

**Avis délibéré de la Mission Régionale  
d'Autorité environnementale de La Réunion  
sur l'extension de la zone commerciale de « Duparc »  
sur la commune de Sainte-Marie**

n°MRAe 2024APREU2

## **Préambule**

Le présent avis est rendu par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de La Réunion, en application du 3° du I de l'article R.122-6 du code de l'environnement modifié par le décret n°2020-844 du 3 juillet 2020 relatif à l'autorité environnementale (Ae).

**L'avis de l'autorité environnementale (Ae) est un avis simple qui ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le pétitionnaire et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisation préalables à sa réalisation, et n'est donc ni favorable, ni défavorable. Porté à la connaissance du public, cet avis vise à apporter un éclairage sur les pistes d'amélioration du projet dans la prise en compte des enjeux environnementaux qui ont pu être identifiés, et à favoriser la participation du public dans l'élaboration des décisions qui le concerne.**

La MRAe Réunion s'est réunie le 21 février 2024.

Étaient présents et ont délibéré : Didier KRUGER, Sonia RIBES-BEAUDEMOULIN.

En application du règlement intérieur de la MRAe de La Réunion adopté le 11 septembre 2020 et publié au bulletin officiel le 25 septembre 2020, chacun des membres délibérants cités ci-dessus, atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

## Introduction

Conformément à l'article R.122-6 (I-3) et à l'article R.122-7 (I) du code de l'environnement, la MRAe a été saisie pour avis par le maire de Sainte-Marie sur le projet d'extension de la zone commerciale de « Duparc ».

Le service régional chargé de l'environnement qui apporte un appui à la MRAe, est la direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL) de La Réunion. En application du III de l'article 122-7 du code de l'environnement, le préfet de région et l'agence régionale de santé (ARS) de La Réunion ont été consultés par la MRAe.

Sur la base des travaux préparatoires du service régional chargé de l'environnement, et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

**Localisation du projet :** Lieu-dit « Duparc » sur la commune de Sainte-Marie

**Demandeur :** Société « ODYSSEY Développement »

**Procédure principale :** Permis d'aménager

**Date de saisine de l'Ae :** 21 décembre 2023

**Date de l'avis du préfet de La Réunion :** Pas de contribution obtenue

**Date de l'avis de l'agence régionale de la santé (ARS) :** 2 février 2024

Le projet est une opération d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur à 10 hectares. L'extension de la zone commerciale de « Duparc » relève de la catégorie 39° du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement et doit obligatoirement faire l'objet d'une évaluation environnementale.

Le demandeur a déposé au maire de Sainte-Marie un dossier de demande de permis d'aménager comprenant une étude d'impact référencée « Cyathea\_N°2099-EI-Ind.B » en date de décembre 2023 qui a été établie selon les dispositions définies par les articles L.122-1 et R.122-5 du code de l'environnement. C'est sur la base de ce dossier considéré complet par le service instructeur (Mairie de Sainte-Marie – Direction de l'Urbanisme) que l'Ae a été saisie officiellement le 21 décembre 2023.

La mairie de Sainte-Marie s'assurera auprès des services de la DEAL si d'autres procédures réglementaires ne sont pas requises pour ce projet, notamment une demande d'autorisation environnementale au titre de l'article R.214-1 du code de l'environnement (IOTA).

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

## Sommaire

1. PRÉSENTATION DU CONTEXTE ET DES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET.....	5
2. ANALYSE DE LA QUALITÉ DU DOSSIER D'ÉTUDE D'IMPACT.....	7
3. ÉTAT INITIAL, ANALYSE DES IMPACTS ET PROPOSITIONS DE MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION (ERC).....	7
3.1. Milieu physique.....	7
3.1.1. État initial.....	7
3.1.2. Impacts et mesures.....	9
3.2. Milieu naturel.....	11
3.2.1. État initial.....	11
3.2.2. Impacts et mesures.....	12
3.3. Milieu humain.....	13
3.2.1. État initial.....	13
3.2.2. Impacts et mesures.....	14
3.4. Effets cumulés avec d'autres projets.....	16
4. JUSTIFICATION DU PROJET.....	17

## Résumé de l'avis

La société ODYSSEY Développement envisage de réaliser une nouvelle zone d'activités économiques et commerciales par extension de la zone commerciale existante de « Duparc ». Les aménagements composés de 4 macro-lots, font l'objet d'un permis d'aménager déposé auprès de la commune de Sainte-Marie.

En l'absence d'évolution du PLU de Sainte-Marie, le projet d'extension de la zone commerciale de « Duparc » respecte le recul de 75 mètres par rapport à l'axe de la RN n°2 conformément aux dispositions réglementaires en vigueur. Il n'intègre pas non plus le projet de voie assurant une liaison au giratoire de « Gillot ».

Le projet se situe en amont de la plateforme de l'aéroport de La Réunion « Roland Garros » actuellement sujette à un risque important d'inondation par ruissellement en raison des arrivées d'eau provenant des terrains en amont de la RN n°2 lors d'épisodes pluviaux intenses. Dans ces conditions, une attention particulière mérite d'être portée sur cet enjeu en raison de la fréquentation humaine et des activités en présence sur ce secteur stratégique de la commune de Sainte-Marie.

Malgré les mesures proposées pour limiter l'imperméabilisation des surfaces et pour favoriser l'infiltration des eaux de ruissellement, l'Ae demande que l'étude hydraulique produite soit complétée en élargissant le périmètre d'étude à la zone aéroportuaire et à la zone commerciale existante de « Duparc » afin d'analyser de manière plus globale le fonctionnement hydraulique et d'identifier les mesures nécessaires à une optimisation de la gestion des eaux pluviales à prévoir dans le cadre des aménagements et des futures constructions.

Au regard de la proximité d'un axe routier de grande circulation et de la zone commerciale existante de « Duparc », le trafic routier et les nuisances sonores constituent également des enjeux prégnants pour lesquels une vigilance particulière doit être portée dans les aménagements du projet. Dans ces conditions, l'Ae recommande de mieux étudier les trafics et de proposer des mesures non consommatrices d'espace pour réduire les nuisances routières (bruits, trafic), et faciliter la desserte sans artificialiser (transport en commun, accès par le reste de la zone, etc.).

D'autres recommandations de l'Ae portent sur l'insertion du projet dans son espace environnant, sur la mise en place d'un plan de surveillance des espèces exotiques (faune et flore) et sur les actions de maîtrise de la demande en énergie et sur la vulnérabilité du projet aux effets du dérèglement climatique.

L'ensemble des recommandations de l'Ae est présenté ci-après dans l'avis détaillé.

# Avis détaillé

## 1. PRÉSENTATION DU CONTEXTE ET DES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

La société ODYSSEY Développement envisage de réaliser l'aménagement sur 10,4 hectares d'une nouvelle zone économique située à l'ouest dans le prolongement de la zone commerciale existante de « Duparc ».

Ce projet est concerné par la procédure de révision allégée n°4 du PLU de Sainte-Marie pour laquelle la MRAe a émis un avis le 15 décembre 2022 (voir avis MRAe 2022AREU9<sup>1</sup>). À ce jour, les évolutions du PLU proposées par cette procédure de révision allégée n'ont pas été approuvées par la collectivité (dérogation à la règle de recul par rapport à la RN n°2 en zone à urbaniser et modification de l'emplacement réservé pour raccorder la zone au giratoire de « Gillot »).



*Plan de situation (source IGN – BD Topo 2019)*

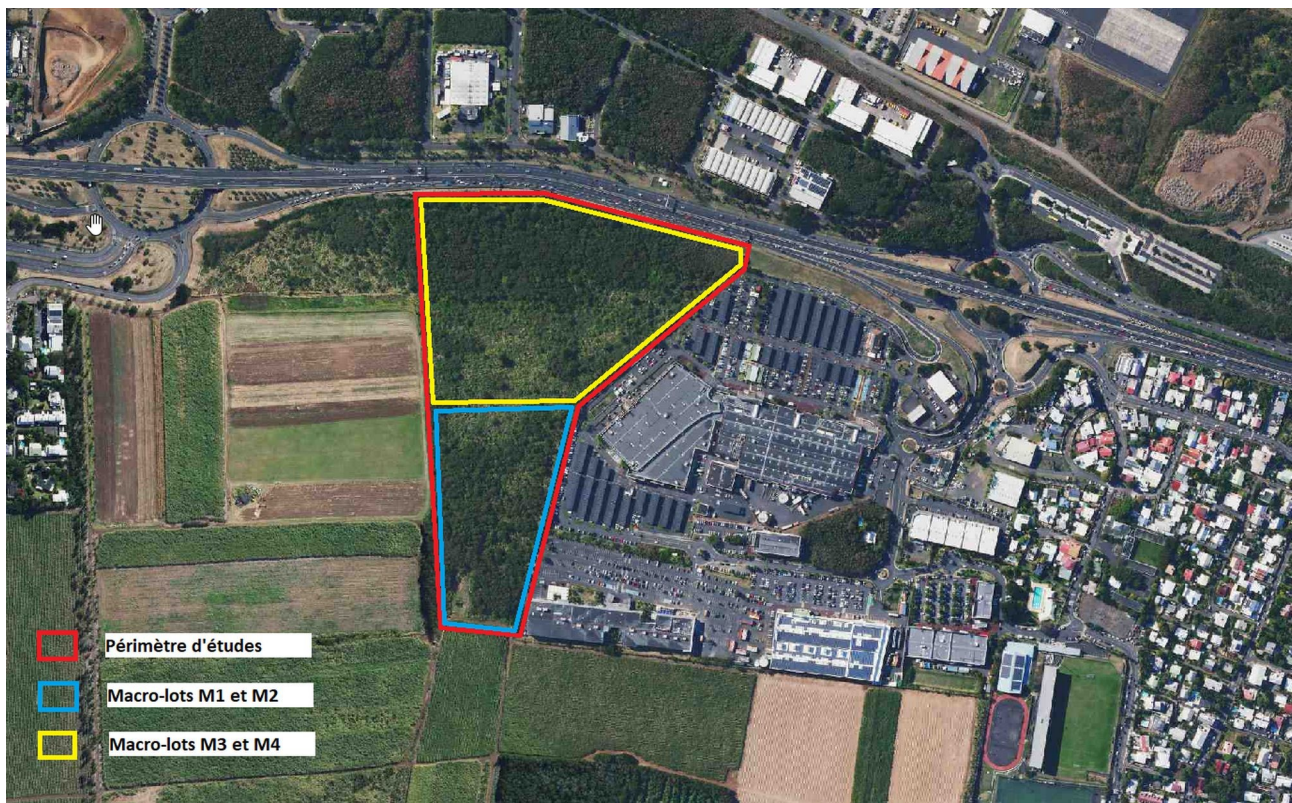
Les aménagements envisagés sont répartis en 4 macro-lots ayant chacun une finalité spécifique<sup>2</sup> :

- macro-lots M1 et M2 situés au sud de la zone et destinés aux activités de logistiques et de services, aux entreprises et éventuellement des activités artisanales ou industrielles ;
- macro-lots M3 et M4 situés au nord de la zone le long de la RN n°2 destinés au secteur tertiaire et commercial.

1 Voir l'avis sur le site internet de la MRAe de La Réunion : <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/avis-rendus-sur-plans-et-programmes-de-la-mrae-de-a571.html>

2 Voir les pages 21 à 22 de l'étude d'impact (rapport CYATHEA n°N°2099-EI-Ind.B)





*Plan de masse (source IGN – Ortho Photo 2022)*

Les travaux, d'une durée de dix-huit mois, comprennent :

- le débroussaillage de la végétation en présence ;
- la démolition des ouvrages existants ;
- les travaux de terrassement ;
- les travaux de voiries internes à la zone comprenant deux giratoires, une voie verte et des places de stationnement en revêtement semi-perméable ;
- la mise en place des réseaux divers (eaux pluviales, eaux usées, eau potable, réseau électrique, réseau d'éclairage public, réseau de télécommunication) ;
- la réalisation de noues d'infiltration des eaux pluviales et d'un bassin de stockage d'une capacité de 200 m<sup>3</sup> avant rejet dans le fossé situé le long de la RN n°2 ;
- un accès depuis le chemin de la Concorde situé au sud et qui sera prolongé permettre le raccordement viaire à la nouvelle zone économique ;
- un accès depuis la zone commerciale existante ;
- un mail urbain où la présence de la voiture sera limitée ;
- la mise en œuvre des aménagements paysagers, notamment au droit du mail urbain et de la bande de recul imposée par les dispositions du code de l'urbanisme au titre de la « loi Barnier » sur les entrées de ville.

## 2. ANALYSE DE LA QUALITÉ DU DOSSIER D'ÉTUDE D'IMPACT

Globalement, l'étude d'impact est claire et structurée, et son contenu comporte l'ensemble des éléments réglementaires précisés à l'article R.122-5 du code de l'environnement hormis la description des solutions de substitution raisonnables et des principales raisons du choix effectué par le maître d'ouvrage, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine.

Il en est de même pour le résumé non technique dont l'objectif est de donner à un lecteur non spécialisé une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact.

Le dossier comporte de nombreuses cartographies très claires et pédagogiques qui facilitent grandement la compréhension des enjeux en présence.

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

- la gestion des eaux pluviales et leurs rejets dans le milieu naturel en intégrant les risques induits pour les biens, les activités et les usagers de la plate-forme de l'aéroport de La Réunion « Roland Garros » ;
- la prise en compte des nuisances générées (trafic routier, bruit, etc.) par l'extension de la zone commerciale de « Duparc » lors de la phase travaux et en exploitation ;
- l'intégration architecturale et paysagère du projet ;
- la lutte contre la prolifération des espèces exotiques envahissantes ;
- la vulnérabilité du site du projet au changement climatique.

L'avis de l'Ae analyse sur le fond la pertinence des informations figurant dans le dossier d'étude d'impact au regard de ces principales thématiques à enjeux. Il s'agit d'une analyse croisée de l'état initial, des impacts et des mesures suivant la séquence ERC<sup>3</sup>.

3 La séquence « éviter-réduire-compenser » (ERC) qui s'applique à toutes les composantes de l'environnement et de la santé humaine, consiste à :

- supprimer certains impacts négatifs via des mesures d'évitement ;
- à défaut, définir des mesures de réduction des impacts ;
- et enfin, en dernier lieu, compenser les atteintes qui n'ont pu être évitées et réduites.

### 3. ÉTAT INITIAL, ANALYSE DES IMPACTS ET PROPOSITIONS DE MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION (ERC)

#### 3.1. Milieu physique

##### 3.1.1. État initial

###### Sols et sous-sols

Le sol d'origine alluvionnaire, est constitué de sables, graviers, galets et blocs basaltiques qui présentent actuellement une bonne perméabilité à l'infiltration des eaux de ruissellement.

Toutefois, l'étude d'impact ne présente pas d'analyse sur la qualité agronomique et les fonctions écologiques des sols qui s'inscrivent pourtant dans une plaine agricole ayant bénéficié d'un zonage qualifié de « protection forte » dans les précédents documents d'urbanisme de la commune de Sainte-Marie.

###### Eaux superficielles

Le site du projet s'inscrit dans un bassin versant intermédiaire entre celui de la rivière des Pluies à l'ouest et celui de la ravine de la Mare à l'est.

Le SDAGE<sup>4</sup> pour la période 2022-2027 établit que l'état global de la rivière des Pluies référencée FRLR02, est médiocre.

Il en est de même pour ce qui concerne la masse d'eau souterraine nommée « Formations volcaniques littorales du nord » au SDAGE et référencée FRLG101. Cette nappe d'eau souterraine est également considérée dans le SDAGE 2022-2027 comme une ressource stratégique à préserver en vue de son utilisation pour l'alimentation en eau potable et dans l'optique d'une anticipation des effets du changement climatique. Le site du projet s'inscrit dans une zone de sauvegarde non exploitées actuellement (ZSNEA), qui est à prendre en compte dans le cadre du projet.

L'analyse du fonctionnement hydraulique qui prévaut actuellement selon l'étude d'impact<sup>5</sup>, conduit à délimiter un bassin versant en amont du projet d'une superficie de 5,8 hectares. En aval, les eaux de ruissellement sont interceptées par le fossé longeant la RN n°2 qui les acheminent en aval vers la zone aéroportuaire.

Il est à noter que dans son avis en date du 6 novembre 2019 concernant l'extension et la restructuration de l'aérogare et des infrastructures de l'aéroport de La Réunion « Roland Garros »<sup>6</sup>, l'Ae avait soulevé les risques d'inondation de la plateforme aéroportuaire en raison du sous-dimensionnement des réseaux d'eaux pluviales existants et des fortes arrivées d'eaux de ruissellement provenant des terrains situés en amont de la RN n°2.

4 Schéma directeur d'aménagement et de gestion (SDAGE) de La Réunion accessible sur le site du comité eau et biodiversité : <https://www.comite-eau-biodiversite-reunion.fr/sdage-2022-2027-et-programme-de-mesures-r91.html>

5 Voir les pages 48 à 51 de l'étude d'impact (rapport CYATHEA n°N°2099-EI-Ind.B)

6 Voir le site internet de l'Autorité environnementale : <https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/les-avis-rendus-en-2019-a2896.html>



Dans ces conditions, il apparaît nécessaire que l'étude d'impact intègre les enjeux liés à la problématique de l'écoulement des eaux superficielles susceptibles d'avoir une incidence négative sur les activités de la zone aéroportuaire.

### 3.1.2. Impacts et mesures

#### Sols et sous-sols

Les travaux envisagés nécessitent des terrassements et un stockage des matériaux de déblais. Des mesures de réduction sont ainsi proposées dans l'étude d'impact<sup>7</sup> pour limiter les phénomènes d'érosion et de pollution des sols en cas de déversement accidentel provenant des engins et véhicules de chantier.

En raison de l'artificialisation des sols induite de fait par le présent projet, seule la capacité drainante constitue un impact négatif majeur sur le sol existant pendant toute la phase d'exploitation du projet a minima.

Néanmoins, il est à souligner que le parti pris architectural du programme de l'opération vise à préserver les sols d'une artificialisation définitive en conservant une surface destinée aux espaces verts représentant 43 % pour les macro-lots M1 et M2, 34 % pour le macro-lot M3 et 38 % pour le macro-lot M4 (allant au-delà des prescriptions du règlement PLU de Sainte-Marie qui exige que 25 % de la surface de la parcelle doit être perméable).

#### Eaux superficielles

Une étude hydraulique a été réalisée en juillet 2023<sup>8</sup>. Celle-ci caractérise les écoulements des eaux de surface dans la situation actuelle, ainsi que les ouvrages de collecte et de rétention des eaux pluviales utilisés par la zone commerciale existante. Toutefois, aucune analyse sur le fonctionnement hydraulique actuel en aval de la zone commerciale de Duparc n'est présentée dans le rapport, notamment sur la capacité du fossé longeant la RN n°2 comme des canalisations acheminant les eaux pluviales vers la zone aéroportuaire.

Celle-ci ne décrit pas non plus les problèmes récurrents d'inondation par ruissellement de plusieurs ouvrages et installations de la zone aéroportuaire induits par des apports d'eaux pluviales importants en provenance de l'amont de la RN n°2.

Afin de déterminer et dimensionner les ouvrages hydrauliques à mettre en place pour le projet d'extension de la zone commerciale, l'étude hydraulique se limite à prendre en compte les conditions prévues au règlement du PLU<sup>9</sup> pour calculer les volumes de stockage et les débits de fuite autorisés. Il est à noter que le règlement du PLU ne concerne que l'aménagement de parcelles comprises entre 100 m<sup>2</sup> et 600 m<sup>2</sup>, et ne paraît pas adapté à des projets de plus grande envergure comme le présent projet qui s'étend sur une superficie de 10,4 hectares.

7 Voir les pages 120 à 125 de l'étude d'impact (rapport CYATHEA n°N°2099-EI-Ind.B)

8 Voir le rapport INGETEC du 12 juillet 2023 en annexe 12-8 de l'étude d'impact n°N°2099-EI-Ind.B établie par CYATHEA

9 Règlement du PLU accessible sur le site internet de la mairie : <https://www.ville-saintemarie.re/mairie-en-ligne/plan-local-urbanisme/>,

Malgré cela, l'étude d'impact utilise une règle de 3 pour déterminer le volume du bassin de rétention (à savoir 200 m<sup>3</sup>) et le débit de fuite (à savoir 199,5 l/s) pour ce qui concerne les espaces communs imperméabilisés (voiries, places de stationnement, trottoirs, etc.) représentant une superficie de 13 300 m<sup>2</sup>. Le dimensionnement proposé des ouvrages d'eaux pluviales n'intègre pas l'imperméabilisation de 6,1 hectares induite par les bâtiments à construire dans chacun des macro-lots, laissant ainsi aux futurs acquéreurs d'assurer la gestion des eaux pluviales à l'échelle de chacune des parcelles concernées.

➤ ***En l'absence de schéma directeur des eaux pluviales ayant caractérisé les enjeux et défini les modalités de gestion de celles-ci sur l'ensemble du territoire communal, et compte tenu de la connaissance des aléas d'inondation auxquels sont soumises les infrastructures aéroportuaires comme les bâtiments des activités économiques situés en aval du présent projet, l'Ae demande au porteur de projet de :***

***– dresser une analyse de la gestion actuelle des eaux superficielles à une échelle plus globale intégrant la plateforme de l'aéroport de La Réunion « Roland Garros » afin de mettre en exergue les difficultés connues sur cette zone en termes de risques associés aux eaux pluviales dans ce secteur de la commune de Sainte-Marie fréquenté par un nombre important d'usagers très divers ;***

***– préciser la sensibilité du milieu récepteur et la capacité des réseaux d'eaux pluviales et situés en aval du site du projet à absorber les flux supplémentaires d'eaux pluviales générées par le projet ;***

***– justifier que le principe de fonctionnement hydraulique du projet et le dimensionnement des ouvrages prévus pour la gestion des eaux pluviales ne sont pas susceptibles d'occasionner des incidences négatives supplémentaires en aval du projet en tenant compte des volumes d'eaux pluviales provenant de la zone commerciale existante et des parcelles à aménager dans chacun des macro-lots.***

## Climat

Conformément aux dispositions du code de l'urbanisme, une étude sur le potentiel de développement en énergies renouvelables dans le cadre du projet est produite sans toutefois présenter les dispositions retenues pour chacun des macro-lots<sup>10</sup>. Il est également regrettable que le projet qui comprend 1 200 m<sup>2</sup> d'aires de stationnement, n'ait pas pris en compte les obligations réglementaires introduites par la loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables du 10 mars 2023.

En outre, l'étude d'impact ne fait pas d'analyse sur la production annuelle de gaz à effet de serre (GES) générée par le projet en phase travaux comme en exploitation<sup>11</sup>.

Concernant la vulnérabilité du projet au changement climatique, le rapport rappelle les conclusions de l'étude de Météo France en 2009. Il est regrettable que l'étude d'impact fasse référence à des études assez anciennes alors que les effets du dérèglement climatique sont aujourd'hui de plus en plus perceptibles.

<sup>10</sup> Voir l'étude de faisabilité en annexe 12-9 de l'étude d'impact n°N°2099-EI-Ind.B établie par CYATHEA

<sup>11</sup> Voir les pages 119 à 120 de l'étude d'impact (rapport CYATHEA n°N°2099-EI-Ind.B

- **L'Ae demande de compléter l'étude d'impact avec :**
- une évaluation des effets du projet d'extension de la zone commerciale de « Duparc » sur le climat dans l'objectif de proposer des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation sur les émissions de gaz à effet de serre générées pendant la phase des travaux et toute la durée d'exploitation du site ;**
  - les objectifs fixés pour chacun des macro-lots en matière de maîtrise de la demande en l'énergie, comme de production d'électricité et de chaleur renouvelables afin de démontrer que le projet s'inscrit dans les objectifs de la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE)<sup>12</sup> ;**
  - la prise en compte de la loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables du 10 mars 2023, qui impose désormais la mise en place de dispositifs de production d'énergie solaire thermique ou photovoltaïque pour les nouveaux parcs de stationnement qui génèrent une emprise au sol de plus de 500 m<sup>2</sup> ;**
  - l'intégration des effets du dérèglement climatique caractérisés dans les simulations numériques effectuées par Météo France Réunion<sup>13</sup> afin de consolider l'analyse de la vulnérabilité du projet au changement climatique.**

Pour l'approche attendue dans l'étude d'impact pour établir une évaluation des émissions de gaz à effet de serre, le porteur de projet pourra utilement se référer au guide méthodologique publié par le Ministère de la Transition écologique en février 2022<sup>14</sup>.

## **3.2. Milieu naturel**

### **3.2.1. État initial**

Le site d'implantation du projet s'inscrit dans un espace agricole dans lequel de nombreuses espèces de flore exotique ont proliféré à la suite de l'arrêt de l'exploitation des parcelles agricoles au cours des dernières années<sup>15</sup>. La figure n°29 de l'étude d'impact met en lumière l'absence d'espèces de flore à enjeux au droit du périmètre du projet concerné.

Concernant la faune, le rapport de l'étude d'impact se base sur un diagnostic environnemental réalisé en 2016<sup>16</sup>. Dans ce rapport, il apparaît que les enjeux portent principalement sur :

12 Voir la PPE 2019-2028 sur le site de la DEAL de La Réunion : <https://www.reunion.developpement-durable.gouv.fr/la-ppe-pour-la-reunion-2019-2028-est-adoptee-a1081.html>

13 Voir les résultats sur l'évolution attendue du climat à La Réunion au cours du XXI<sup>e</sup> siècle : <https://meteofrance.re/fr/climat/le-changement-climatique/les-projections-pour-le-futur-zoom-regional>

14 Voir le guide méthodologique sur la prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact de février 2022 : <https://www.notre-environnement.gouv.fr/donnees-et-ressources/ressources/publications/article/le-guide-sur-la-prise-en-compte-des-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-dans-les>

15 Voir les pages 60 à 69 de l'étude d'impact (rapport CYATHEA n°N°2099-EI-Ind.B

16 Voir la fiche méthodologique de Eco-Med Océan Indien d'octobre 2016 en annexe 12-5 de l'étude d'impact n°N°2099-EI-Ind.B établie par CYATHEA

- 2 espèces d'oiseaux forestiers qui nichent sur le site : la Tourterelle peinte (*Nesoenas picturatus picturatus*) et l'Oiseau-lunettes gris (*Zosterops borbonicus*) ;
- 2 espèces d'avifaune marine qui transite au-dessus du site : le Pétrel de Barau (*Pterodroma barau*), et le Puffin de Baillon (*Puffinus bailloni bailloni*). L'étude d'impact met en exergue l'incidence occasionnée sur ces espèces par l'éclairage public du secteur de Gillot et de Duparc au regard de la localisation des échouages des oiseaux marins protégés présentée dans la figure n°33 ;
- 2 espèces de micro-chiroptères qui fréquentent le site de nuit pour son alimentation : le Petit Molosse (*Mormopterus francoismoutoui*) et le Taphien de Maurice (*Taphozous mauritianus*) ;
- une espèce de reptile : le Caméléon panthère (*Furcifer pardalis*).

### 3.2.2. Impacts et mesures

Au regard des enjeux écologiques, l'étude d'impact propose des mesures habituelles pour réduire les incidences sur la faune en présence<sup>17</sup>. Il s'agit notamment de :

- procéder aux travaux de débroussaillage en dehors de la période de nidification des espèces ;
- faire passer un écologue avant les opérations de défrichement pour repérer les espèces présentes et les nids d'oiseaux, et pour apprécier le protocole à mettre en place pour préserver l'espèce qui pourrait être impactée ou dérangée par le chantier ;
- réaliser des défrichements doux et un stockage temporaire des déchets verts pour laisser le temps à la faune qui n'aurait pas été préalablement identifiée de s'échapper ;
- mettre en place un protocole lors des travaux de nuit en cas de découverte d'oiseaux marins échoués sur le site des travaux.

Il est à relever qu'une mesure spécifique est proposée pour lutter contre l'introduction et la prolifération des espèces invasives et plus particulièrement sur les geckos invasifs diurnes. Toutefois, la procédure pour éviter la prolifération de la flore exotique déjà en présence lors des mouvements de terre, ne fait pas l'objet de mesure particulière.

En phase exploitation, une attention est prise concernant l'éclairage public à l'aide d'une mesure de réduction portant sur la limitation de la pollution lumineuse et sur les caractéristiques des luminaires afin de limiter les échouages des oiseaux marins endémiques et/ou protégée au niveau de la zone d'extension de la zone commerciale de « Duparc ».

17 Voir les pages 140 à 159 de l'étude d'impact (rapport CYATHEA n°N°2099-EI-Ind.B

Une préférence aux espèces indigènes est envisagée dans les aménagements paysagers dans l'objectif de renforcer les corridors écologiques existants. La stratégie végétale telle que mentionnée dans l'étude d'impact, n'est toutefois pas traduite de manière opérationnelle.

➤ ***L'Ae recommande au porteur de projet :***

- d'expliciter les mesures prises pour lutter contre la prolifération des espèces exotiques envahissantes lors des opérations de mouvement des terres ;***
- de proposer un plan de surveillance des espèces invasives comprenant les actions à mettre en œuvre en cas de détection in situ ;***
- de préciser les caractéristiques des aménagements paysagers en justifiant comment ils pourront contribuer au renforcement des fonctionnalités écologiques en présence.***

### **3.3. Milieu humain**

#### **3.2.1. État initial**

##### Paysage

Le projet s'inscrit dans une plaine agricole jouxtant la zone commerciale existante de « Duparc » et la zone d'activités aéroportuaire « Pierre Lagourgue » située de l'autre côté de la RN n°2.

Un diagnostic paysager est produit dans l'étude d'impact<sup>20</sup>. Celui-ci conclut à l'absence d'incidence du projet sur le grand paysage en raison de la présence des obstacles présents de part et d'autre du périmètre du projet.

Il est à noter que la commune de Sainte-Mairie a engagé en 2022 une procédure de révision allégée n°4 concernant le secteur de « Duparc » portant sur :

- une demande de dérogation à la « loi Barnier »<sup>1</sup> afin de permettre la construction de bâtiments avec un recul de 45 mètres par rapport à l'axe de la RN n°2 ;
- la modification de l'emplacement réservé n°20 destiné à l'aménagement d'une voie à « Duparc » afin de la prolonger jusqu'au giratoire de « Gillot ».

##### Trafic routier

Le site d'implantation s'inscrit dans un secteur où la circulation automobile est particulièrement dense<sup>21</sup>. Ce trafic est lié plus particulièrement :

- au déplacement pendulaire entre les habitants provenant des communes de l'est de La Réunion venant travailler à Saint-Denis ;

20 Voir les pages 80 à 84 de l'étude d'impact (rapport CYATHEA n°N°2099-EI-Ind.B

21 Voir les pages 90 à 100 de l'étude d'impact (rapport CYATHEA n°N°2099-EI-Ind.B



- à la circulation des usagers (résidents, touristes, salariés, etc.) se rendant sur la plateforme de l'aéroport « Roland Garros » ;
- à la zone commerciale existante de « Duparc » qui comprend de nombreux espaces commerciaux, des restaurants, ainsi qu'un multiplexe cinématographique.

Le rapport présente les résultats de l'étude de circulation de véhicules motorisés faite en 2023<sup>22</sup>. Celle-ci intègre également l'état actuel au droit de la rue de la Concorde pressentie pour desservir le projet.

### Bruit

En raison de la proximité de la RN n°2 et de l'aéroport « Roland Garros », le site d'implantation du projet s'inscrit dans une ambiance sonore considérée comme bruyante à l'échelle de son périmètre et fait l'objet d'une caractérisation à travers la campagne de mesure de bruit (diurne et nocturne) réalisée en novembre 2021<sup>23</sup>.

### **3.2.2. Impacts et mesures**

#### Paysage

Faute d'approbation de la procédure de révision allégée n°4 par le conseil municipal de Sainte-Marie, le projet d'extension de la zone commerciale de « Duparc » tient compte des dispositions réglementaires imposées par l'article L-111-6 du code de l'urbanisme (dite « loi Barnier ») qui impose un recul de 75 mètres de l'implantation de nouvelles constructions par rapport à l'axe de la RN n°2.

Il est rappelé que le règlement du PLU de Sainte-Marie prévoit que les projets doivent garantir une parfaite insertion dans l'espace environnant dans lequel ils s'inscrivent notamment par une homogénéité de traitement ou par son harmonie avec le caractère, la volumétrie, les rythmes, les proportions, les matériaux et les couleurs qui constituent cet espace environnant.

- ***En l'absence d'analyse des incidences paysagères du projet dans l'étude d'impact, l'Ae recommande au porteur de projet de présenter différentes vues à une échelle adaptée afin de justifier la cohérence des caractéristiques des aménagements envisagés dans chacun des macro-lots au regard de la proximité immédiate de la zone commerciale existante de Duparc et de la zone d'activités aéroportuaire « Pierre Lagourgue ».***

22 Voir le rapport INGETEC de décembre 2023 en annexe 12-7 de l'étude d'impact n°N°2099-EI-Ind.B établie par CYATHEA

23 Voir le rapport IMAGEEN d'août 2023 en annexe 12-6 de l'étude d'impact n°N°2099-EI-Ind.B établie par CYATHEA

## Trafic routier

Le parti pris du projet est d'éviter de raccorder l'extension aux infrastructures existantes de la zone commerciale de « Duparc » qui connaissent régulièrement une saturation circulatoire. Dans ces conditions, le projet est prévu d'être raccordé au sud au droit de la rue de la Concorde qui elle-même rejoint la RD n°61 reliant le quartier de la « Rivière des Pluies », le quartier de la « Grande Montée » et le quartier de « Beauséjour ».

Les simulations faites dans l'étude de circulation démontrent que la réalisation du projet générera une augmentation importante du trafic voire une saturation sur les axes de circulation des giratoires existants et à réaliser.

Pour remédier à ces inconvénients, la mesure proposée dans l'étude d'impact est de réaliser une nouvelle voie permettant de raccorder le projet au giratoire de « Gillot ». Néanmoins, cette mesure de réduction ne fait l'objet d'aucune analyse des flux et du trafic routier dans l'étude de circulation fournie dans le dossier.

Le projet prévoit enfin la réalisation d'une voie verte le long de l'aménagement de la rue de la Concorde afin de favoriser les déplacements doux pour les habitants situés à proximité du site du projet d'extension de la zone commerciale.

- ***Au regard des incidences négatives notables sur le trafic routier mises en exergue par le raccordement viaire du projet au droit de la rue de la Concorde, l'Ae demande au porteur de projet :***
  - de compléter l'étude de circulation en étudiant le raccordement des deux giratoires prévus dans le cadre du projet aux voiries de l'actuelle zone commerciale de « Duparc » ;***
  - d'analyser les évolutions prévisibles des flux de circulation sur l'ensemble du secteur de « Duparc » en tenant compte de l'ensemble des projets envisagés dans le secteur par le Conseil Régional et la CINOR visant à développer des modes de déplacements alternatifs au tout-voiture ;***
  - de proposer des mesures de réduction permettant une gestion optimisée et sécurisée des flux de circulation à l'échelle de l'intégralité de la zone commerciale de « Duparc ».***

## Bruit

Il est à relever que l'étude d'impact acoustique d'août 2023 est réalisée sur la base d'une implantation des bâtiments située à 45 mètres de la RN n°2. Cette étude n'est pas en cohérence avec les dispositions réglementaires de la loi « Barnier » pourtant mentionné dans le corps de l'étude d'impact.

À partir des résultats des simulations acoustiques, des dispositions constructives sont proposées dans le rapport d'évaluation environnementale pour réduire les incidences sonores au niveau des baies vitrées.

Il est à noter que l'étude acoustique et l'étude d'impact se réfèrent à l'arrêté n°2014-3754/SG/DRCTCV du 16 juin 2014 relatif au classement sonore des infrastructures de transports terrestres sur le territoire de la commune de Sainte-Marie.

- **L'Ae demande au porteur de projet d'actualiser l'analyse des incidences sonores :**
  - **en prenant en compte le recul de 75 mètres par rapport à l'axe de la RN n°2 conformément aux dispositions réglementaires en vigueur sur la préservation de la qualité urbaine, environnementale et architecturale des entrées de ville ;**
  - **en tenant compte des dernières cartes de bruit stratégiques approuvées par arrêté préfectoral n°2022-1165-SG/SCOPP du 27 juin 2022<sup>24</sup> ;**
  - **en intégrant le plan d'exposition au bruit de l'aéroport « Roland Garros »<sup>25</sup> ;**
  - **en proposant des mesures pour limiter les incidences acoustiques auprès des usagers et des salariés qui seront présents dans les bâtiments envisagés dans les quatre macro-lots de l'extension de la zone commerciale de « Duparc ».**

### 3.4. Effets cumulés avec d'autres projets

L'étude d'impact examine les effets cumulés avec plusieurs autres projets pouvant être concernés et recensés aux alentours de l'extension de la zone commerciale de « Duparc »<sup>26</sup>:

- la création de la voirie de liaison entre « Duparc » et la « Grande Montée » ;
- la construction du projet immobilier du quartier de la Concorde – Caravelle ;
- le projet d'ensemble de bureaux et services appelé « Le Kerval ».

L'étude d'impact ne prend pas en compte l'ensemble des projets mentionnés dans le schéma de composition générale de l'aéroport de la Réunion « Roland Garros »<sup>27</sup>. Ce dernier présente l'ensemble des projets envisagés aux horizons 2025, 2030 et 2040 à l'intérieur du périmètre de la concession aéroportuaire, comme dans les secteurs situés à proximité.

24 Voir les cartes de bruit stratégiques accessibles sur le site de la DEAL de La Réunion : [https://carmen.developpement-durable.gouv.fr/29/Cartes\\_de\\_Bruit\\_Strategiques.map](https://carmen.developpement-durable.gouv.fr/29/Cartes_de_Bruit_Strategiques.map)

25 Voir les zonages du PEB de l'aéroport sur le géoportail de l'IGN : <https://www.geoportail.gouv.fr/donnees/plan-dexposition-au-bruit-peb#!>

26 Voir les pages 241 à 249 de l'étude d'impact (rapport CYATHEA n°N°2099-EI-Ind.B

27 Voir le site de l'aéroport de La Réunion « Roland Garros » : [https://www.reunion.aeroport.fr/sites/default/files/publications/ARRG\\_SYNTHESE\\_SCG.pdf](https://www.reunion.aeroport.fr/sites/default/files/publications/ARRG_SYNTHESE_SCG.pdf)

- ***L'Ae recommande au porteur de projet de procéder à une analyse des incidences cumulées avec les projets cités dans le schéma de composition générale de l'aéroport de la Réunion « Roland Garros » et susceptibles d'interférer avec le projet d'extension de la zone commerciale de « Duparc » en phase travaux comme en phase exploitation.***

#### **4. JUSTIFICATION DU PROJET**

L'étude d'impact indique que le projet s'inscrit dans une dynamique économique globale de la micro-région nord sans expliciter la stratégie territoriale en matière de développement des activités économiques.

Il est regrettable que le rapport ne présente pas de solutions de substitution selon les termes de l'article R.122-5 du code de l'environnement.

- ***L'Ae recommande au porteur de projet de procéder à une réelle justification des choix opérés pour le projet d'extension de la zone commerciale de « Duparc » en cohérence avec les dispositions inscrites dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la CINOR pour ce qui concerne la future « Vallée de l'innovation » .***