dans ce cas, les matériaux devront être suffisamment charpentés pour être utilisés à l'état naturel.
L'approvisionnement a-t-il été quantifié et la ressource identifiée pour éviter toute pénurie?

Réponse du Maître d'Ouvrage:

Les matériaux nécessaires à ce chantier sont des matériaux communs disponibles aisément sur l'île (granulats, sable, moellons...). Le volume est défini dans les marchés de travaux. Il n'est pas élevé et largement disponible localement.

Commentaire du commissaire enquêteur:

La réponse du pétitionnaire est claire et ne nécessite pas d'explications supplémentaires.

15-Observation:

L'autorité Environnementale a déclaré la recevabilité du dossier sur son aspect réglementaire en émettant cependant certaines recommandations:

- Tenir compte des risques naturels et ne pas déranger la situation existante pour la population riveraine;
- Garantir le bon état des masses d'eaux superficielles et souterraines;
- Préserver la continuité écologique de la rivière Saint Denis et tenir compte du survol du corridor de survol de l'avifaune marine;
- Hiérarchiser la trame urbaine en renforçant la place du piéton et du cycliste;
- Préserver le patrimoine et garantir l'insertion du projet.

Réponse du Maître d'Ouvrage:

Dans un courrier du 20 mai 2019 envoyé à la MRAE, la Région confirme ses engagements pour respecter les mesures développées dans le dossier d'étude d'impact.

Commentaire du commissaire enquêteur:

Plusieurs fois au cours de nos échanges, le Maître d'Ouvrage a confirmé cette position dont j'ai pris acte et qui est détaillée dans le dossier d'enquête.

OBSERVATIONS DU PUBLIC

16- Observation:

Madame Alexandra LORION inscrit dans le registre d'enquête, lors de la permanence du 16 août 2019:

"Je note que le projet ne touche pas aux banians situés à proximité du bar des pêcheurs, ce qui est essentiel.

L'escalier ancien, face à la préfecture (accès à la grève et la cale à bateaux) doit être conservé.

Extension du parking du square Labourdonnais: je suis opposée à cette extension (à droite et à gauche de l'allée centrale qui mène à la statue) car elle risque de:

- *Briser la perspective vers le fond du square (statue);*
- *Faire disparaître des arbres centenaires qui font l'aspect paysager du square.*

Ne pas le transformer en vaste parking.

De manière générale, projet structurant et nécessaire à condition de porter une attention accrue à la préservation des espèces végétales et des arbres sachant que les fouilles archéologiques préventives qui ont été opérées par la DACOI en face de "Chez Paul" ont complètement dénudé l'espace (suppression d'arbres et de flamboyants qui prendra 20 ans à se régénérer).

Donc merci de préciser si des arbres doivent être abattus à proximité de la préfecture".

*Le commissaire enquêteur a précisé à la personne qu'un aménagement paysager et végétal était prévu afin de valoriser la façade de la préfecture, classée monument historique.

Réponse du Maître d'Ouvrage:

Comme présenté sur la pièce 12 « plan masse », l'escalier évoqué en face de la préfecture et menant à la grève est conservé et sera restauré.

Il n'y a pas d'« extension » du parking du square Labourdonnais, mais déplacement. Le parking actuel sur le square Labourdonnais est supprimé dans le cadre du projet NPRSD afin, justement, de remettre en valeur ses arbres et la statue classée. Ainsi, après la réalisation du projet NPRSD, le square sera dédié uniquement aux piétons, mode doux et manifestations. En collaboration avec l'Architecte des Bâtiments de France, le paysagiste de la DEAL, la ville et le paysagiste missionné par la Région, le nouveau parking sera volontairement très arboré afin d'assurer une continuité visuelle avec la végétation actuelle du square. Aucun arbre du square Labourdonnais ne sera abattu.

Le projet NPRSD a du composer avec tous les enjeux, notamment paysagers, du site. Tous les arbres classés sont conservés. Certains arbres seront remplacés, d'autres seront transplantés.

Sur la place Charles de Gaulle, dans le cadre de la réalisation des fouilles archéologiques, 9 cocotiers et 4 flamboyants ont été conservés. Seuls les arbres directement dans l'emprise des aménagements projetés ont été coupés. En remplacement de ceux-ci, le projet NPRSD prévoit la plantation de nouveaux arbres sur la place et notamment des cocotiers de cinq mètres de hauteur.

La pièce 15 « plan de plantation » du dossier détaille le projet paysager avec tous les individus plantés, ceux coupés et ceux déplacés.

Par ailleurs, il a été décidé, en accord avec l'Architecte des Bâtiments de France et la ville de Saint-Denis, de valoriser la perspective visuelle du bâtiment de la Préfecture, classé monument historique, depuis le site très touristique du Barachois.

Pour cela, les six *tabebuia rosea*, situés devant et à l'extérieur de la préfecture, seront supprimés. Ceux situés à l'intérieur de l'enceinte de la préfecture seront conservés. Une attention particulière a été portée sur le projet paysager de l'aménagement du dénivelé en contre-bas de la Préfecture, qui accueillera aussi une promenade piétonne et des bancs.



Extrait de la présentation faite au commissaire enquêteur

Commentaire du commissaire enquêteur:

La réponse à cette contributrice est claire, détaillée et précise. Même si on peut déplorer la coupe de certains arbres, l'aménagement paysager a été largement pris en compte en respectant le plus possible l'existant.

17- Observation:

Madame JANSSENS a inscrit dans le registre d'enquête la contribution suivante:

"Selon le plan et photos vus ce jour 06 août 2019 à 14H30 les habitations en contrebas ne seront pas impactées par le projet route du littoral vers le pont, vers la rue Jean Châtel (en contrebas de l'accès vers la route de la Montagne). La parcelle me concernant est la AC 9. TOUTEFOIS, vu le projet de chemin piétons et des atterrissages de véhicules venant du littoral.

- 1- *Est ce que la sécurité et l'hygiène sont prévues? (la personne se plaint de jets de bouteilles, de déchets sur le bas de son terrain à partir de la route qui n'est pas clôturée).*
- 2- *Les tamarins d'Inde infestés, nocifs pour les habitations seront-ils enlevés et remplacés? (Je possède courrier DEAL et rapports d'expertise attestant de cet état de fait + constat d'huissier).*
- 3- *Serait-il possible de racheter à prix raisonnable la partie en pente longeant notre habitation avant l'alignement de la voie ferrée dans un objectif de végétaliser et sécuriser le terrain parallèle à notre habitation vu la pente de 45 % par rapport à*

l'habitation, et sous réserve que la Région procède à l'enlèvement des tamarins d'Inde qui sont infestés, nocifs, instables et insalubres. Ceci est prouvé scientifiquement, je dispose d'un constat d'huissier et des rapports d'expertise qui appuient mes dires. Il faudrait un accès rue nationale en cas d'accord pour l'entretien et la remise en état de la partie de parcelle concernée par le rachat.

- 4- *Est-il prévu des protections contre les bruits (engins ou circulation) ainsi que les précautions pour la santé (poussières etc.).*
- 5- *Serait-il possible d'avoir une suite aux fouilles archéologiques? (face à Paul).*
- 6- *Est-il prévu un pont intermédiaire piétons cyclistes rejoignant la rue du pont (cité et lotissement habité) à la rue de la République surplombant la rivière de Saint Denis? (Accès chemin piétonnier longeant le pont N'EST PAS SÉCURISÉ vu l'emprunt des véhicules, surtout camions??*

6bis- Le cheminement piétons sur le pont est très dangereux sens ouest est.

Ce projet est nécessaire à condition qu'il y ait une suite pour le désengorgement de circulation Nationale 1 (près de la gare, butor etc.). Dans un but économique, environnemental, étant agricultrice aussi.

Je souhaite être reçu par le Maître d'Ouvrage (prise en charge par mes soins après rachat de la partie en mitoyenneté de notre habitation AC2/AC9).

**La personne évoque le rond point en fin de route du littoral et la route de la Montagne RD 41. Pièce 1.*

Lors de la permanence du 29 août 2019, Madame JANSSENS a apporté le document repris in extenso ci dessous qu'il convient de fusionner avec sa précédente contribution:

*"LES MESURES QUE VOUS PROPOSEZ SAINT DENIS LE 29 AOUT 2019
POUR LA SAUVEGARDE DE VIE ET DES BIENS ainsi que l'analyse sur l'impact humain et des biens :*

Ne correspondent pas à la réalité de la zone résidentielle ou habitation en contrebas de la route nationale à l'entrée de saint Denis

Vous optez pour un impact nulle sur la vie humaine ce qui n'est pas le cas au vu des points suivants :

1/SAUVEGARDE DES VIES ET DES BIENS CITOYENS DE LA ZONE (en contrebas de la route nationale coté habitations)

*1/*Les poussières et les particules de chaux très volatiles et dangereuses pour la santé s'accumuleront sur la zone d'habitation en contrebas. cette situation sera accentuée par les vents qui s'engouffrent dans ces zones en particulier sur les berges et les ruelles. Cet état se fait déjà jour actuellement*

*2/*Constat en date du la semaine du 20 aout 2019*

Se situant dans une zone calme à ce jour et en contrebas de la voie ferrée avec une dénivellation à plus de 30°

Le chantier moins conséquent actuellement produit déjà des poussières entrant déjà dans notre habitation qui se trouve en contrebas longeant la ruelle Jacquemin et s'accumulant sur nos bâtiments et véhicules.

** Votre dossier précise que chaque entreprise prendra des dispositions, ce qui n'est pas le cas déjà avec le chantier actuel (travaux de canalisations à priori) qui déjà entame largement les berges de la voix ferrée*

Que seulement un écologue sera présent quotidiennement

Nul doute que les entreprises prendront des mesures en fonction de leurs périmètres mais rien n'est prévu au-delà d'une certaine zone pour les habitations se trouvant à proximité proche de la route s'ajoute à cette situation de fait des sons intensifs en continu qui font raisonner notre habitation pourtant solide.

Leurs obligations de sécurité chantiers mais ne remplaceront pas les obligations de pouvoirs publics et de l'état.

Que compte faire les pouvoirs publics, maîtres d'ouvrage et constructeurs en matière de protection des riverains contre l'impact : sonore continu ,respiratoire, la protection des biens (bâtiment , véhicules... surtout en présence de chaux (produit corrosives sur une période prévue initialement sur trois ans)

Dans la zone, il y a des enfants en bas âge, des personnes assistées médicalement, des handicapés et des personnes âgées

2/ SECURITE

** Aucun passage piéton n'est prévu entre le pont de la rivière de saint denis (national) pour accéder au barachois. La circulation actuelle est déjà dangereuse par les accidents qui se sont déjà produits et les conséquences des poids lourds passant à grande vitesse sur le pont actuel*

Pourriez-vous prévoir une passerelle alliant les deux berges pour accéder à la capitale ?

**Nous constatons déjà avec les poids lourds allant déverser les gravats ou autres sur le bord de mer, des problèmes de sécurité non respectées pour les véhicules circulant le long de la berge.*

Voir même des problèmes de passage de deux véhicules circulant en sens inverse

**Autre points déjà occasionnés :*

- Des véhicules venant du littoral ont failli tomber sur la toiture de notre habitation*
- Heureusement que la clôture que nous avons mis inexistante presque à ce jour le long de la voix ferré a ralenti la chute*
- Quelles sont les travaux que vous comptez prendre à ce sujet car ils ne figurent pas dans votre rapport ??*

3/POURQUOI ?

1/ n'avez-vous pas prévu des clôtures de protection le long de la nationale et du chemin piéton

Surtout que nous risquons comme dans le passé d'avoir des bouteilles de verre ou autres qui tomberaient sur notre propriété ou sur nos personnes

2/ pourquoi n'avez-vous pas utiliser le premier rond point en sortant du littoral sur saint

denis

4/Procédure de plainte

Aucunes précisions concrètes ne sont apportées en cas éventuel de danger ?

Je souhaiterais que vous apportiez de précisions

Pour les contributions vous donnez des chiffres par jour soit approximativement 2000€ comment se répartissent elles surtout quand plusieurs personnes sont concernées ?

Quelles sont les conditions et les démarches

5/ENVIRONNEMENT

Vous avez prévu pour 1.500 000€ sur un an pour remplacer les arbres enlevés à remplacer sur la zone du barachois

Mais aucune intervention sur les tamarins d'inde longeant la voie ferrée et la nouvelle zone piétonne

Qui sont nocifs, insalubres, et agressifs salins

Rapport d'expert et constats d'huissier à l'appui, ces arbres sont infestés et non entretenues

Le danger est certain vu la hauteur de la butte plus des arbres (plus de 20m au dessus des habitation et de la route car des arbres sont déjà tombés sur notre habitation

Qui puis ai la reconnaissance de catastrophe naturelle lors du cyclone BEJISA NON ACTE

Quelles sont les dispositions , les mesures , actions que vous allez prendre pour les enlever, les remplacer et avoir une végétation plus étoffée ??

6/ REPARATIONS

Nous sommes en zone patrimoine historique

dans l'un des rapports vous prévoyez une réparation en compensation du préjudice subi éventuel par une réparation de 2000€ par jour ?

Est-ce pour l'ensemble des personnes concernées ?

Si c'est le cas il semble anodin au vu du budget de 1.900 000 approximativement que vous prévoyez pour le remplacement de certains arbres et entretien devant la zone préfectorale

Prévoyez vous une réalisation technique (protection acoustique) ou plus orientée vers une indemnisation monétaire ?

Bien entendu ce chantier est primordial et nécessaire à conditions que vous preniez les dispositions conformément aux obligations de l'état et des différentes administrations pour palier à ces problèmes

Je reste à votre disposition pour tous contacts etc. ...

Mme JANSSENS"

**Le commissaire enquêteur a expliqué à cette personne que la gestion des plaintes est bien prévue dans le dossier*

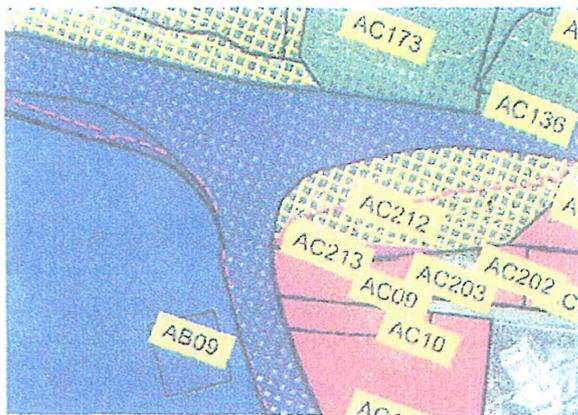
Réponse du Maître d'Ouvrage:

La réponse apportée à Mme Janssens est présentée sous forme de thématique.

En préambule, il est à noter, comme indiqué dans la pièce 06, que le projet NPRSD objet de la présente enquête publique, n'impacte pas la parcelle AC09 de Mme Janssens.

La parcelle AC09 est actuellement entourée de parcelles appartenant à l'Etat (DPM), au

Département (DPR) et à des privés.



Légende :

[Carré rose]	Foncier Privé
[Carré vert]	Foncier Commune de St Denis
[Carré magenta]	Département
[Carré bleu]	Service des Domaines
[Carré jaune]	Etat
[Carré bleu foncé]	Région Réunion
[Carré orange]	Sociétés Immobilières
[Carré bleu à motifs]	Domaine Public Routier
[Carré orange à motifs]	AOT DPR/DPM/NPRSD
[Carré vert à motifs]	Cession Mairie à la Région
[Ligne rouge pointillée]	Emprise du projet

SECURITE DU CARREFOUR RD41

Le carrefour avec la RD41, au droit de la parcelle AC09, va être modifié. Actuellement, la RN1 est en ligne droite et prioritaire à la traversée du carrefour avec la RD41. Dans le cadre du projet NPRSD, l'actuel carrefour en T est remplacé par un grand giratoire. La modification de ce carrefour, tant en géométrie qu'en terme de régime de priorité, auront pour effet d'entraîner une diminution de la vitesse et par conséquent le risque d'accidents.

JETS DE DÉCHETS SUR LA PARCELLE AC09

Le projet NPRSD ne pourra malheureusement pas apporter de solutions aux incivilités des individus qui jettent des déchets, aussi bien sur des parcelles privées, que sur le domaine public.

TAMARINS D'INDE Infestés

Le projet NPRSD n'impactant pas d'arbres sur la zone, il n'est pas prévu d'abattage. Madame Janssens est invitée à prendre contact avec le propriétaire du terrain sur lesquels sont situés les arbres malades (Département le long de la RD41 et Etat pour parcelle AC212)

RACHAT D'UN DÉLAISSÉ EN TALUS

Le projet NPRSD ne nécessite pas d'acquisition foncière en amont de la RN1. S'il est fait référence au talus au droit de la RD41, la propriétaire est invitée à se rapprocher du Département et s'il est fait référence au talus le long du CFR, il faut se rapprocher des services de l'État.

BRUIT

En cours de chantier, des mesures strictes seront imposées aux entreprises pour respecter la réglementation en vigueur. Cet aspect est abordé dans la pièce 21 Incidences et Mesures, dans laquelle est identifiée la mesure de réduction MR39 intitulée « limitation du bruit et des vibrations dues aux travaux ».

Dans le cadre du projet NPRSD, le flux de transit passera sur le nouveau pont, plus éloigné des habitations que le pont existant. Les études ont montré que l'éloignement de ce flux,

principal générateur de bruit, diminuera, même modérément, l'impact sonore sur les habitations. En conséquence, il n'est pas nécessaire de poser des écrans acoustiques.

AIR

En cours de chantier, des mesures strictes seront imposées aux entreprises pour limiter la production de poussières en obligeant, notamment, un arrosage quotidien. Cet aspect est abordé dans la pièce 21 Incidences et Mesures, dans laquelle est identifiée la mesure de réduction MR41 intitulée « limitation des poussières issues des travaux ».

Concernant la qualité de l'air durant les travaux, il est imposé et sera contrôlé que les engins soient conformes aux normes en vigueur (Mesure de réduction MR42).

Malgré ce que pourrait laisser penser l'article 1.7.2.1 du document d'incidences et mesures, le projet ne prévoit pas le traitement de matériaux à la chaux (La chaux ayant été évoquée à titre d'exemple uniquement).

Dans le cadre de l'élaboration des études NPRSD, des études détaillées ont été menées sur le volet Humain, à savoir la qualification d'incidences, notamment sur la qualité de l'air.

Des diagnostics ont dans un premier temps été établis (annexes E et F du Dossier d'Autorisation Environnementale Unique), suivis des études d'incidences qui ont conclu (pièce 12 - chapitres 1.7.1.1 et 1.7.2.1) à des impacts faibles.

La caractérisation de ces impacts a été réalisée par comparaison entre la situation actuelle et la situation de projet. Ces études concluent que le projet ne dégrade pas la situation actuelle mais aura plutôt tendance à l'améliorer.

SUITE DES FOUILLES archéologiques PLACE CHARLES DE GAULLE

La place Charles de Gaulle est remise en son état initial courant septembre 2019.

L'INRAP en charge de ces fouilles archéologiques poursuit ses études, visant notamment à décrire, analyser inventorier et interpréter l'ensemble des découvertes. Le rapport définitif permettant la conservation des connaissances et la mémoire du site sera finalisé et transmis à la Direction des Affaires Culturelles sous 24 mois.

CHEMINEMENT PIÉTONS

Le projet NPRSD conserve tous les cheminements piétons existants. De nouveaux cheminements piétons et vélos entièrement sécurisés seront créés. Ils permettront de se diriger dans toutes les directions.

CONNEXION RN1 / RD41

Le foncier à l'amont de l'actuel giratoire appartient au ministère des armées. Ce foncier n'étant pas disponible, il n'était pas possible de conserver ce giratoire en y intégrant le raccordement de la RD41.

DÉDOMMAGEMENT

Dans le cadre de l'étude d'impact, il est considéré que le projet NPRSD ne génère pas de préjudice. Néanmoins, s'il s'avère qu'un préjudice était subi, les services de la Région seront à l'écoute des administrés.

La mesure de réduction MR 40 « Mise en place d'une procédure de gestion des plaintes », impose aux entreprises d'ouvrir sur le chantier un cahier de doléances, mis à la disposition du public pour qu'il puisse s'exprimer.

Commentaire du commissaire enquêteur:

La réponse est complète, bien structurée et a réussi à réunir par thèmes les sujets évoqués par la contributrice.

La somme évoquée de 2000 euros par Madame JANSSENS n'a pas été retrouvée dans le dossier ni par le porteur du projet, ni par le commissaire enquêteur et ni l'aide apportée à consulter le dossier lors d'une permanence

Lors d'un des passages à la permanence, la précision lui a été faite qu'elle pouvait, sans problème prendre contact avec le porteur de projet.

L'ANALYSE

10- L'ANALYSE

L'objet de la présente enquête publique est la demande formulée par la Région La Réunion pour l'autorisation du projet du Nouveau Pont sur la Rivière Saint Denis lequel est situé à l'entrée ouest du centre ville de Saint Denis; il se situe sur un linéaire de 850m, du croisement de la RN 1 avec la RD 41 à la rue Jean Châtel.

Il consiste en un réaménagement routier, une création d'un nouvel ouvrage de franchissement de la rivière Saint Denis et un réaménagement de l'entrée de la ville.

Il borde le littoral et il vise à fluidifier le trafic et hiérarchiser les flux de transit et de desserte automobile ainsi que d'autres objectifs qui seront étudiés plus loin.

Il s'inscrit dans la perspective de livraison de la nouvelle Route du Littoral (NRL) et des futurs travaux de la Nouvelle Entrée Ouest de Saint Denis (NEO).

La phase travaux sera la plus impactante sur le milieu naturel. Au droit de la rivière. Les effets d'emprises sur les habitats seront majoritairement provisoires et les travaux généreront principalement du dérangement pour les espèces faunistiques en présence. A cet endroit, la rivière est d'ores et déjà franchie par un ouvrage existant.

Le nouvel ouvrage est dimensionné dans la continuité de ce dernier, assurant une totale prolongation hydraulique et n'aggravant pas la continuité écologique.

10-1- Le milieu naturel

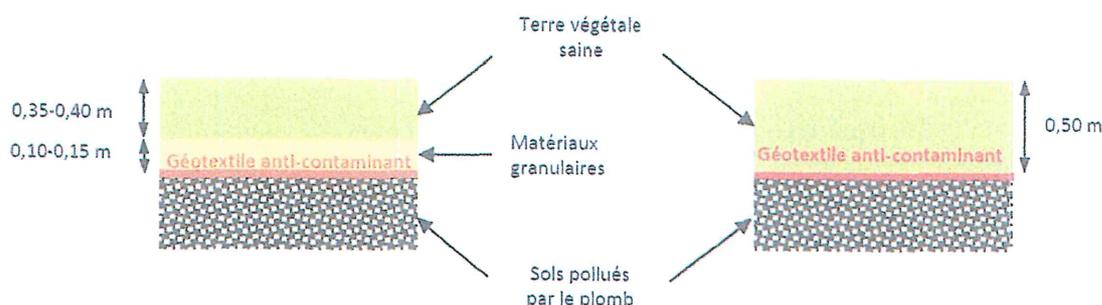
10-1-1 Les sols

Une étude des sols a été réalisée en deux temps; le diagnostic initial a révélé la présence de plusieurs matières polluantes pouvant éventuellement s'avérer dangereuses. Ce phénomène est apparu sur les couches profondes du site.

Une seconde étude a donc été programmée pour analyser la qualité des matériaux superficiels et a révélé des remblais contenant des matières polluantes qui mériteront d'être manipulées avec précaution et nécessiteront des mesures de protection à mettre en place en phase travaux et en phase mise en service, tant vis à vis du personnel travaillant sur les lieux que du public.

Le Maître d'ouvrage affirme qu'il n'y a pas de risque de remise en suspension des polluants en présence car ces sols pollués ne seront en réalité que peu remaniés car situés sur des zones qui sont prévues d'être remblayées.

Un dispositif de confinement des sols pollués au droit des espaces verts est prévu, voir le schéma ci dessous.



Pour éviter toute impact sur la population, aucun arbre fruitier ne sera planté en rive gauche ce qui empêchera tout risque de remontées des polluants par les racines des arbres jusqu'aux fruits.

Le projet n'a aucune incidence sur la géologie du secteur d'étude.

La nature des aménagements n'entraîne également aucune modification sur la morpho-pédologie du secteur.

Néanmoins, le projet est déficitaire en matériaux de remblais courants qui feront l'objet d'un apport extérieur. Cet approvisionnement pourra se faire à partir de carrières ou d'emprunts. Dans ce cas, les matériaux devront être suffisamment charpentés pour être utilisés à l'état naturel.

Le Maître d'Ouvrage assure disposer de la ressource nécessaire.

10-1-2 Le milieu floristique

Aucune espèce floristique protégée n'est présente dans les emprises du projet.

10-1-3 L'eau

10-1-3-1 L'aléa inondation

L'étude hydraulique menée par Hydroétudes conclut à une augmentation moyenne de la hauteur d'eau induite par la mise en place du pont de l'ordre de 14 cm en rive gauche et 11 cm en rive droite (secteur concerné par le projet de parking). L'influence sur les vitesses d'écoulement des eaux en amont du futur ouvrage et du pont est faible.

Le projet de pont a un effet très faible sur les emprises des zones inondables.

10-1-3-2 Le milieu aquatique et la ressource en eau

Le projet consiste en la création d'un nouveau pont.

Il n'est pas de nature à entraîner un pompage dans les eaux souterraines ni une augmentation des besoins en eau potable.

De plus, une fois la construction du pont réalisée, aucune incidence sur les écoulements souterrains n'est à prévoir car le projet n'a pas d'action sur la nappe.

Cependant, il risque d'y avoir un impact qualitatif même si le projet compte peu de remblais. Ce dernier est considéré comme négligeable.

Il existe deux types de pollution possible pouvant atteindre la nappe d'eau:

- Pollution chronique liée à la circulation et à l'usure des équipements de l'infrastructure. Les polluants déposés sur la route sont ensuite transportés par les eaux de ruissellement et/ou le vent et peuvent par infiltration polluer la nappe.
- Pollution accidentelle suite à un déversement de matières polluantes, consécutif à un accident de la circulation, qui pourraient atteindre la nappe.

10-1-4 Le milieu faunistique

Six espèces de faune ont été listées au cours des études; parmi celles-ci, le risque d'impact sur le caméléon *Furcifer pardalis* devra faire l'objet d'une demande de dérogation (destruction, perturbation et capture d'individus, destruction, dégradation et altération de sites d'aire de repos reproduction ou d'aires de repos).

10-2 Le milieu humain

10-2-1 L'environnement anthropique

Le projet de construction du Nouveau Pont sur la Rivière Saint Denis (NPRSD) est compatible avec les enjeux environnementaux de la zone pour laquelle, aucun habitat naturel à enjeux compatibles n'est inscrit dans le secteur d'activités.

Le porteur de projet devra définir les conditions optimales pour la réalisation des travaux ainsi que l'usage des matériaux afin d'éviter et également de réduire les nuisances engendrées.

10-2-2 Le paysage et l'impact visuel

Le site est positionné en fin de route du littoral et à l'entrée ouest de la ville de Saint Denis,

Le principal impact paysager consiste en la création d'un nouvel ouvrage sur un élément naturel de la rivière Saint Denis.

- Le carrefour avec la RD 41.
- L'entrée de ville jusqu'à la rue Jean Châtel.

L'impact est direct et permanent mais il reste limité du fait du peu de visibilité qui existe depuis les espaces urbains vers le pont. Le nouveau ouvrage se situe à la même altimétrie que le pont existant, et il est très peu visible depuis les rues adjacentes.

Les vues depuis la mer et le littoral vers la rivière seront modifiées mais sans engendrer de modification majeures dans le paysage que connaissent actuellement les riverains et les usagers de ces espaces.

Le projet impacte également les aménagements existant de part et d'autre de l'ouvrage, par la suppression d'une partie des plantations qui existent actuellement et qui ne pourront pas toutes être conservées. Au total 64 arbres environ seront supprimés, mais dans la mesure du possible les arbres existants seront transplantés. Les arbres protégés ainsi que les arbres remarquables identifiés à l'AVAP seront conservés.

Le corridor que constitue la rivière Saint Denis et sa biodiversité seront maintenus, l'incidence sur celle-ci n'étant que temporaire pendant la durée des travaux.

Un diagnostic archéologique a été réalisé sur le périmètre du projet, celui-ci identifie des éléments présentant un intérêt historique notable.

La qualité patrimoniale du site sera protégée.

Les bâtiments protégés ont fait l'objet d'un évitement lors de la conception du projet sous l'autorité de l'architecte paysagiste, en relation avec l'architecte des bâtiments de France; aucun bâti mentionné dans l'AVAP n'est détruit, détérioré ni même modifié.

La transformation paysagère et la mise en valeur de la préfecture sont également des points positifs pour le projet.

La première mesure d'évitement a été de concevoir un ouvrage le plus discret possible: l'altimétrie est la même que l'ancien pont et les piles sont alignées avec celles du pont existant.

10-2-3- Le trafic routier

La RN1 (route du littoral) supporte un trafic moyen journalier de 25 000 véhicules/jour avec des pointes à 1000 véhicules/heure en heure de pointe du matin. Si le réseau est nettement plus chargé aux heures de pointe du matin (entre 25% et 35% de plus) c'est cependant en heure de pointe du soir que les conditions sont les plus dégradées.

Le pont sur la rivière Saint Denis qui occasionne une réduction du nombre de voies (de 2X1 voie à 1X1 voie) est un point noir pour la circulation de la ville.

La zone d'étude est empruntée par les transports en commun. En effet, les bus des compagnies "bus jaunes" et "citalis" desservent la ville de Saint Denis.

Le décongestionnement de cette entrée de la ville sera également bénéfique au niveau environnemental évoqué ci dessous.

10-2-4 La qualité de l'air

Une mesure de la qualité de l'air a été réalisée dans l'aire d'étude afin de faire un état initial.

Les normes sont respectées pour le dioxyde d'azote et le benzène durant la période de surveillance, il n'en n'est pas de même pour les fines particules qui ont dépassé les seuils d'alerte, du seuil d'information et de recommandation journalier.

Le cabinet d'études explique le phénomène par des embruns importants dus à la forte houle pendant l'épisode cyclonique Dumazile.

Une simulation permet d'estimer une baisse des taux qui pourrait être imputée à l'amélioration du parc roulant et du durcissement de la réglementation sur les moteurs à venir.

10-2-5 Le bruit

L'impact acoustique du projet reste à terme inférieur à 2 dB (pièce 21 § 1.7.1.2.3).

Le projet ne constituera pas une "modification significative" de l'environnement sonore au sens réglementaire et aucune protection spécifique n'est à prévoir. L'effet du projet est estimé négligeable.

Cependant, le Maître d'Ouvrage devra rester attentif aux éventuels plaintes de riverains (une procédure a spécialement été mise en place par le pétitionnaire) qui pourraient être exprimées, y compris pendant la phase "chantier" qui sera délicate et pendant laquelle les dispositions "bruits liés au chantier" de l'arrêté

N° 037/DRASS/SE, relatif à la lutte contre les bruits de voisinage devront être respectées.

10-3 L'ambiance lumineuse nocturne

Les éclairages envisagés tant en phase chantier qu'en exploitation, devront être conformes aux préconisations de la SEOR (Société d'Etudes Ornithologiques de La Réunion).

Tout éclairage de nuit, que ce soit en phase travaux ou en exploitation, devra être conforme au label "Pétrel protégé, ce qui signifie:

- Une pollution lumineuse nulle (ULOR de l'éclairage=0%);
- L'installation d'une horloge qui permet de couper l'éclairage public ou de chantier pendant les périodes d'échouage massif des oiseaux;
- Orientation des rayons lumineux vers le bas;
- Limitation de la hauteur des sources d'éclairages;
- Absence d'ultra-violet dans le spectre lumineux, utilisation de lampes à vapeur de sodium basse pression qui n'attirent pas les oiseaux et les insectes;
- Adaptation de l'intensité lumineuse aux besoins réels d'éclairage du site;
- Absence ou limitation des surfaces réfléchissantes.
- Travaux de nuit interdits pendant les périodes d'échouages massifs. Et en phase d'exploitation, l'ensemble du réseau devra être éteint.

Le projet doit prendre en compte les enjeux liés à l'avifaune et d'ailleurs, le porteur de projet a fourni comme demandé par la DEAL, le nombre de luminaires, leur qualité, leur puissance et le recours à la programmation.

10-4 Les réseaux

10-4-1 Le réseau d'assainissement pluvial

En rive gauche, l'exutoire actuel existant au niveau des installations du chantier est maintenu. Le réseau aval de la route D 41 est recalibré. Les eaux de ruissellement sont collectées, traitées dans un bassin de traitement des pollutions, puis rejetées en mer par un exutoire.

10-4-2 Les réseaux humides

Il n'est pas prévu à la date de rédaction du présent, de pose ou de réhabilitation des réseaux humides existants. Les travaux qui concernent ces réseaux se limitent à des mises à la côte des regards, bouche à clé, bouche incendié, etc. qui sont situés dans le périmètre aménagé.

10-4-3 Les réseaux secs

Peu de travaux sont à prévoir; ils consistent à des mises à la côte (chambre de tirage, coffrets BT etc.) à la prolongation du réseau multitubulaire en provenance de la NRL, au déplacement du panneau à message variable et son raccordement aux réseaux et enfin à la fourniture et à la pose du réseau d'éclairage public sur la zone aménagée.

10-5 La maîtrise foncière

Les parcelles appartenant à la commune qui sont listées dans le dossier d'enquête ont été récemment vendues à la Région à l'euro symbolique. L'acte de vente figure en annexe 5 du dossier.

La Région possède à ce jour une autorisation d'occupation du DPF et du DPM portant sur toute la rive gauche de la rivière Saint Denis, l'autorisation est valable jusqu'au 31 décembre 2022 et, couvre toute la période des travaux.

Concernant le DPF et le DPM de la rive droite de la rivière Saint Denis, la demande d'Autorisation Temporaire d'Occupation est en annexe 6 du dossier.

Concernant les parcelles AC54, AC55, AC56, AC57, AC58, AC60 AC61, AC63, AC64, AC65 et AC66 situées le long de la rive droite de la rivière qui accueillent actuellement un parking appartenant à la SIDR, la Région a obtenu un accord de la SIDR pour utiliser ces terrains pour les installations de chantier. (Annexe 8).

10-6 L'avis de la MRAE Mission Régionale de l'Autorité environnementale

L'avis de la MRAe est rendu en application de l'article R 122-6 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.

Il s'agit d'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'autorisations préalables à sa réalisation, et n'est donc ni favorable, ni défavorable.

Il a été rendu le 09 avril 2019.

Il formule d'une manière générale que l'étude environnementale est de bonne qualité et l'étude d'impact permet d'apprécier les enjeux et les impacts. La séquence "éviter, réduire, compenser" permet de conclure en l'absence d'impacts résiduels sur la biodiversité.

Il rajoute que "les mesures que le pétitionnaire prévoit de mettre en œuvre sont proportionnées aux enjeux relatifs à la biodiversité".

Il stipule que "le résumé non technique présenté est de bonne qualité, qu'il fait apparaître de manière simple et pédagogique les enjeux du projet et ses impacts, avec une sélection pertinente d'illustrations et de tableaux.

Des moyens de surveillance et un suivi périodique sont proposés pour les plantations et pour vérifier l'efficacité des mesures de lutte contre les pollutions".

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

- Tenir compte des risques naturels et ne pas aggraver la situation existante pour la population riveraine;
- Garantir le bon état des masses d'eaux superficielles et souterraines;
- Préserver la continuité écologique de la rivière Saint Denis et tenir compte du corridor de survol de l'avifaune marine;
- Hiérarchiser la trame urbaine en renforçant la place du piéton et du cycliste;
- Préserver le patrimoine et garantir l'insertion paysagère du projet.

10-7 L'avis des PPA Personnes Publiques Associées

10-7-1 L'avis du Parc National de La Réunion

Il a été émis le 03 avril 2019 et confirme que l'ouvrage projeté se trouvera dans l'aire d'adhésion du Parc national à l'intérieur d'un corridor écologique avéré.

Le recours à un écologue externe pour le suivi des mesures relatives à l'environnement est qualifié comme étant certainement une bonne initiative du Maître d'Ouvrage.

Les pièces du dossier semblent complètes et suffisantes pour une appréciation de la faisabilité du projet. Elles n'interpellent aucune remarque.

10-7-2 L'avis de la DEAL, service Eau et biodiversité en date du 27 mai 2019 n'est ni favorable, ni défavorable; il concerne le volet domanial et comprend des obligations:

- **L'avis de l'Unité Police de l'Eau et Instruction, en tant que gestionnaire du domaine public fluvial:**

L'occupation du domaine public fluvial (DPF) est scindée en deux volets:

La phase de réalisation du chantier sera gérée par la délivrance d'une Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT), laquelle devra satisfaire à un certain nombre d'obligations et, qui sera délivrée après obtention de l'arrêté d'autorisation environnementale.

La phase d'exploitation de l'ouvrage qui sera gérée par la signature d'une convention de superposition d'affectation conformément aux articles L. 2123-7 et suivants de code général de la propriété des personnes publiques (CGPPP).

- L'avis de l'Unité Littoral, Paysages et sites du Service Aménagement et Constructions Durables (SACoD) en tant que gestionnaire du domaine public maritime:

Un ouvrage ou une implantation qui modifie la destination fondamentale d'une zone du Domaine Public Maritime naturel (DPMn) créé par le changement substantiel d'utilisation de cette zone relève de l'article L. 2124-1 du CGPPP.

Une enquête publique est obligatoire (objet du présent rapport).

Le projet du Nouveau Pont sur la Rivière Saint Denis vient empiéter sur le sol de la mer qui fait partie du DPMn de l'Etat (partie terrestre).

Les travaux envisagés enlèveront aux espaces en question leur caractère de domanialité naturelle pour leur conférer un caractère de domanialité publique artificielle (voirie, espaces publics) leur faisant donc perdre leur caractère naturel.

Le titre à utiliser est de ce fait le "transfert de gestion lié à un changement d'affectation" qui est possible puisque l'espace transféré sera géré comme le domaine public d'une collectivité: le DPM sera transféré au Conseil Régional de La Réunion et, respectera l'article L.2123-7 du CGPPP.

10-7-3 L'avis de l'ONF en date du 23 mai 2018 formule que : conformément aux dispositions de l'article L.341-1 du Code Forestier, les travaux projetés n'entrent pas dans la réglementation applicable aux défrichements. Ils ne nécessitent pas une dérogation à l'interdiction générale de défricher en vigueur à La Réunion.

10-7-4 Les échanges avec la mairie, la CINOR et l'ABF

A l'issue d'une réunion en date du 19 avril 2018, L'architecte des bâtiments de France a proposé des adaptations du scénario qui avait été retenu à la fin de l'avant projet, lequel s'insère bien dans un tissu urbain, la création de terres pleins centraux qui permet une meilleure végétalisation de l'espace.

Le projet respecte également le règlement de l'AVAP en conservant les arbres remarquables.

Ce dernier prévoit de:

- Positionner perpendiculairement la nouvelle voie de desserte du centre ville par rapport à l'avenue de la Victoire.
- Créer des portions de routes droites avec deux points d'inflexion afin d'accentuer le caractère urbain.

- Augmenter le nombre de plantations sur le parking du square Labourdonnais.
- Supprimer la zone de stationnement prévue sur la place du Général de Gaulle, et conserver le stationnement longitudinal le long de la nouvelle voie de desserte du centre ville.
- Supprimer la zone de régulation.
- Accoler le cheminement piéton devant la préfecture à la nouvelle voie de desserte du centre ville.

La mairie et la CINOR, ont reçu ces propositions pour avis.

La mairie et la Cinor n'ont pas exprimé d'opposition concernant le principe de réaligement de la nouvelle voie desserte du centre ville.

La mairie a demandé une suppression des stationnements le long de la nouvelle voie, car en entrée de ville ceux-ci génèrent trop de perturbations de trafic, ils ont également indiqué qu'il était souhaitable de conserver une poche de parking sur la place du général de Gaulle.

La CINOR quant à elle a indiqué ne pas être en mesure de supprimer totalement la zone de régulation des bus CITALIS sur le secteur et a proposé des alternatives de positionnement.

10-7-5 Avis du Conseil National de Protection de la Nature *

Le CNPN est une instance nationale. Dans le cadre du projet NRSPD, son avis a été obligatoirement requis car le projet nécessite une dérogation pour atteinte à des espèces protégées.

Le 17 mai 2019, le CNPN a rendu un avis sur le projet de Nouveau Pont sur la Rivière Saint Denis.

Il accorde un avis favorable à la demande de dérogation sous les conditions suivantes:

Il écrit que les mesures de réduction et d'accompagnement doivent être mieux dimensionnées en tenant compte des remarques sur la séquence ERC.

Je rappelle que:

- Les mesures d'évitement sont essentiellement prises en amont de tous travaux, lors de la conception et, modèlent le projet pour éviter les zones à enjeux identifiés. Il s'agit principalement de choix pour la conception de l'ouvrage.
- Les mesures de réduction visent à atténuer un impact potentiel négatif. Le pendant positif de la mesure de réduction est la mesure d'accompagnement, destinée à compléter le projet pour en valoriser ou en optimiser les effets positifs. Elles sont envisagées dès la conception et font partie intégrante de l'aménagement.

- Les mesures de compensation ont pour objet d'offrir une contrepartie à des impacts négatifs inévitables et non réductibles. Elles sont prévues dès la phase amont et sont intégrées dans les estimations de coût, mais ne sont pas systématiquement mises en œuvre concomitamment au projet. Bien que la proximité de la zone touchée soit recherchée, ces mesures peuvent être réalisées à distance du projet.

Il ajoute que l'absence de mesure compensatoire n'est pas clairement justifiée. L'emprise des deux piles du futur viaduc dans le lit mineur de la rivière Saint Denis constitue une perte sèche d'habitats aquatiques.

Il précise que celle-ci doit être compensée par une mesure de restauration d'habitats aquatiques au sein de la rivière Saint Denis et/ou par une amélioration des conditions hydro-morphologiques du cours inférieur de cette rivière.

Evitement d'opportunité: le CNPN reproche de ne pas avoir proposé de solutions alternatives potentiellement moins impactantes pour les milieux naturels et la densification du milieu routier.

Le Maître d'Ouvrage argumente de la façon suivante:

"Une comparaison entre un scénario sans projet à l'horizon de la livraison de la Nouvelle Route du Littoral et du scénario du projet figure dans le dossier page 109 de la pièce 20 "diagnostic initial" de la DAEU:

"En l'absence de réalisation du NRSD, le secteur constituera un point de congestion du trafic routier qui ne devrait pas s'améliorer dans le temps; et devrait entraîner une augmentation des risques de pollution chronique et accidentelle; notamment en l'absence de système d'assainissement spécifique à l'image d'aujourd'hui. Le risque de dégradation est donc potentiel".

Le Maître d'Ouvrage ajoute que dans ce cas précis, le thème est développé dans le projet avec notamment l'ajout d'une voie bus pour l'entrée sur Saint Denis et la suppression des feux tricolores du Barachois améliorant l'ensemble des flux, y compris des transports en commun, en particulier dans le sens Est Ouest.

Evitement géographique: le CNPN estime que les raisons du choix du tracé sont cohérentes mais les mesures proposées ne permettent pas de garantir l'absence totale d'impacts sur une cible environnementale donnée (les habitats d'une espèce protégées, un milieu naturel).

La réponse du Maître d'Ouvrage stipule que le maximum a été fait pour réduire l'impact du projet et notamment des emprises du chantier afin d'empiéter le moins possible sur les zones à fort enjeux, notamment le lit de la rivière et le milieu marin.

Le Maître d'Ouvrage conclut de la façon suivante et plutôt pertinente:

"Garantir l'absence totale d'impacts du projet semble compliquée, puisqu'elle consisterait à ne pas faire le projet".

Réduction; le CNPN demande à ce que les modalités de réalisation du chantier soient révisées, notamment:

- Pour le pont provisoire.

Le Maître d'Ouvrage répond que *"la plate forme étant installée de fin avril à mi-novembre (intersaison cyclonique) et des pêches de sauvegarde étant prévues avant l'intervention dans le lit mouillé, l'impact est donc minimisé".*

- Les normes de rejet (MES, pH,...)

Le pétitionnaire écrit dans sa réponse: *"aucun rejet sans traitement préalable n'est autorisé dans le milieu naturel".*

En ce qui concerne le suivi des eaux superficielles; les eaux issues du chantier répondent aux objectifs de qualité définis ci dessous:

- *Mesure des MES et hydrocarbures effectuées régulièrement, avec contrôle permanent. Prélèvements une fois par mois.*
- *Suivi en continu de la turbidité permettant de détecter les alertes en temps réel.*
- *Suivi en continu lors des phases de bétonnage du PH (2 points de mesures identifiés, 1 en amont, 2 en aval), de l'oxygène dissous quotidiennement (2 points de mesures identifiés, 1 point à l'amont et 1 point à l'aval (au plus bas au niveau du cordon littoral).*
- *Les sondes sont contrôlées et entretenues autant que de besoin.*

- *Le bâchage de l'ouvrage*

Le Maître d'Ouvrage, dans sa réponse, soutient que *"toutes les opérations ne sont pas génératrices d'un risque de pollution (poussières, eau polluée, peinture,...) exportable dans la rivière. La réalisation des travaux se fait par le dessus, ce qui nécessite de libérer l'espace qui surplombe l'ouvrage pour permettre, notamment, aux grues d'approvisionner le chantier et aux camions de réaliser le bétonnage".*

- Définition de zones de dépôt provisoires et définitives des matériaux excédentaires et leurs impacts sur le milieu aquatique.

Le Maître d'Ouvrage stipule *"Concernant les zones de dépôts provisoires et définitives des matériaux excédentaires: aucune zone de dépôt n'est prévue dans le lit majeur. La zone de dépôt définitive devra être agréée par le MOE".*

Compensation: le CNPN regrette qu'aucune mesure compensatoire ne soit envisagée concernant la perte d'habitats naturels, en particulier aquatique, liés à l'emprise au sol des piles et culées.

Le pétitionnaire prévoit le financement d'un poste de médiateur environnemental à mi-temps pour une durée de deux ans avec pour mission d'informer les usagers sur les enjeux piscicoles de la rivière, et une sensibilisation à la réglementation.

Remarques sur les mesures: Le CNPN reprend un certain nombre de mesures: MR20, MR21, MR 22, MR25, MR24, MA2.

En argument répondant aux remarques du Conseil National de Protection de la Nature, je reprendrai à mon compte, brièvement la synthèse de l'avis de la MRAE qui écrit :

"D'une manière générale, l'évaluation environnementale est de bonne qualité et l'étude d'impact permet d'apprécier les enjeux et les impacts. La séquence "éviter, réduire, compenser" permet de conclure en l'absence d'impacts résiduels sur la biodiversité.

Les moyens de surveillance et de suivi concernent aussi bien la phase chantier et la phase exploitation".

*Je ne reprendrai pas intégralement l'avis qui figure au dossier et dont j'ai annexé la réponse du MO au registre d'enquête, ainsi qu'au présent rapport.

10-8 Compatibilité avec les documents de planification et de gestion de l'Île de La Réunion

Le projet du Nouveau Pont sur la Rivière Saint Denis est compatible avec l'ensemble des plans et schémas de La Réunion.

10-8-1 La ZNIEFF1

Les ZNIEFF (Zone Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique) de type 1 :

Le Projet de Nouveau Pont sur la Rivière Saint Denis répond aux conditions qui suivent:

- Peuvent être autorisées des installations des installations à vocation scientifique ou d'observation, de production d'énergie et des infrastructures de transport de personnes, de marchandise ou d'énergie.
- Ces implantations sont conditionnés à la démonstration qu'aucun autre emplacement ou aucune autre solution technique n'étaient envisageables à un coût supportable par la collectivité.

10-8-2 Le Schéma d'Aménagement Régional

Le projet de nouveau pont sur la rivière Saint Denis s'inscrit dans les objectifs et préconisations du Schéma d'Aménagement Régional. Ces derniers sont parfaitement précisés dans le dossier: pièce 21, page 5.

Le pétitionnaire précise que la conception et la programmation même du projet permettent de ne pas impacter le Schéma d'Aménagement Régional (SAR).

10-8-3 Le Schéma de Mise en valeur de la Mer (SMVM)

Le projet s'inscrit dans les orientations de ce dernier et ne vient pas en contradiction ou en impactant ses préconisations.

10-8-4 Le Schéma de Cohérence Territoriale

Le projet s'inscrit dans les orientations du Scot en valorisant les modes doux de déplacements non motorisés grâce à la création d'un cheminement mode doux continu le long du littoral, le centre ville de Saint Denis et en assurant la continuité de la NRL sur le littoral de Saint Denis.

10-8-5 Le Plan Local d'Urbanisme (PLU)

Le zonage du PLU (N) permet la réalisation des infrastructures de transport de personnes, de marchandise ou d'énergie sous réserve que leur localisation soit rendue indispensable par des nécessités techniques et économiques impératives et que des mesures de réduction et de compensation soient prises pour diminuer l'impact environnemental et paysager. Ce qui, à mon sens, est le cas.

10-8-6 Le Plan de Prévention des Risques Inondations

Les prescriptions du PPRI dans son chapitre 4.3 "prescriptions relatives aux règles de construction" que les constructions et ouvrages futurs autorisés tel que le présent projet sont observées.

Une étude hydraulique fluviale de franchissement de la Rivière Saint Denis a été réalisée et a conclu à ce qu'il n'y avait aucune modification de zonage.

10-8-7 Le Schéma Régional des Infrastructures de Transport (SRIT)

Le projet de nouveau pont sur la rivière Saint Denis (NPRSD) hiérarchisera le réseau routier et l'optimisera avec le réseau de transport en commun.

Il améliorera la circulation des piétons et bénéficiera d'aménagements en faveur des vélos.

10-8-8 Le Plan de Gestion des Inondations (PGRI)

Le risque inondation lié à la rivière Saint Denis présente une contrainte non négligeable, à prendre en compte dans la conception du nouvel ouvrage hydraulique, dans l'objectif de ne pas aggraver les crues existantes. Le projet s'inscrit dans les orientations du PGRI de la Réunion 2016-2021 en se conformant à plusieurs dispositions:

- Améliorer la connaissance des phénomènes complexes (modélisation hydrauliques);
- Prise en compte des eaux pluviales dès la conception du projet et traitement qualitatif avant rejet à la mer;
- Réduction des effets négatifs des inondations dès la conception du projet en dimensionnant l'ouvrage pour obtenir les solutions les moins impactantes.

10-8-9 Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

Bien que non inscrit dans les fiches action de ce plan, il n'est pas incompatible, puisqu'il améliore les mobilités alternatives à l'automobile et les conditions de circulation ainsi que la sécurité des déplacements.

10-8-10 Le SDAGE

Le projet s'inscrit dans les orientations du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) en proposant de limiter les impacts sur les enjeux eaux souterraines, inondations, gestion des eaux pluviales, pollution des eaux.

10-9 Compatibilité avec les projets sur la zone

Le Nouveau Pont sur la Rivière Saint Denis est parfaitement compatible avec les projets sur la zone. Il en est même l'une des composantes principales. Seules demeurent les incertitudes, pour le moment, non levées de livraison des ouvrages auxquels il devra se connecter.



La possession, le 25 septembre 2019

Le commissaire enquêteur

Jean-Pierre SCHIETTECATTE