Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé de l'environnement

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement

cerfa
N° 14734*03

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :	Dossier complet le :	N° d'enregistrement :
30/10/2019	30/10/2019	2019-0361

1. Intitulé du projet

REAMENAGEMENT DU CARREFOUR MANGOT VULCIN (RN1 – RD3) POUR LE PASSAGE DU TCSP

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale : COLLECTIVITE TERRITORIALE DE MARTINIQUE

Nom, prénom et qualité de la personne habilitée à représenter la personne morale : ALFRED MARIE-JEANNE

RCS / SIRET : 2 0 0 0 5 5 5 0 7 0 0 0 1 2 Forme juridique : Collectivité territoriale

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie *(Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.)*
n°6: Infrastructures routières (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des infrastructures routières doivent être étudiés au titre de cette rubrique). On entend par " route " une voie destinée à la circulation des véhicules	a/ Le projet est soumis à examen au cas par cas (construction de routes classées dans le domaine public routier de l'État, des départements, des communes et des établissements public de coopération intercommunale)

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet consiste dans le réaménagement du Carrefour Mangot Vulcin (RN1-RD3) sur la commune du Lamentin (Martinique), en vue de l'intégration du TCSP.

L'opération permettra de séparer les flux (des véhicules particuliers et du Transport en Commun en Site Propre) grâce à la réalisation d'un ouvrage dénivelé par rapport au carrefour-plan. La largeur du fuseau routier va considérablement être augmentée du fait du passage du TCSP et des bretelles d'insertion à intégrer.

Une description plus détaillée des aménagements prévus est présentée en annexe obligatoire n°4.

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux données nominatives portées dans ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour ces données auprès du service destinataire.

4.2 Objectifs du projet

Les objectifs du projet sont les suivants :

- Permettre le passage du TCSP (Transport en Commun en Site Propre) le long de la RN1 afin de desservir le Nord Atlantique (actuellement, aucune voie n'est dédiée au TCSP) ;
- Améliorer les conditions de circulation dans ce secteur : actuellement, la RD3 est composée d'une 1x1 voies de circulation bidirectionnelle et la circulation est dégradée sur l'axe de la RN1 et plus particulièrement au droit du carrefour de Mangot Vulcin. Cette section connait en effet une saturation très régulière occasionnée par le niveau de trafic atteint et d'importants embouteillages aux heures de pointes et des ralentissements en heures creuses.

Le dynamisme démographique que connait actuellement des villes comme le Robert ou La Trinité, ainsi que le développement de la zone de Mangot Vulcin (Projet de ZAE, installations d'entreprises, ...), impliquent que les échanges entre la RN1 et la RD3 vont s'accroître. Ainsi, l'augmentation du trafic engendrera des conditions de circulations dégradées et augmentera les risques de conflits, si aucun aménagement n'est mis en place.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Les principaux travaux consistent en :

- La mise à 2x2 voies sur l'ensemble de l'itinéraire avec une séparation des deux sens de circulation par les voies TCSP ;
- La réalisation des voies TCSP, 1 voie par sens, avec la station de TCSP – Mangot Vulcin,
- La création d'un ouvrage surélevé de franchissement du carrefour (la solution qui prévoit un tablier bipoutre métallique a été retenue) ;
- La RN1 sera donc dénivelée au niveau du giratoire par des ouvrages d'art de franchissement du carrefour de part et d'autre des voies TCSP, qui elles traverseront l'anneau au niveau du sol (séparation des flux) ;
- Des bretelles d'entrée et de sortie sur la RN1 de 4.00 m de large ;
- Les échanges entre la RN1 et la RD3 se feront par le giratoire existant ;
- Le maintien des capacités des voies de circulation, au cours des travaux ;
- Les accotements et trottoirs auront au maximum 1.50m de largeur ;
- La mise en place de l'éclairage public ;
- La mise en place de fourreaux concessionnaires ;
- La remise à niveau de l'assainissement pluvial ;
- La construction des murs de soutènement ;
- La mise en place des feux tricolores pour gérer les croisements sur le carrefour-plan.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Dans le cadre du projet de modernisation, la RD3 passera à une 2x2 voies et la RN1 se verra équipé de 2 voies bidirectionnelles supplémentaires (passage surélevé au niveau du giratoire, par tablier métallique), associées à des trottoirs. Après les aménagements, le trafic sera plus fluide au niveau du giratoire et dans le secteur, et le TCSP pourra bénéficier d'une voie dédiée pour chaque sens de circulation.

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?
La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).
Procédure d'expropriation pour cause d'Utilité Publique (DUP)
Dossier d'enquête parcellaire

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Assiette foncière du projet de franchissement du carrefour	15 399 m²
Largeur des voies en section courante	3.00 m
Largeur des bretelles	4.00 m
Largeur maximum des accotements et trottoirs	1.50 m
Longueur de la rampe d'accès sud-ouest	173 m
Longueur de la rampe d'accès nord-est	138 m
Longueur du tablier	168 m

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Carrefour Mangot-Vulcin
Le Lamentin (97232)

Coordonnées géographiques[1] Long. 60°59'20"W Lat. 14°37'23"N

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7°a), b) 9°a),b),c),d), 10°,11°a) b),12°,13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ : Long. 14°37'18"N Lat. 14°37'29"N
Point d'arrivée : Long. 60°59'27"O Lat. 60°59'14"O
Communes traversées :
Le Lamentin

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ? Oui ☒ Non ☐

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ? Oui ☐ Non ☒

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

RN1 : existante depuis plus que 100 ans.
Années 1960 : travaux d'élargissement de la RN1 et rectification du tracé de la RD3 au niveau du carrefour.
Fin des années 1970 : création de la route de la branche Sud et création d'un rond-point pour la branche Nord.
Début des années 1990 : Aménagement du giratoire actuel.

1 Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.
Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	☐	☒	Le projet n'est pas situé dans une ZNIEFF. La ZNIEFF la plus proche est situé à 4 km au nord ouest du projet (Fond Epingles)
En zone de montagne ?	☐	☒	La commune du Lamentin n'est pas située en zone de montagne.
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	☐	☒	Le projet n'est pas situé dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope.
Sur le territoire d'une commune littorale ?	☒	☐	La commune du Lamentin est sur le littoral (baie de Fort-de-France). Le projet est localisé à 3,5 km de la mer.
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	☐	☒	Une partie de la commune du Lamentin est située dans le Parc Naturel Régional de Martinique. Le projet n'est pas situé à l'intérieur du Parc, mais il se trouve à environ 2.3 km de distance.
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	☐	☒	La commune du Lamentin est en partie couverte par un plan d'exposition au bruit (trafic aérien). Le projet n'est pas situé dans les périmètres concernés par le bruit.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	☐	☒	Il n'y a pas de bien inscrit dans un rayon d'1 km autour du site du projet. Le monument inscrit le plus proche, l'Église de Saint Laurent dans la commune du Lamentin, se situe à 1,6 km.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	☐	☒	Le projet n'empiète pas sur une zone humide. La zone humide la plus proche est situé à 500 m à l'ouest du projet.

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	☒	☐	La commune du Lamentin est concernée par un PPRN relatif à quatre risques naturels : Séisme (aléa fort), Mouvement de terrain (aléa faible à nul, localement moyen sur la branche nord), liquéfaction (aléa localement nul à faible, sur la branche sud) et Inondation (rouge à proximité des ravines et rivières). De plus, la commune est concerné par un plan de prévention des risques technologiques (site de la SARA, situé à l'ouest de la commune, à environ 4.5 km de distance du site du projet).
Dans un site ou sur des sols pollués ?	☐	☒	Deux sites BASIAS sont référencés à 500 m (au sud est) du site d'étude, il s'agit de deux stations services. Aucun site BASOL n'est recensé dans un rayon d'1 km autour du site du projet.
Dans une zone de répartition des eaux ?	☐	☒	Le site d'étude n'est concerné par aucune zone de répartition des eaux (ZRE). Une étude préalable de volumes est cours en Martinique, qui pourrait déboucher sur la définition de ZRE. Toutefois, leur mise en place à court terme n'est pas envisageable à l'heure actuelle.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	☐	☒	Il n'existe aucun captage d'eau destiné à l'alimentation en eau potable sur la commune du Lamentin. Le site n'est inclus dans aucun périmètre de protection de captage AEP.
Dans un site inscrit ?	☐	☒	Il n'y a aucun site inscrit sur la commune du Lamentin.
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	**Oui**	**Non**	**Lequel et à quelle distance ?**
D'un site Natura 2000 ?	☐	☒	Il n'y a pas de site Natura 2000 sur la commune du Lamentin ni en Martinique.
D'un site classé ?	☐	☒	Il n'y a pas de site classé sur la commune du Lamentin.

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?
Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? *Appréciez sommairement l'impact potentiel*
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	☐	☒	Le projet consiste à réaménager un carrefour giratoire et à élargir des tronçons de voies connexes, aucun prélèvements d'eau ne sera réalisé au droit du site.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	☐	☒	Le projet n'engendrera pas de niveau de sous-sol mais nécessitera des fondations. Dans le cadre de l'étude géotechnique (cf. annexes volontaires n° 7 et 9), un seul niveau d'eau a été relevé en un sondage (SP4) à 1.70 m/TN. Compte tenu de l'absence de niveau relevé dans la majorité des sondages, celui relevé ponctuellement pourrait correspondre à de l'eau de forage. Ainsi, le projet ne devrait pas impliquer de drainage ou de modification prévisible des masses d'eau souterraines.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	☒	☐	Le projet comportera des déblais nécessaires à l'élargissement des voies. En premier approche, le volume total de déblais à évacuer est estimé à environ 30 400 m².
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☒	☐	Le projet nécessitera des matériaux de construction pour réaliser les nouvelles voies et ouvrages (béton essentiellement).
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☐	☒	Le site d'étude est déjà construit, aucune perturbation supplémentaire ne sera apportée au site.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	☐	☒	Il n'y a pas de site Natura 2000 sur la commune du Lamentin ni en Martinique.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	☐	☒	Les éléments naturels remarquables restent éloignés du site.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	☐	☒	L'emprise du projet n'est pas en zone agricole ni forestière. Le site d'étude est déjà construit, le projet n'engendrera pas de consommation supplémentaire, sinon celle liée à l'agrandissement des voies (passant de 20 m à 37 m de largeur). Le site est entouré par des espaces urbanisés, à l'exception d'une prairie (au nord de la N1).
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	☐	☒	La commune du Lamentin est concerné par le risque industriel (site de la SARA-Antilles Gaz). Toutefois, ce site est situé à 4,5 km du secteur d'étude et le projet ne se trouve pas dans le zonage réglementaire du PPRT.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	☒	☐	D'après le PPRN de Martinique, le site du projet fait l'objet de classements en zone réglementaire « jaune ». Le site est concerné par un risque : - sismique, valable pour l'ensemble de la Martinique : zone 5. - de mouvement de terrain (aléa faible à nul, localement moyen au nord), - de liquéfaction localement nul à faible (sur la branche sud). Dans le cadre de l'étude géotechnique, les analyses montrent une très faible susceptibilité à la liquéfaction pour les sols rencontrés (2 sondages), - d'inondation mais que à proximité des ravines.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	☐ ☐	☒ ☒	De par sa nature (aménagement routier), le projet ne sera pas à l'origine de risques sanitaires majeurs.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	☒	☐	Le trafic sur le giratoire sera plus fluide à l'issue des travaux d'aménagement. En outre, l'opération permettra de réaliser des voies dédiés au TCSP, visant ainsi à favoriser le report modal vers les transports en commun, et ainsi lutter contre l'engorgement du réseau viaire.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	☒ ☒	☐ ☐	Le projet est source de bruits engendrés par le trafic routier (véhicules thermiques). Toutefois, il permettra également la mise en place du TCSP, et contribuera ainsi à favoriser le report modal vers les transports en commun. Le projet est concerné par les nuisances sonores des routes existantes (RN1 et RD3) qui se croisent au niveau du giratoire.

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	☐ ☐	☒ ☒	Le projet n'engendrera pas d'odeur. Il n'est pas concerné par des nuisances olfactives.
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	☒ ☐	☐ ☒	Le projet est susceptible d'engendrer des vibrations uniquement durant la phase de travaux. Le projet n'est pas concerné par des sources de vibrations, aucune source de vibration n'a été répertoriée à proximité du projet.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	☒ ☒	☐ ☐	Les émissions lumineuses seront limitées à l'éclairage des voiries. Le projet est soumis aux émissions lumineuses du tissu urbain bordant le site et des voies existantes.
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	☐	☒	Les rejets dans l'air sont liés au trafic routier. Toutefois, la mise en place du TCSP favorisera le report modal vers les transports en commun et contribuera à limiter les flux de véhicules supplémentaires.
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	☐	☒	Le projet ne sera pas à l'origine de rejets liquides dans l'environnement. Les eaux pluviales seront collectées puis envoyées dans le réseau des eaux pluviales existant. Une gestion globale des eaux pluviales sera prévue, avec un traitement quantitatif (via des ouvrages de rétention enterrés).
	Engendre-t-il des effluents ?	☐	☒	Le projet ne sera pas à l'origine d'effluents.
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	☒	☐	En phase de travaux, des déblais et des déchets divers liés au fonctionnement du chantier seront générés.

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	☐	☒	Le projet ne se situe dans aucun périmètre de protection du patrimoine. Le parti paysager du projet (cf. annexe obligatoire n°4 pour plus de détails) permettra d'intégrer l'ouvrage dans son contexte.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	☐	☒	Le projet concerne un réaménagement de carrefour giratoire et l'élargissement de tronçons des voies aux abords de celui-ci afin de permettre la passage du TCSP. Il n'entraîne pas de modification majeure de l'usage du sol, à l'exception de l'élargissement des voies (de 20 à 37 m environ). L'emprise du projet n'est pas en zone agricole ni forestière. Le site est entouré par des espaces urbanisés, à l'exception d'une prairie (au nord de la N1).

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui ☐ **Non** ☒ Si oui, décrivez lesquelles :

Dans une zone étendue au Nord du futur carrefour de Mangot Vulcin, la CACEM envisage 2 projets : la réalisation d'une voie communautaire et la construction d'un établissement COTTREL.
Pour ces projets, il n'y a aucune interface à attendre puisque la voie communautaire ne comporte aucun point de connexion au futur carrefour de Mangot Vulcin, et le projet de construction de l'établissement COTTREL se situe sur une parcelle connectée à la future voie communautaire, sans lien avec le carrefour Mangot Vulcin.

Le PLU du Lamentin (approuvé en 2014), identifie sous la forme d'OAP (Orientations d'Aménagement et de Programmation) de projets programmés dans la commune : OAP Acajou – Basse Gondeau, OAP Vieux Pont, OAP Mahault-Calebassier. En raison de leur localisation, ces projets ne seront pas impactés par le projet de réaménagement du carrefour Mangot Vulcin.
Toutefois, des investigations complémentaires seront à mener lors de la phase AVP pour approfondir la connaissance des projets urbains menés par la Ville du Lamentin, pour s'assurer de la compatibilité entre ces derniers le projet en objet de l'étude.

Le projet de modernisation et d'aménagement du barreau Nord de la RD3 est directement impacté par le projet de réaménagement du carrefour de Mangot Vulcin. A ce titre, les caractéristiques du projet de carrefour seront étudiées afin de permettre la réalisation du projet de modernisation de la RD3.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui ☐ **Non** ☒ Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Le projet aura un effet positif sur la circulation routière, en fluidifiant les mouvements dans ce secteur aujourd'hui congestionné aux heures de pointes, en améliorant la sécurité des usagers, en favorisant le report modal vers les transports en commun (via la mise en place de voies dédiées au TCSP). C'est pour ces raisons que le projet devrait contribuer à réduire, localement, les possibles impacts liés au trafic routier (bruit, pollution de l'air, ...).

Les déblais produits (30 400 m3 environ) seront évacués conformément aux réglementations en vigueur.

Les risques naturels au droit du site ont été identifiés et pris en compte dès la conception de l'infrastructure.

Les volumes d'eaux pluviales seront maîtrisés grâce aux modalités de gestion qui prévoient des ouvrages de stockage des eaux pluviales, et un rejet dans le réseau local (pas de rejet dans le milieu naturel).

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Le site ne présente pas d'enjeu naturaliste, paysager ni patrimonial particulièrement notable. Le secteur n'est pas soumis à des contraintes majeures, à l'exception des risques naturels, qui ont été identifiés et pris en compte dans le cadre de la conception des ouvrages. Le projet consistant en la modification d'une infrastructure existante (le carrefour RD3 / RN1), il n'est pas susceptible de comporter pas d'impacts négatifs en termes de consommation d'espaces ou de nuisances supplémentaires. Au contraire, le projet vise à améliorer la sécurité routière et les conditions de circulation dans le secteur de Mangot Vulcin, en favorisant l'essor des transports en commun (tels que le TCSP). Pour ces raisons, le projet devrai avoir un effet positif sur la circulation, et n'apparait pas nécessiter d'étude d'impact.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

	Objet	
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - **non publié** ;	☒
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	☒
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	☒
4	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories *5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d),10°,11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement* un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	☒
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux *5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°,11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement* : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	☒
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	☒

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Annexe volontaire n°7 : Synthèse des enjeux environnementaux du site Annexe volontaire n°8 : Synthèse des résultats de la campagne de comptages Annexe volontaire n°9 : Mission géotechnique G11

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus ☒

Fait à

le,

Signature

24 OCT. 2019

COLLECTIVITE TERRITORIALE DE MARTINIQUE

Projet de réaménagement du carrefour Mangot Vulcin au LAMENTIN (972)

Demande d'examen au cas par cas

Rapport

Réf : CICECA191284 / RICECA00801-01

ISZ - LABE / DN

27/06/2019

COLLECTIVITE TERRITORIALE DE MARTINIQUE

Projet de réaménagement du carrefour Mangot Vulcin au LAMENTIN (972)

Demande d'examen au cas par cas

Ce rapport a été rédigé avec la collaboration de :

Objet de l'indice	Date	Indice	Rédaction Nom / signature	Vérification Nom / signature	Validation Nom / signature
Rapport	27/06/2019	01	Isabella ZETTI Laura BECHELEN 	D. NEUBAUER 	D. NEUBAUER

Numéro de contrat / de rapport :	Réf : CICECA191284 / RICECA00801-01
Numéro d'affaire :	A50159
Domaine technique :	DR01
Mots clé du thésaurus	ETUDE D'IMPACT EXAMEN AU CAS PAR CAS

BURGEAP Agence Caraïbes • N°7 lotissement Oliver – Quartier Acajou – 97232 Le Lamentin
Tél : 596(0)5 96 56 97 59 • Fax : 05.96.56.82.45 • burgeap.caraibes@groupeginger.com

SOMMAIRE

1. Introduction 4
1.1 Le contexte règlementaire 4
1.2 Situation du projet 4
1.3 Présentation du document 5
2. Annexes obligatoires 5
Annexe obligatoire n°1 : Renseignements concernant le maître d'ouvrage 5
Annexe obligatoire n°2 : Plan de situation du projet 6
Annexe obligatoire n°3 : Prises de vues du site et de ses abords 7
Annexe obligatoire n°4 : Présentation du projet 11
Annexe obligatoire n°5 : Présentation des abords du site 18
Annexe obligatoire n°6 : Situation du projet par rapport aux sites Natura 2000 19
3. Annexes volontairement transmises 20
Annexe volontaire n° 7 : Synthèse des enjeux environnementaux du site 20
3.1.1 Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée 20
3.1.2 Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles 22
Annexe volontaire n°8 : Synthèse des résultats de la campagne de comptages 25
Annexe volontaire n°9 : Mission géotechnique G11 28

TABLEAUX

Tableau 1 : Extrait du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement 4

FIGURES

Figure 1 : Localisation du projet au 1/25 000 6
Figure 2 : Localisation des prises de vue du site et de ses abords 7
Figure 3 : Photographies du site 8
Figure 5 : Plan de masse du projet (scénario retenu) 13
Figure 6 : Perspectives d'insertion du projet, visuels 14
Figure 7 : Profils en long nt profil en travers type de l'ouvrage de franchissement(solution retenue) 15
Figure 8 : Plan de principe de gestion des eaux pluviales 16
Figure 4 : Phasage des travaux en projet 17
Figure 9 : Plan des abords du site du projet 18
Figure 10 : Plan de prévention des risques naturels de Martinique (issue du site www.pprn972.com) 20
Figure 11 : Localisation des deux sites BASIAS localisés à proximité du site d'étude 21
Figure 12 : Localisation des monuments historiques avec leurs périmètres de protection sur la commune du Lamentin (Martinique) 21
Figure 13 : Plan de localisation des sondages réalisés 22
Figure 14 : Secteurs affectés par le bruit au sens du classement sonore des infrastructures 24

1. Introduction

1.1 Le contexte règlementaire

Certains projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements sont susceptibles, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation, d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine.

Ainsi, les projets donnant lieu à un permis de construire **peuvent être soumis à évaluation environnementale systématique ou à un examen au cas par cas selon les critères définis dans le tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement**. Dans ce dernier cas, seuls les projets identifiés par l'autorité environnementale comme étant susceptibles d'avoir des incidences négatives notables sur l'environnement doivent faire l'objet d'une étude d'impact.

1.2 Situation du projet

La collectivité territoriale de Martinique projette le **réaménagement du Carrefour de Mangot Vulcin (RN1 - RD3) pour permettre le passage du TCSP (Transport en Commun en Site Propre) et améliorer les conditions de circulation dans ce secteur**. Au regard de la nomenclature annexée à l'article R.122-2 du code de l'environnement, le projet est concerné par **la rubrique n°6**.

Tableau 1 : Extrait du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement

CATÉGORIES de projets	PROJETS soumis à évaluation environnementale	PROJETS soumis à examen au cas par cas
Infrastructures de transport		
6. Infrastructures routières (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des infrastructures routières doivent être étudiés au titre de cette rubrique). On entend par " route " une voie destinée à la circulation des véhicules à moteur, à l'exception des pistes cyclables, des voies vertes et des voies destinées aux engins d'exploitation et d'entretien des parcelles.	a) Construction d'autoroutes et de voies rapides.	a) Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements, des communes et des établissements public de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente.
	b) Construction d'une route à quatre voies ou plus, élargissement d'une route existante à deux voies ou moins pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée et/ ou élargie excède une longueur ininterrompue d'au moins 10 km.	b) Construction d'autres voies non mentionnées au a) mobilisant des techniques de stabilisation des sols et d'une longueur supérieure à 3 km. (...).
	c) Construction, élargissement d'une route par ajout d'au moins une voie, extension d'une route ou d'une section de route, lorsque la nouvelle route ou la section de route élargie ou étendue excède une longueur ininterrompue d'au moins 10 km.	c) Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km.

1.3 Présentation du document

Le présent document met à disposition des services de l'Autorité Environnementale les annexes obligatoires du dossier de demande d'examen au cas par cas, et les éléments permettant une meilleure appréhension des enjeux associés au projet et à son contexte.

L'**annexe n°1** « Informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » est jointe à part.

L'ensemble des pièces **annexes obligatoires n°2 à 6** et les pièces volontairement transmises constituent le présent document.

Il est à noter qu'une synthèse des enjeux environnementaux du site est jointe en **annexe volontaire n°7** pour une meilleure compréhension du projet et/ou du site, et pour préciser certains propos tenus dans le CERFA.

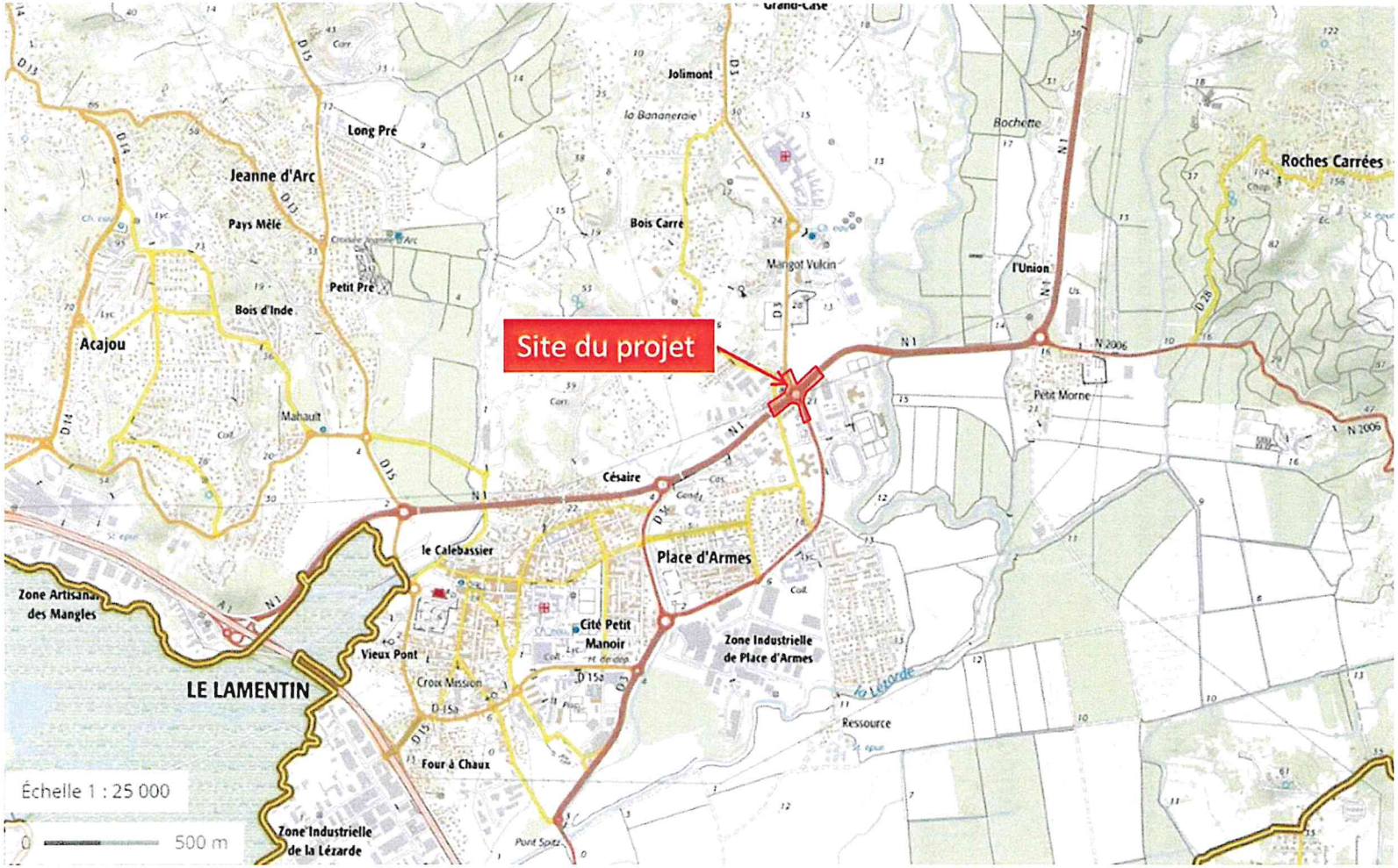
2. Annexes obligatoires

Annexe obligatoire n°1 : Renseignements concernant le maître d'ouvrage

La feuille de renseignements concernant le maître d'ouvrage est éditée séparément.

Annexe obligatoire n°2 : Plan de situation du projet

Figure 1 : Localisation du projet au 1/25 000



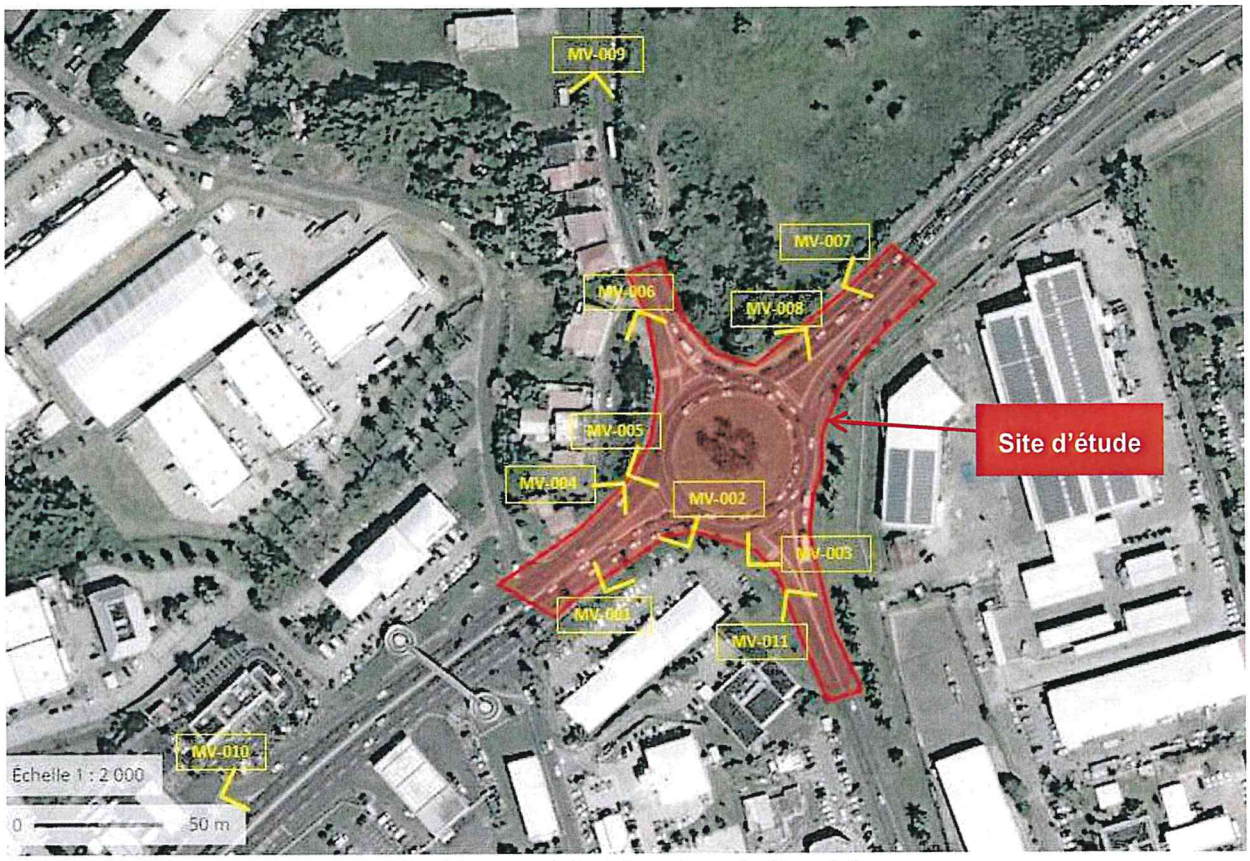
Source : élaboration à partir de scan IGN Géoportail.

Annexe obligatoire n°3 : Prises de vues du site et de ses abords

Un reportage photographique a été entrepris le **13 mai 2019**.

La figure ci-après localise les prises de vue du site du projet et de ses abords, présentées au fil des pages suivantes.

Figure 2 : Localisation des prises de vue du site et de ses abords



Fond de plan : photo aérienne issue de Géoportail.

Figure 3 : Photographies du site

MV-001 : Vue de la RN1 (côté ouest) vers le giratoire

MV-002 : Vue de la RN1 (côté ouest) vers la RD3 (coté nord)

MV-003 : Vue de la RD3 vers la RN1 (côté est)

MV-004 : Vue du giratoire vers la RN1 (côté ouest)

MV-005 : Vue de la RN1 (côté ouest) vers le giratoire

MV-006 : Vue de la RD3 (côté nord) vers le giratoire

MV-007 : Vue du giratoire vers la RN1 (côté est)

MV-008 : Vue de la RN1 (côté est) vers le giratoire

MV-009 : Vue de la RD3 (coté nord) vers le giratoire

MV-010 : Vue de la RN1 (coté Ouest) vers le giratoire

MV-011 : Vue du giratoire vers la RD3 (coté sud)

Annexe obligatoire n°4 : Présentation du projet

En complément de ce qui est présenté dans le CERFA, sont détaillées ci-après certaines caractéristiques du projet.

Le contexte

Actuellement, le carrefour de Mangot-Vulcin présente des échanges importants, via la RN1, entre le centre et le nord atlantique. De plus, ce giratoire assure la desserte, via la RD3, de pôles générateurs de déplacements comme l'Hôpital Mangot-Vulcin ou le futur SDIS du Lamentin.

Justification du projet

Le dynamisme démographique que connaissent actuellement des villes comme le Robert ou La Trinité (coté Atlantique), ainsi que le développement de la zone de Mangot Vulcin sur la commune du Lamentin (Projet de ZAE, installations d'entreprises, ...), impliquent que les échanges entre la RN1 et la RD3 vont s'accroître.

L'augmentation du trafic engendrera des conditions de circulations dégradées et augmentera les risques des conflits.

A ce titre, la route Union - Mangot Vulcin connait déjà une saturation très régulière, et donc :

- D'importants embouteillages aux heures de pointes,
- Des ralentissements en heures creuses.

Par ailleurs, il est prévu de développer un TCSP (Transport en Commun en Site Propre : donc sur voies dédiées) vers le Nord Atlantique et principalement le long de la RN1. **La modernisation de ce carrefour pour l'accueil du TCSP semble donc indispensable**.

Dans ce contexte, le réaménagement du carrefour giratoire Mangot-Vulcin a été lancé, afin de mettre en place un ouvrage qui permettra de séparer les flux des véhicules et ceux du TCSP.

Le projet

Le projet consiste à réaménager le carrefour Mangot-Vulcin afin de limiter les zones de croisement, et donc de conflits, entre la RN1 et la RD3.

Le périmètre d'étude comprend l'ensemble du giratoire, ainsi qu'un tronçon de 200 m de voirie sur la RD3.

Les travaux d'aménagement prévoient le doublement de la RD3 (à 2x2 voies) et la création de voies pour le passage du TCSP (Transport en Commun en Site Propre).

Elargissement des voies

Les voies dédiées au TCSP passeront au milieu de la chaussée, et la circulation des autres modes (routiers, actifs) se fera de part et d'autre de cette zone réservée.

Ainsi, la largeur du fuseau routier va considérablement être augmentée du fait du passage du TCSP et des bretelles d'insertion à intégrer. La largeur du fuseau prévoit, d'après le profil type de principe envisagé, un élargissement à une emprise de 37.80 m (elle est de 20.30 m actuellement au droit de l'entrée RN1 sur le giratoire depuis Fort de France).

Ouvrage au niveau du carrefour

Le franchissement du carrefour se fera :

- En passage surélevé (autopont) pour les véhicules motorisés,
- Au niveau du terrain naturel (TN) pour le TCSP et les liaisons douces.

Pour la mise en place de l'ouvrage dénivelé de franchissement du carrefour, six solutions ont été proposées à la CTM (Collectivité Territoriale de Martinique). La solution retenue correspond à la mise en place d'un ouvrage de 480 ml composé, pour chacun des deux sens de circulation :

- D'une rampe d'accès sud-ouest en remblais armé sur 170 ml environ,
- D'un tablier de 170 ml environ,
- Une rampe d'accès nord-est en remblais armé de 140 ml environ.

Le scénario retenu comporte la mise en place d'un tablier bipoutre métallique. Ce tablier sera composé d'une dalle en béton et d'une structure métallique composée de deux poutres métalliques d'une hauteur de 1.30 m et thermolaquées. Les poutres seront légèrement inclinées vers l'extérieur pour affiner l'aspect du tablier et lui donner une signature de modernité.

L'assiette foncière nécessaire pour la réalisation de cette solution s'élève à 15 399 m² (projection au sol).

Insertion paysagère du projet

Le carrefour Mangot-Vulcin se situe en zone urbanisée avec à proximité des maisons individuelles et des activités économiques pour lesquelles il faudra veiller à limiter les impacts.

Dans ce cadre, il est prévu de réaliser des plantations (avec apports de terre) pour l'aménagement du site, afin de limiter l'impact visuel.

De plus, concernant la construction de l'ouvrage, une attention particulière sera apportée au calepinage des murs. Une matrice à motifs de végétaux est proposée pour intégrer le projet dans son contexte.

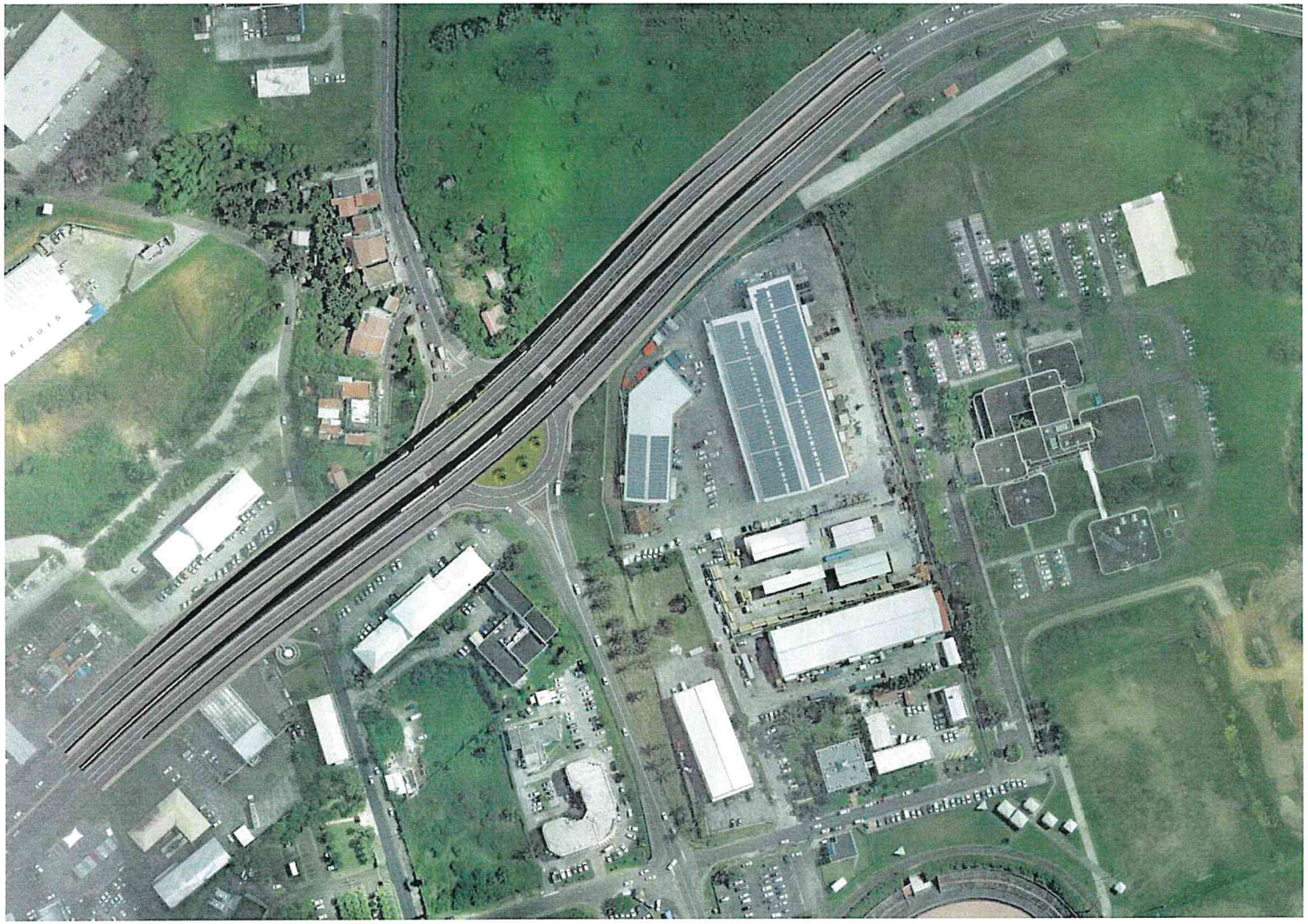
Gestion des eaux pluviales

Conformément au Guide pour la prise en compte des eaux pluviales dans les projets d'aménagements (DREAL – 2012), tout projet générant une imperméabilisation supplémentaire à celle existante à l'état initial, doit prévoir des mesures compensatoires afin de ne pas aggraver les sollicitations des réseaux existants en aval du projet.

La gestion globale des eaux pluviales provenant des plateformes de voirie du TCSP, des voiries en passage supérieur, des bretelles et des voiries nouvelles à créer sur la RD3, est prévue avec un traitement quantitatif (ouvrages de rétention sous forme de bassins enterrés).

Le projet ne prévoit pas rejeter les eaux pluviales dans le milieu naturel, mais dans un réseau d'eaux pluviales existant.

Figure 4 : Plan de masse du projet (scénario retenu)

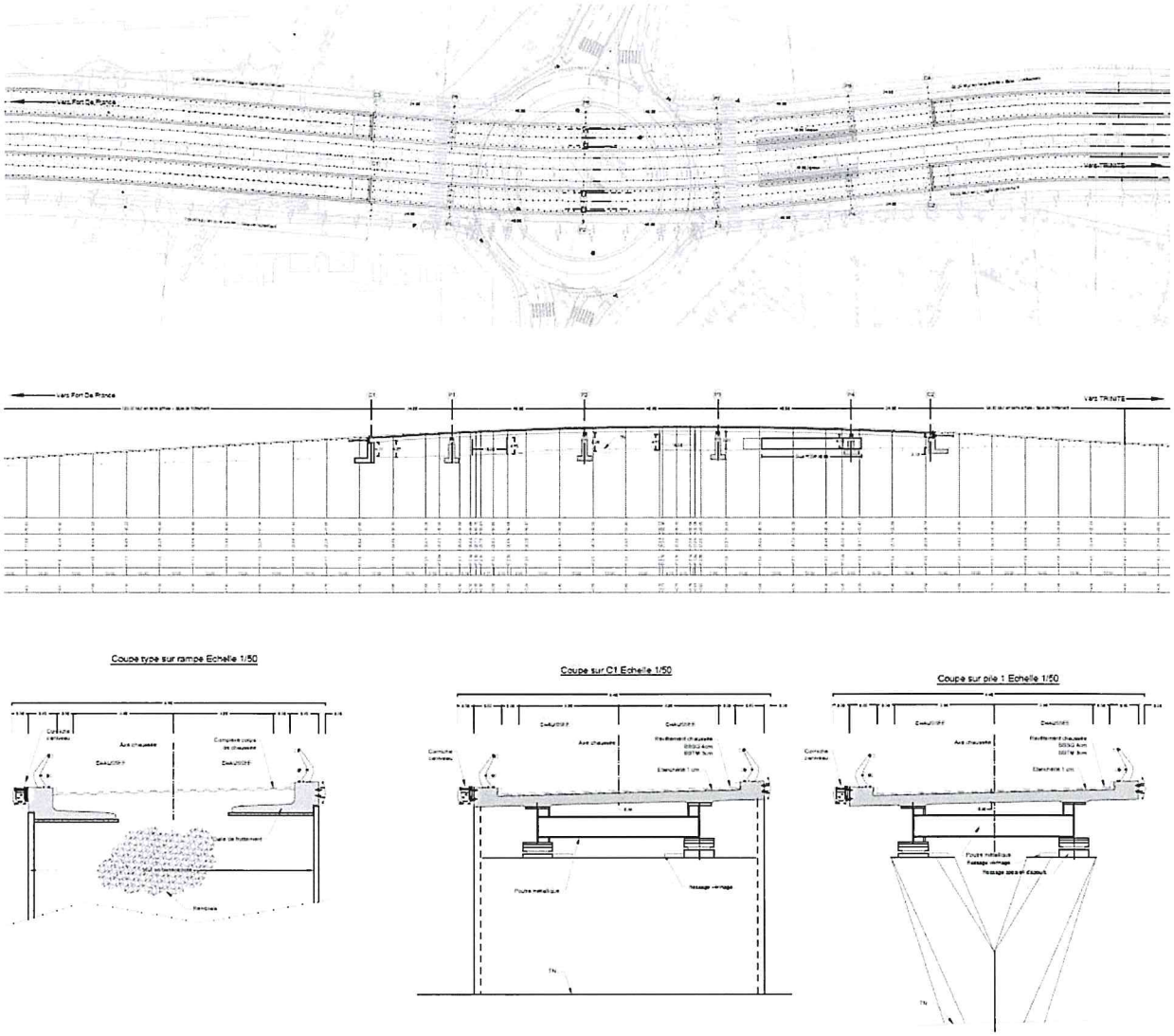


Source : conception de Ginger-Geode, OTEIS et Architecte D.P.LG (Alain SPIELMANN)

Figure 5 : Perspectives d'insertion du projet, visuels

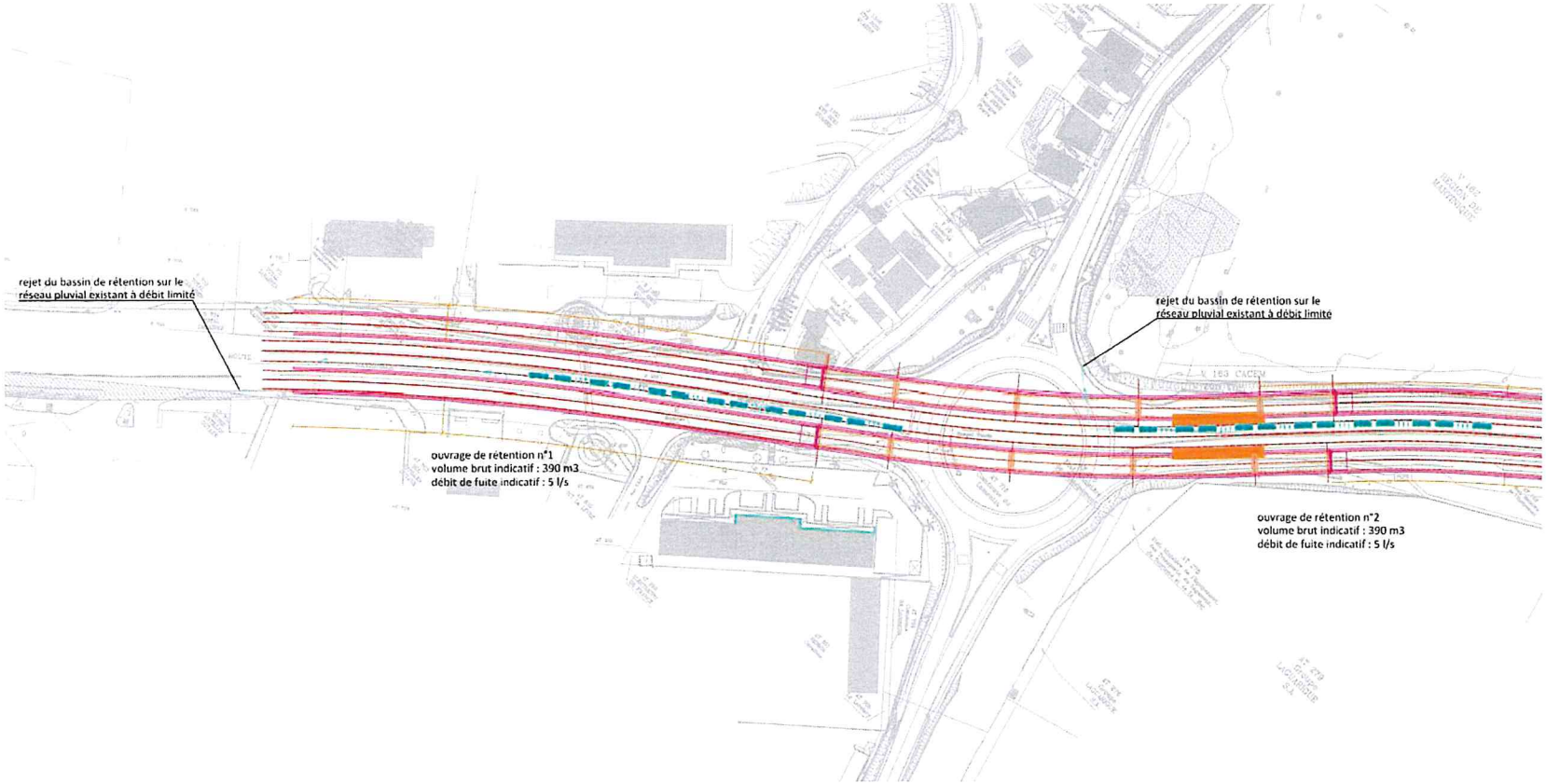
Source : conception de Ginger-Geode, OTEIS et Architecte D.P.LG (Alain SPIELMANN)

Figure 6 : Profils en long nt profil en travers type de l'ouvrage de franchissement(solution retenue)



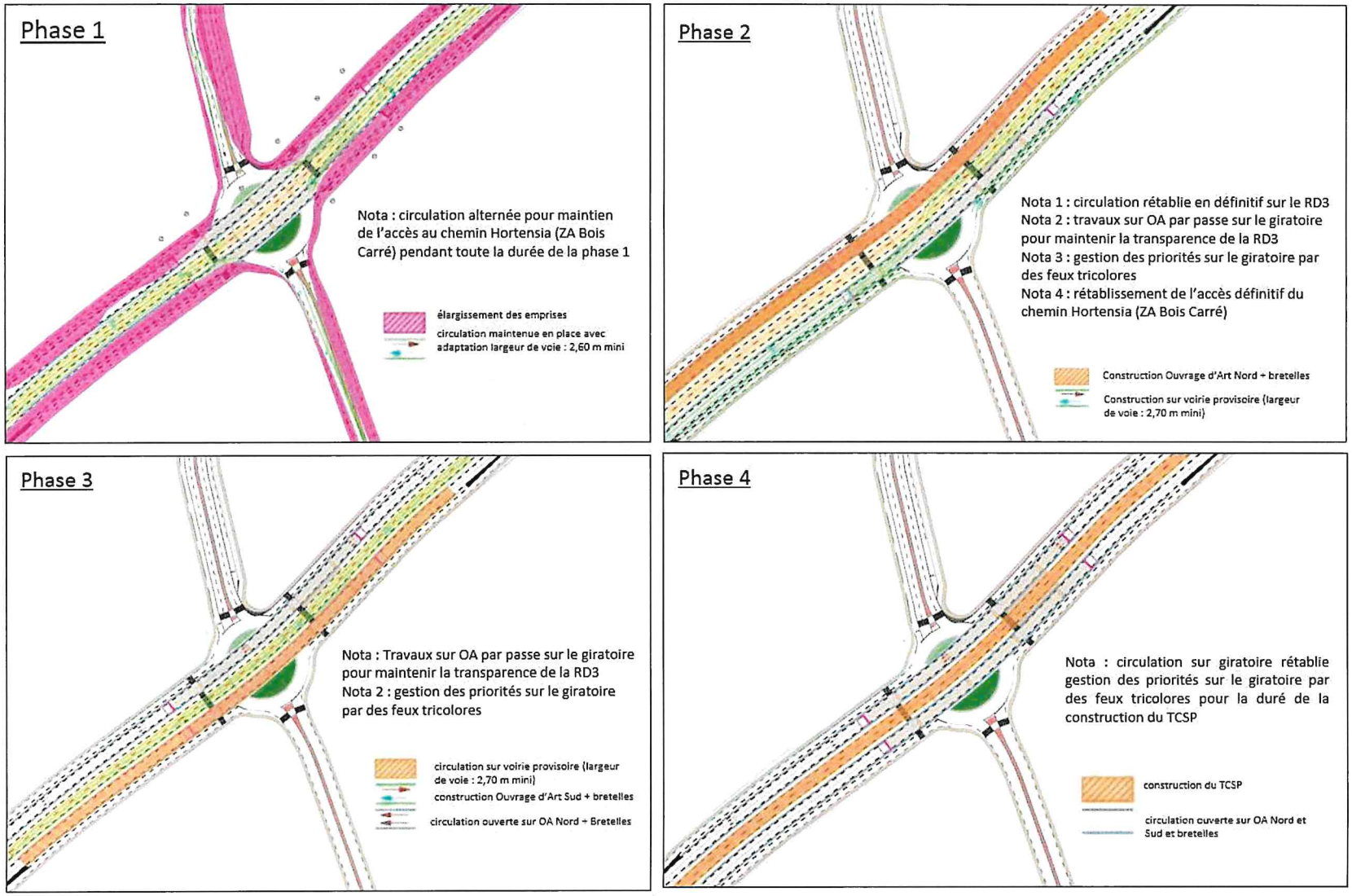
Source : conception de Ginger-Géode, OTEIS et Architecte D.P.LG (Alain SPIELMANN)

Figure 7 : Plan de principe de gestion des eaux pluviales



Source : Ginger Géodee – Alain Spielmann Architecte - OTEIS Novembre 2018

Figure 8 : Phasage des travaux en projet



Annexe obligatoire n°5 : Présentation des abords du site

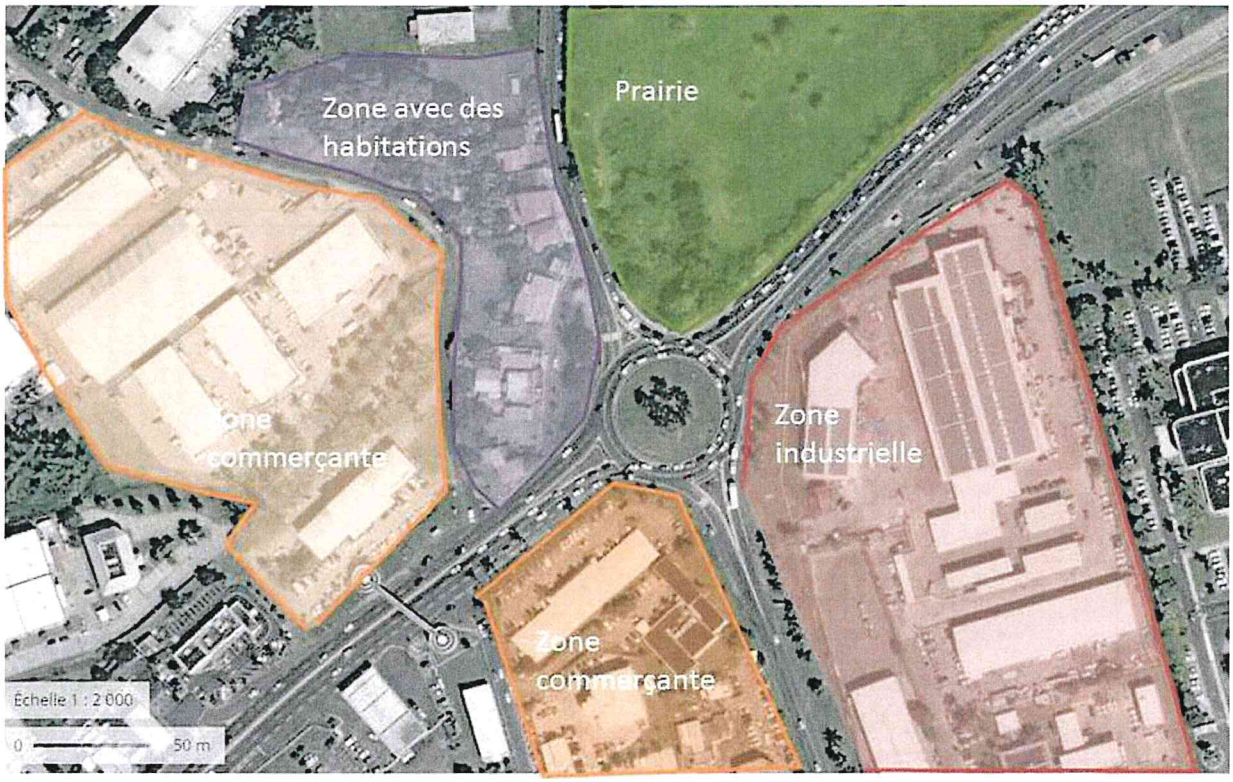
Le site du projet se localise au carrefour entre la RN1 et la RD3, à 1 km au sud de la cité hospitalière de Mangot Vulcin et à 3 km au nord-est de l'aéroport Aimé Césaire.

Autour du site, on observe :

- Une zone commerçante (ouest et sud-ouest),
- Une zone industrielle (sud-est),
- Des habitations (au nord-est) ;
- Une prairie (au nord-est).

Ces différents éléments sont localisés sur la figure ci-après.

Figure 9 : Plan des abords du site du projet



Source : élaboration à partir de fond de plan Géoportail.

Annexe obligatoire n°6 : Situation du projet par rapport aux sites Natura 2000

Le réseau « Natura 2000 » s'inscrit au cœur de la politique de conservation de la nature de l'Union européenne et est un élément clé du dispositif visant à enrayer l'érosion de la biodiversité.

Ce réseau, mis en place en application de la Directive « Oiseaux » datant de 1979 et de la Directive « Habitats » datant de 1992, vise à assurer la survie à long terme des espèces et des habitats particulièrement menacés, à forts enjeux de conservation en Europe. Il est constitué d'un ensemble de sites naturels, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces de la flore et de la faune sauvage et des milieux naturels qu'ils abritent.

La structuration de ce réseau comprend :

- Des Zones de Protection Spéciale (ZPS), visant la conservation des espèces d'oiseaux sauvages figurant à l'annexe I de la Directive « Oiseaux » ou qui servent d'aires de reproduction, de mue, d'hivernage ou de zones de relais à des oiseaux migrateurs ;
- Des Zones Spéciales de Conservation (ZSC) visant la conservation des types d'habitats et des espèces animales et végétales figurant aux annexes I et II de la Directive "Habitats".

Aucune zone Natura 2000 n'étant inventoriée au sein de la région Martinique, le projet n'est donc pas en mesure d'avoir des impacts sur ces espaces protégés.

3. Annexes volontairement transmises

Annexe volontaire n° 7 : Synthèse des enjeux environnementaux du site

Cette annexe présente une synthèse des enjeux environnementaux du site, et des extraits des conclusions de différentes études réalisées dans le cadre du projet, permettant de compléter certaines affirmations mentionnées dans le CERFA.

3.1.1 Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

3.1.1.1 Cartographie

Les figures suivantes illustrent la localisation du site vis-à-vis de certains sites et éléments proches du site, mentionnés dans le CERFA, à savoir :

- Les risques naturels,
- Les sites répertoriés dans la base de données « BASIAS »,
- Les sites inscrits.

Figure 10 : Plan de prévention des risques naturels de Martinique (issue du site www.pprn972.com)

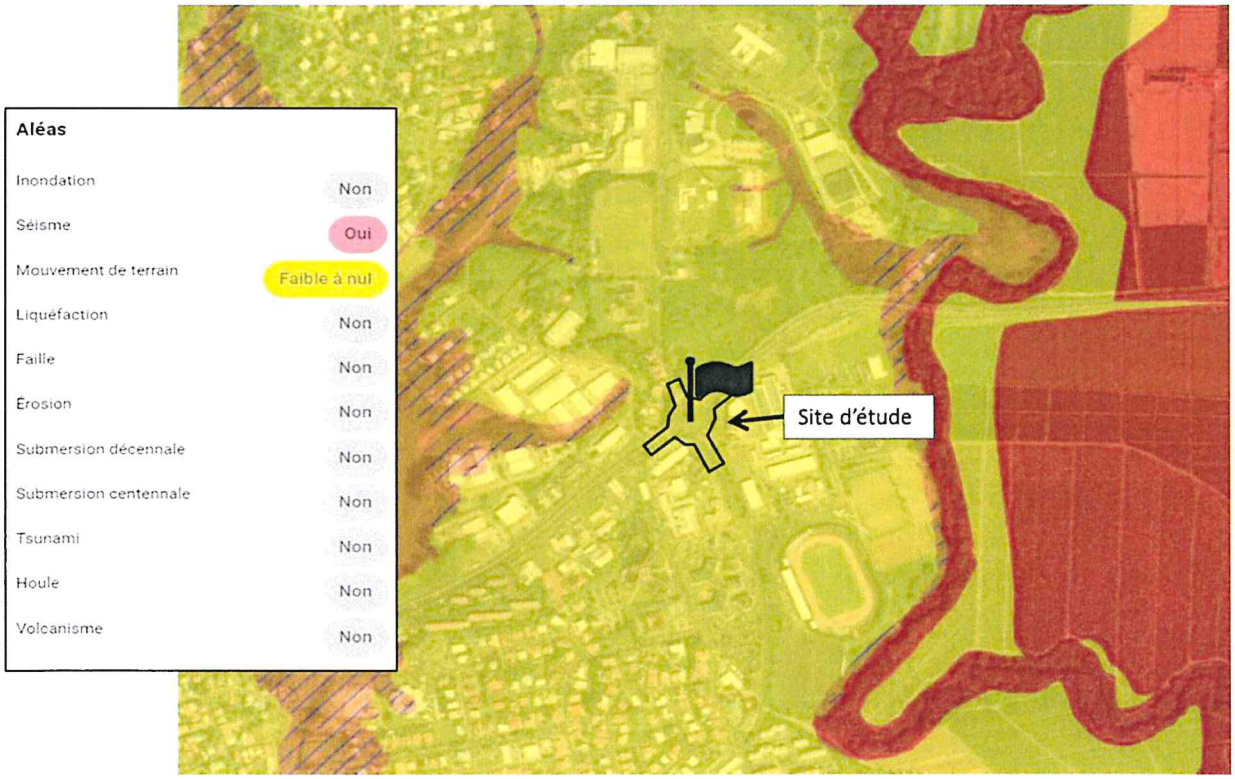
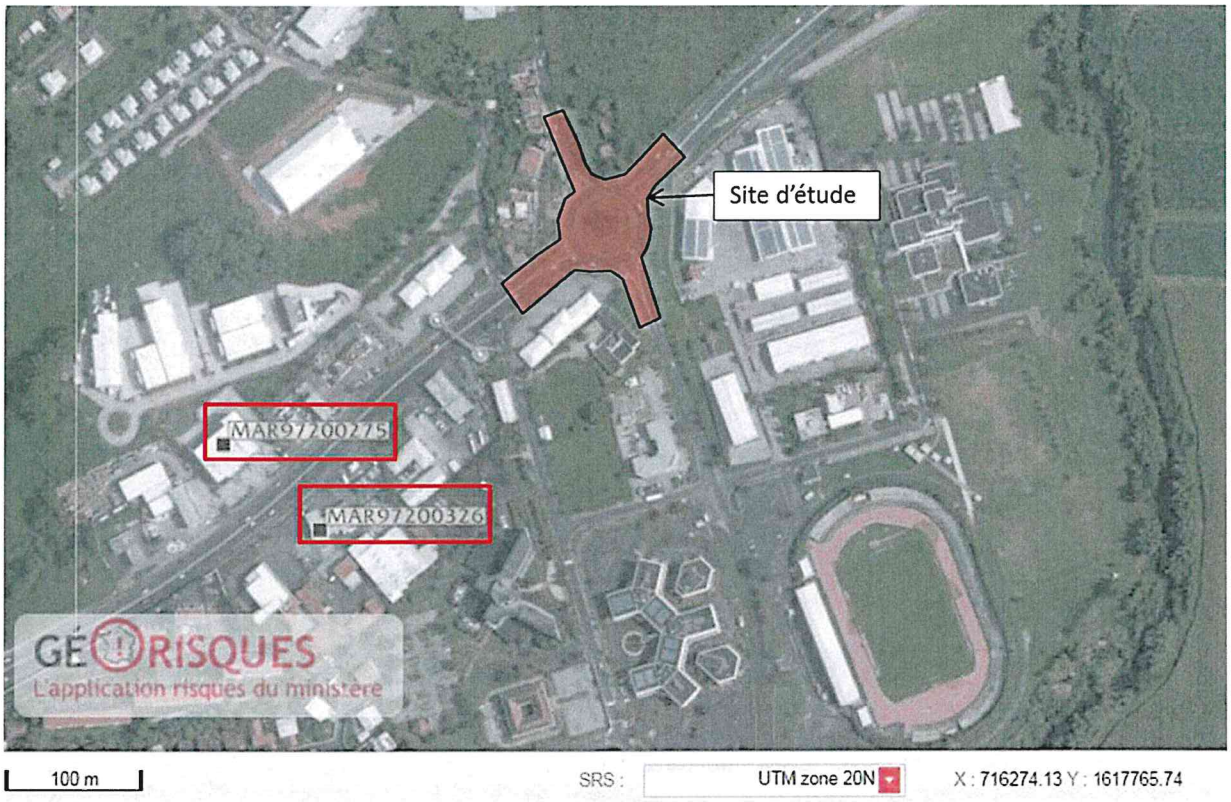
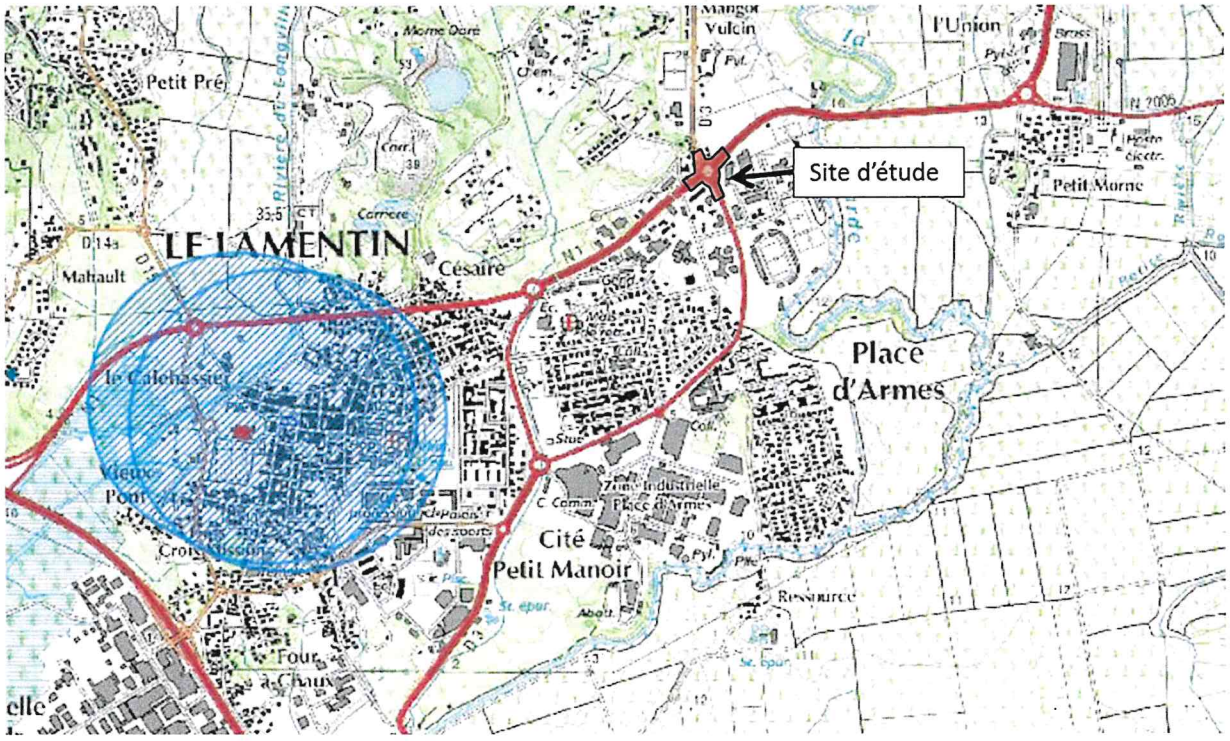


Figure 11 : Localisation des deux sites BASIAS localisés à proximité du site d'étude



Source : site GeoRisques

Figure 12 : Localisation des monuments historiques avec leurs périmètres de protection sur la commune du Lamentin (Martinique)

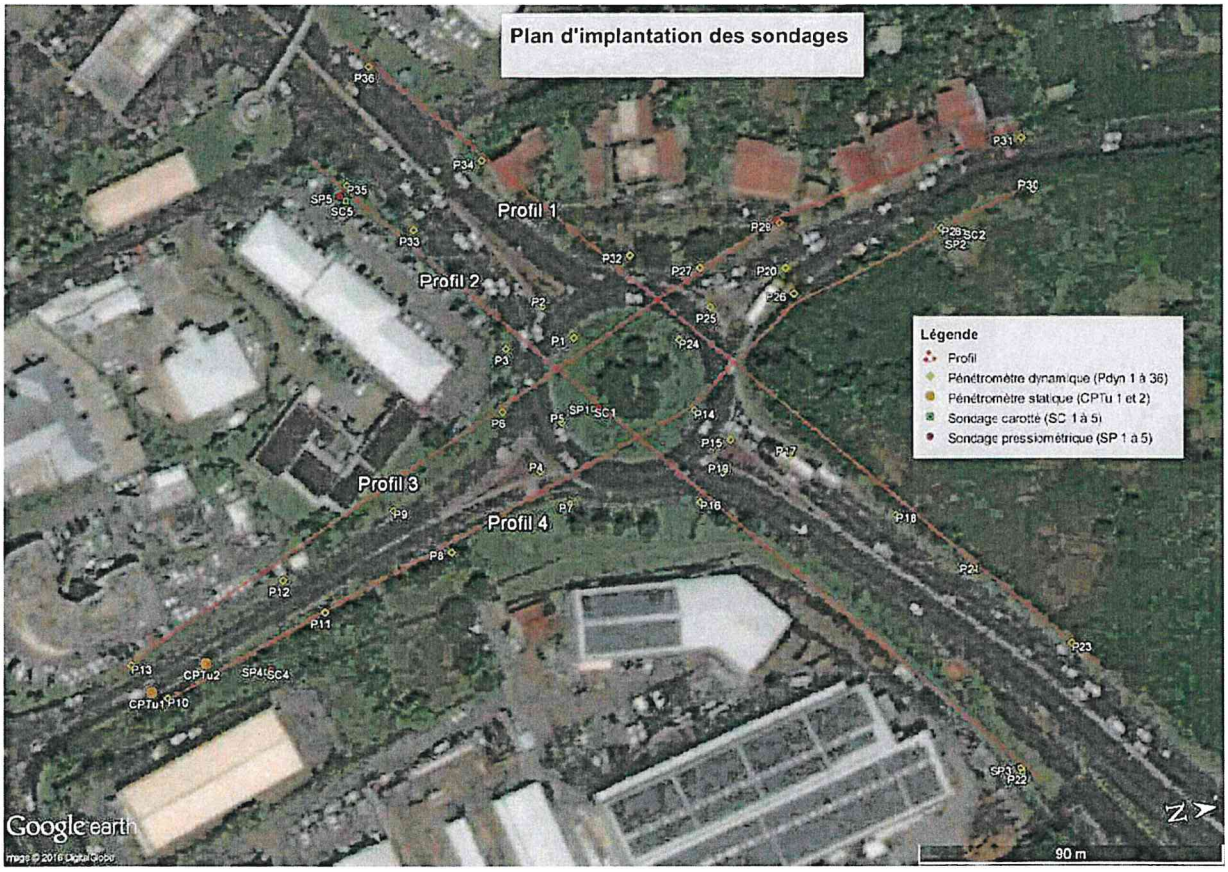


3.1.2 Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

3.1.2.1 Mission de reconnaissance géotechnique du sous-sol

Dans le cadre du projet, une mission de reconnaissance géotechnique G11 a été réalisée. Cette mission a comporté la réalisation de 5 sondages destructifs, 5 sondages carottés, 36 essais au pénétromètre dynamique lourd et 2 essais au pénétromètre statique.

Figure 13 : Plan de localisation des sondages réalisés



Les essais in-situ ont permis d'observer les terrains sur une profondeur maximale de 20 m/TN, à savoir :

- Des terrains de couverture : de la terre végétale (de 0.1 à 0.35 m/TN), des remblais divers, de l'argile plastique / argile molle (sur une épaisseur maximale de 3.5 m dans le quart sud de la zone),
- De la lave altérée argilisée.

Lors de la reconnaissance in situ, un seul niveau d'eau a été relevé en SP4 à 1.70 m/TN. Compte tenu de l'absence de niveau relevé dans les autres sondages, celui relevé au droit de SP4 pourrait correspondre à de l'eau de forage ou une venue d'eau ponctuelle et ne pas être représentatif d'un aquifère.

Compte tenu des caractéristiques des sols en place, on pourra envisager des fondations superficielles pour des ouvrages de charge faible à moyenne. Pour des charges importantes et ponctuelles ou pour des ouvrages devant respecter des critères de tassement restrictifs, il pourra être nécessaire d'étudier des solutions de fondation profonde. Une étude de faisabilité sera nécessaire une fois que le projet sera plus avancé.

Pour plus de détail, se référer à l'annexe volontaire n°9.

3.1.2.2 Déplacements et trafic

Une campagne de comptages directionnels au ¼ d'heure a été réalisée par le bureau d'études ALYCE en octobre 2018. Les résultats mettent en évidence que :

- Une très grande partie des véhicules empruntant la RN1 entre les carrefours de la place d'Armes et de la Brasserie Lorraine, se servent du carrefour de Mangot Vulcin pour changer de direction.
- **Dans le sens Fort de France - Le Robert**, le matin 60% des véhicules changent de direction sur le rond-point de Mangot Vulcin.

  Le soir, toujours dans le même sens, c'est près de 80% des véhicules qui se servent du rond-point de Mangot Vulcin pour changer de direction.
- **Dans le sens Le Robert – Fort de France**, la tendance est encore plus marquée puisque le matin, près de 85% des véhicules se servent du rond-point de Mangot Vulcin pour s'insérer sur la RN1.

  Le soir, près de 70% des véhicules se servent du rond-point de Mangot Vulcin pour emprunter la RN1.
- Cette tendance est encore plus marquée pour les **poids lourds**, en particulier le soir.

En conclusion, les mesures effectuées confirment la très grande importance du carrefour de Mangot Vulcin dans l'organisation du trafic sur la RN1 en entrée Est de l'agglomération de Fort de France.

Le carrefour est fortement sollicité dans sa fonction de changement de direction.

Cette donnée a été intégrée dans la conception technique et le dimensionnement des ouvrages à réaliser sur le carrefour, qui prennent en compte les incorporations des véhicules entrant et sortant de la RD3.

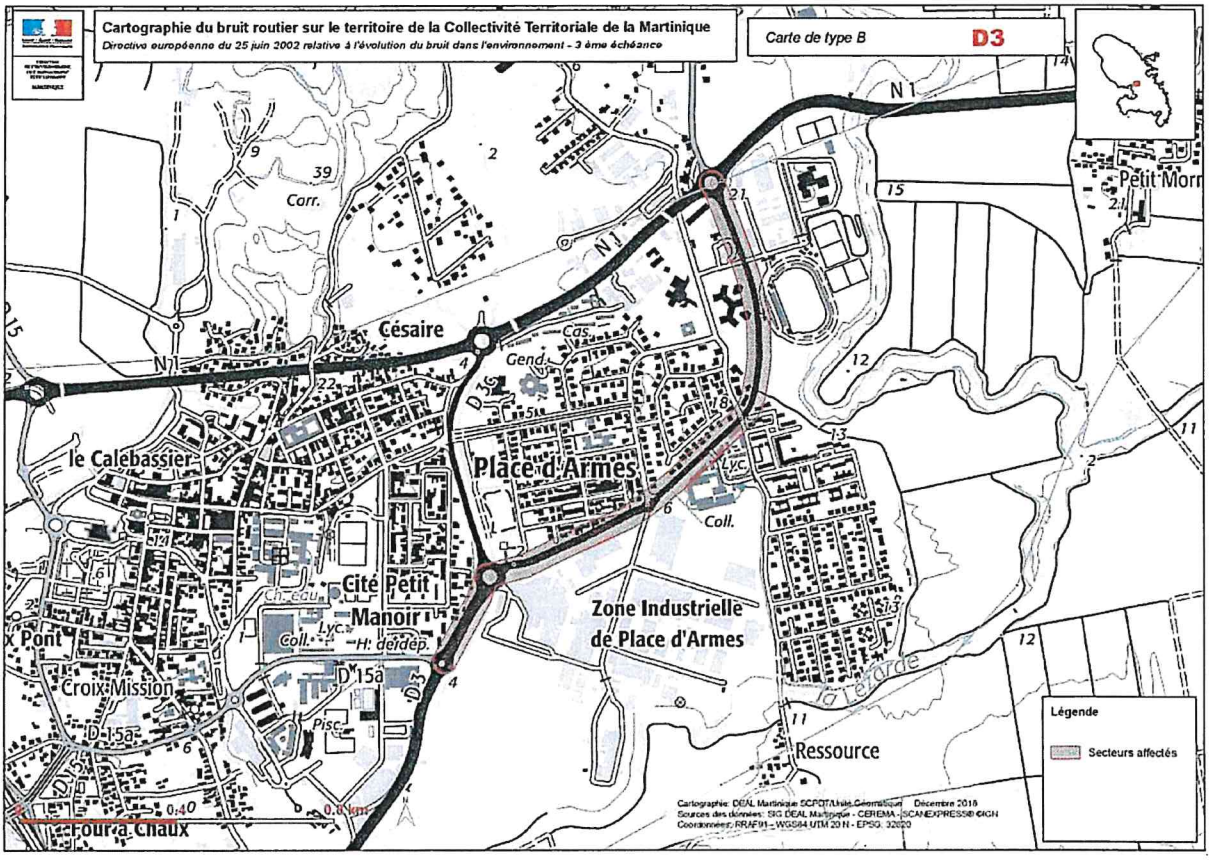
Pour plus de détail, se référer à l'annexe volontaire n°8.

3.1.2.3 Nuisances sonores

Le tronçon de RD3 au sud du carrefour de Mangot-Vulcin est classé au titre du classement sonore des infrastructures de transports terrestres (cf. carte ci-dessous).

Le projet devrait permettre de fluidifier le trafic et favoriser, via l'arrivée du TCSP, le report modal vers les modes de transport collectif, au détriment des flux en voiture.

Figure 14 : Secteurs affectés par le bruit au sens du classement sonore des infrastructures



Source : http://www.martinique.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/cartes_b.pdf