



## Réunion thématique sur l'environnement, le 6 avril au CIRAD

Une vingtaine de personnes, particuliers ou représentant d'organisations ou associations environnementales, se sont réunis au CIRAD pour évoquer les conséquences pour l'environnement du projet de route des géraniums.

Après un rappel par Laurent Pavard de l'organisation et des modalités du débat public, Félix Lacpatia a présenté le projet et ses variantes ; les enjeux pour l'environnement ont ensuite été exposés par Natacha Moulton.

De nombreux thèmes ont été abordés par les participants :

### 1. l'opportunité du projet

Certains (*SEOR*) regrettent que l'on prenne le problème « à l'envers », en voulant rattraper *a posteriori* une urbanisation anarchique ; ils posent la question de savoir s'il faut vraiment faciliter les parcours entre St Pierre et Le Tampon.

*M. Leger (SEOR)* rappelle les conclusions d'une enquête réalisée pour les assises de l'outremer : il ressort que les priorités des Réunionnais pour le développement de l'île sont d'abord les transports en commun, puis le numérique...la route venant en 5ème position seulement.

*Patrice Payet (GCEIP – Conservatoire des espaces naturels)* regrette que l'on se pose la question du seul point de vue économique. Ne vaudrait-il pas mieux se demander si la route est une réponse appropriée à la société réunionnaise : selon lui, « l'art de vivre réunionnais est une espèce endémique à protéger ». Il appelle à avoir une vision politique au-delà de la vision technique et se demande si cette route est la bonne réponse à notre *savoir vivre ensemble*, qui est un héritage et auquel on n'a pas le droit de toucher.

« *Si le projet améliore le confort des hommes, nous prend, nous assume, si c'est seulement pour une raison économique, non* ».

C'est aussi la position de l'association AVE2M et de la représentante de l'ADEFAR qui fait passer au premier chef la prise en compte de l'homme et craint l'impact humain comme patrimonial des variantes Est.

*Nicolas Vitry gestionnaire espaces naturels sensibles et président Nature OI*, quant à lui, se demande si cette route trouvera sa légitimité quand la NRL sera finie.

### 2. des espaces naturels sensibles à préserver

*Madame Paule Gervais Delmas (propriétaire)* explique que sa propriété serait très impactée par la variante Est. Elle qualifie sa propriété de « précieuse » de par les forêts qu'elle contient et qu'elle s'efforce de préserver. C'est également une crainte de *Nicolas Vitry* de voir cette variante Est impacter potentiellement des reliques de forêts primaires remarquables de moyenne altitude. Il précise que 4 espaces naturels sensibles seraient concernés par le projet dans ses variantes Est. Il conclut en remerciant l'assistance « de donner la parole aux espèces qui ne parlent pas, quelles qu'elles soient (végétales ou animales)».

*M. Triolo (ONF)* souligne qu'il est important de préserver les dernières reliques du patrimoine naturel, et que ce sera « difficile à compenser si on décidait de passer par là quand même ». On a en effet sur la zone d'étude du projet des secteurs forestiers Znieff type 1, de la forêt primaire et secondaire qui jouent un rôle majeur au plan



des inondations. Un recensement des espèces remarquables a été fait par le CAUE, notamment les bois de fer, des camphriers, des eucalyptus très vieux du côté Est qu'il faudra prendre en compte.

Un participant : « une maison, on peut la reconstruire, pas une forêt ».

Un propriétaire évoque un nouveau sentier botanique dans la forêt de Mare Haute sur lequel passerait le tracé Est. La forêt Ste Thérèse et la forêt de la Source seraient aussi concernées, tout comme l'ENS d'Archambaud, Coteau Brèdes, Montvert et les forêts privées, selon Nicolas Vitry.

A l'évocation de la cicatrice que laisse le MO lorsqu'il construit une route (bande de 15m pour permettre la circulation des engins, bande que l'on restitue ensuite à l'agriculteur ou à la commune), la Seor explique « qu'une cicatrice ça s'infecte... » et craint l'arrivée d'espèces envahissantes nuisibles à la biodiversité

### **3. des espèces à protéger**

La SEOR rappelle que l'échouage des pétrels sur la zone Tampon St Pierre va en augmentant et craint l'implantation d'un lampadaire tous les 20m le long de la future route. La Région répond que la route ne sera pas éclairée.

L'enjeu pétrels se situe à l'Ouest de la zone avec un survol quasi permanent (cône d'envol). Les pétrels de Barrau se comptent par milliers, les pétrels noirs en très petit nombre (une cinquantaine de couples).

L'ONF précise qu'il n'y a pas de pétrel noir du côté de Bois Court, mais qu'il faudra vérifier s'il y en a dans la rivière des Remparts. Il rappelle l'existence d'une nouvelle réglementation qui identifie 278 nouvelles espèces protégées dont il faudra vérifier la présence dans les ravines.

### **4. des enjeux sanitaires à repérer**

Annie-Claude Abriska (ADEFAR) rappelle que dans les Hauts on a des éleveurs avec des animaux malades. Les bactéries peuvent rester des années dans les sols, quid du défrichage et des mouvements de terre pour construire la route ? Où vont aller les terres excédentaires ? Avec quel impact potentiel ?

Félix Lacpatia répond que la Région n'a jamais eu de terres contaminées à traiter jusqu'ici et précise qu'on s'efforce d'équilibrer remblais et déblais.

M. Canabady (propriétaire et président de la FDGDON) alerte sur le risque de transport involontaire d'espèces nuisibles (ver blanc – hanneton introduit). Il précise que la canne a été affectée par les radiateurs de voitures qui circulent depuis la route des Tamarins et prédit que « les nuisibles qui n'y sont pas viendront, surtout dans les zones sanctuarisées ».

Daniel Huet, agriculteur, précise que La Réunion est le département le plus affecté par la paratuberculose bovine : celle-ci peut rester des dizaines d'années avant de sévir et peut se transmettre à l'homme (maladie de Krohn). Nous n'avons pas assez de connaissances pour savoir ce qu'il va se passer, cette microbactérie dans le sol peut se fixer dans les légumes.... donc attention au déplacement des terres.

### **5. L'impact hydraulique du projet**

En l'absence de M. Badat (Office de l'eau), il n'a pas été possible d'aborder les risques d'impact d'une infrastructure routière sur les ruissellements comme la CPDP l'avait prévu.

L'ONF a cependant attiré l'attention sur le rôle joué par un réseau ravinaire très dense et posé la question de l'impact hydraulique du projet. Il y aura nécessairement, selon lui, un assèchement de certaines ravines et une augmentation des débits sur d'autres ravines. « Attention, danger ! ».



Félix Lacpatia rappelle le principe de transparence hydraulique lors de la construction des routes : création de bassins de traitement, déviations de surplus d'eau. Le traitement des ruissellements est une obligation, ce qui réduit le risque de pollution accidentelle ou chronique.

L'ADEFAR pose la question de l'impact du projet sur les nappes phréatiques

## **6. L'impact sur la qualité de l'air**

M. Sieja, (ORA-Atmo Réunion) explique que l'on a très peu, voire pas, d'informations sur la qualité de l'air dans cette zone. Il se demande si la route est une réponse à la question de la pollution de l'air et quel sera l'impact santé d'un tel projet sur la population.

Il rappelle que 3 facteurs déterminent l'impact sur l'air d'une infrastructure : les émissions (qui sont facteurs de l'importance du trafic, de la vitesse, de la pente, de la proximité des habitations), la dispersion de ces émissions et la population touchée.