

cndp Commission nationale
du **débat public**

BILAN DU GARANT

Projet d'aménagement de la RN2
entre l'échangeur Bourbier et le
giratoire des Plaines Saint-Benoît
et sur le projet de mise en
compatibilité du PLU de la
commune de Saint-Benoît
Concertation préalable

6 NOVEMBRE – 20 DECEMBRE 2020

Dominique de Lauzières et Bernard Vitry
Désignés par la Commission nationale
du débat public

Bilan du garant

Projet d'aménagement de la RN2 entre l'échangeur Bourbier et le giratoire des Plaines Saint-Benoît et mise en compatibilité du PLU de la commune de Saint-Benoît

6 NOVEMBRE – 20 DECEMBRE 2020

SOMMAIRE

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET	4
CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION	9
PRÉPARATION DE LA CONCERTATION	11
ORGANISATION DE LA CONCERTATION	13
DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION	14
THÉMATIQUES SOULEVÉES ET ARGUMENTS	16
AVIS DES GARANTS SUR LA CONCERTATION, SON DÉROULEMENT ET LES PREMIERS ENSEIGNEMENTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE	21
RECOMMANDATIONS	22
LISTE DES ANNEXES	24

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET

- **MAÎTRE D'OUVRAGE :**
Le Conseil Régional de La Réunion

- **CONTEXTE :**

Un précédent projet de "contournement" de Saint-Benoît avait été étudié en 2012/2013 : il aboutissait au-dessus du Groupe Hospitalier sur la RN3, traversant des terres agricoles. La Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) n'avait pas donné un avis favorable au projet, ayant estimé qu'il consommait trop d'espace agricole. C'est pourquoi la Région propose aujourd'hui de requalifier l'actuelle RN2 qui traverse la ville pour absorber le trafic de transit en retrouvant sa fonction telle qu'elle est définie au Schéma d'Aménagement Régional (SAR).

Saint-Benoît est également concerné par le projet du Département de la Route des Hauts de l'Est (RHE) : les trois scénarios présentés au public lors de la concertation en 2018 aboutissent sur la RN3, l'un à hauteur de Chemin de Ceinture, le 2ème (tracé privilégié aujourd'hui) à hauteur de La Confiance et le troisième à hauteur de Bras Canot. Ce projet n'a pas vocation à délester le trafic de la RN2, mais à mailler un réseau routier aujourd'hui "en peigne" qui ne permet pas de passer d'un quartier à l'autre, à créer une voie verte séparée et surtout à créer un réseau de transports en commun. D'un budget global estimé à 600M€, ce projet nécessite la création de 5 viaducs de 300 à 350m de long. Les études en cours sont au stade de l'Avant-Projet et les travaux devront être phasés en tronçons qui devront être viables par eux-mêmes. Il n'y a pas, à notre connaissance aujourd'hui, de calendrier connu, les bureaux d'études étant précisément en phase d'étude de phasage. D'après les services de la Région : « La réalisation des ouvrages interviendra plusieurs années après ceux de la RN2 ».

La Région Est est considérée comme le parent pauvre de l'île. Saint-Benoît a été délaissée pendant des années, selon plusieurs participants à la concertation, et le manque d'aménagements programmés sur la commune en fait aujourd'hui une micro-région peu attractive, difficilement accessible en raison des embouteillages quasi-permanents, alors même qu'elle possède de nombreux atouts structurels, comme le Groupe Hospitalier Est Réunion (GHER), l'Institut régional du travail social de La Réunion (IRTS), la Sous-préfecture d'arrondissement, le siège de la communauté de communes (CIREST), le Conservatoire à rayonnement régional, des atouts économiques avec deux zones industrielles animées par des entrepreneurs dynamiques et des atouts touristiques avec des paysages à couper le souffle.

Saint-Benoît est la seule commune qui contient du logement social vacant, sa population est pauvre, le centre-ville est mourant. Faute de transports en commun efficaces, les jeunes ont du mal à suivre des formations et à trouver du travail.

Tout cela explique pourquoi le projet, comme on le verra plus loin, est si attendu. La nouvelle équipe municipale est très attachée à sa réalisation et s'est considérablement investie dans la concertation.

Autre élément à prendre en considération, la signature d'une convention entre la municipalité de St Benoit et l'Etat dans le cadre du Programme National de Renouvellement Urbain (PNRU) pour les quartiers de Beaufonds / La Bourdonnais (appelé également Rive droite) et qui concerne un tiers de la population bénédictine (12000 habitants) sur 154 hectares.

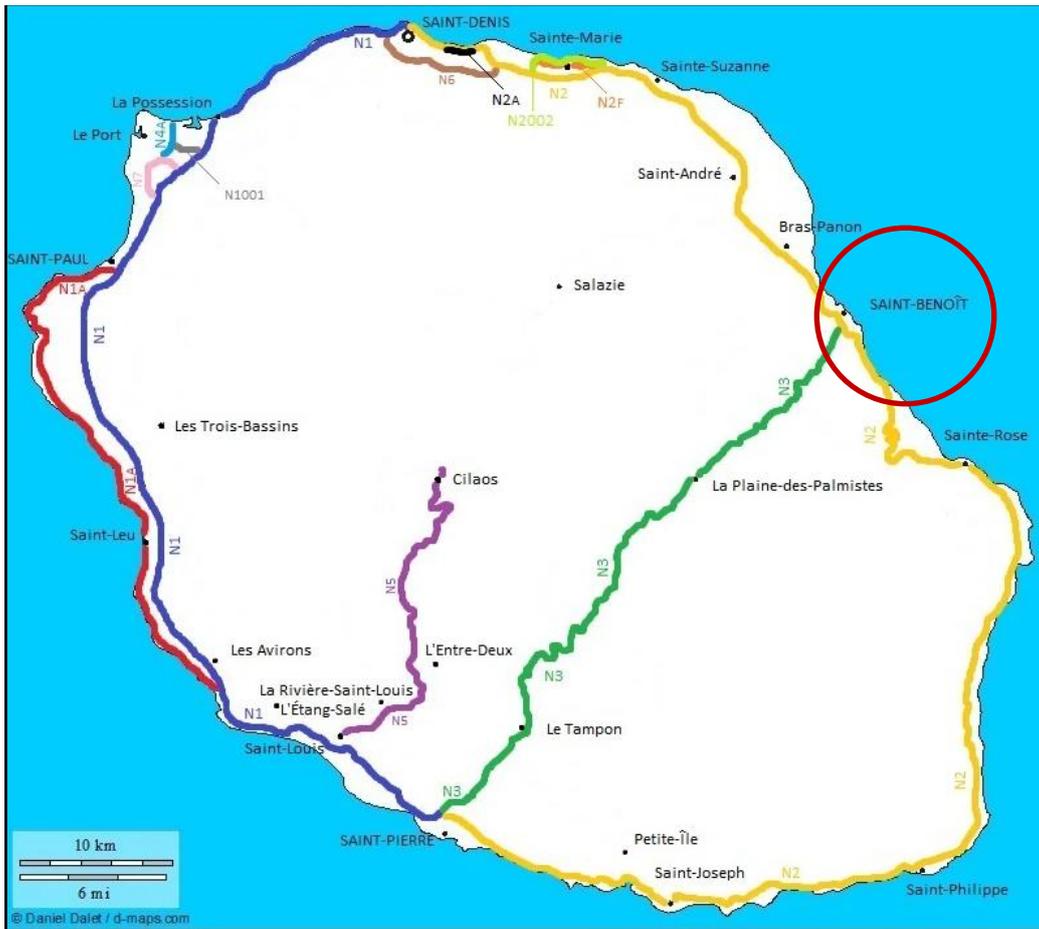
« Avec 7 000 habitants et un taux de chômage avoisinant les 57% à Beaufonds, le secteur de la Rive droite est l'un des quartiers les plus précaires de l'île... Le PNRU constitue donc une réelle opportunité d'améliorer le cadre de vie des habitants de ces quartiers et de revaloriser l'image et l'attractivité du centre-ville de Saint Benoît.

Le projet, étalé sur une dizaine d'années (2015-2025), vise à améliorer le fonctionnement urbain, et à offrir un environnement de qualité aux habitants des quartiers concernés. »

source : Site de la Mairie de St Benoit.

Dernier élément de contexte utile, la carrière des Orangers, dont l'exploitation devrait démarrer prochainement, va générer un trafic supplémentaire conséquent- en période de pleine charge l'exploitant évalue le trafic de camions à 172 rotations/jour soit 344 passages plus 18 rotations/jours soit 36 passages de voitures particulières sur les axes Est et Nord, secteurs de l'île qu'elle a vocation à alimenter en matériaux. (Source : Projet de carrière Les Orangers - Dossier de demande d'autorisation d'exploiter – Tome 2 Etude d'impact, page 221 – Mars 2018 – TERALTA)

- CARTE DU PROJET, PLAN DE SITUATION (Source : dossier du Maître d'ouvrage)



- **OBJECTIFS DU PROJET :**

Le maître d'ouvrage précise que le projet s'inscrit dans un contexte d'engorgement croissant du réseau routier et que le tronçon concerné constitue l'un des points noirs importants du réseau routier régional, dans les deux sens et pas seulement aux heures de pointe, en raison de l'effet d'entonnoir que constitue cette portion à 2x1 voie actuellement.

Les objectifs annoncés par la Région dans le dossier soumis à la concertation sont de :

1) favoriser le report modal vers les transports en commun et les modes doux grâce à la :

- Réalisation d'une voie dédiée aux transports en commun (TCSP)
- Création du Pôle d'Échange Multimodal et d'un parking- relais
- Restructuration de l'offre de transport locale
- Création d'une voie "modes doux" vélo/piétons (Voie Vélo Régionale)
- Sécurisation des déplacements cyclistes et piétons

2) moderniser le réseau routier et conforter son rôle de contournante du centre-ville de Saint-Benoît grâce à :

- La continuité à 2x2 voies sur la RN2
- L'optimisation des carrefours pour fluidifier la circulation
- L'amélioration de la qualité de service et de la cohabitation des différents modes de transports (sécurité des usagers, temps de parcours plus courts...)

3) réaliser un aménagement qui assure à la fois des fonctions de transit, d'échanges et de desserte grâce à

- La hiérarchisation du réseau viaire (la RN2 ayant un rôle de contournement du centre-ville)
- Report du trafic "parasite" de transit des rues du centre-ville vers la RN2

4) assurer un meilleur partage de la voirie et de l'espace public grâce à un renforcement qualitatif des espaces.

- **CARACTÉRISTIQUES DU PROJET :**

Porté par la Région, ce projet consiste, à :

- Créer deux voies de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) qui préfigurent le futur Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG) : cette infrastructure ferrée est inscrite au Schéma d'Aménagement Régional (SAR) et est destinée à moyen terme à relier, sur un linéaire de 150 km, Saint-Benoît à Saint-Joseph en passant par Saint-Denis ;

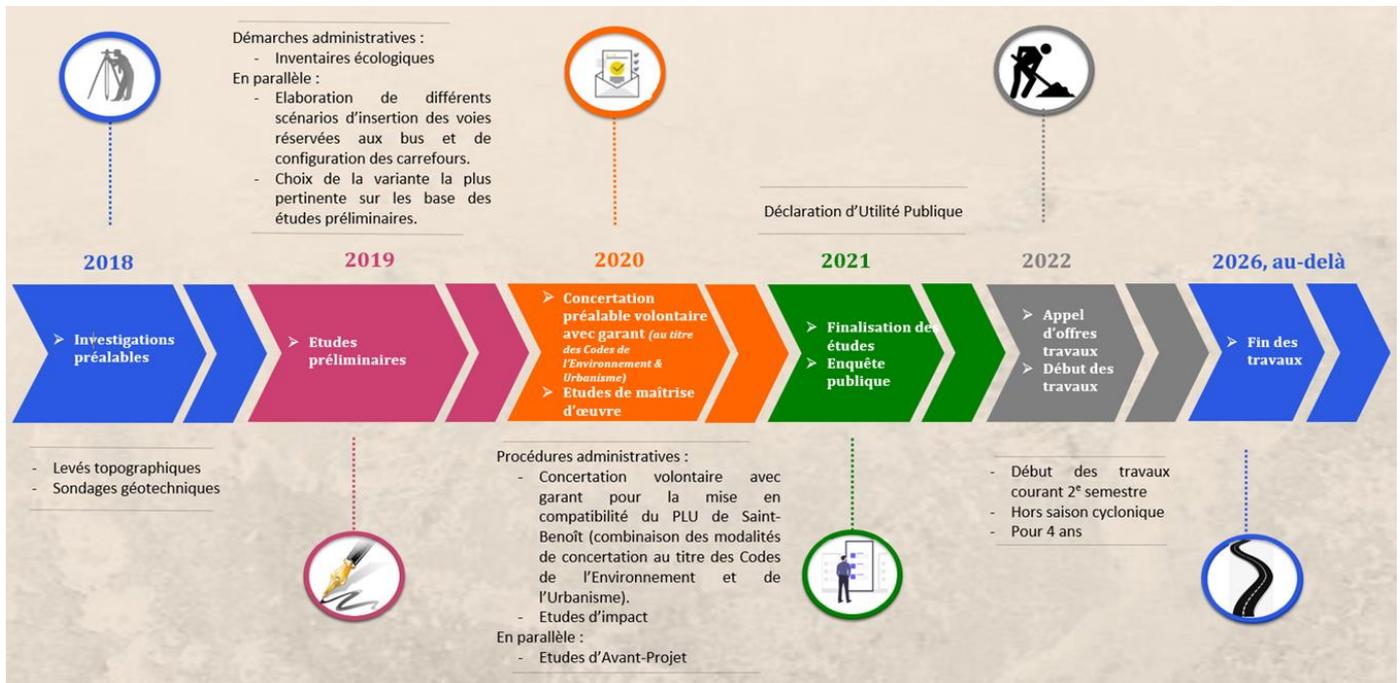
- Créer deux voies supplémentaires de circulation générale pour assurer la continuité à 2x2 voies sur la RN2 entre Saint-Denis et Saint-Benoît ;
- Créer une "voie verte" de 4m de large dédiée aux modes doux (vélos, piétons...) ;
- Créer un Pôle d'Échange Multimodal (PEM) associé à un parking-relais au niveau du giratoire des Plaines ;
- Créer un nouvel ouvrage d'art sur la rivière des Marsouins pour accueillir les voies supplémentaires (voitures, transports en commun, modes doux) ;
- Réaménager l'échangeur de Beaulieu, le demi-échangeur de Le Conardel, le carrefour de Bras-Canot, ainsi que les raccordements à l'échangeur de Beaulieu et au giratoire des Plaines ;
- Réorganiser les réseaux de bus Estival et Car Jaune en fonction de la nouvelle infrastructure.

- **ALTERNATIVES ET OPTION 0**

Le projet de contournante évoqué plus haut (partie contexte) ayant été abandonné, il n'y a pas aujourd'hui d'alternative présentée. Si le projet n'était pas réalisé, le maître d'ouvrage prédit que les conditions de circulation se détérioreraient encore davantage, au vu des prévisions de croissance démographique, il n'y aurait pas de possibilité de développer les transports en commun, ceux-ci étant bloqués dans la circulation générale, de créer des voies de modes doux ni donc de sécuriser les déplacements piétons et vélos. Les conséquences sur le développement des zones industrielles, la croissance économique du centre-ville, l'activité du GHER, le taux de chômage des habitants de la micro-région et particulièrement des jeunes seraient assez prévisibles également, selon le maître d'ouvrage et de nombreux acteurs.

- **COÛT : 60M€**

- **CALENDRIER DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉE :**



Source : Dossier du Maître d'ouvrage

CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION

- **QUELQUES DATES CLÉS :**

- Par arrêté préfectoral en date du 29 avril 2020, n° 2020-729 SG/DRECV le projet est soumis à évaluation environnementale.
- Par courrier en date du 15 mai 2020, La Région Réunion demande à la CNDP de désigner un garant pour cette concertation préalable.
- Lors de la séance du 3 juin la CNDP désigne Dominique de Lauzières et Bernard Vitry, garants de la concertation préalable, en vertu de l'article L.121-17 du Code de l'environnement.
- Dates de la concertation : 6 novembre au 20 décembre 2020
- Publication du bilan : au plus tard le 20 janvier 2021
- Publication de la décision du maître d'ouvrage : au plus tard le 20 mars 2021

- **PÉRIMÈTRE DE LA CONCERTATION :**

- Commune de Saint-Benoît

- **DOCUMENTS DE LA CONCERTATION :**

- 100 exemplaires du dossier du maître d'ouvrage
- 2750 tracts distribués
- 100 affiches mises à disposition
- 2 panneaux recto/verso 3X3 sur la RN2
- 5 panneaux 4X3 dans la ville de Saint-Benoit
- 6 panneaux 1,5X1,5 positionnés dans les écarts de ST Benoit, à Sainte Rose et à la Plaine des Palmistes
- Affichage sur 15 bus du réseau car jaune

- **ÉVÉNEMENTS PUBLICS :**

IL faut souligner, qu'à chaque réunion et atelier animée par le maître d'ouvrage, la Mairie de St Benoit était représentée par des élus et/ou des collaborateurs. De même pour la CIREST lorsque les sujets relevaient de leurs domaines de compétences ou lors des réunions publiques.

- Le 12 novembre : une cinquantaine de personnes ont participé à la réunion publique d'ouverture Salle Gramoune Lélé en présence des élus, de la Région, de la Mairie et de la CIREST
- Le 17 novembre : Atelier environnemental à la Médiathèque Antoine Louis Roussin. Deux associations étaient représentées.
- Le 17 novembre, à la Médiathèque Antoine Louis Roussin, un atelier sur le thème de l'économie a réuni 13 acteurs économiques.
- Le 18 novembre, à la Médiathèque Antoine Louis Roussin un atelier a vu la participation de 14 riverains concernés par le projet
- Le 24 novembre, à la Médiathèque Antoine Louis Roussin s'est tenu un atelier dédié aux cyclistes. Il y avait 5 participants.
- Le 25 novembre un 2^e Atelier dédié aux riverains a regroupé 7 participants
- Le 30 novembre une cinquantaine de personnes ont assisté à la 2^e réunion publique, salle Gramoune Lélé toujours en présence des élus de la Région, de la Mairie et de la CIREST

- Le 2 décembre à l'initiative du Directeur du GHER et dans ses locaux, un atelier été organisé pour les professionnels de santé opérant à St Benoit.
- Le 8 décembre, à la Médiathèque Antoine Louis Roussin, une dizaine de professionnels et représentants d'associations ont participé à un atelier sur le thème des transports en commun.
- Le 10 décembre, à la Médiathèque Antoine Louis Roussin, un atelier sur les données et modélisation de la circulation en particulier aux giratoires des Plaines et le Carrefour de Bras Canot a enregistré la présence d'une dizaine de participants.
- Le 17 décembre, au Cinéma Cristal, une vingtaine de personnes ont assisté à la réunion publique de clôture, en l'absence d'élus de La Région.

PRÉPARATION DE LA CONCERTATION

Dès que la décision de la CNDP du 3 juin a été notifiée, les garants ont pris contact avec le maître d'ouvrage pour travailler sur les modalités de l'organisation, la communication et le dossier de la concertation. Cette première étape s'est étalée du 23 juin au 10 novembre. Les échanges entre le maître d'ouvrage, le cabinet d'ingénierie Egis et les garants ont été permanents via courrier électronique et conférences téléphoniques. A ce dispositif de travail s'ajoutent 8 réunions de calage en présentiel ou en visioconférence.

Les dates et durée de la concertation devaient tenir compte des conditions sanitaires liées à la Covid-19, des congés de fin d'année, dont ceux du BTP et de l'Education nationale, et des dates des élections régionales qui étaient alors prévues au mois de mars 2021.

Nous nous sommes mis d'accord pour une concertation du public du 6 novembre au 20 décembre 2020.

Les garants ont demandé et obtenu qu'un budget plus important que celui initialement prévu soit attribué à la communication et que les contributions en ligne sur Cap Citoyen ainsi que les réponses du maître d'ouvrage soient publiées au fil de l'eau et visibles par tous.

Le 16 septembre une réunion de présentation du projet réservée aux élus de la commune et de la CIREST a permis de tester la pertinence des éléments du dossier. Les questions posées ont été prises en compte dans ce but.

La période préparatoire, entre la nomination des garants et de début de la concertation, a été l'occasion pour ces derniers de prendre des contacts avec des acteurs publics et privés ainsi qu'avec des organisations et associations concernées par le projet. Ces entretiens ont permis de mieux comprendre les attentes de ces publics en matière de concertation et de solliciter leur participation.

Lors de ces rencontres, les garants ont appris que la municipalité dont le Maire est aussi le Président de la CIREST, a des projets d'aménagements le long de la partie urbaine de la RN2 :

- Zone commerciale de Beaulieu : agrandissement de la zone avec l'arrivée de nouvelles enseignes et la construction d'une caserne pour le SDIS
- Demi-échangeur de Le Conardel, côté montagne : création d'une zone de développement mixte d'activités économiques et d'habitation
- Giratoire des Plaines : aménagement d'un hectare pour le développement commercial.

A noter également que la CIREST travaille sur un projet de TCSP entre St Benoit et St André en passant par le centre-ville de Bras-Panon (projet Esti).

Dans le but d'associer un public jeune à cette concertation et de lui offrir l'opportunité de faire acte de citoyenneté, les garants ont rencontré les responsables des établissements scolaires de Bouvet pour voir la possibilité de faire participer les élèves à cette concertation. La forme était laissée à leur appréciation et selon leurs disponibilités.

En effet, le projet prévoit des voies de circulation le long du mur d'enceinte de ces établissements, côté montagne. De plus, l'accès à la cité scolaire pour les personnes qui viennent de la RN2 et la RN3 passe forcément par le giratoire des Plaines où plusieurs aménagements importants sont prévus. Ils impacteront la circulation autour de la cité scolaire.

Toujours dans le but de préparer cette concertation, nous (les garants) avons rencontré les membres du Club économique bénédictin (CEB) pour présenter la concertation.

Enfin ce projet étant soumis à évaluation environnementale, il était logique de rencontrer les associations qui évoluent dans ce domaine. C'est ainsi que des entretiens ont été réalisés avec la SREPEN, l'Association de protection des milieux naturels de l'est (APNEST), le Directeur de la Fédération départementale de pêche et de protection du milieu aquatique de la Réunion.

Les garants ont cherché à prendre contact avec l'Association des commerçants de Saint-Benoît, sans succès. Il semblerait qu'elle soit en sommeil.

Ces divers entretiens ont dessiné plus précisément une cartographie des populations concernées par ce projet et généré des demandes d'ateliers supplémentaires qui ont été prises en compte par le maître d'ouvrage.

Pour la plupart des personnes rencontrées :

- Le goulot d'étranglement que représente le passage de la 2X2 voies à 2X1 voie à compter de l'Echangeur de Bourbier, en venant de Saint-Denis reste incompréhensible « pourquoi n'avoir pas achevé les 3 km

manquants ? » et le prolongement de la RN2 en 2X2 voies jusqu'au Giratoire des Plaines voire au-delà est une nécessité impérieuse « pour rendre Saint-Benoît attractive. »

- Les embouteillages quasi-permanents en journée, outre une offre de service insuffisante, sont un frein à l'utilisation des transports en commun, bien qu'ils soient fortement sollicités dans cette région : « Ceux qui utilisent ce mode de transport n'ont pas d'autre choix ». Le TCSP est la condition incontournable pour une offre de service respectant les horaires. Ces nouvelles voies préfigurent le futur Réseau Régional de Transport Guidé.

Dans une très grande majorité nos interlocuteurs sont favorables au projet avec, pour certains, des réserves non bloquantes qui seront développées dans la suite de ce bilan.

ORGANISATION DE LA CONCERTATION

Cette concertation s'est déroulée sous la menace d'un nouveau confinement, comme en métropole du 15 octobre au 15 décembre ou d'un couvre-feu pour St Benoit (alerte du 2 décembre sur le taux d'incidence : Source Santé publique France).

Le Maître d'ouvrage avait prévu cette éventualité et une solution alternative : Si les réunions en présentiel ne pouvaient pas se tenir, elles seraient remplacées par des visioconférences et des webinaires.

DISPOSITIF DE COMMUNICATION :

A partir du 22 octobre des avis ont été publiés dans la presse écrite et sur le site de la Région. Des panneaux ont été installés à des endroits de grand passage sur la RN2 et à l'entrée de la ville. Des affiches ont été collées dans des endroits stratégiques à St Benoit (Mairie, siège de la CIREST et autres bâtiments publics). Le maître d'ouvrage a également annoncé la concertation sur les médias et supports suivants : radio, télévision, réseaux sociaux, presse en ligne et son réseau de bus (Car jaune). La CIREST a proposé les abris-bus du réseau Estival qui n'ont pas été utilisés.

Le Centre Régional de Gestion du Trafic (CRGT) qui intervient plusieurs fois par jour sur diverses radios locales pour des infos route a été sollicité puisqu'il est géré par la Région. Les intervenants ont annoncé et rappelé plusieurs fois cette concertation ainsi que les trois autres concomitantes : RN5 de Cilaos, Axe mixte de Saint-Paul, Nouvelle entrée ouest de Saint-Denis (NEO).

Une vidéo de présentation du projet de 3 minutes a été réalisée. Elle était projetée lors des réunions publiques et des ateliers et accessible sur le site de la concertation. Ce support, clair et explicite, a été une aide utile pour comprendre rapidement le projet, le mettre en perspective et lancer les débats.

Un reportage TV a été diffusé le 27 novembre, dans l'émission de la Région « Regard Ensemble » programmée le vendredi soir sur Antenne Réunion, à 18H40 et visible en replay sur le même site : <https://www.antennereunion.fr/infos-et-magazines/regard-ensemble/replay/replay-regard-ensemble-vendredi-27-novembre-2020>.

Le dossier du maître d'ouvrage, imprimé à 100 exemplaires, a été distribué lors des réunions. En format numérique, ce dossier était téléchargeable sur le site de la Région, tout comme les études techniques annexes (dans « Les Transports et les Déplacements – Consultation publique »). A partir de cet accès un lien routait vers la plate-forme Cap Citoyen destinée à recueillir tous les avis, remarques, suggestions, propositions pendant la période de concertation ainsi que les réponses du maître d'ouvrage.

Les garants notent avec satisfaction que les remarques sur le dossier de concertation et sur les modalités ont été prises en compte par le maître d'ouvrage mais pensent, vu l'importance du projet, qu'il méritait des investissements médias et de communication de proximité encore plus importants. Ils notent également qu'une conférence de presse de lancement n'a pu être organisée.

Des flyers ont été distribués sur plusieurs sites comme la gare routière et spécifiquement dans les boîtes aux lettres de riverains pour les inviter à participer aux ateliers qui leur étaient réservés. Ce dispositif de communication de proximité a été complété par une exposition itinérante et l'administration de questionnaires dans des lieux publics comme la gare routière ainsi que lors des réunions publiques.

Pour les réunions publiques le maître d'ouvrage a obtenu la salle Gramoune Lélé du Conservatoire à rayonnement régional de St Benoit pour les 2 premières séances. Les ateliers se sont tenus à la Médiathèque de St Benoit et la réunion de clôture au Cinéma Cristal. Il existe des enregistrements audios de ces réunions et les verbatims seront publiés sur le site.

DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

La durée de 6 semaines, demandée par les garants pour une concertation initialement prévue sur un mois, semble bien adaptée au contexte. Les garants estiment qu'un délai supplémentaire n'aurait pas apporté de valeur ajoutée à celle-ci.

Le maître d'ouvrage n'a pas eu à organiser de réunion en distanciel et les salles de réunion étaient bien adaptées aux besoins. Un seul atelier a été reporté, faute de participants le jour prévu.

Au cours de la consultation deux ateliers supplémentaires ont été organisés, à la demande des professionnels installés dans les zones industrielles et le GHER. Ils concernaient d'une part la circulation au carrefour de Bras Canot et la capacité du giratoire des Plaines à absorber la circulation après travaux et d'autre part la desserte du GHER depuis le giratoire des Plaines selon divers modes de déplacements.

Les ateliers thématiques étaient ouverts à tous, sur inscription en raison de la réglementation liée à la Covid. A noter que celui consacré au milieu économique était, d'après les participants, prévu à

une mauvaise heure. Ils auraient préféré la fin de journée au lieu de 9H. Le maître d'ouvrage a tenu compte de ces remarques et a programmé l'atelier supplémentaire sur la circulation, à la demande de ces personnes, le 10 décembre en fin de journée.

Deux ateliers ont été dédiés aux riverains directement concernés par les travaux. Lors de la première réunion ils étaient une quinzaine dont une représentante de la SIDR en même temps coordonnatrice pour le programme de rénovation urbaine et 6 participants lors de la deuxième séance.

Les ateliers « Cycliste » et « Environnement » n'ont pas intéressé beaucoup de monde (2 représentants d'associations de pêche et de chasse pour l'environnement et pas de représentant d'associations de cyclistes à l'atelier dédié), ce qui tend à montrer que la question du déclassement de l'EBC pour la construction de l'ouvrage d'art sur la Rivière des Marsouins ne soulève pas beaucoup de craintes.

Concernant les 3 réunions publiques, les salles étaient volontairement surdimensionnées pour le nombre de participants pour respecter les contraintes sanitaires : une cinquantaine à la première, autant à la suivante et une vingtaine à celle de clôture. Elles ont mobilisé les élus de la Mairie de St Benoit et de la CIREST et de la Région, sauf pour la réunion de clôture où l'absence des élus de la Région a été soulignée par deux participants dans le public.

Les échanges ont parfois été vifs tout en restant courtois, La dernière réunion au cours de laquelle la maîtrise d'ouvrage a présenté les premiers enseignements de la concertation a été plus consensuelle. Les sujets sensibles ayant été déjà traités dans les ateliers ou au cours des deux réunions publiques précédentes et des réponses apportées par le maître d'ouvrage. La restitution de la concertation, bien préparée, a repris l'ensemble des thèmes abordés au cours de la concertation, démontrant ainsi une réelle écoute de la part du maître d'ouvrage.

La proposition d'associer les élèves de la cité scolaire de Bouvet à la concertation n'a pas eu de suite. Une exposition a cependant pu être installée pendant quelques jours à l'entrée du restaurant scolaire. Les sujets abordés en réunion et en ateliers sont traités dans la partie « Thématiques soulevées et arguments. »

Si la page du site a été vue plus de 9000 fois, la plate-forme dédiée - Cap Citoyen - a enregistré une trentaine de posts dont la majorité des questions, remarques et propositions ont reçu une réponse du maître d'ouvrage et sont en ligne. Dans ce même espace, le Club économique bénédictin (CEB) a publié une lettre adressée au Président de Région, La SREPEN a donné son avis et l'ATR-Fnaut a fait des remarques plus orientées vers les questions de transport en commun et de circulation en mode doux.

La municipalité de St Benoit a également adressé une lettre au Président de Région.

D'après les questionnaires administrés lors des réunions, la majorité des personnes présentes ont eu l'information de l'organisation de la concertation grâce aux panneaux installés à St Benoit et sur la RN2. Les riverains disent avoir été informés directement par un courrier ou flyer dans leurs boîtes aux lettres.

Tous ceux qui le souhaitent ont pu s'exprimer lors des réunions ou sur le site de la concertation. Certains ateliers et réunions ont dépassé largement les horaires prévus. Des riverains ont même assisté à plusieurs réunions et ateliers.

Il faut souligner que cette concertation n'a pas mobilisé la population de St Benoît et des communes voisines au sens large. Elle a surtout intéressé, en dehors des élus et des équipes de la Mairie et de la CIREST, ceux qui sont directement concernés par ces aménagements : les acteurs économiques installés dans les ZI et parcs d'activités, le GHER et les riverains de la RN2. Peu de commerçants et habitants du centre-ville se sont manifestés.

THÉMATIQUES SOULEVÉES ET ARGUMENTS

1. sur l'opportunité du projet

C'est un projet très attendu de tous les acteurs mais qui suscite des craintes et des interrogations. Même si certains regrettent un "nième" projet routier, tous s'accordent à reconnaître la nécessité de sa mise en œuvre, a minima pour créer des voies de TCSP. D'autres le trouvent peu ambitieux et souhaiteraient qu'il soit prolongé jusqu'à Ravine Sèche au Sud pour desservir la ZI 3, aujourd'hui difficile d'accès, et jusqu'au GHER à l'Ouest pour faciliter encore mieux l'accès aux soins et améliorer l'attractivité du pôle sanitaire.

Certains participants craignent que l'on ne fasse que déplacer l'"effet entonnoir" : "On désengorge St Benoit pour venir embêter les habitants de Ste Anne. Et l'exploitation de la carrière n'est pas commencée". Cette exploitation viendra ajouter un nombre de véhicules conséquent au trafic existant sur l'axe "Les Orangers-Saint-Benoît" qui n'est pas inclus dans le projet et reste donc à 2x1 voie.

Le public dans son ensemble déplore les conditions de circulation actuelles qui freinent le développement de cette micro-région, la rendent peu attractive, condamnent une population déjà paupérisée et privent les jeunes d'opportunités de formation et d'emploi. Il est donc globalement favorable à la réalisation du projet, même si certaines craintes sont exprimées, voire des doutes sur sa réalisation.

2. sur les objectifs du projet

Le maître d'ouvrage annonce que **l'objectif n°1** du projet est de favoriser l'usage des transports collectifs et modes doux. Cet objectif rejoint les préoccupations principales du public qui appelle de ses vœux une offre de transports en commun efficace et fiable. Mais s'il admet que cette efficacité passe nécessairement par la création de voies bus en site propre (TCSP), il pointe néanmoins une offre sous-dimensionnée (des usagers qui ne peuvent pas monter dans les bus aux heures de pointe, des cadences et des amplitudes insuffisantes, des bus à 2 niveaux en service aux heures creuses au lieu de l'être en heures de pointe etc.) qui n'incite pas au report modal.

La restructuration des réseaux de transports en commun prévue par le maître d'ouvrage avec la CIREST en lien avec les nouvelles Délégations de Service Public à venir est également attendue par

le public : certains participants soulignent l'importance de la connexion des TC qui circuleront sur la nouvelle infrastructure avec les lignes urbaines et avec l'actuelle gare routière ; ils espèrent qu'un travail en commun efficace se mettra en place entre la commune et la Région, afin d'harmoniser le projet RN2 et les projets TCSP de la CIREST.

La sécurisation des déplacements cyclistes et piétons sera permise, selon le maître d'ouvrage, par la création d'une voie dédiée et le traitement des intersections. Cette voie verte est également très attendue et soulève des attentes et des suggestions d'amélioration :

- en ce qui concerne le vélo, des attentes notamment sur la continuité cyclable, l'optimisation des extrémités des voies vélo et à chaque intersection pour une meilleure insertion dans le tissu local et une connexion aux voies existantes ; la prise en compte des besoins concernant les vélos (mise en place de services spécifiques comme le gardiennage, station de gonflage des pneus, petit atelier de réparation et bornes électriques de recharge) dans le Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) au giratoire des Plaines ; la mise en place de plots de balisage éclairés ; préférer le bitume au béton pour le revêtement quand c'est possible ; choisir des plantations sans rejets ni racines qui s'étalent (éviter le badamier et le platane) ; prévoir une signalisation directionnelle pour les voies vélo ; créer une desserte cycliste de la zone commerciale... Un participant à l'atelier déplacement en mode doux a suggéré que les riverains puissent accéder à leur logement à partir de la nouvelle voie créée et ne soient pas obligés de faire le tour du pâté de maisons pour rentrer chez eux. On note que les représentants des cyclistes ont peu participé à la concertation.

- en ce qui concerne les piétons, qui circulent sans sécurité et nombreux dans cette micro-région, certains soulignent la nécessité de prévoir des cheminements côté montagne le long de la RN2, a minima entre Bras-Fusil et la zone commerciale de Beaulieu - « il y a déjà un trafic piéton des 2 côtés des voies, il ne va pas disparaître après les travaux. Nous sommes en zone urbaine » ; d'autres s'interrogent sur la sécurité du passage souterrain du giratoire des Plaines ; plusieurs demandent la création d'un trottoir ou de passages piétons surélevés pour les piétons sur les giratoires, particulièrement celui des Plaines et le carrefour de Bras-Canot.

Un des intervenants à l'atelier spécifique préconise de compter les cyclistes et piétons qui empruntent la RN2 et d'analyser leurs pratiques.

Le représentant de la Mairie souhaite que la voie mode doux puisse faire une jonction avec celle qui longe la berge de la Rivière des Marsouins.

Le **deuxième objectif** annoncé du projet est d'assurer une continuité à 2x2 voies pour mettre fin à l'effet "entonnoir" à l'entrée nord de Saint-Benoît et fluidifier la circulation, tout en déviant le trafic de transit du centre-ville et facilitant les échanges et la desserte. La RN2 retrouverait ainsi son rôle de contournement du centre-ville.

Même si tous espèrent que cette infrastructure résoudra au moins partiellement les problèmes actuels de circulation, certains craignent, comme il est dit plus haut, que l'on ne fasse que déplacer le problème de Bourbier au giratoire des Plaines.

L'apaisement du centre-ville par l'extraction du trafic de transit paraît en revanche découler naturellement de la mise en œuvre du projet. Les acteurs économiques du centre-ville n'ayant pas participé au débat, nous ne présageons pas de leurs attentes à ce sujet.

3. sur les caractéristiques du projet

Le projet prévoit la création de 2 voies supplémentaires voitures, 2 voies de TCSP et une voie verte : les aménagements autour de cet **élargissement** de l'infrastructure inquiètent certaines personnes à des endroits précis :

- Dessertes de certaines habitations et locaux professionnels riverains de la RN2 situés entre le carrefour de Bras Canot et le demi-échangeur de Le Conardel.

Les résidents et professionnels de ce secteur, côté montagne, se soucient de l'accès à leurs locaux lorsqu'ils arrivent du Giratoire des Plaines. Si l'accès semble inchangé en arrivant de Beaulieu, dans l'autre sens, il semblerait que dans le projet tel que présenté, ils soient contraints d'aller jusqu'à l'échangeur de Beaulieu avant de revenir sur leurs pas. Avec cette solution peu pratique, les professionnels craignent une baisse de leur chiffre d'affaires.

- Résidence Fragrance : Elle est concernée par le dispositif de rénovation urbaine. Une partie du terrain qui appartient à la SIDR -1800m2 environ- entre la résidence et la route sera aménagée pour les nouvelles voies. Ce tracé supprimerait ou réduirait le parking résidentiel actuel. Le maître d'ouvrage et la SIDR discutent des solutions et compensations envisageables. Quant au bruit, il est prévu des écrans de 2,5m devant cette résidence pour les réduire.

Le projet prévoit également la création d'un **ouvrage d'art sur la Rivière des Marsouins** : cet ouvrage ne semble pas susciter d'inquiétudes, y compris auprès des publics associatifs sensibles aux impacts environnementaux des projets d'aménagement. Rappelons que le projet ne concerne que 2800m2 d'Espace boisé classé (EBC), dont le déclassement doit faire parallèlement l'objet d'une procédure de modification du PLU. Cependant des participants rappellent la nécessité de préserver la qualité de cet environnement ; d'autres demandent de prendre en compte les spécificités du calendrier de pêche pendant les travaux ; un projet de valorisation des berges pourrait voir le jour avec un accès à la rivière depuis la RN2 (compétence commune/CIREST), dans le respect de la charte signée pour 3 ans en 2016 entre la ville et le Parc National : cette valorisation permettrait de "révéler les richesses de la faune et de la flore du site et le lien entre le cœur de parc et l'embouchure".

La création du **Pôle d'Échanges Multimodal** soulève des interrogations quant à son accès piéton en venant du parking relais ou du quartier Bras-Fusil en termes de cheminement comme de sécurité. Certains posent également la question des services qui seront proposés dans le PEM mais aussi autour du PEM.

Le projet prévoit le réaménagement complet de l'échangeur de Beaulieu, du demi-échangeur Le Conardel et du carrefour de Bras Canot, ainsi que les raccordements au giratoire des Plaines et à l'échangeur de Beaulieu,

Le **carrefour de Bras Canot** suscite des inquiétudes : les riverains s'inquiètent en particulier d'une augmentation des nuisances sonores générées par l'élargissement des voies de circulation et des solutions apportées. Certains estiment que le linéaire des écrans acoustiques n'est pas suffisant « ce n'est pas vous (le maître d'ouvrage *NDLR*) qui habitez là, c'est nous ». Un habitant estime que les capteurs de mesure du bruit n'ont pas été positionnés au bon endroit. Un autre pense qu'il y aura réverbération du bruit sur les murs des immeubles.

Un participant demande que des mesures soient prises pour limiter les bruits et vibrations causés par les travaux et le passage des poids lourds. Il cite les nuisances provoquées par les avertisseurs de recul des engins, surtout quand les travaux se font de nuit.

Le choix de 2 voies bidirectionnelles en tranchées couvertes semble un bon début de solution. Les riverains préféreraient un « tout souterrain » pour les véhicules et camions circulant sur cette RN2 en direction de Bourbier et du Giratoire des Plaines. Autre inquiétude plusieurs fois exprimée et qui peut paraître contradictoire avec ce qui précède, le risque d'inondation des voies souterraines qui seraient fermées et conduirait à réduire la circulation automobile sur 2X1 voie à niveau, reproduisant ainsi les embouteillages que ce projet souhaite solutionner. Une autre proposition suggère la construction d'un autopont.

La circulation des piétons à ce carrefour est aussi une source de questionnement. Comment vont-ils traverser toutes ces voies ? Ne vont-ils pas ralentir la circulation surtout à l'heure de la sortie des écoles ?



Simulation du carrefour de Bras Canot après travaux. Source : Dossier du Maître d'ouvrage

La restructuration des réseaux de transports en commun est prévue dans le projet.

La position géographique de St Benoit est un hub pour les cars jaunes vers ou en provenance de St Denis, St Pierre par les Plaines ou par Ste Rose.

Pour les raisons évoquées plus haut, les transports en commun ne donnent pas satisfaction. L'offre ne semble pas adaptée et la Délégation de Service Public (DSP) en cours semble manquer de souplesse et limiter les évolutions. Pourtant des améliorations ont été apportées ces dernières années : nouveaux bus avec wifi, gares réaménagées, applications numériques etc.

Dans sa contribution (voir en annexe), l'ATR-FNAUT écrit : « A l'avenir, il serait préférable de concevoir les DSP par allotissements de petits groupes de lignes, d'une part pour contrer les tentations de constitution de monopoles, d'autre part et corollairement pour faire travailler tous les transporteurs équipés des moyens de transport adaptés aux trajets et à la géographie de l'île. »

Un des reproches entendus est celui du maillage des réseaux car jaune avec ceux des cinq communautés de communes : un des participants qui habite St Benoît et travaille à Moufia dit les difficultés, voire l'impossibilité, d'utiliser les transports en commun pour se rendre au travail et revenir chez lui dans des délais acceptables.

A noter que la CIREST porte également des projets de TCSP en ville de St Benoit dont la mise en service d'un TCSP entre le GHER et le Butor, en passant par le giratoire des Plaines.

Le maître d'ouvrage et les responsables de la CIREST sont conscients qu'une optimisation des réseaux car jaune et Estival est devenue nécessaire. Elle ne devrait intervenir qu'à la fin des travaux et/ou au renouvellement des DSP.

4. autres questions soulevées

- les travaux/le phasage

A ce stade du projet le maître d'ouvrage ne sait pas si les travaux seront réalisés en une seule tranche ou par phases. Le Maire de Saint-Benoît s'est exprimé clairement pour la première option.

Les riverains et surtout ceux du carrefour de Bras Canot s'attendent à des moments difficiles pendant les travaux. Les nuisances sont connues : bruit, poussière, vibration. Ils souhaitent que des mesures soient prises en amont pour réduire et compenser celles-ci.

Quant aux usagers de cet axe routier ils savent que la circulation sera encore plus difficile, même si la circulation ne sera pas coupée sur la RN2, sauf travaux de nuit. Des solutions d'évitement n'existent pas puisque la circulation dans le centre-ville est déjà bien congestionnée. Le maître d'ouvrage paraît serein sur cette question : pour lui, la création de voies supplémentaires permettra facilement de dévier la circulation. La continuité de service fait partie de ses impératifs.

- les problèmes de réseaux d'EP/eaux usées + les risques d'inondation

A la suite de branchements de gouttières de particuliers sur les égouts, l'eau déborde au niveau du giratoire des Plaines lorsqu'il y a de fortes pluies (ce qui est relativement fréquent dans cette région NDLR). La municipalité qui a la compétence de gestion des eaux pluviales est consciente de ce

problème récurrent. Elle étudie des solutions qui devraient être mises en place avant le début des travaux de la RN2.

Le risque d'inondation des voies souterraines du carrefour de Bras-Canot est évoqué et certains participants rappellent que, dans le passé, une voie souterraine du carrefour venait de Bras-Canot vers l'océan et était régulièrement inondée.

- la suite de la concertation

Des participants à cette concertation ont exprimé le souhait qu'elle ne s'arrête pas avec la publication de la décision de la Région. Ils demandent à être tenus informés des différents stades d'avancement de ce projet et de pouvoir poursuivre le dialogue avec le maître d'ouvrage jusqu'au terme des travaux. A la réunion de clôture, le maître d'ouvrage a indiqué que lors de la publication des conditions de poursuite du projet, il proposerait un dispositif d'accompagnement du projet avec le public.

AVIS DES GARANTS SUR LA CONCERTATION, SON DÉROULEMENT ET LES PREMIERS ENSEIGNEMENTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Nous estimons que l'organisation de cette concertation a été préparée et menée par le maître d'ouvrage de manière fort satisfaisante, en particulier par Cédric Maulavé et Nelly Lauret que nous remercions pour leur disponibilité et leur professionnalisme. Nous remercions également toutes les personnes qui ont participé à la concertation et notons que les élus et les équipes de la commune de Saint-Benoît et de la CIREST l'ont suivie de très près.

Le maître d'ouvrage a fait preuve, dans cette concertation, de souplesse quant à la définition du dispositif de concertation ; il a été à l'écoute de nos demandes et de nos recommandations, prêt à adapter les modalités en fonction des suggestions et des attentes des participants. Lors des réunions, il s'est montré à l'écoute du public, répondant clairement et sans détour aux questions. On peut seulement regretter l'absence d'une conférence de presse au lancement de la concertation, ce qui aurait sans nul doute contribué à une meilleure participation du public. Celle-ci n'a pas non plus été encouragée par le contexte sanitaire mais on peut souligner que cette préoccupation a été prise en compte par la Région de manière très satisfaisante et que tous les moyens ont été réunis pour diminuer les risques (grandes salles permettant une distanciation plus que réglementaire, exigence du masque, circulation des flux pour les accès etc.).

Les premiers enseignements tirés par le maître d'ouvrage et présentés lors de la réunion de clôture sont une autre preuve de son écoute. Dans l'ensemble, et sans présager de leur prise en compte dans la décision de la Région sur les conditions de poursuite de son projet, la plupart des arguments exprimés par les participants ont été cités lors de cette réunion.

RECOMMANDATIONS

Suite à ce que nous avons entendu émanant des participants à la concertation, nous formulons une recommandation qui se décline sur trois volets principaux.

Plusieurs participants ont exprimé la crainte qu'à la fin de la concertation, plus aucune information ne leur parvienne concernant l'évolution du projet. C'est pourquoi nous recommandons fortement que ce dialogue instauré se poursuive. Le maître d'ouvrage a d'ailleurs laissé entendre à la réunion de clôture que ce n'était pas son intention de l'interrompre brutalement. Nous suggérons la création d'un comité de suivi piloté par le maître d'ouvrage et composé de la Mairie de Saint-Benoît, de la CIREST, de représentants des riverains, des usagers des transports en commun, des représentants du Club économique bénédictin et du GHER, ainsi que les proviseurs et principaux des lycées et collèges riverains : ce comité se réunirait régulièrement pour faire un point sur l'avancement du projet et les demandes connexes au projet fortement relayées pendant la concertation.

Ce comité de suivi aurait pour objectif de faire évoluer le projet en synergie avec les acteurs du territoire suggérés plus haut en tenant compte de leurs attentes et de leurs inquiétudes.

A ce stade, nous suggérons plusieurs pistes de travail qui nous semblent prioritaires :

1. coordination entre la Région, la commune de Saint-Benoît et la CIREST sur la restructuration des transports en commun, l'harmonisation de l'offre de service, la complémentarité du PEM et de la gare routière ainsi que sur les cheminements des modes doux afin de rendre le projet compatible avec les projets en cours d'élaboration par la commune sur son territoire ;
2. réalisation d'études complémentaires pour évaluer la faisabilité technique et financière des prolongements de la RN2 entre le giratoire des Plaines et le rond-point d'accès à la ZI, voire jusqu'à Ravine sèche, et jusqu'au GHER sur la RN3, prolongements fortement demandés par les acteurs économiques et le GHER. Ces demandes ne font pas partie du projet soumis à concertation mais le périmètre de la concertation ne se limite pas, au point de vue de la loi, au périmètre du projet. Nous préconisons que, dans le rendu de sa décision, le maître d'ouvrage s'engage à faire ces études et que ce sujet soit ensuite traité en comité de suivi ;
3. traitement des nuisances sonores

Bien légitiment les riverains sont inquiets, pour les raisons évoquées plus haut, pour leur tranquillité pendant et après les travaux. Les mesures acoustiques datant de 2018 et certains doutant de la bonne position des capteurs, nous proposons au maître d'ouvrage, avant le début des travaux, de faire de nouvelles mesures (état 0, avec des plages horaires jour/nuit) et aussi après les travaux.

Le dimensionnement et le positionnement des murs acoustiques ont fait l'objet de nombreuses remarques. Une information régulière des riverains sur ce sujet sensible nous paraît indispensable.

D'autres thèmes, déjà évoqués, pourraient s'inviter aux travaux de ce comité de suivi, comme la capacité du giratoire des Plaines à absorber le trafic après travaux, son accès et ses fonctions, l'accès aux berges de la Rivière des Marsouins, les cheminements piétons et cyclistes

particulièrement aux traversées des carrefours etc. Nous sommes confiants dans l'aboutissement d'une solution pour les problématiques liées à l'élargissement de la voie au niveau de la résidence Fragrance, les échanges ayant déjà commencé, semble-t-il.

Concomitamment, il serait pertinent que le site dédié et la plate-forme Cap Citoyen restent ouverts jusqu'à la livraison des travaux et que le public ait la possibilité de continuer à s'exprimer et recevoir des réponses à ses interrogations même après la concertation.

Quelle que soit la décision du maître d'ouvrage, et dans la continuité de la tonalité de cette concertation, nous ne doutons pas que la Région saura poursuivre l'échange avec les acteurs de ce territoire qui, pour la plupart, voient ce projet comme une opportunité, avec la même volonté d'écouter, d'informer et de prendre en compte.

LISTE DES ANNEXES

- **ANNEXE 1 : Arrêté préfectoral du 29 avril 2020 – pages 25 à 29**
- **ANNEXE 2 : Décision de la CNDP du 3 juin 2021 – 30**
- **ANNEXE 3 : Entretiens des garants pendant la préparation de la concertation- page 31**
- **ANNEXE 4 : Plan média – page 33**
- **ANNEXE 5 : Lettre du Maire de St Benoit au Président de Région – pages 33 à 37**
- **ANNEXE 6 : Lettre du Président du Club économique bénédictin au Président de Région – Page 38**
- **ANNEXE 6 : Contribution de « Samas » publiée sur le site Cap Citoyen de la concertation – pages 39 et 40**
- **ANNEXE 4 : Contribution ATR – Fnaut – page 41-42**



PRÉFET DE LA RÉUNION

Préfecture
Direction des relations externes
et du cadre de vie
Bureau du cadre de vie

Saint-Denis, le 29 avril 2020

**ARRÊTÉ n° 2020-729/SG/DRECV
portant décision d'examen au « cas par cas »
en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement
pour le projet de réaménagement de la route nationale n° 2
sur la commune de Saint-Benoît**

**LE PRÉFET DE LA RÉUNION
chevalier de la Légion d'honneur
officier de l'ordre national du Mérite**

- VU la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, notamment son annexe III ;
- VU le code de l'environnement, notamment ses articles L.122-1 et R.122-2 et R.122-3 ;
- VU l'arrêté du 12 janvier 2017 fixant le modèle du formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement ;
- VU la demande d'examen au « cas par cas » relative au projet de réaménagement de la RN2 sur la commune de Saint-Benoît (entre l'échangeur de Bourbier et le giratoire des Plaines), présentée le 27 mars 2020 par le conseil régional de La Réunion, considérée complète le 31 mars 2020 et enregistrée sous le numéro F.974.12.P.00313 ;
- VU l'ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020 relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures d'instruction des demandes d'examen au « cas par cas » ;
- VU l'avis de l'agence régionale de santé (ARS) de La Réunion en date du 23 avril 2020 ;

CONSIDÉRANT que

- le projet de réaménagement de la RN2 s'étend sur un linéaire d'environ 3 km de l'échangeur de Bourbier au giratoire des Plaines sur la commune de Saint-Benoît. Il consiste à élargir côté mer la route nationale avec une mise à 2 x 2 voies de la section concernée, et à créer un transport en commun en site propre (TCSP) bidirectionnel et une voie vélo régionale (VVR) ;
- le projet comprend également la création d'un ouvrage d'art sur la rivière des Marsouins, ainsi qu'un parking relais (85 places) et un pôle d'échange multimodal (PEM) au niveau du giratoire des Plaines ;
- le projet relève des catégories 6 et 41 du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, qui soumet respectivement à l'examen au cas par cas :
 6. a) « *la construction de routes classées dans le domaine public routier de l'État, des départements, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale* » ;
 41. a) « *les aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus* » ;

– le projet est susceptible d'être concerné par la catégorie 47. a) qui soumet à l'examen au cas par cas « *les défrichements soumis à autorisation au titre de l'article L.341-3 du code forestier en vue de la reconversion des sols, portant sur une superficie totale, même fragmentée, de plus de 0,5 ha* ».

CONSIDÉRANT que

– la route nationale n° 2 fait partie du réseau routier primaire existant au Schéma d'Aménagement Régional approuvé le 22 novembre 2011, et que son réaménagement vise à prendre en compte la prescription n° 27 relative à la réalisation des infrastructures routières, à savoir une priorité donnée aux transports en commun ;

– le projet se situe majoritairement hors des espaces proches du rivage au schéma de mise en valeur de la mer (SMVM constituant un chapitre individualisé du schéma d'aménagement régional (SAR)). Le nouvel ouvrage d'art traversant la rivière des Marsouins prévoit la construction de piles intermédiaires au niveau d'un espace naturel de protection forte. À l'échelle du SMVM, ce dernier peut être qualifié d'espace naturel remarquable du littoral (ENRL) à préserver suivant les conditions prévues à l'article R.121-5 du code de l'urbanisme ;

– le périmètre d'étude dudit projet de réaménagement de la RN2 concerne essentiellement des zones urbaines ou à urbaniser au plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Saint-Benoît approuvé le 06 février 2020, et dans une moindre mesure des zones naturelles et agricoles. Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLU affiche le projet en tant que futur boulevard urbain avec une desserte en transport en commun interurbaine, hormis le pôle d'échange multimodal du giratoire des Plaines qui n'y figure pas ;

– cette section d'aménagement de la RN2 intercepte deux périmètres de protection de 500 m de monuments historiques inscrits (casernes de gendarmerie et cheminée de Beaufonds) et que l'avis conforme de l'architecte des bâtiments de France sera requis ;

– le projet est concerné par des zones de prescriptions et d'interdictions du plan de prévention des risques (PPR) d'inondations et de mouvements de terrain prévisibles sur le territoire de la commune de Saint-Benoît approuvé le 02 octobre 2017, où les travaux d'infrastructures peuvent être autorisés sous réserve de respecter des conditions particulières, en particulier la non aggravation des risques et de leurs effets ;

– la zone d'étude est également concernée par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux 2016-2021 du bassin de La Réunion (SDAGE) approuvé par arrêté ministériel du 08 décembre 2015, qui vise notamment à maintenir le bon état global des masses d'eaux souterraines identifiées ;

– le schéma d'aménagement et de gestion des eaux de l'Est (SAGE) approuvé par arrêté préfectoral du 21 novembre 2013, a identifié particulièrement la gestion et la protection des milieux aquatiques remarquables, ainsi que la maîtrise des pollutions, comme des enjeux majeurs ;

– la section concernée de la RN2 fait l'objet d'un classement sonore par arrêté préfectoral du 16 juin 2014 en tant qu'infrastructure « bruyante » de transport terrestre (catégories 2 et 3 avec des secteurs affectés par le bruit routier de part et d'autre de la chaussée) ;

CONSIDÉRANT que

– le projet traverse la rivière pérenne des Marsouins qui constitue un espace naturel de protection forte (ENRL, EBC, zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique – ZNIEFF de type 1 et 2, aire d'adhésion du parc national...) présentant de surcroît un caractère exceptionnel sur le plan paysager ;

– le lit de la rivière des Marsouins constitue l'habitat présentant les enjeux les plus forts du fait de la faune aquatique patrimoniale diversifiée et de l'avifaune marine protégée ;

– les continuités écologiques se déclinent dans les zones naturelles concernées avec des corridors avérés et des réservoirs potentiels de biodiversité au niveau de la trame des eaux douces et saumâtres (présence certaine d'espèces indigènes protégées comme le Héron strié, des poissons et des macrocrustacés dont des espèces menacées identifiées par l'IUCN comme la Loche et le Cabot noir) ;

- la trame aérienne constitue également un corridor écologique avéré en tant que zone de passage du Pétrel de Barau et du Puffin tropical devant conduire le pétitionnaire à prévoir la mise en place d'éclairages adaptés pour réduire les risques d'échouage de l'avifaune marine, en cas de travaux de nuit, ainsi qu'en phase « exploitation », en suivant les recommandations de la société d'études ornithologiques de La Réunion (SEOR) ;
- le diagnostic écologique de février 2018 du bureau d'études Biotope présenté en annexe, a répertorié aussi deux colonies de chauves-souris dans l'aire d'étude immédiate du projet, dont un gîte de Petit Molosse (espèce endémique protégée) localisé au niveau du passage inférieur de l'échangeur de Beaulieu présentant un enjeu « fort », de même qu'une faune dulçaquicole au niveau de la ravine du Bourbier avec un enjeu qualifié de « moyen » ;
- une évaluation plus fine des incidences sur le milieu naturel est prévue par le pétitionnaire à un stade plus avancé dans la conception de son projet et des études environnementales associées, pour définir particulièrement si la réalisation est susceptible de remettre en cause l'état de conservation des populations d'espèces et d'habitats protégés ;
- le dossier indique qu'une superficie de 2 800 m² d'espaces boisés classés (EBC) va être impactée pour les travaux d'aménagement de l'ouvrage d'art de franchissement de la rivière des Marsouins (dont 1 600 m² pour la création d'une piste d'accès), et qu'une visite préalable de l'office national des forêts (ONF) sera nécessaire notamment pour caractériser l'état boisé ;
- une mise en compatibilité du PLU de la commune de Saint-Benoît est envisagée par le pétitionnaire, notamment de par les impacts pressentis du projet sur des espaces boisés classés délimités au niveau de la rivière des Marsouins (déclassement d'au moins 300 m² nécessaires à l'implantation de piles intermédiaires dans le lit majeur) ;
- les mesures d'atténuation envisagées (planification des défrichements, travaux limités en période de reproduction, balisage des zones naturelles à préserver avec intervention d'un expert, adaptation des éclairages, suivis approfondis, accompagnement environnemental...) doivent être déterminées lors des études de conception du projet précisément au regard de l'ensemble des enjeux environnementaux et sanitaires avec un engagement du pétitionnaire, tant en phase « chantier » qu'en phase « exploitation » en privilégiant l'évitement ;

CONSIDÉRANT que

- le projet n'est pas concerné par des périmètres de protection de captages d'eau destinée à la consommation humaine ;
- la rivière des Marsouins constitue un cours d'eau classé dans le domaine public fluvial (DPF) et répertorié par ailleurs en 2^{ème} catégorie dans la cartographie des zones de pêche avec un règlement associé ;
- des prélèvements d'eau sont envisagés pour les besoins du chantier (fondations et protections des berges) dans la rivière des Marsouins et que cette dernière devrait réceptionner après traitement les eaux pluviales issues de la nouvelle plateforme routière d'une superficie imperméabilisée de plus de 8 ha ;
- le projet peut avoir des incidences potentielles notamment sur la qualité des eaux superficielles et souterraines de ladite rivière (risques d'altération par entraînement de polluants dans les eaux de ruissellement, voire infiltration de manière accidentelle dans la nappe, avec effets sur les eaux côtières), tant en phase « chantier » qu'en phase « exploitation », eu égard aux divers travaux dans les lits mineur et majeur et aux choix techniques prévus ;
- le projet d'aménagement engendrera environ 30 000 m³ de déblais et nécessitera 75 000 m³ de remblais en matériaux alluvionnaires provenant de carrière(s) dûment autorisée(s) qui reste(nt) à définir ;
- la problématique de la prolifération des espèces exotiques envahissantes liée à ces travaux de remblaiement nécessite d'être appréhendée dès la phase de conception du projet, notamment en identifiant les facteurs de risque et des mesures adaptées pour les éviter à la source ;

CONSIDÉRANT que

- l'enjeu d'intégration environnementale et paysagère du projet et de ses aménagements connexes (dont parking relais) est à intégrer, en tant que futur boulevard urbain en entrée de ville, avec des fonctions multiples de transit, d'échanges et de desserte ;
- les aménagements paysagers doivent être prévus avec des espèces végétales conformes à la liste DAUPI (démarche aménagement urbain et plantes indigènes – zone 3) ;
- le projet doit également prendre en compte les enjeux de fluidification et de sécurisation des différents flux de circulation (voitures, poids-lourds, transports en commun avec site propre ou non, cycles, piétons...) avec leurs raccordements aux équipements structurants à proximité en veillant à la compatibilité avec le futur plan de déplacements urbains de la CIREST (PDU 2018-2028) qui a été arrêté le 13 décembre 2018 ;

CONSIDÉRANT que

- le dossier présenté affirme que le projet aura globalement des impacts positifs sur le milieu humain (bruit, qualité de l'air, trafic) sans apporter de démonstration sur la prise en compte des risques pour la santé au regard notamment de l'élargissement de l'infrastructure routière ;
- le projet pourra occasionner diverses nuisances (bruit, pollution atmosphérique, poussières, vibrations, perturbations du trafic, dégradation du cadre de vie...) aux riverains des secteurs habités limitrophes, ainsi qu'aux usagers de la RN2 qui restera ouverte à la circulation pendant la phase des travaux ;
- la modélisation des impacts acoustiques du projet reste à mener pour déterminer les mesures d'évitement et de réduction de l'exposition au bruit des populations riveraines (dispositifs de protection phonique) qui seraient, le cas échéant, indispensables ;
- les effets du projet sur le classement sonore existant sur le territoire communal (établi par arrêté préfectoral du 16/06/2014) doivent être examinés en proposant les modifications éventuellement nécessaires ;
- les impacts sur la santé des riverains de la modification de la route doivent être évalués également en ce qui concerne les émissions liées à la pollution de l'air ;
- la mise en place d'une mission adaptée de suivi environnemental partenarial, avec les mesures associées, sera nécessaire pour accompagner la réalisation de ce projet à enjeux au regard de son environnement sensible et contraint ;

CONSIDÉRANT qu'au regard de l'ensemble des éléments précédents, le projet est susceptible d'entraîner des impacts notables sur l'environnement et sur la santé humaine ;

SUR PROPOSITION du directeur de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL) de La Réunion en date du 27 avril 2020,

ARRÊTE

ARTICLE 1^{er} : Le projet de réaménagement de la RN2 sur la commune de Saint-Benoît (entre l'échangeur de Bourbier et le giratoire des Plaines, présenté le 27 mars 2020 par la Région Réunion pour lequel une demande d'examen au « cas par cas » a été considérée complète le 31 mars 2020, est soumis à évaluation environnementale en application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement.

ARTICLE 2 : En fonction du formulaire transmis par le pétitionnaire et des informations disponibles, l'évaluation environnementale pourrait porter une attention particulière :

- à la justification du respect des différentes réglementations concernées, y compris pour la phase « travaux » (documents de planification, loi littoral / ENRL suivant l'article R.121-5 du code de l'urbanisme, plan local d'urbanisme dont EBC et servitudes d'utilité publique, interdictions et prescriptions du PPR, protections patrimoniales, environnementales...)

- à la protection et à la conservation de la biodiversité terrestre, aquatique et aérienne (notamment la faune et l'avifaune marine protégées), ainsi qu'au maintien des continuités écologiques correspondantes ;
- à la maîtrise des incidences du projet sur le lit de la rivière des Marsouins, notamment en termes de qualité des eaux superficielles et souterraines, tant en phase « chantier » qu'en phase « exploitation » ;
- aux besoins en matériaux et à leur approvisionnement ;
- à la problématique des espèces exotiques envahissantes ;
- à l'intégration environnementale et paysagère du projet et de ses aménagements connexes,
- à la prise en compte des nuisances susceptibles d'être occasionnées aux riverains et aux usagers de la RN2 ;
- à la mise en œuvre de la séquence « éviter – réduire – compenser » et aux mesures correspondantes (ERC) retenues pour préserver l'environnement (milieux naturel, physique et humain) et justifier les choix d'aménagement.

ARTICLE 3 : La présente décision, délivrée en application de l'article R.122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis, notamment :

- une demande d'occupation et d'utilisation du domaine public fluvial (DPF) et une autorisation environnementale (IOTA voire ICPE) qui portera sur les mesures d'évitement, de réduction et de compensation, ainsi que sur le dispositif de suivi et d'évaluation de celles-ci. Cette autorisation environnementale pourra inclure également les prescriptions liées à certaines autres réglementations pressenties, en l'occurrence une dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés et une autorisation de défrichement au titre du code forestier.
- une déclaration d'utilité publique (DUP) en cas de recours nécessaire à l'expropriation et/ou une déclaration de projet au titre de l'article L.126-1 du code de l'environnement, avec mise en compatibilité du PLU de la commune de Saint-Benoît.
- des autorisations d'urbanisme devant recueillir l'avis conforme de l'architecte des bâtiments de France.

ARTICLE 4 : Le présent arrêté est notifié ce jour au conseil régional de La Réunion et publié sur le site internet de la préfecture de La Réunion.

Le préfet

Pour le Préfet et par délégation
le Secrétaire Général


Frédéric JORAM

SÉANCE DU 3 JUIN 2020

DÉCISION N° 2020 / 69 / RN2 et PLU DE SAINT - BENOIT / 1

**PROJET D'AMENAGEMENT DE LA RN2
ENTRE L'ÉCHANGEUR BOURBIER ET LE GIRATOIRE DES PLAINES DE SAINT-BENOIT
ET MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA COMMUNE DE SAINT-BENOIT**

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment l'article L.121-15-1,
- vu le courrier de Monsieur Gérard PERRAULT, Maire de SAINT-BENOIT, donnant son accord au président de la Région REUNION pour l'organisation d'une concertation préalable sur le projet de mise en compatibilité du PLU de la commune de SAINT-BENOIT,
- vu le courrier de saisine et le dossier annexé, de Monsieur Olivier RIVIERE, Vice-Président, agissant par délégation du Président de la Région REUNION, en date du 15 mai 2020, demandant la désignation d'un garant dans le cadre d'une démarche de concertation préalable sur le projet d'aménagement de la RN 2 entre l'échangeur Bourbier et le giratoire des Plaines SAINT-BENOIT et sur le projet de mise en compatibilité du PLU de la commune de SAINT-BENOIT, en application de l'article L. 121-17, et selon les modalités des articles L. 121-16 et L. 121-16-1,
- vu le document de positionnement de la CNDP du 4 mai 2020 sur les principes, formes et modalités du débat public pendant l'épidémie Covid-19,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

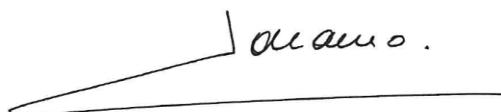
Article 1 :

Madame Dominique DE LAUZIERES et Monsieur Bernard VITRY sont désignés garants de la concertation préalable sur le projet d'aménagement de la RN 2 entre l'échangeur Bourbier et le giratoire des Plaines SAINT-BENOIT et sur le projet de mise en compatibilité du PLU de la commune de SAINT-BENOIT.

Article 2 :

La présente décision sera publiée au Journal officiel de la République française.

La Présidente



Chantal JOUANNO

ENTRETIENS DES GARANTS PENDANT LA PRE-CONCERTATION

- 7 septembre : le Vice-président de la SREPEN – Réunion Nature Environnement.
- 10 septembre : La Responsable du Pôle exploitation, Direction des transports et déplacements
- 17 septembre : Le Responsable du Service études et travaux de la Direction des routes départementales.
- 25 septembre : le Directeur des Services techniques de Saint-Benoît
- 30 septembre : Le Maire de Saint-Benoît également président de la CIREST
- 30 septembre : Directeur du GHER
- 2 octobre : Proviseur du Lycée Bouvet et Principal du Collège Bouvet
- 2 octobre : Proviseur Lycée Patu de Rosemont
- 9 octobre : Commandant de la Gendarmerie à Saint-Benoît
- 12 octobre : Représentant de l'APNEST (Association de Protection des milieux Naturels de l'Est)
- 14 octobre : Sous-préfète de l'arrondissement de Saint-Benoît, également en charge la sécurité routière sur le Département.
- 15 octobre : Le Club Economique Bénédicte
- 20 octobre : Directeur de la Fédération Départementale de Pêche et de Protection du Milieu Aquatique de La Réunion



ADMINISTRATION MUNICIPALE

DIRECTION GENERALE DES SERVICES TECHNIQUES

Service : VOIRIE & AMENAGEMENT URBAIN

Identifiant Région : 5051

Objet : Concertation préalable sur le réaménagement de la RN2 à Saint-Benoît

N/REF : 16.3/12/2020/DST/DVAU/WG/CE/lh

PJ : Note de la Mairie

Affaire suivie par : Clément ESPERANCE

HÔTEL DE VILLE, LE 18 DEC. 2020

LE MAIRE DE LA COMMUNE DE SAINT-BENOIT

A

Monsieur Le Président du Conseil Régional

Direction Transports et Déplacements

Avenue René Cassin

Le Moufia

BP 67190

97801 SAINT-DENIS CEDEX 9

à l'attention de MM. C. MAULAVE / K. LECHLECH

Monsieur Le Président,

Au terme de cette phase dédiée à la concertation préalable de l'affaire citée en objet, je souhaite vous faire part de mes remarques sur ce chantier éminemment important pour la capitale de l'Est.

Je vous ai joint une note qui détaille les 4 principales thématiques suivantes en matière d'impact de ce projet sur :

- l'environnement ;
- l'économie ;
- l'amélioration de l'offre de mobilité, qui entraîne une requalification de certaines infrastructures routières existantes ;
- une approche raisonnée des charges d'entretien induites.

La venue de cet axe structurant est aussi l'occasion pour la ville de revoir et planifier, avec vous, les améliorations rendues à présent nécessaires, à court et moyen terme, sur les stratégies de mobilité et de déplacements sur Saint-Benoît.

Enfin, pour la meilleure prise en compte du projet relancé du TCSP sur Saint-Benoît, je vous propose de continuer les échanges entre nos services avant vos conclusions définitives sur cette concertation préalable.

Restant vigilant et confiant sur la tenue des prochaines étapes de ce dossier,

Je vous prie d'agréer, **Monsieur Le Président**, l'expression de mes salutations distinguées.



Le Maire,

Pour le Maire et par délégation,
Le Neuvième Adjoint,
Délégué à l'Hygiène et Sécurité,
Et à la Gestion du Patrimoine Communal,

Jean François CATAN

Avis de la mairie de Saint Benoît suite à la concertation préalable du boulevard urbain – RN2

L'impact environnemental

Tout l'enjeu de l'aménagement du boulevard urbain est d'améliorer la qualité de vie des usagers de la route au moment de traverser l'agglomération de Saint Benoît aux heures de pointes. Ces travaux ne doivent pas pour autant dégrader le cadre de vie des administrés riverains du projet.

Traiter correctement les mesures à prendre contre le bruit pour les riverains

- Gendarmerie de Beaulieu
- Logements collectifs : Europe, Fragrance, Pierre Benoit Dumas, Résidence Bras Canot

Ce projet devra naturellement respecter les contraintes environnementales en phase de chantier. Mais il doit aussi permettre de mettre en valeur les atouts de la rivière des marsouins et plus largement la mise en valeur du Sentier Littoral Est (SLE)

Nous attendons donc des propositions concrètes de mise en liaison des cheminements des modes doux du boulevard urbain avec ceux des berges de la rivière des marsouins, eux même en lien avec le sentier littoral

La ville projette aussi de créer une liaison avec le secteur de Bethleem et de l'Ilet en prolongement des berges de la rivière des marsouins. le boulevard devra ne pas faire obstacle à cette liaison

L'impact du projet sur le secteur économique

Les acteurs économiques apprécient certainement mieux que nous l'importance et l'influence des flux autour des pôles d'activité. La ville appuie donc leur demande de voir prendre en compte les activités existantes et à venir dans le dimensionnement du projet.

Prendre en compte des pôles générateurs de flux existant pour en améliorer la desserte :

- ZAC Bras Fusil (ZI1 et ZI2)
- Pôle Bois Bras Fusil (ZI3)
- Zone d'activités de Beaufonds (distillerie)
- GHER
 - Accès facilité pour les véhicules d'urgences (taxis..)*
- ANRU1/NPNRU
 - Nécessité de favoriser les liaisons urbaines (dont les modes doux) entre Bras Fusil et Rive Droite (Labourdonnais Beaufonds)*
- Zone d'extraction et de valorisation des matériaux de Sainte Anne
 - Sainte Anne est déjà concernée par plusieurs zones d'extraction de matériaux, Dans les années à venir, Sainte Anne va devenir un pôle majeur pour la fourniture de matériaux de construction pour la Réunion. La ville attend donc de*

la Région d'étudier toutes les solutions pour absorber ce trafic, tant dans le projet actuel et pourquoi pas dans un nouveau projet de contournante de Saint Benoit - Ste Anne. (ER toujours maintenu au PLU – études à actualiser)

- *Établissements scolaires (3 Lycées, 1 collège)
Desserte des bus à améliorer
Gestion des flux piéton en sécurité et pour le moindre impact sur la circulation*

Prendre en compte des projets futurs en matière de flux et de desserte

- *TCSP CIREST*
- *NPNRU*
- *ZAC ISIS*
La ville insiste sur l'importance stratégique de ces fonciers à vocation économique qui permettent l'émergence de projet à court et moyens termes. L'accès à la ZAC ISIS depuis la RN2 représente ainsi une opportunité en complément de la desserte du quartier de Bras Fusil.
- *ZAE Beaulieu*
- *Caserne du SDIS*
- *Future zone mixte économique et habitat de Leconardel (OAP au PLU)*
- *ZAE de Beauvallon*
- *Sentier Littoral*
Raccordement des itinéraires de mode doux sur le sentier littoral à Bourbier-les-Rails (interconnexion des infrastructures existantes en faveur du report modal)

L'attente forte des commerçants du centre-ville est de retrouver une circulation et un stationnement apaisé en centre-ville. Nous souhaitons donc que la Région apporte les solutions pour:

- *Une réelle efficacité de l'échangeur de Beaulieu (principale porte d'entrée de la ville) tant en faveur de la ZAE de Beaulieu que du centre-ville historique*
- *La requalification avant rétrocession de l'actuelle RN2002 (rue Georges Pompidou) en tenant compte des nouveaux usages (modes doux, TCSP, zones piétonnes...).*

L'impact du projet sur le plan de circulation de la ville

La ville de Saint Benoit doit penser aux évolutions de son plan de circulation avec l'arrivée des deux projets structurants que constituent le boulevard urbain et le TCSP, pendant et après les travaux.

Le Boulevard Urbain doit apporter une solution de substitution à la suppression du demi-échangeur de Leconardel

Ces accès, certes peu utilisés (résultat des comptages) offrent malgré tout une alternative très appréciable aux heures de pointe pour entrer ou sortir du centre-ville

En conséquence les flux seront concentrés sur l'échangeur de Beaulieu

Celui-ci est complètement saturé aux heures de pointes pénalisant ainsi :

- *La liaison entre le centre-ville et le secteur de Bourbier Beaulieu, l'Abondance*

- Les accès à la zone commerciale de Beaulieu

Il est donc attendu de la Région de proposer les aménagements nécessaires à une fluidité de la circulation à l'échangeur de Beaulieu pour une desserte améliorée du centre-ville, de la ZAE de Beaulieu et de la future zone de Leconardel (logements et activités économiques) en veillant notamment à :

- Doubler les capacités de circulation en traversée sous la RN2 en mode 2x2 voies
- Élargir les voiries de part et d'autre de la RN2
- Améliorer la liaison RN2-RN2002 (rue Hubert Delisle)
- Intégrer la possibilité d'une contre allée de la RN2 pour la desserte de la zone de Leconardel

Avec la Région et la CIREST, nous devons prévenir les nuisances sur la circulation en phase de chantier :

Les conditions de trafic aux heures de pointes sont déjà difficiles, les travaux qui seront réalisés par tranche vont générer deux types de nuisances :

- La gêne classique occasionnée par les travaux, avec pour conséquence l'engorgement des voies connexes ;
- Les difficultés que nous subirons pendant la période entre la fin des premiers aménagements (coté Beaulieu ou Bras Canot) et la livraison du nouveau pont.

Cette dernière phase sera sensible parce que les usagers auront la frustration d'un chantier incomplet. Il est donc important pour la ville, la CIREST (TCSP) et la Région d'intégrer tous les aménagements connexes possibles en centre-ville pour mieux absorber le trafic de transit qui continuera de croître.

Nous proposons donc à la Région d'étudier une seconde option de réalisation des travaux en une seule tranche permettant la livraison du nouveau pont au plus tôt.

Au-delà des solutions techniques, aux côtés de la Région et de la CIREST, la ville a l'opportunité d'initier une véritable politique de maîtrise des déplacements urbains en proposant des solutions ou modes de déplacement raisonnés, plus vertueux :

PDE/PDA

- Plans de déplacement des entreprises et des administrations ou comment favoriser l'usage des TC, des modes doux et d'agir aussi sur les horaires et conditions de travail, en faveur de la réduction des congestions de trafic

TCSP

Parking relais

Covoiturage

Télétravail

Espaces de coworking

L'impact sur l'exploitation des ouvrages

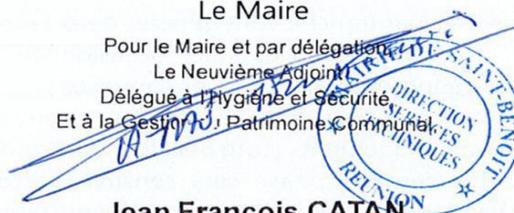
Les conventions de gestion des ouvrages en zone urbaine engagent à terme la ville sur la mobilisation de moyens pour l'entretien des routes et des équipements associés (espaces verts, trottoirs, éclairage public, feux tricolores...).

Dans un souci d'optimisation de ces moyens nous recommandons de favoriser les équipements à faible moyens de maintenance.

Réalisé par les Services Techniques le 16 Décembre 2020

Le Maire

Pour le Maire et par délégation
Le Neuvième Adjoint
Délégué à l'Hygiène et Sécurité
Et à la Gestion du Patrimoine Communale



Jean François CATAN



REGION REUNION
EQUIPE PROJET RN2 ST BENOIT
A Saint-Benoît, le 18/11/2020

Objet : proposition d'amélioration du projet d'aménagement de la RN2 à Saint-Benoît.
Cc : Président de la CIREST, Maire de St Benoit

Monsieur le Président de la REGION REUNION,

Nous sommes une association créée en 2007 qui réunit aujourd'hui une trentaine de chefs d'entreprise installés uniquement sur St Benoit. Ensemble, nous représentons environ 600 emplois. Nous avons suivi attentivement votre présentation d'aménagement de la RN2 « atelier acteurs économiques du 17 novembre 2020 ».

En l'état, ce projet donnera un peu d'oxygène à une ville moribonde. Il est indispensable de le faire vite avant l'asphyxie totale de l'économie béneédictine et du grand Est.

Il va en effet fluidifier une partie de la circulation mais le point noir restera le giratoire des plaines. Nous ne sommes pas experts en trafic routier mais nous pratiquons ce problème quotidiennement. Et si en plus St Benoit se développe ces prochaines années, ce rond point sera encore plus soporifique.

Nous voyons deux axes indispensables d'amélioration qui peuvent être faits même avant le début des gros travaux (phase 0):

- Prolonger la 4 voies depuis le giratoire des Plaines jusqu'à Ravine seche : c'est-à-dire au moins au delà des entrées des zones industrielles de Beaufond et des Plaines (ZI 3). Actuellement le foncier n'est pas construit. L'investissement serait moindre par rapport au budget global du projet.
Coût estimé du projet minimaliste : 1M€
Durée : 3 mois
- Faire un giratoire entre le GHER et le rd point des plaines qui desservirait les ZI n°1-n°2 et la ZI n°3. Ce rond point a déjà fait l'objet d'études de la Région et coûterait 1 M€. Durée : 3 mois

Ne laisser pas les Zones Economiques de St Benoit en marge de ce projet !

Nous nous tenons à votre disposition pour des échanges complémentaires, et vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

PJ SURJUS

Président CEB
0692 851645

Club Economique Béneédictin, 1 bis rue F Mitterrand, 97470 ST BENOIT

CONTRIBUTION DE « SAMAS » EN DATE DU 27 NOVEMBRE 2020 SUR CAP CITOYEN

Bonjour,

Ces travaux d'aménagement de la nouvelle RN2 vont engendrer de grosses nuisances pour les riverains. Pour ma part j'ai toujours été contre ce projet de grande ampleur passant par les Bas.

En ce qui me concerne je m'assurerai que la réglementation en vigueur soit strictement respectée afin que mon patrimoine ne puisse être amputé de 30 ou 40 % de sa valeur en raison des nuisances. Je rappelle que les différentes nuisances engendrées par un chantier d'ouvrage public à l'encontre des propriétaires riverains, peuvent engager la responsabilité de la puissance publique devant la juridiction administrative au titre des dommages de travaux publics.

Quelques rappels de la réglementation

Le maître d'ouvrage d'une infrastructure nouvelle doit prendre en compte avec obligation de résultat les nuisances sonores diurnes et nocturnes dès la conception du projet d'aménagement, ce qui nécessite une véritable réflexion sur l'intégration acoustique de l'ouvrage.

Sont concernées les infrastructures nouvelles et les transformations significatives d'une structure existante, c'est-à-dire susceptibles d'induire, à terme, une augmentation du niveau sonore de plus de 2 dB(A)

La limitation de l'impact acoustique de l'infrastructure concerne les bâtiments dits sensibles au bruit. L'application de ce principe d'antériorité est décrite par l'article 9 du l'article R571-51 du Code de l'environnement.

Les obligations du maître d'ouvrage portent également sur le contenu de l'étude d'impact, qui doit notamment comporter :

Une analyse de l'ambiance sonore initiale

La prévision des impacts acoustiques à court terme (chantier) et à long terme (les seuils doivent être respectés sur la durée d'utilisation de la route).

Pour respecter les seuils réglementaires, le maître d'ouvrage doit privilégier la réduction du bruit à la source (caractéristiques géométriques de l'infrastructure, écrans acoustiques, revêtements de chaussées peu bruyants, 2 etc.). L'isolation acoustique de façade des bâtiments, solution de dernier recours qui n'est envisagée que pour des motifs techniques, économiques ou environnementaux.

Dans le cas d'une route nouvelle, les logements initialement situés en zone de bruit modéré ainsi que les établissements sensibles (santé, soins, enseignement, action sociale) ne doivent pas être exposés à un niveau de bruit supérieur à 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit (mesure en façade de l'habitation).

L'article 12 de la Loi Bruit de 1992, complété par le décret 95-22 du 9 janvier 1995 et l'arrêté du 5 mai 1995 a posé les principes de la protection contre le bruit des bâtiments riverains des projets d'infrastructures ou des infrastructures existantes devant être aménagées ou modifiées : le décret du 9 janvier 1995 vise la limitation du bruit des infrastructures de transports terrestres nouvelles à des niveaux, appelés indicateurs de gêne, définis par l'arrêté du 5 mai 1995.

Toute route nouvelle ou route existante modifiée de manière significative (augmentation de l'émission après travaux supérieure à 2 dB(A)) ne peut dépasser, de nuit comme de jour, des seuils déterminés d'impact sonore en façade des bâtiments riverains.

Le maître d'ouvrage de l'infrastructure est donc soumis à une obligation de résultat : il se doit d'assurer une protection antibruit respectant la réglementation.

Indicateurs de bruit

Les indicateurs utilisés sont les niveaux sonores équivalents LAeq. Dans les documents publics, le maître d'ouvrage doit justifier que les deux périodes ont bien été prises en compte et que les deux seuils réglementaires sont respectés.

Seuils applicables aux routes nouvelles

Les niveaux maximum admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure nouvelle sont fixés aux valeurs suivantes (arrêté du 5 mai 1995, art. 2) :

Pour les logements et les bureaux, la définition de l'objectif nécessite de combiner la contribution sonore initiale de la route et le critère d'ambiance sonore modérée apprécié sur la zone. Cette approche est détaillée Dans une note d'information du SETRA n°55, SETRA-CSTR, mars 1998.

En cas de route initialement très bruyante, les seuils applicables sont cohérents avec les objectifs visés par les opérations de résorption des PNB : en effet, à l'occasion d'une modification significative, toutes les constructions riveraines subissant à l'origine des niveaux sonores dépassant 65 dB(A) de jour ou 60 dB(A) de nuit feront l'objet de mesures de protection.

Il appartient au maître d'ouvrage d'une route de prendre toutes dispositions, lors de la conception ou de la réalisation, de nature à protéger les bâtiments qui existaient avant la voie (ou avant sa modification significative), pour éviter que ses occupants ne subissent des nuisances sonores excessives. La protection à la source (écrans acoustiques) est recherchée en priorité.

Dernier RAPPEL

Les évaluations des contributions sonores au delà de 250 mètres de l'infrastructure doivent prendre en compte l'influence des conditions météorologiques sur la propagation des sons, comme le vent et la température. Le résultat final ne peut être inférieur au niveau sonore calculé en atmosphère homogène Art. 6 Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières

Pour être efficace un mur antibruit doit être construit avec des matériaux spécifiques et être suffisamment haut sans quoi il perdra toute efficacité !

Aménagement RN2_Atelier TC

(Phase de concertation)

Cette note est une mise en forme des échanges de questions/informations et remarques qui ont eu lieu lors de la réunion du mardi 8 décembre, à la médiathèque de St-Benoit.

ATR-Fnaut a demandé et obtenu des compléments d'explications sur la complémentarité de la gare routière et du nouveau PEM (pôle d'échange multiple). Il a été confirmé que la bretelle reliant actuellement la RN2 et la gare routière serait fermée et que ce secteur serait à terme dévolu aux mouvements des TC (bus, dans l'attente du futur RRTG).

La gare routière sera dédiée aux rabattements des transports CIREST (Estival)

Futur RRTG : la préfiguration a été validée en 2017 - étude d'opportunité. Deux voies sont réservées aux bus en attendant.
Le Terminus en sera le giratoire des Plaines.

ATR-Fnaut a demandé à ce propos pourquoi les projets de transports en commun sur rail s'arrêtent tous à Saint-Benoît. La région de Sainte-Rose est un secteur touristique présentant de nombreux attraits – volcan, sentier littoral, marinas, nombreuses zones de pique-nique dans le secteur de l'anse des Cascades, etc. – mais aucun équipement, aucune infrastructure de transport n'existe, à la hauteur de ces attraits, pour permettre à tous les Réunionnais d'en profiter.

Aucune raison sérieuse ne peut empêcher de prévoir un RRTG qui ferait un tour de l'île complet. ATR-Fnaut a évoqué à ce sujet l'existence d'une piste de réflexion ouverte depuis 2003 pour un Anneau de Transport Express Régional (A.T.E.R). **voir p-j.**

Carrefour de Bras-Canot et nouveau pont des Marsouins

Le projet formé pour le carrefour de Bras-Canot est très intéressant, car il met en œuvre une véritable multimodalité.

C'est exactement ce que ATR-Fnaut préconise pour le Bld Sud de Saint-Denis, deans le but de délester le Barachois du flux du transit (dans le projet NEO), en l'envoyant vers un Bld Sud réaménagé pour permettre la multimodalité d'une part et d'autre part pour garder le bénéfice de l'insertion dans le tissu urbain.

Il n'y a pas de raison sérieuse expliquant que ce qui est possible à Saint-Benoit ne le serait pas à Saint-Denis.

Il est prévu la mise en compatibilité du PLU de St-Benoît, notamment pour le pont de la rivière des Marsouins (zone boisée classée). La réalisation d'un pont supplémentaire, sur cette rivière, inquiète à juste titre les riverains, qui soulèvent un problème d'emprise. D'autres rencontres avec les riverains seront certainement nécessaires pour apaiser leurs craintes.

Futur Pôle d'Echange Multiple, Giratoire des Plaines

Le PEM a été envisagé à proximité de l'actuel giratoire des Plaines, suite à une enquête faite auprès des cars jaunes et de leurs abonnés. Un visuel a montré que ceux-ci, à Saint-Benoit, étaient fortement concentrés dans les quartiers de la rive droite de la rivière des Marsouins..

ATR-Fnaut a fait observer qu'il offrait en l'état actuel peu de places aux vélos.

L'entretien du PEM serait dévolu au groupe OSIRIS (notamment celui du passage souterrain vers le parking de covoiturage).

Comment peut-on décider de confier à telle ou telle entreprise l'entretien d'une structure, avant même sa réalisation ? Ne faut-il pas pour cela des appels d'offres ?

L'observation faite lors de la réunion, a été : pour que le passage souterrain soit le plus avenant possible et bien lumineux, pour inciter les piétons en provenance de la gare à l'emprunter, compte tenu des préventions qui entourent souvent les passages souterrains.

Projets de TCSP : Une concertation est en cours entre la CIREST et St-Benoît, sur 3 axes (Louis Brunet, Mitterrand, Jean Jaurès). Un autre serait envisagé entre le GHER et la ville.

DSP: 2022 (Estival), pour 10 ans. Pourrait repasser en Régie ou DSP.

DSP Car jaune (2014-2024) : préparation d'une nouvelle offre, après une nouvelle élection régionale.

ATR-Fnaut a déjà soulevé plusieurs fois, dans d'autres micro-régions de l'île, la question de la confusion d'intérêts publics et privés dans les délégations de service public (DSP). Ces confusions ont permis la constitution de monopoles pour le transport en commun, dans toute l'île.

A l'avenir, il serait préférable de concevoir les DSP par allotissements de petits groupes de lignes, d'une part pour contrer les tentations de constitution de monopoles, d'autre part et corollairement pour faire travailler tous les transporteurs équipés des moyens de transport adaptés aux trajets et à la géographie de l'île.



Commission nationale
du **débat public**

244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr