

DÉVIATION EST DE SAINT-PIERRE

DOSSIER DE CONCERTATION PUBLIQUE 2016



TABLE DES MATIÈRES

1 INTRODUCTION	5
2 PRINCIPE DE LA CONCERTATION PUBLIQUE	5
2.1 CADRE RÉGLEMENTAIRE.....	5
2.2 MODALITÉS.....	5
3 LOCALISATION ET HISTORIQUE DU PROJET	6
3.1 LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE.....	6
3.2 HISTORIQUE DU PROJET.....	7
3.3 LES VARIANTES ÉCARTÉES.....	7
3.4 LE PROFIL EN TRAVERS DE LA FUTURE 2X2 VOIES.....	7
4 POURQUOI UNE DÉVIATION EST DE SAINT-PIERRE ?	9
4.1 LE DIAGNOSTIC.....	9
4.2 POUR CRÉER UN RÉSEAU ROUTIER DE TRANSIT CONTINU.....	9
4.3 POUR FLUIDIFIER LE TRAFIC ROUTIER.....	10
4.4 POUR AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	10
4.5 POUR SUIVRE L'ÉVOLUTION DU TERRITOIRE.....	10
4.6 POUR DÉVELOPPER LES TRANSPORTS EN COMMUN ET LE COVOITURAGE.....	11
5 ENJEUX ET CONTRAINTES	11
5.1 LES ZONES IMPACTÉES DU PLAN LOCAL D'URBANISME.....	11
5.2 LES ACTIVITÉS AGRICOLES.....	12
5.3 L'ENVIRONNEMENT.....	12
5.3.1 LE MILIEU NATUREL.....	12
5.3.2 AIR ET BRUIT.....	12
5.3.3 EAU POTABLE.....	12
5.3.4 RISQUE INONDATION.....	12
5.4 LE PAYSAGE.....	13
5.4.1 DIAGNOSTIC PAYSAGER.....	13
5.4.2 COVISIBILITÉ.....	13
5.4.3 ENJEUX PAYSAGERS.....	14
5.5 LES VARIANTES DE LA SECTION « RN3 - HÔPITAL ».....	14
5.5.1 CRITÈRES D'ANALYSE DES VARIANTES ENTRE LA RN3 ET L'HÔPITAL.....	14
5.5.2 LA VARIANTE A.....	15
5.5.3 LA VARIANTE D.....	16
5.5.4 LA VARIANTE F'.....	17
5.5.5 L'ANALYSE MULTI(CRITÈRE DE LA SECTION « RN3 - HÔPITAL ».....	18
5.6 LA SECTION « HÔPITAL - GRANDS BOIS ».....	19
5.6.1 PRÉSENTATION GÉNÉRALE.....	19
5.6.2 LA SYNTHÈSE DU TRACÉ.....	19
5.6.3 ZOOM SUR LE RACCORDEMENT À LA RD29.....	21
5.6.4 QUARTIER GIRATOIRE DE MONTVERT - ÉCHANGEUR DE LA CAFRINE.....	21
5.6.4.1 LES ÉCHANGES.....	22
5.6.4.2 LES FRANCHISSEMENTS PIÉTONS DE LA RN2 À GRANDS BOIS.....	24
6 LE TRACÉ PRIVILÉGIÉ PAR LA RÉGION RÉUNION	25
7 SUITES À DONNER À LA CONCERTATION PUBLIQUE	26
7.1 LA CONCERTATION PUBLIQUE.....	26
7.2 LE BILAN DE LA CONCERTATION.....	26
7.3 LES ÉTUDES TECHNIQUES D'AVANT-PROJET.....	26
7.4 L'ÉTUDE D'IMPACT.....	26
7.5 L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	26
7.6 LA COMMISSION DÉPARTEMENTALE DE PRÉSERVATION DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS (DPENAF).....	26
7.7 LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE (DUP).....	26
7.8 LES AUTRES DÉMARCHES.....	26
7.8.1 LES ACQUISITIONS FONCIÈRES.....	26
7.8.2 L'AMÉNAGEMENT FONCIER AGRICOLE ET FORESTIER.....	26
7.8.3 LA DÉMARCHÉ « ESPÈCES PROTÉGÉES ».....	26
7.8.4 LE DOSSIER LOI SUR L'EAU.....	26
7.8.5 AUTORISATION UNIQUE.....	26
7.9 LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL.....	27
8 LEXIQUE	27

I INTRODUCTION

Le projet porté par la Région Réunion a pour objectif de réaliser une nouvelle infrastructure routière de liaison à 2 x 2 voies de déviation Est de la commune de Saint-Pierre. Il s'inscrit entre la déviation existante de Grands Bois et une future jonction à la RN3 au Nord de Bassin-Plat.

Ce projet de création de route a déjà fait l'objet d'études préliminaires et entre, aujourd'hui, dans une nouvelle phase d'études et de concertation, conduisant à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Les études visent à concevoir une liaison routière s'insérant au mieux dans le territoire, au service de celui-ci, en prenant en compte les enjeux humains, agricoles, fonciers et environnementaux.

Cette phase de concertation publique, menée par la Région Réunion, doit permettre d'informer les habitants du territoire de la micro Région Sud sur le projet, ses variantes et ses enjeux. Elle offre l'occasion à la Région Réunion d'écouter, de dialoguer, de prendre en compte les remarques et les suggestions de l'opinion publique afin de mettre en œuvre un projet compris et accepté du plus grand nombre.

2 PRINCIPE DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

2.1 CADRE RÉGLEMENTAIRE

La phase de concertation est cadrée par le Code de l'Urbanisme (version de l'article L103-2 en vigueur au 1er janvier 2016) :

Les rubriques suivantes, issues de l'article L103-2 et de la disposition réglementaire R103-1 du Code de l'Urbanisme identifient le présent projet comme devant faire l'objet d'une Concertation préalable :

- *L103-2 : Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'État ;*
- *R103-1 : La réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants ;*

Ces critères rendent obligatoire la concertation publique sur ce projet.

2.2 MODALITÉS

Les modalités d'organisation de la Concertation, précisées à l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme, doivent permettre au public, « pendant une durée suffisante et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet, [...] d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente. »

Dans cette optique, la Région Réunion organise:

- Deux réunions publiques ;
- Un dossier de concertation consultable via le site www.regionreunion.com ou en Mairie avec possibilité de déposer un avis ;
- Deux permanences d'une demi-journée ;
- La présentation du projet sous forme de panneaux d'information en mairie de Saint-Pierre.

3 LOCALISATION ET HISTORIQUE DU PROJET

3.1 LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

Le projet de déviation Est de Saint-Pierre se situe dans la micro Région Sud à proximité, comme identifié sur la vue suivante.

Le projet s'insère plus précisément, dans le périmètre d'étude suivant :



Figure 1: Localisation du projet



Figure 2: Périmètre d'étude

3.2 HISTORIQUE DU PROJET

Le tableau suivant détaille l'historique des projets de la zone d'étude :

Année	Projets		
	« Balance-Hôpital »	« Mise à 2 x 2 voies de la section Saint-Pierre - Grands Bois »	Déviations de Grands Bois
1994	Démarrage des études « Asile-Balance »		
2001	Projet « Asile-Balance » : Enquête Publique déclarée sans suite, conséquence d'une opposition locale		
2002			Projet déclaré d'Utilité Publique
2006	Projet « Balance - Asile - Hôpital » : démarrage des études		
2007			Début des travaux
2010	Concertation L300-2 sur plusieurs variantes : opposition du monde agricole		Mise en service
2012	Étude d'une nouvelle variante F par la Chambre d'Agriculture	Démarrage des études préliminaires	
2013	Reprise des études préliminaires en 2 x 2 voies et intégration de la variante étudiée par la Chambre d'Agriculture dans les études préliminaires	Fin des études préliminaires	
2014	Passage en Commission Départementale de Consommation des Espaces Agricoles (CDCEA) : retrait de la variante B		
	Liaison « RN2 - RN3 »		
2015	Lancement des études de déviation Est de Saint-Pierre reliant la déviation de Grands Bois à la RN3		

Depuis 1994, différentes études ont été menées sur le périmètre du projet :

- « Balance - Asile » devenu « Balance - Hôpital » ;
- « Déviation du quartier de Grands Bois (2 x 2 voies) » ;
- « Mise à 2 x 2 voies de la section Hôpital - Déviation de Grands Bois ».

Le présent projet est né de la fusion de deux projets précédents :

- Le projet de liaison appelé « Balance - Hôpital », permettant le contournement de Saint-Pierre ;
- Le projet de mise à 2 x 2 voies de la liaison « Hôpital de Saint-Pierre - Grands Bois ».

Depuis la livraison de la déviation de Grands-Bois en 2010, les deux projets n'ont de pertinence qu'ensemble, afin de créer une route à 2 x 2 voies continue depuis l'échangeur de la Cafrine, jusqu'à la future jonction sur la RN3.

L'évolution des tracés d'études est récapitulée sur la page 8.

3.3 LES VARIANTES ÉCARTÉES

La variante C était proche de la D dans sa partie basse et venait s'accrocher à la RN3 plus haut en se rapprochant de l'échangeur de Mon Caprice ce qui la caractérisait comme la variante la plus longue. Suite à la concertation de 2010, cette variante la plus consommatrice d'espace agricole a été abandonnée.

La variante E, dans sa partie basse, s'accrochait à la RN2 comme la A et bifurquait ensuite pour traverser le quartier de Bassin Plat au niveau du chemin du même nom puis se superposer au niveau du radier. Ce tracé, très impactant pour les habitations, sinueux avec un franchissement complexe de la rivière d'Abord, a été abandonné lors d'un comité technique en 2012 rassemblant les associations de riverains, le monde agricole (chambre d'agriculture, syndicat du sucre, SAFER, association des agriculteurs, DAAF,...), la mairie de St-Pierre et la Région.

La variante B était proche de la variante A. Elle nécessitait des terrassements importants impactant l'activité agricole et élevant son coût. Elle a été abandonnée lors de la Commission Départementale de Consommation des Espaces Agricoles en 2014.

La variante F est identique en tracé à la variante F'. Elle est issue d'une proposition de la Chambre d'Agriculture visant uniquement à limiter au maximum l'impact sur le territoire agricole. Elle contourne Bassin-Plat par l'Ouest et passe dans la zone inondable située au Sud de Bassin-Plat. Toutefois, la variante F, en partie en remblai, suppose par ailleurs des aménagements conséquents de protection du risque d'inondation de Bassin-Plat. Or, la réalisation de ces aménagements n'est à ce jour pas confirmée et, dans tous les cas, est incompatible avec la temporalité du projet de liaison RN2-RN3. Cette variante F a été supprimée au profit de la variante F' qui conserve le même tracé mais qui tente d'apporter des solutions pour ne pas aggraver la situation d'inondation à l'aval de la Rivière d'Abord. L'alternative technico-financière proposée dans la variante F' consiste à réaliser un viaduc de 500 mètres de long sur une partie du tracé, et, sur une autre, considérer que la 2x2 voies serait submergée en cas d'événement exceptionnel.

3.4 LE PROFIL EN TRAVERS DE LA FUTURE 2X2 VOIES

Le projet prévoit la réalisation d'une 2 x 2 voies, selon le profil en travers suivant :

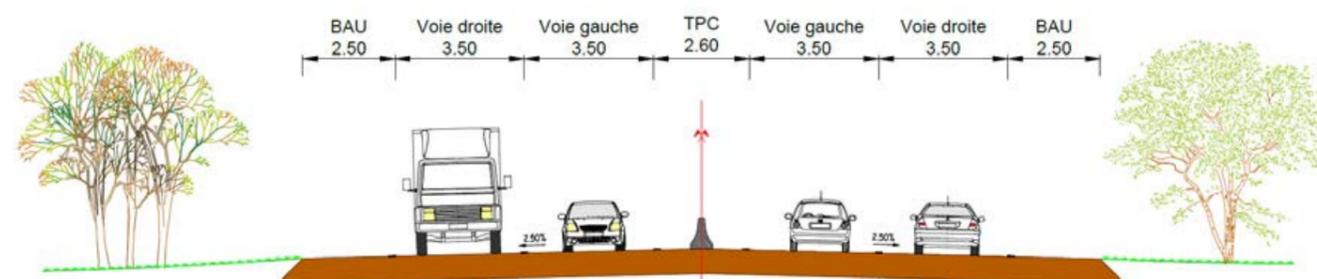


Figure 3: Profil en travers retenu à 2 x 2 voies

BAU : Bande d'Arrêt d'Urgence

TPC : Terre Plein Central

Les études d'avant-projet permettront de préciser les largeurs qui devront être dédiées aux transports en commun.



Variantes présentées en Enquête Publique 2001



2010
Variantes présentées en Concertation Publique : A, B, BA, C



2010 – 2012
Suite à la Concertation Publique



2014
Suite à commission agricole (CDCEA) et cadrage préalable DEAL:
Création du projet global liaison RN2-RN3

4 POURQUOI UNE DÉVIATION EST DE SAINT-PIERRE ?

4.1 LE DIAGNOSTIC

Le projet de déviation Est de Saint part du constat suivant :

- l'absence de maillage du réseau armature routier à 2x2 voies engendre des **problèmes circulatoires** importants sur la zone d'étude, avec pour conséquence des embouteillages chroniques sur le boulevard Banks, la RN2 et les bretelles de sortie de la RN3 vers la RN3b et le boulevard Banks.
- les **situations accidentogènes** sont présentes. Elles sont liées aux remontées de files sur les bandes d'arrêt d'urgence, mais aussi aux traversées piétonnes sous des trafics élevés.
- La zone d'étude présente une **attractivité économique** qui est impactée par une desserte routière dégradée.



Figure 4: Principales zones de congestions routières, discontinuité du réseau armature, accidents et zones d'attractivité

La déviation Est de Saint-Pierre permet d'obtenir une continuité du réseau structurant permettant de relier la région Ouest (RN1) et Le Tampon au Sud sauvage (RN2).

Ce maillage doit fluidifier le trafic très congestionné sur la zone d'étude, notamment en traversée de Saint-Pierre.

Cette infrastructure constitue aussi un nouveau support pour le développement des transports en commun. Elle permettra d'accompagner le développement de la ZAC OI et rendra l'hôpital plus accessible.

La liaison permettra d'apaiser les espaces urbains au droit du boulevard Banks et de les ouvrir aux modes doux (vélos) et au TCSP.

4.2 POUR CRÉER UN RÉSEAU ROUTIER DE TRANSIT CONTINU

Le réseau routier national présente une discontinuité au niveau de la ville de Saint-Pierre. Trois routes nationales permettent actuellement de la desservir :

- la RN1, tournée vers l'Ouest et le Nord de l'île,
- la RN3, desservant les Plaines et la ville du Tampon,
- la RN2, s'ouvrant vers le Sud Sauvage.

La RN2 se termine au niveau du pont de la Rivière d'Abord. Elle se prolonge par une artère urbaine communale à 2 x 2 voies qu'est le boulevard Banks. Ce boulevard supporte à la fois un **trafic de transit** RN1 / RN2 et RN3 / RN2, mais aussi un **trafic de desserte locale** vers le centre-ville, les casernes, ainsi que des **flux piétons** importants (traversées du boulevard Banks). Ce mélange des usages contribue à la saturation observée quotidiennement sur cet axe.

Dans une logique de cohérence d'itinéraires des axes à 2 x 2 voies et de hiérarchisation du réseau routier, la déviation Est de Saint-Pierre permettra de créer une continuité des réseaux de routes nationales (RN1, RN2, RN3). Cette configuration permettra une amélioration conséquente des liaisons suivantes :

- Le Tampon <-> Hôpital / Grands-Bois / Saint-Joseph ;
- Saint-Louis <-> Hôpital / Grands-Bois / Saint-Joseph.

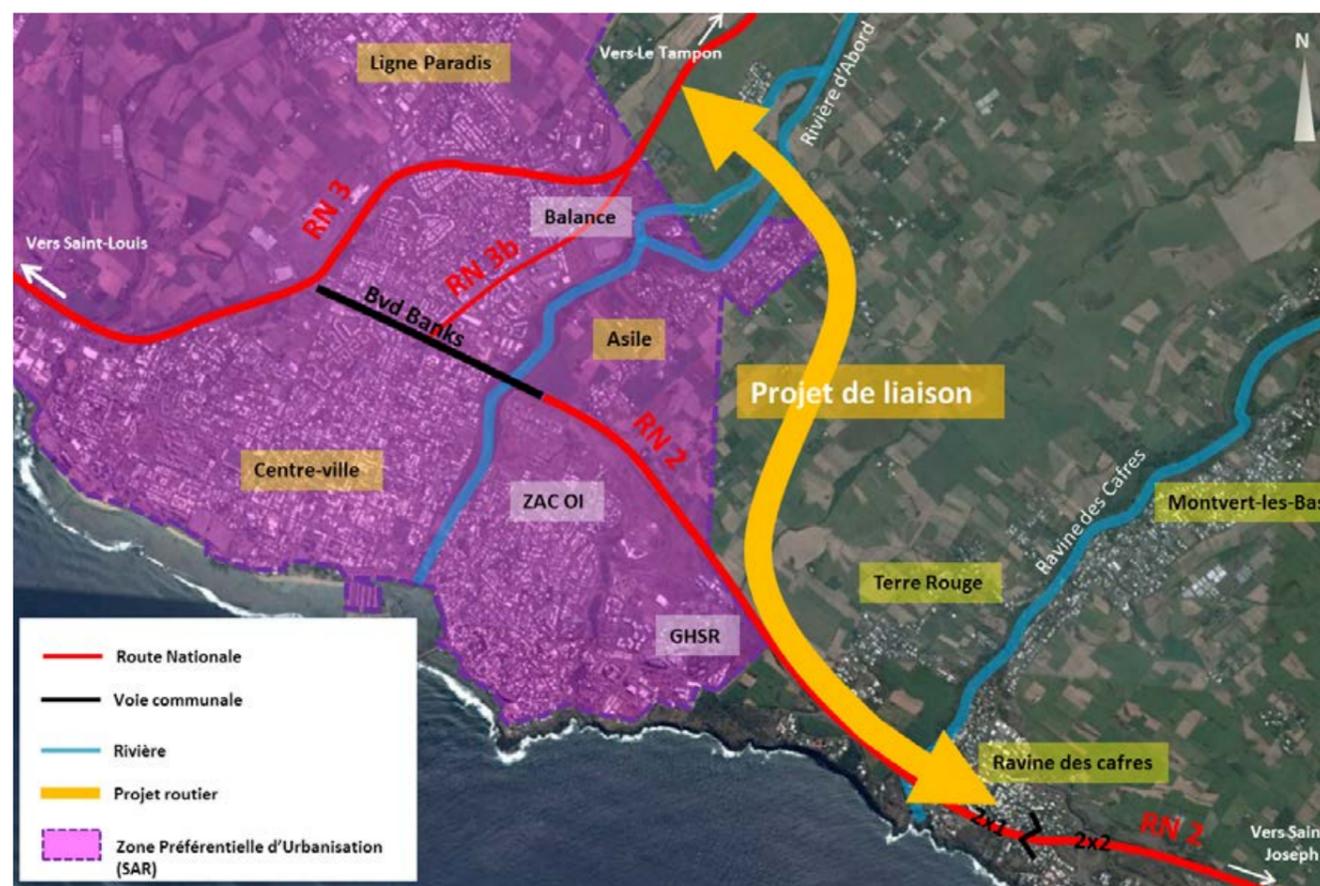


Figure 5: Contextualisation du projet

4.3 POUR FLUIDIFIER LE TRAFIC ROUTIER

À l'approche de Saint-Pierre, ces différentes Routes Nationales (RN) supportent des trafics importants :

	RN1 (2x2 voies)	RN2 (2x1 voies)	RN3 (2x2 voies)
Nombre de véhicules par jour en 2015	67 860	33 000	55 160
Évolution entre les années 2012 et 2015	+ 5,5 %	+ 0 %	+ 2 %

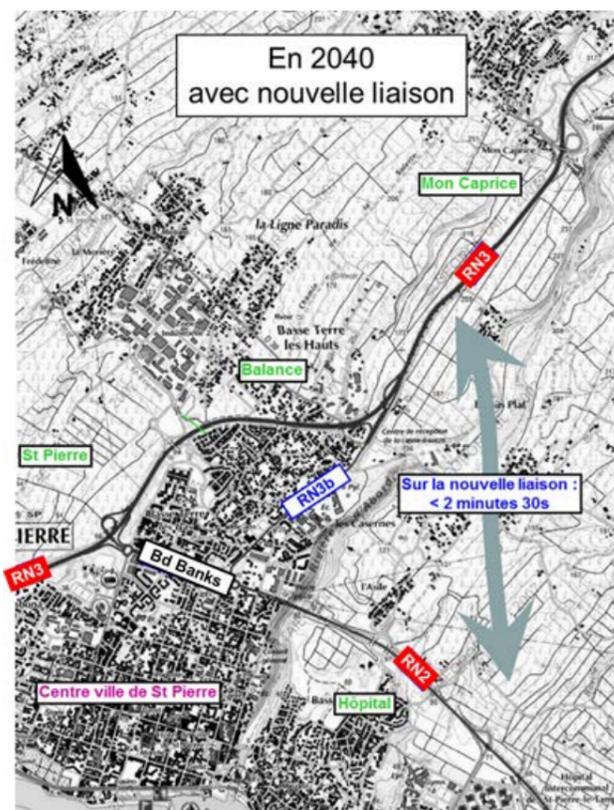
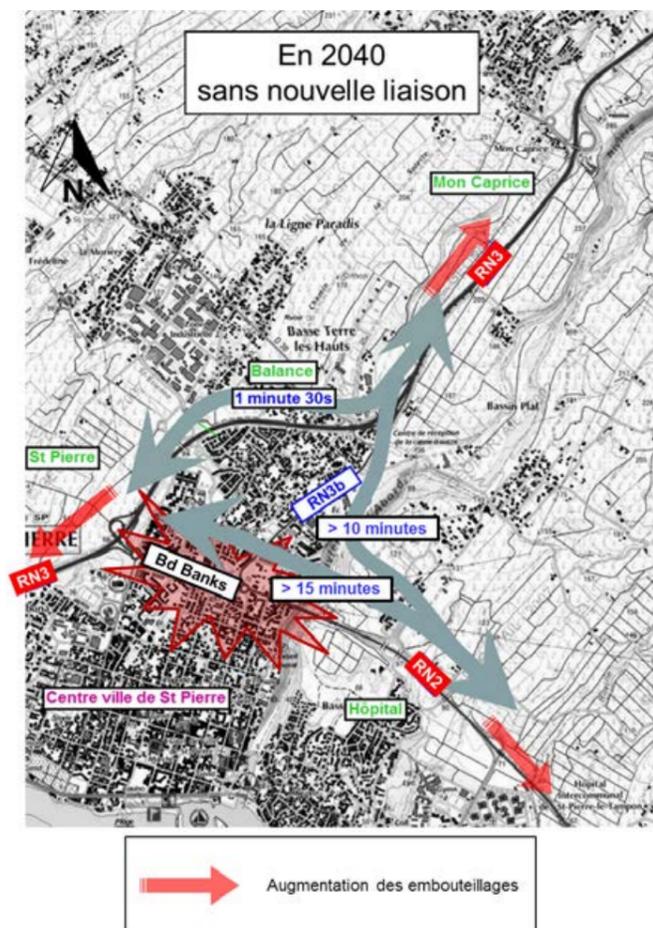
Dans le périmètre du centre urbain de Saint-Pierre, les orientations du projet répondent au constat d'une augmentation générale du trafic sur les RN1, RN2 et RN3.

2040 SANS NOUVELLE INFRASTRUCTURE

- augmentation de la saturation sur RN et dans la ville de Saint-Pierre ;
- l'augmentation des congestions sur les voies à fort trafic ayant pour conséquence l'accroissement du risque d'accident.

2040 AVEC NOUVELLE INFRASTRUCTURE

- 100 % de report de trafic (RN2 / RN3 Est) ;
- 80 % de gain de temps de parcours ;
- 15 % de diminution du trafic



Source : Études de trafic Grontmij / Transmobilités, juillet 2013

4.4 POUR AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'importance du trafic routier et le manque de hiérarchisation du réseau entraînent des congestions accidentogènes quotidiennes sur la RN2 et la RN3, mais aussi sur le boulevard Banks pour les piétons. En particulier, on peut noter d'importantes remontées de files sur la Bande d'Arrêt d'Urgence en sortie de RN3 et de RN1 vers le boulevard Banks et RN3b.

La réalisation de cette liaison permettrait :

- de réduire le trafic sur le boulevard Banks et sur la RN3b ;
- de renforcer le caractère urbain du boulevard Banks, et ainsi d'améliorer la sécurité des usagers ;
- d'améliorer la sécurité sur la RN2 Est au droit de l'Hôpital.

Le réseau souffre aussi de la circulation des véhicules lents (agricoles ou autres), source d'accidents. Le projet visera à interdire la nouvelle infrastructure aux véhicules lents tout en recherchant des itinéraires alternatifs.

4.5 POUR SUIVRE L'ÉVOLUTION DU TERRITOIRE

La tendance générale d'augmentation du trafic s'inscrit dans une évolution analogue du territoire.

Cette évolution est identifiée dans le **Plan Local d'Urbanisme (PLU)** approuvé en 2013 par la Ville de Saint-Pierre en cours de révision), lequel insiste sur les projets d'urbanisation :

- En lien avec la RN2 :
 - le développement des activités économiques et universitaires de la ZAC OI ;
 - le projet économique du secteur Terre-Rouge.
- En lien avec la RN3 :
 - la densification de la ZAC Canabady qui deviendra d'autant plus attractive depuis le Sud, tant en termes d'activité commerciale que d'emplois.

Le développement démographique et économique de la micro-région concernée par le projet est identifié dans le **Schéma d'Aménagement Régional (SAR)**, qui prévoit un renforcement du maillage routier par la création d'une voie nouvelle depuis 1995 (confirmé en 2011).

En effet, la prescription n°27 du SAR (prescriptions relatives au réseau routier) décrit ce nouvel itinéraire comme un projet prioritaire consistant en la réalisation d'une déviation de centre urbain sans laquelle les fonctions de transit du réseau armature sont pénalisées.



Figure 6: Identification de création de voie nouvelle au SAR, vol 2a

4.6 POUR DÉVELOPPER LES TRANSPORTS EN COMMUN ET LE COVOITURAGE

L'offre de transports en commun interurbain souffre de la saturation de circulation du réseau routier actuel.

Le projet visera à **insérer au mieux les transports en commun sur la future liaison** et permettra de garantir une meilleure offre de service (rapidité, régularité, etc.).

En vue de s'assurer de la pertinence de cette opportunité et de sa cohérence avec les projets de restructuration des réseaux CIVIS et Cars Jaunes, une étude sera menée sur la création de **points d'échange de type parkings relais**, permettant de laisser sa voiture et d'emprunter un bus pour se rendre dans le centre-ville, ou de créer des zones dédiées pour le **covoiturage**.

Enfin, la nouvelle liaison routière permettra un délestage de circulation routière sur le boulevard Banks, lui rendant ainsi son caractère de boulevard urbain pouvant accueillir un TCSP.

5 ENJEUX ET CONTRAINTES

5.1 LES ZONES IMPACTÉES DU PLAN LOCAL D'URBANISME

Le PLU de Saint-Pierre a été approuvé le 28 février 2013. Les terrains potentiellement impactés par le présent projet sont classés de la sorte :

- **Zone Urbaine U3** : il s'agit de la zone urbaine générale sur l'ensemble du territoire communal. Elle est caractérisée par un tissu urbain aéré dont la vocation résidentielle doit rester prédominante.
- **Zones à urbaniser** :
 - **Zone AUst** : elle couvre les espaces réservés à l'urbanisation future mais dont l'ouverture à l'urbanisation nécessite une modification du PLU. En effet, les différents réseaux et conditions d'accès de la zone n'ont pas une capacité suffisante pour desservir les futures constructions. En outre, il est parfois nécessaire de mener des études préalables afin de déterminer le programme d'aménagement.
 - **Zone AU indiquée** : ce sont des espaces réservés à l'urbanisation future où les constructions sont autorisées, soit lors de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble, soit au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone. Chacun des indices renvoie à des prescriptions particulières.
- **Zones agricoles** :
 - **Zone Apf** : ce secteur Apf correspond principalement à la zone agricole de protection forte définie par le SAR. Il couvre le plus souvent les espaces cultivés en canne à sucre qui doivent être protégés et confirmés dans leur vocation exclusivement agricoles ;
 - **Zone Ato** : il s'agit des espaces à vocation agro-touristique.
- **Zones Naturelles N** : ces zones couvrent les terrains du conservatoire de Littoral et ceux autorisés à l'acquisition sur le site de Terre Rouge.
- **Espaces Boisés Classés (EBC)** : le plan local d'urbanisme délimite les espaces boisés classés à conserver ou à créer en application de l'article L. 130-1 du Code de l'urbanisme. Sur le périmètre d'étude, la Rivière d'Abord et la Ravine des Cafres sont concernées.

Le PLU est en cours de révision. L'enquête publique propre liée à cette révision est planifiée en 2016. L'approbation du PLU révisé est prévue en 2017.

Dans le cadre de sa révision du PLU, la Ville de Saint-Pierre étudie la création d'une Zone D'Agricole Protégée (ZAP) au droit du tracé.

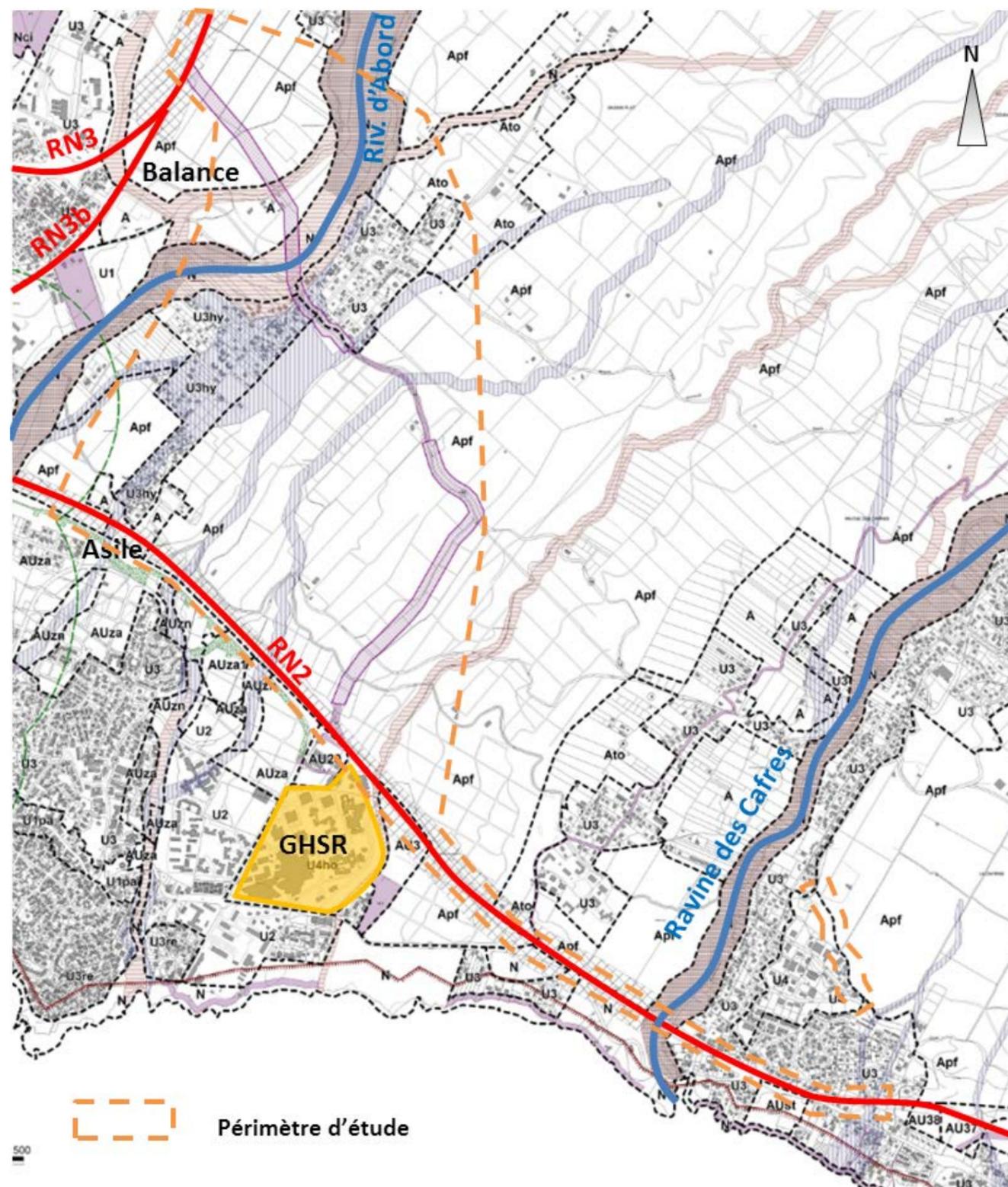


Figure 7: Le PLU au niveau de l'aire d'étude

5.2 LES ACTIVITÉS AGRICOLES

Environ cent exploitations agricoles sont présentes sur la zone d'étude.

La plupart des exploitants ont leur résidence principale sur l'aire d'étude.

La canne à sucre y est principalement cultivée. Quelques cultures fourragères et maraîchères sont également présentes.

Du fait des investissements consentis, les terres irriguées sont à vocation agricole forte dans les documents d'urbanisme. D'un point de vue économique, elles sont caractérisées par une valeur agronomique importante. Elles font l'objet de lourds investissements de la part des collectivités concernées afin d'améliorer leur productivité (périmètre d'irrigation, aménagements fonciers ...).

Le triptyque **Éviter / Réduire / Compenser** sera mis en œuvre pour chercher à éviter et supprimer les impacts agricoles avant de les réduire et, si besoin, de finalement les compenser. L'avis favorable de la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF), ex CDCEA, sera un préalable à l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet.

5.3 L'ENVIRONNEMENT

5.3.1 LE MILIEU NATUREL

La zone d'étude est essentiellement agricole, et résidentielle au niveau des lieux-dits L'Asile, Bassin-Plat et Ravine-des-Cafres-les-bas.

Toutefois, elle présente deux corridors écologiques que constituent la Rivière d'Abord et la Ravine des Cafres. Ces zones présentent des habitats pour l'avifaune, notamment les oiseaux marins et le papangue. Les chauves souris « petits molosses » sont également présents dans la Ravine des Cafres.

Ces deux ravines sont classés en Espaces Boisés Classés au titre de l'article L130-1 du Code de l'Urbanisme. Le bois d'olive blanc est notamment observé dans la Ravine des Cafres.

Le site littoral de Terre Rouge constitue aussi un enjeu modéré à fort, avec sa falaise maritime couverte d'espèces indigènes. Cette zone est d'ailleurs propriété du Conservatoire du Littoral.

5.3.2 AIR ET BRUIT

Les suivis de l'Observatoire Régional de l'Air (ORA) sur Saint-Pierre montrent une bonne qualité de l'air.

Le trafic amené à circuler sur la nouvelle infrastructure routière augmentera le niveau sonore à proximité. Des protections de type écrans anti-bruit ou merlons seront prévus pour respecter les niveaux de bruit réglementaires.

En outre, le délestage du trafic dans le centre-ville permettra une baisse du niveau sonore dans cette zone.

5.3.3 EAU POTABLE

Le forage d'eau potable de la Rivière d'Abord, situé à l'altitude de 114 m, est protégé par un périmètre de protection rapproché depuis le 10 mai 2000.

De plus, des réservoirs de stockage d'eau potable sont présents sur la zone d'étude, ou à proximité. Ils permettent d'assurer une régulation de l'approvisionnement en apportant une sécurité, en cas d'incident sur les conduites ou les stations de refoulement.

A ce titre, l'Agence Régionale de la Santé (ARS) a émis un **avis défavorable** à la création d'infrastructure routière dans le périmètre de protection rapproché de ce captage dans la mesure où ce projet constituerait un risque de dégradation de la qualité des eaux exploitées.

5.3.4 RISQUE INONDATION

L'aire d'étude traverse plusieurs cours d'eau et thalwegs : Rivière d'Abord, Trou de Chat, Ravine des Roches et Ravine des Cafres notamment.

Une zone inondable de plusieurs hectares est à noter sous le secteur de Bassin-Plat en rive gauche de la Rivière d'Abord.



Figure 8: Risque inondation et périmètre de protection rapproché du captage d'eau potable

5.4 LE PAYSAGE

5.4.1 DIAGNOSTIC PAYSAGER

Le secteur d'étude se situe sur la planèze qui descend du Grand Tampon jusqu'à l'océan, appuyé à l'amont sur les contreforts du Piton de la Fournaise. Le versant est entaillé à l'Ouest par la rivière d'Abord, à l'Est par la ravine des Cafres et sillonné dans l'axe de la pente par des ravines plus modestes.

Les ravines qui entaillent les pentes, véritables liens entre l'intérieur de l'île et le littoral, constituent des refuges pour la végétation naturelle. Ces coulées vertes marquent des ruptures sur un versant où l'occupation du sol est à dominante agricole avec de vastes étendues de canne.

Le paysage de pentes douces est marqué par deux pitons qui constituent des points de repères dans le paysage : le Piton Bassin Martin et le Piton Montvert.



Rivière d'Abord



Piton de Bassin Martin



Ravine des Cafres

Ce paysage de canne, symbole de la Réunion, est un paysage ouvert qui varie au rythme de la coupe. Le long des ravines principales et de certains axes de circulation, en périphérie des centres anciens, il laisse progressivement place à un paysage péri-urbain de mitage où se développe l'urbanisation (L'Asile, Bassin Plat, Terre Rouge, Les Iris).

La valeur paysagère et environnementale du site de Terre Rouge explique son classement en Espace Naturel Remarquable du Littoral. Situé en aval de la RN2, il présente un paysage typique des littoraux à falaises du Sud de l'île.

Outre les paysages de falaises littorales, le site est connu pour son bassin (Bassin 18) situé à l'embouchure de la ravine des Cafres. Le petit pont en moellons qui le surplombe ajoute à ce paysage déjà magnifique un cachet supplémentaire, visible seulement en contrebas depuis les abords du bassin.



Champs de cannes



Bassin 18



Terre Rouge

5.4.2 COVISIBILITÉ

Deux types de perceptions importantes sont identifiés pour le projet de déviation Est de Saint-Pierre : les perceptions externes qui correspondent aux vues depuis l'extérieur sur l'infrastructure routière ; ainsi que les perceptions internes qui correspondent aux ouvertures sur le paysage depuis l'infrastructure.

Du fait de la topographie spécifique du site d'étude, les perceptions externes de l'infrastructure routière se limiteront principalement aux points de vue suivants :

- La traversée de la Rivière d'Abord, à proximité du hameau des Iris,
- La traversée de la Ravine des Cafres, située contre le site de Terre Rouge, site protégé par le Conservatoire du Littoral.



Rivière d'Abord et le Piton Bassin-Martin au fond



Ravine des Cafres



Vue sur le pont de la Ravine des Cafres depuis Terre Rouge

Compte tenu des caractéristiques écologiques et paysagères remarquables des sites de la Ravine des Cafres et de la Rivière d'Abord, les enjeux d'intégration de l'infrastructure y sont donc particulièrement élevés. Cela se traduira par l'emploi de matériaux pertinents et de couleurs adaptées. Le détail des éléments constitutifs des ouvrages ainsi que le traitement de leurs parements participeront également à la cohérence et à l'intégration paysagère des ouvrages.

Les sentiers de randonnée des pitons Bassin-Martin et Montvert offriront également des vues sur la future infrastructure routière.

Les perceptions internes depuis l'infrastructure offriront plusieurs points de vue remarquables sur le paysage typique de la micro-région Sud de l'île traversée, faisant de la déviation Est de Saint-Pierre une véritable route belvédère avec notamment des ouvertures sur le Piton Bassin Martin, sur la Rivière d'Abord et la Ravine des Cafres ainsi que sur l'océan.



Ouverture sur le paysage de champs de canne et l'océan



Vue sur le piton Bassin Martin



Vue sur le piton Montvert

5.4.3 ENJEUX PAYSAGERS

Les éléments remarquables du paysage sont donc liés aux deux ravines principales qui encadrent le site d'études à l'Est et à l'Ouest, ainsi qu'au Piton Bassin Martin et au littoral qui l'encadrent au Nord et au Sud. L'intérieur du secteur d'étude est principalement composé de champs de canne, remarquables pour leur caractère identitaire. Cependant, ce paysage agricole présente aujourd'hui un mitage important de ses franges, du fait du développement urbain progressif. L'opportunité d'une connexion avec le projet de déviation Est de Saint-Pierre sera l'occasion d'une requalification de ce secteur.

Les enjeux paysagers de cette déviation Est de Saint-Pierre sont donc les suivants :

- Développer une intégration architecturale et paysagère afin de s'insérer au mieux dans un paysage de qualité,
- Offrir une infrastructure belvédère inscrite dans son territoire (ouvertures sur le paysage),
- Participer à la requalification d'un secteur péri-urbain en devenir.

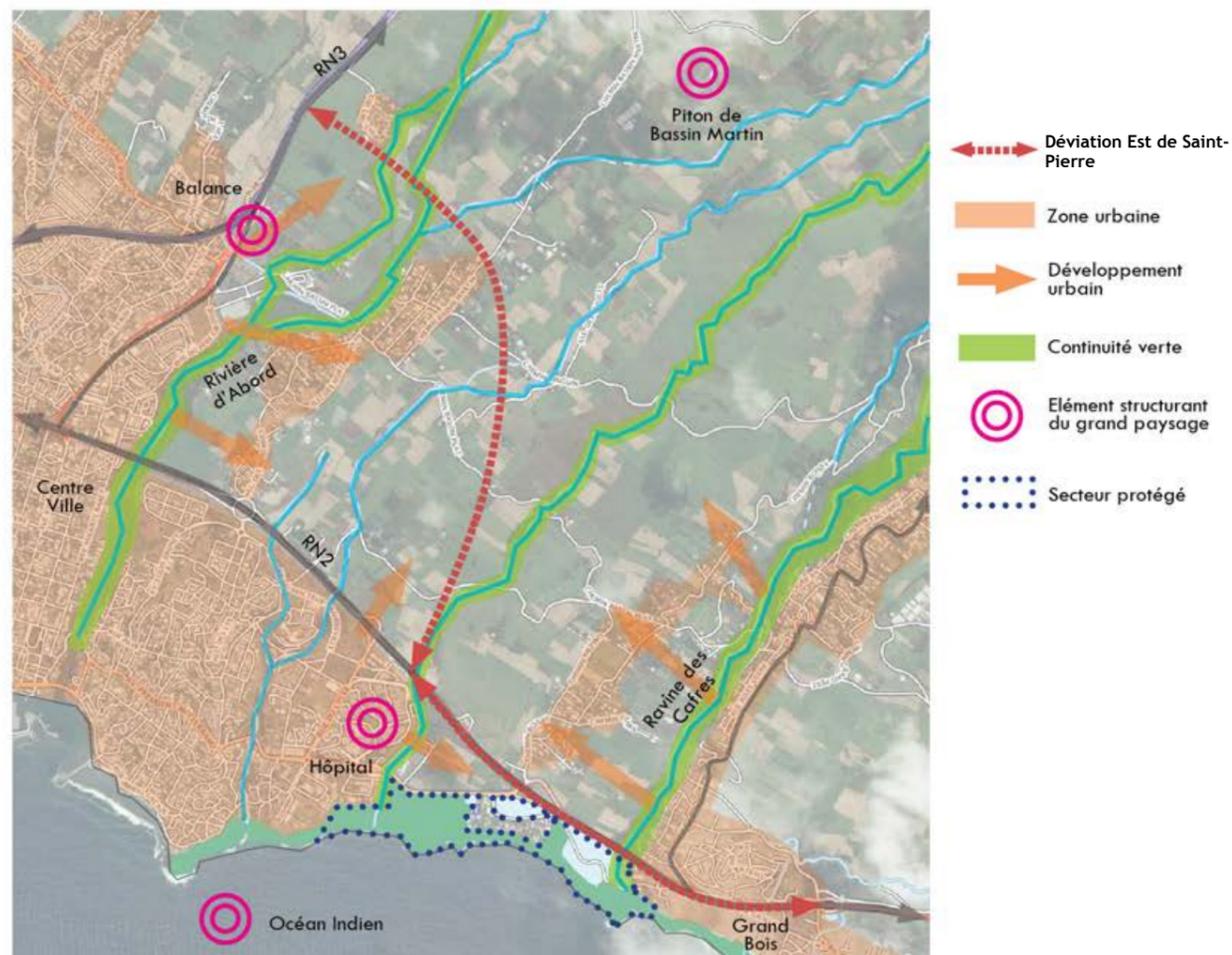
Les variantes de tracés

5.5 LES VARIANTES DE LA SECTION « RN3 – HOPITAL »

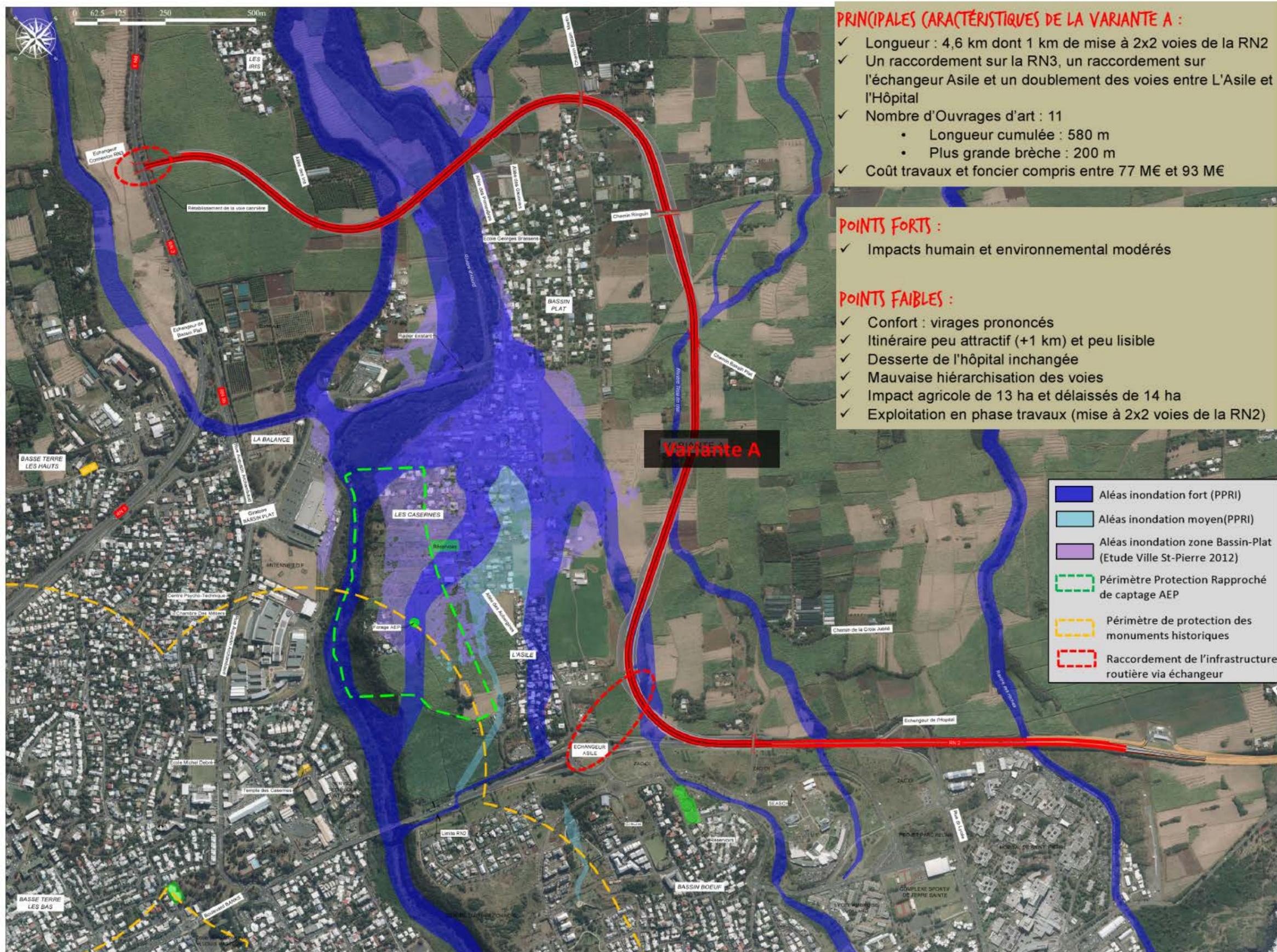
5.5.1 CRITÈRES D'ANALYSE DES VARIANTES ENTRE LA RN3 ET L'HÔPITAL

Les variantes A, D et F' sont analysées ci-après, au regard des critères d'analyse suivants :

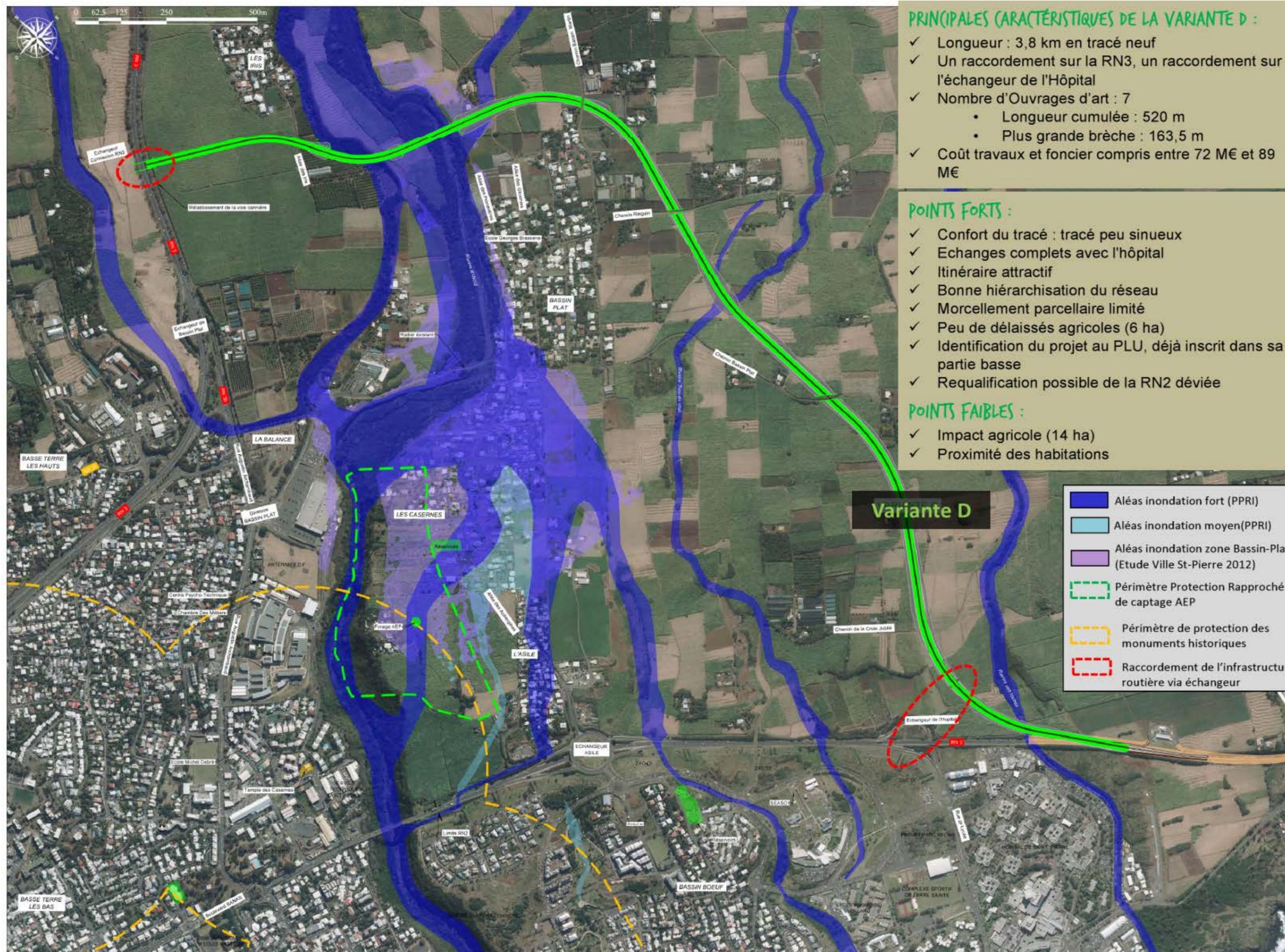
- **Confort et sécurité du tracé** : le tracé est-il sinueux ? présente-t-il des pentes importantes ? Etc.
- **Échanges** : les raccordements de la liaison permettent-ils des échanges aisés avec les zones d'attractivité telle que l'hôpital ? Leur localisation rend-elle la liaison attractive ?
- **Impacts secteurs agricoles** : quelles sont les surfaces agricoles impactées par la liaison ? Quels sont les délais agricoles créés par la liaison ?
- **Impact secteurs urbanisés, acoustique** : l'itinéraire passe-t-il à proximité d'habitations ?
- **Impact sur le paysage, coupure visuelle** : quel impact la liaison aura-t-elle sur le paysage et la coupure visuelle qu'elle engendre ?
- **Passage en zone inondable et captage d'eau potable** : la liaison est-elle implantée en zone inondable ? Est-elle dans le périmètre de protection des captages d'eau potable ?
- **Exploitation en phase travaux** : dans quelles conditions la création de la liaison peut-elle se réaliser en limitant l'impact sur la circulation des voies existantes



5.5.2 LA VARIANTE A



5.5.3 LA VARIANTE D



- PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE LA VARIANTE D :**
- ✓ Longueur : 3,8 km en tracé neuf
 - ✓ Un raccordement sur la RN3, un raccordement sur l'échangeur de l'Hôpital
 - ✓ Nombre d'Ouvrages d'art : 7
 - Longueur cumulée : 520 m
 - Plus grande brèche : 163,5 m
 - ✓ Coût travaux et foncier compris entre 72 M€ et 89 M€

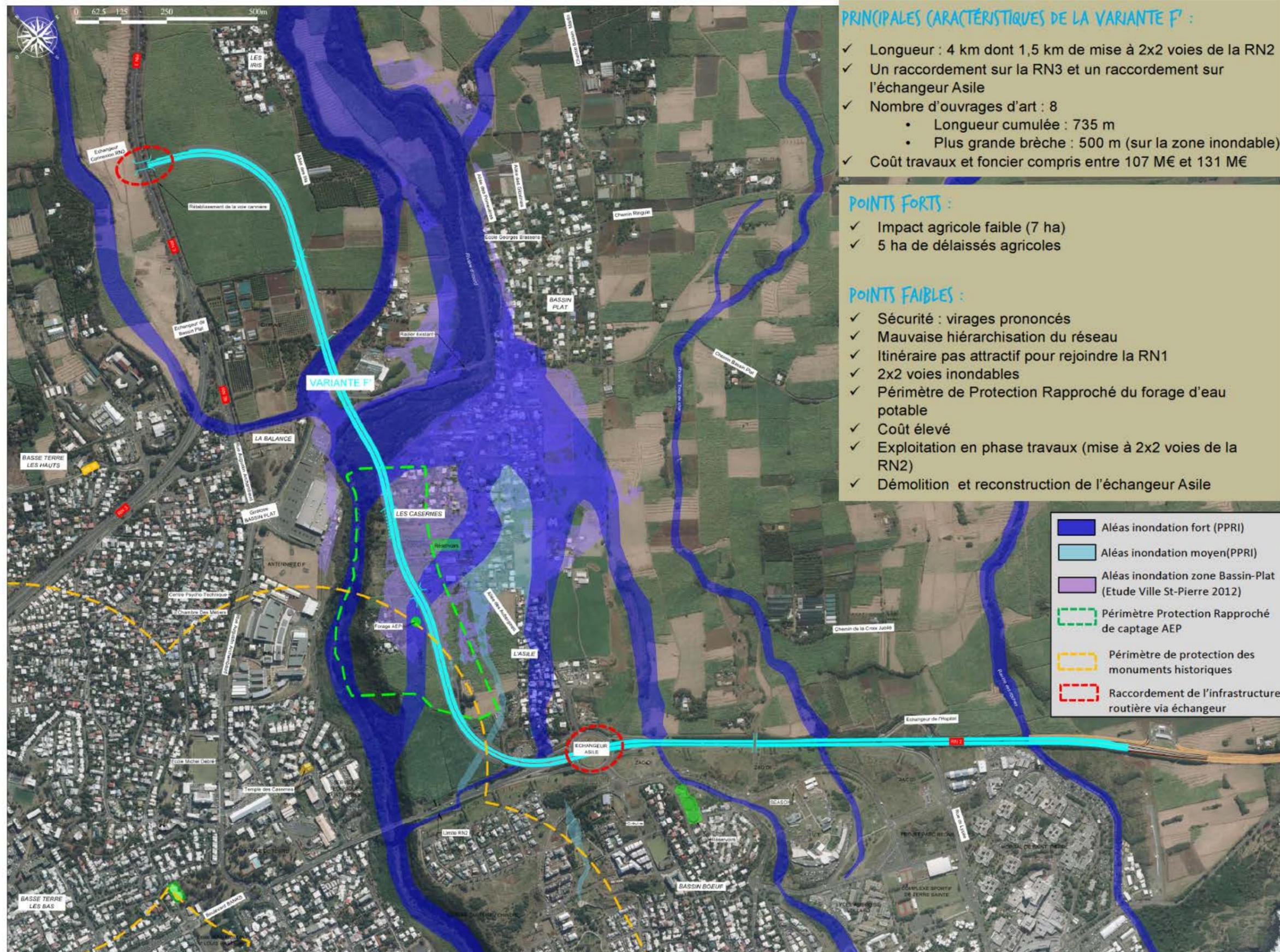
- POINTS FORTS :**
- ✓ Confort du tracé : tracé peu sinueux
 - ✓ Echanges complets avec l'hôpital
 - ✓ Itinéraire attractif
 - ✓ Bonne hiérarchisation du réseau
 - ✓ Morcellement parcellaire limité
 - ✓ Peu de délaissés agricoles (6 ha)
 - ✓ Identification du projet au PLU, déjà inscrit dans sa partie basse
 - ✓ Requalification possible de la RN2 déviée

- POINTS FAIBLES :**
- ✓ Impact agricole (14 ha)
 - ✓ Proximité des habitations

Variante D

- Alés inondation fort (PPRI)
- Alés inondation moyen (PPRI)
- Alés inondation zone Bassin-Plat (Etude Ville St-Pierre 2012)
- Périmètre Protection Rapproché de captage AEP
- Périmètre de protection des monuments historiques
- Raccordement de l'infrastructure routière via échangeur

5.5.4 LA VARIANTE F'



5.5.5 L'ANALYSE MULTICRITÈRE DE LA SECTION « RN3 – HÔPITAL »

	Variante A (longueur 4,6 km)	Variante D (longueur 3,8 km)	Variante F' (longueur 4 km)
Confort et sécurité du tracé (sinuosité, pente, etc.)	-	+	0
Échanges (desserte, etc.)	0	+	-
Impact secteurs agricoles	- (13 ha)	- (14 ha)	++ (7 ha)
Impact secteurs urbanisés, acoustique	+	-	-
Impact sur le paysage, coupure visuelle	-	-	-
Passage en zone inondables et captage	+	+	--
Exploitation en phase travaux	-	+	--
Coût TTC	0 (entre 77 et 93 M€)	+	-- (entre 107 et 157 M€)
Total	-2	2	-7
Classement	II	I	III

Les totaux sont assez contrastés :

- La variante A est la solution dont le tracé est le moins confortable. Elle est également pénalisée par la nécessité de mise à 2x2 voies d'une partie de la RN2.
- La variante F', pas lisible dans la continuité d'itinéraire du réseau structurant, est pénalisée par la traversée du Périmètre de Protection Rapproché du captage d'eau potable, par des contraintes de travaux importantes, et par un ouvrage de plus de 500m de long, très coûteux, sur le linéaire situé en zone inondable. De plus, en cas de fortes crues, l'exploitation de la route serait rendue impossible et il y aurait nécessité de fermer ce tronçon à la circulation.
- La variante D, présente moins de terrassements, donc moins de coûts. La géométrie du tracé est confortable. Cette variante ne comprend pas d'élargissement de la RN2 sur ce tronçon, ce qui facilite la réalisation des travaux et leur impact sur la circulation pendant le chantier.

Le tracé privilégié par la Région Réunion est celui de la variante D.



Figure 9: Les trois variantes de la section "RN3 - Hôpital"

* Valeurs 2013. Le coût TTC comprend les travaux et les acquisitions foncières, hors compensations financières établies par la CDPENAF.

5.6 LA SECTION « HOPITAL – GRANDS BOIS »

5.6.1 PRÉSENTATION GÉNÉRALE

Des études préliminaires ont été menées pour la mise à 2 x 2 voies de l'infrastructure actuelle, entre l'échangeur de l'Hôpital et l'échangeur de la Cafrine sur un linéaire d'environ 2 km.

Ces études ont eu pour but de déterminer le côté où il était le plus judicieux de doubler l'infrastructure, en fonction des contraintes du site.

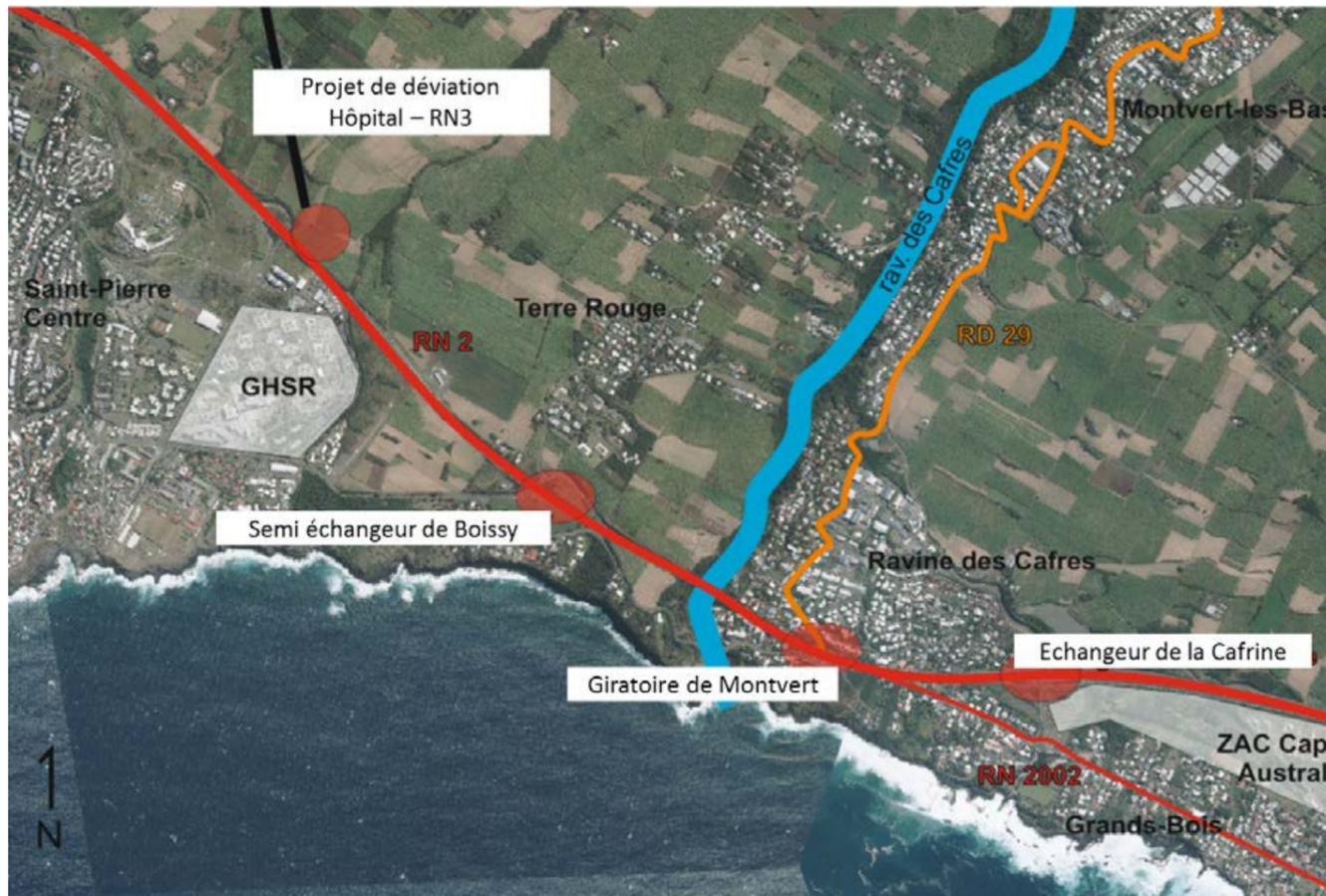


Figure 10: Vue d'ensemble de la liaison "Hôpital - Grands Bois"

Trois solutions ont été étudiées (une variante de part et d'autre, une variante amont et une variante aval), puis comparées via une analyse multicritère ayant permis de définir la solution préconisée.

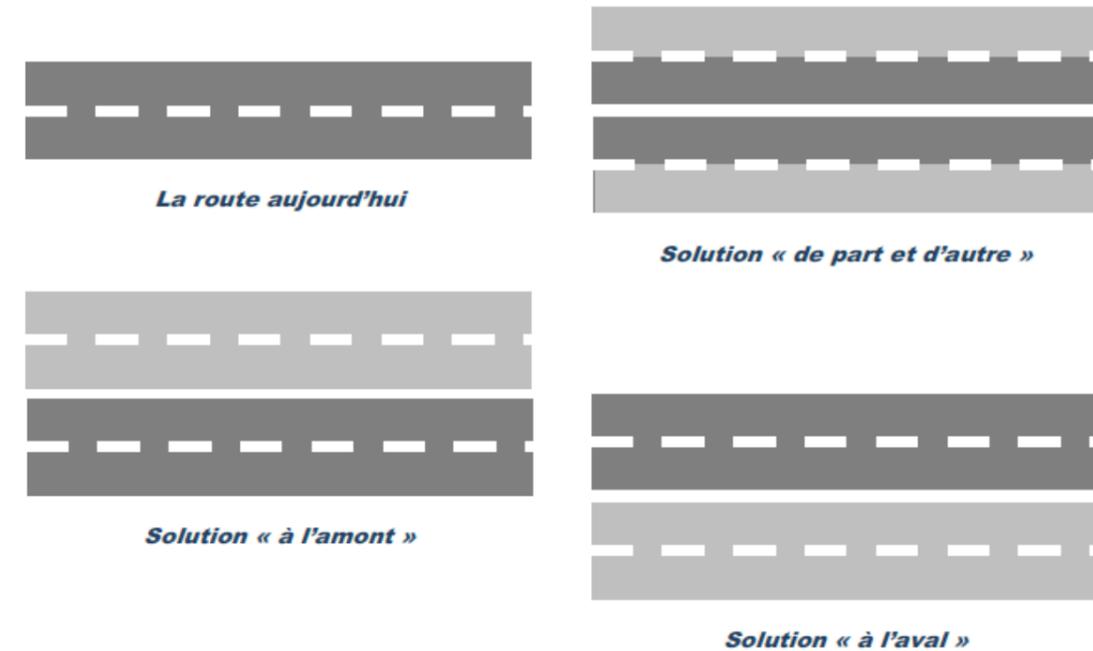


Figure 11: Représentation schématique des solutions de tracés

La solution préconisée est une solution intermédiaire couplant les 3 principes d'implantations, en fonction des contraintes des différents tronçons de l'infrastructure.

5.6.2 LA SYNTHÈSE DU TRACÉ

La synthèse du tracé peut être décrite comme suit :

- A l'Ouest, l'élargissement se fait côté amont, car cette zone présente moins de contraintes techniques et une emprise de 10 mètres avait été prévue lors de l'implantation de la station-service ;
- Puis, l'axe de la voirie future passe doucement sur l'aval, pour éviter l'impact sur les parcelles bâties au niveau de l'ouvrage de Boissy ;
- Puis, l'axe de la chaussée remonte à l'amont, en sortie d'échangeur pour éviter les terrains du Conservatoire du Littoral et passer par un nouvel ouvrage d'art de franchissement de la ravine des Cafres, à l'amont de l'existant ;
- Enfin, une fois la ravine franchie, l'élargissement se fait progressivement à l'aval de la chaussée existante, dans l'optique de minimiser l'impact sur le bâti longeant la RN.

Le coût de travaux de réalisation de cette section est estimé entre 22 M€ et 26 M€ TTC.

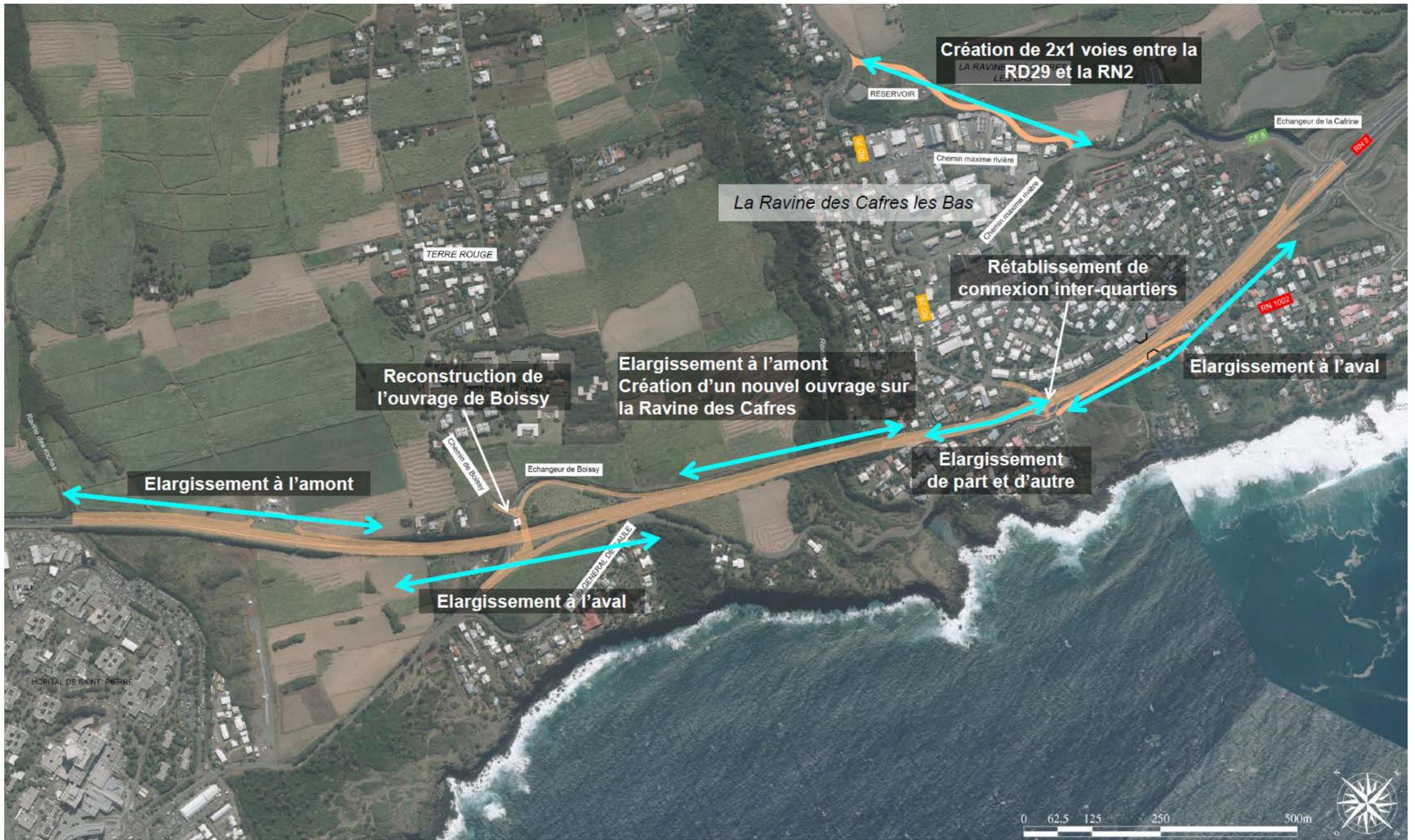


Figure 12: Synthèse du tracé "Hôpital - Grands Bois"

5.6.3 ZOOM SUR LE RACCORDEMENT À LA RD29

Le remplacement du giratoire de Montvert par une nouvelle liaison inter-quartiers en passage inférieur implique une connexion directe et rapide entre la RD29 et la RN2, via l'échangeur de la Cafrine, sans passer par le tissu urbain de La Ravine des Cafres les Bas.

Le projet prévoit l'aménagement de la voie existante selon le profil en travers ci-dessous.

Ceci nécessite donc l'acquisition foncière d'environ 0,6 ha de terrains agricoles et impose la réfection de l'accès à la parcelle agricole.

Il n'y a pas de contraintes techniques majeures à la réalisation de cette nouvelle voie.

La création de la nouvelle voie permettra un saut qualitatif pour les usagers venant, ou se rendant, vers Montvert-les-Bas ou plus haut. Elle permettra, en même temps, d'envelopper l'urbanisation actuelle et non plus de la traverser, ce qui apaisera la circulation dans ce quartier.

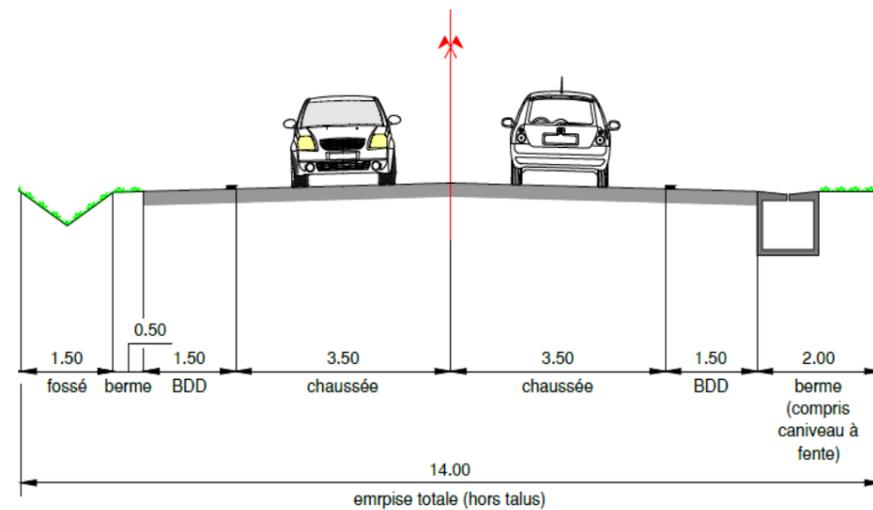
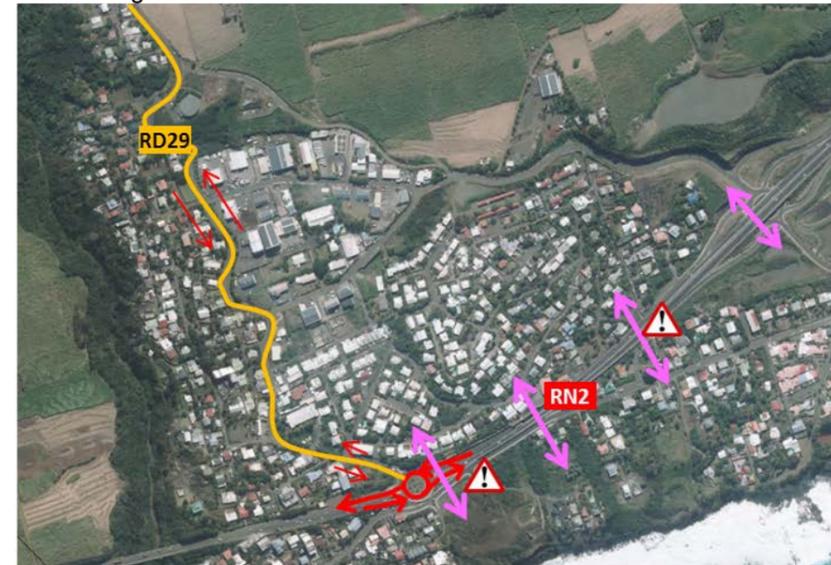


Figure 13: Profil en travers retenu pour la connexion entre la RD29 et l'échangeur de la Cafrine

5.6.4 QUARTIER GIRATOIRE DE MONTVERT - ÉCHANGEUR DE LA CAFRINE

La situation aujourd'hui :

- Entrée / sortie sur la RN2 possible via le giratoire de Montvert ;
- Impossibilité pour tous les véhicules, depuis l'amont du giratoire, de rejoindre les quartiers en front de mer ;
- Flux important de véhicules sur la RD29 dans un environnement résidentiel ;
- Deux traversées piétonnes de la RN2 dangereuses ;
- L'échangeur de la Cafrine inutilisé.



- ↔ Franchissement piéton
- ↔ Circulation routière
- ⚠ Danger pour les piétons

La situation proposée demain :

- Création d'une nouvelle connexion inter-quartiers ;
- Création d'un accès direct à l'échangeur de la Cafrine depuis la RD29 ;
- **Création d'une liaison inter-quartiers grâce au nouveau passage inférieur accueillant les véhicules, les vélos et piétons ;**
- Déclassement de la RD29 en voie communale permettant d'apaiser les déplacements dans le quartier
- Sécurisation des traversées piétonnes.



- ↔ Franchissement piéton
- ↔ Circulation routière
- ✗ Franchissement interdit aux piétons
- Zone urbaine apaisée



5.6.4.1 LES ÉCHANGES

Actuellement, il existe deux zones d'échanges entre La Ravine des Cafres les Bas et la RN2 :

- le giratoire de Montvert ;
- l'échangeur de la Cafrine.

Le giratoire de Montvert permet des échanges entre la RD 29 et la RN2. Il n'est pas raccordé à l'avenue du général de Gaulle, au Sud de la RN2.

L'échangeur de la Cafrine, réalisé dans le cadre de la déviation de Grands Bois permet, quant à lui, tous les échanges entre la Cafrine, la Montée de Villeneuve et la RN2. Cet échangeur dénivelé complet est en sous-utilisation dans la situation actuelle.



Figure 14: Giratoire de Montvert et échangeur de la Cafrine

La géométrie de la nouvelle liaison RN2 RN3 s'appuie sur le statut réglementaire de Voie Structurante d'Agglomération (VSA) selon lequel les échanges sont obligatoirement dénivelés.

Deux échangeurs dénivelés peuvent se succéder seulement si les distances de sécurité entre les bretelles d'entrée et de sortie sont supérieures à 500m. Dans le cas présent cette distance serait d'environ 200m.

Il n'est donc pas possible de créer ces deux systèmes d'échanges successifs sur la nouvelle route.

De plus la création d'un nouvel échangeur dénivelé aurait été très consommateur des parcelles habitées en première ligne de la RN2. L'impact foncier serait également très important avec la création d'une bretelle d'entrée sur la RN2 depuis la RD29 compte tenu de la longueur réglementaires de la voies d'insertion, celle-ci imposant, en outre, l'élargissement de l'ouvrage de franchissement de la Ravine des Cafres.

Par ailleurs, la création de cette nouvelle 4 voies et la modification de la connexion inter-quartiers au niveau du giratoire de Montvert sont l'occasion de justifier l'investissement qu'a représenté la réalisation de l'échangeur dénivelé de la Cafrine.



La situation aujourd'hui

Figure 15: Zoom sur le giratoire de Montvert



La situation proposée demain

Le giratoire sera remplacé par un passage inférieur à la 4 voies dont le principe de profil en travers serait le suivant :



Figure 16: Exemple de Passage inférieur

Pour se diriger vers Saint-Pierre, les véhicules arrivant de l'amont sur la RD29 pourront alors:

- rejoindre directement l'échangeur de la Cafrine puis emprunter la RN2

ou

- emprunter le passage inférieur sous la RN2, la RN1002 (avenue du Général de Gaulle), puis l'avenue François Mitterrand en passant devant l'hôpital



Figure 17: Itinéraires possibles pour circuler vers Saint-Pierre depuis La Ravine des Cafres

Pour se diriger vers l'Est, les véhicules arrivant de l'amont de la RD29 pourront :

- rejoindre directement l'échangeur de la Cafrine par l'amont

ou

- emprunter le passage inférieur sous la RN2, la RN1002 (avenue du Général de Gaulle) puis utiliser l'échangeur de la Cafrine.



Figure 18: Itinéraires possibles pour circuler vers Saint-Joseph depuis La Ravine des Cafres

5.6.4.2 LES FRANCHISSEMENTS PIÉTONS DE LA RN2 À GRANDS BOIS

Actuellement, il existe trois franchissements piétons sous la RN2 et un franchissement au niveau du giratoire de Montvert.

Le projet propose, à l'avenir :

- de créer une liaison piétonne sécurisée et confortable par le nouveau passage inférieur ;
- de conserver :
 - le passage inférieur intermédiaire ;
 - le passage inférieur de la Cafrine.
- **d'interdire aux piétons l'utilisation de l'ouvrage hydraulique, côté échangeur de la Cafrine, ce dernier étant jugé trop dangereux en cas de montée des eaux en forte pluie.**

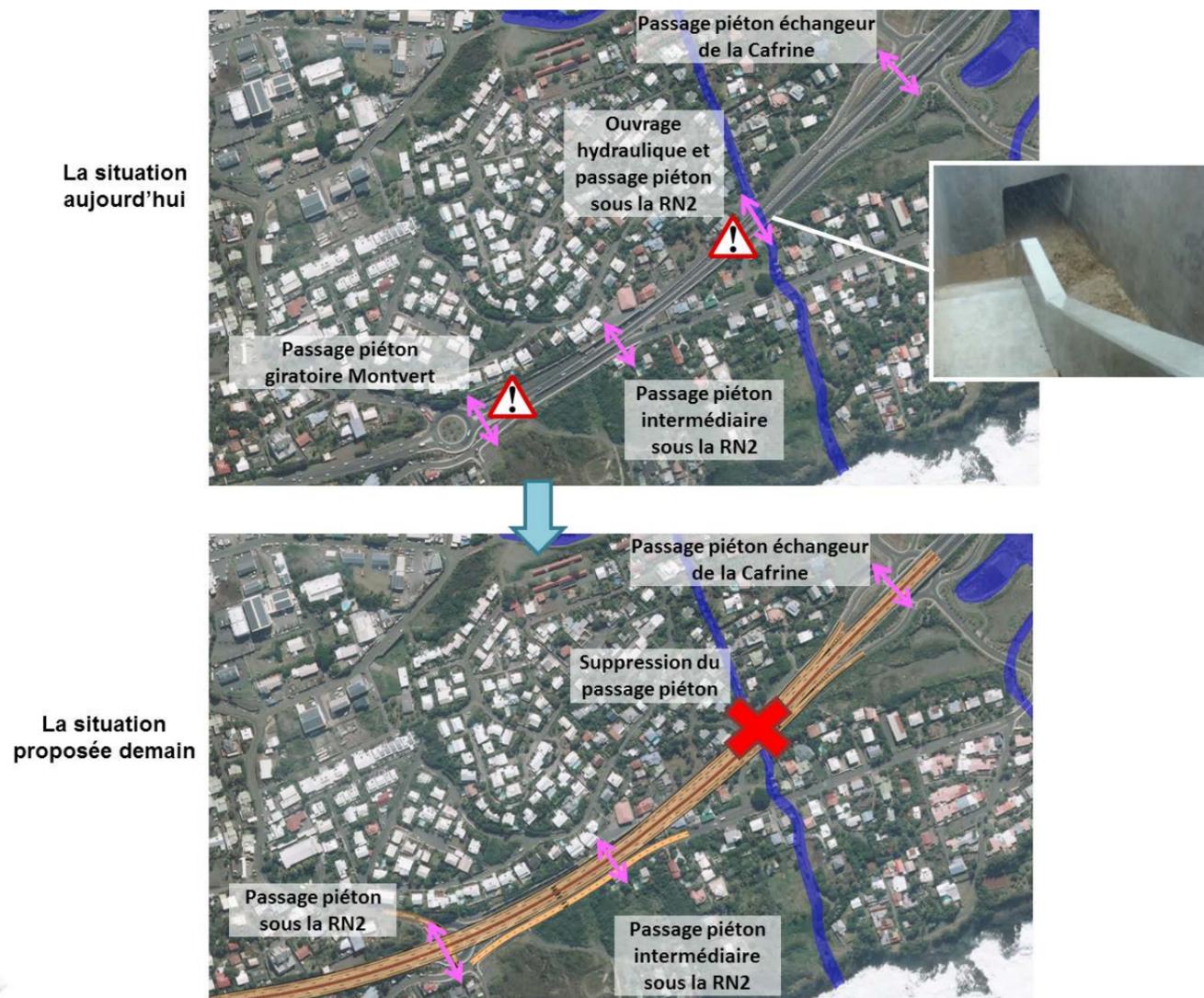


Figure 19: Zoom sur les franchissements piétons

6 LE TRACÉ PRIVILÉGIÉ PAR LA RÉGION RÉUNION



7 SUITES À DONNER À LA CONCERTATION PUBLIQUE

Le chantier lié à la création de la liaison routière RN2-RN3 dans la micro région Sud à proximité de Saint-Pierre sera mis en œuvre au terme d'un processus réglementaire de plusieurs années, passant notamment par la concertation publique et la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

7.1 LA CONCERTATION PUBLIQUE

Après la phase des études préliminaires déjà réalisée, la concertation est un temps fort de rencontre et de dialogue. Elle a pour objet de présenter le projet pour informer les habitants du territoire de la micro Région Sud sur le projet, ses variantes et ses enjeux. Elle offre l'occasion à la Région Réunion d'écouter, de dialoguer, de prendre en compte les remarques et les suggestions de l'opinion publique afin de mettre en œuvre un projet compris et accepté du plus grand nombre.

Une concertation a déjà eu lieu en 2010 sur la section « RN3 - Hôpital » du projet.

7.2 LE BILAN DE LA CONCERTATION

À l'issue de la concertation, la Région établira un bilan de la concertation, qui dressera une synthèse des avis et des observations. Celui-ci sera rendu public. La concertation se poursuivra conformément aux textes par le biais d'un registre accessible en permanence. Le bilan final sera réalisé à l'issue du projet.

Au terme de la concertation, il s'agira pour le maître d'ouvrage de retenir une variante qui sera approfondie, puis soumise à enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

7.3 LES ÉTUDES TECHNIQUES D'AVANT-PROJET

C'est la prochaine étape d'études techniques. À l'issue de la concertation, la variante retenue sera donc étudiée en détail afin de fixer plus précisément les caractéristiques de l'aménagement.

7.4 L'ÉTUDE D'IMPACT

Ce dossier prend en compte les impacts environnementaux, paysagers, agricoles, et sur le milieu humain liés au projet, tout en précisant les mesures et des solutions envisagées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts. L'étude d'impact est soumise à l'appréciation de l'Autorité Environnementale, puis présentée au public lors de l'enquête publique.

En cas d'impacts significatifs sur le milieu humain ou naturel, des mesures compensatoires seront mises en œuvre pour atténuer ou équilibrer les effets négatifs du projet, quand il n'aura pas été possible de les supprimer ou de les minimiser. L'objectif est de rétablir une situation d'une qualité globale au moins égale à la situation initiale.

Parmi ces mesures compensatoires, il peut s'agir de travaux de restauration de milieux ou de préservation d'espèce, ou d'opérations de protection comme la mise en place de murs anti bruit.

7.5 L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Sur la base de l'avant-projet, une procédure d'enquête publique est menée par un commissaire enquêteur, indépendant du maître d'ouvrage. Le dossier est exposé au public qui peut alors s'exprimer sur son utilité.

7.6 LA COMMISSION DÉPARTEMENTALE DE PRÉSERVATION DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS (CDPENAF)

La CDPENAF est consultée dans le cadre du dossier pour les questions relatives à la réduction des surfaces naturelles, forestières et à vocation ou à usage agricole et sur les moyens de contribuer à la limitation de la consommation de ces espaces. L'avis favorable de la Commission CDPENAF sera un préalable à l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet.

La CDPENAF associe des représentants de l'État (DAAF ; DEAL, ONF), des collectivités territoriales (Région, Département), de professionnels (Chambre d'Agriculture, Société d'Aménagement Foncier et d'Établissement Rural -SAFER-, de la Commission Départementale d'Orientation Agricole -CDOA-), d'associations (Société Réunionnaise pour l'Étude et la Protection de l'Environnement et de la Nature -SREPEN-, Fédération des chasseurs).

7.7 LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE (DUP)

Au terme du processus, le Préfet représentant l'État peut alors déclarer le projet d'utilité publique. Il s'agit d'un acte officiel qui marque le départ de la phase opérationnelle de réalisation.

La DUP donne compétence à la personne publique pour acquérir les terrains nécessaires à l'aménagement. Les études de détail peuvent aussi démarrer dans la perspective de la réalisation des travaux.

7.8 LES AUTRES DÉMARCHES

7.8.1 LES ACQUISITIONS FONCIÈRES

Après que le dossier est déclaré d'utilité publique, le maître d'ouvrage lancera une enquête parcellaire sur le périmètre du projet afin de déterminer avec précision les parcelles à acquérir et leurs propriétaires.

Par la suite, le maître d'ouvrage entamera les discussions avec ces propriétaires pour rechercher un accord à l'amiable sur le prix et les conditions d'acquisition de leurs biens. Il sera appuyé par les services de l'État, qui proposeront des prix en fonction des transactions observées dans le secteur concerné et de l'état du marché immobilier. Le maître d'ouvrage disposera également, le cas échéant, de la possibilité d'engager une procédure d'expropriation, sous la houlette du juge de l'expropriation : cette procédure est jalonnée de différentes étapes qui visent à garantir la juste prise en compte des intérêts collectifs et individuels.

7.8.2 L'AMÉNAGEMENT FONCIER AGRICOLE ET FORESTIER

Des impacts sur le fonctionnement des exploitations agricoles seront générés par le projet d'aménagement : prélèvement de surfaces, rallongement de temps de parcours, pertes de fonctionnalités, etc.

Une étude plus détaillée permettra de mesurer plus précisément ces impacts et d'apporter des réponses. Il pourra, par exemple, s'agir de passages agricoles sur ou sous la route nationale.

Dans le cas d'une réorganisation de certaines exploitations, une procédure d'aménagement foncier ou d'échanges amiables pourra être mise en œuvre. Ce type de procédure pourra permettre le renforcement et la pérennisation optimale des exploitations agricoles en améliorant la cohésion du parcellaire et la desserte des parcelles.

7.8.3 LA DÉMARCHE « ESPÈCES PROTÉGÉES »

Compte tenu des enjeux écologiques du projet, un dossier pourra être présenté si nécessaire au Conseil National de Protection de la Nature (CNP).

C'est une procédure prévue par le Code de l'environnement (articles L411-1 et L411-2) : elle permet la demande d'une dérogation liée au déplacement ou à l'atteinte d'espèces protégées. Elle est évaluée au regard de la pertinence des mesures envisagées pour annuler l'impact provoqué par l'aménagement.

Elle est précédée d'une phase de mise à disposition du public du contenu du dossier.

7.8.4 LE DOSSIER LOI SUR L'EAU

En prolongement des dispositions prévues dans l'étude d'impact, le maître d'ouvrage déposera une demande d'autorisation de son projet au titre de la loi sur l'eau. Le dossier, qui fera l'objet d'une enquête publique, présentera dans le détail les mesures prises pour la préservation de la ressource en eau (modalités de recueil et de traitement des eaux de chaussée) et des milieux aquatiques (prise en compte des zones humides en particulier).

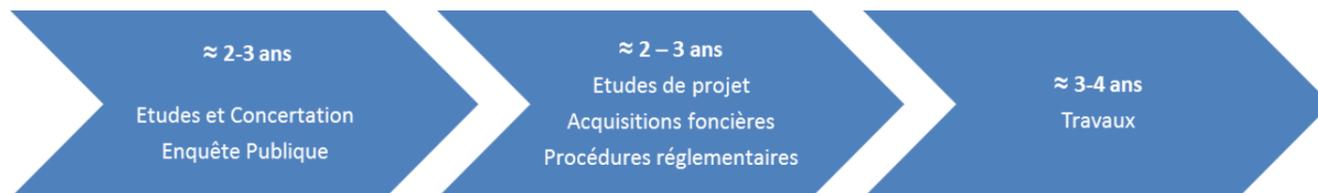
7.8.5 AUTORISATION UNIQUE

Pour les installations, ouvrages, travaux et activités (dits IOTA) soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau, une procédure unique intégrée est mise en œuvre, conduisant à une décision unique du préfet de département, et regroupant l'ensemble des décisions de l'État relevant :

- du code de l'environnement : autorisation au titre de la loi sur l'eau (cf. infra), au titre des législations des réserves naturelles nationales et des sites classés et dérogations à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés ;
- du code forestier : autorisation de défrichement.

7.9 LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL

Un délai de 7 à 9 ans sera nécessaire après la concertation pour la mise en service de la nouvelle liaison routière.



8 LEXIQUE

ÉTUDES PRÉLIMINAIRES :

La réalisation d'une opération d'aménagement suppose la réalisation d'études préparatoires au projet de la collectivité. Les études préliminaires permettent de s'assurer de la faisabilité de l'opération, sur les aspects techniques, économiques et également juridiques.

Suite à la Concertation, les études d'Avant-Projet (AVP) seront réalisées afin de préciser le tracé retenu (géométrie, déblais, remblais, dispositions techniques, ouvrages, etc.) et d'établir un calendrier et une estimation des travaux. Puis, le Projet (PRO) sera réalisé afin de préciser les plans et spécifications techniques de la voie, des ouvrages et des équipements. Le PRO détaille le coût prévisionnel des travaux et détermine le délai de réalisation des travaux.

IMPACTS :

Conséquences d'un projet dans le domaine de l'environnement (humain, agricole, faune et flore), qui peuvent être négatives ou positives.

MAÎTRE D'OUVRAGE :

Personne physique ou morale, publique ou privée, initiatrice d'un projet. Ici, le Maître d'Ouvrage est la Région Réunion.

PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU) :

Document de planification de l'urbanisme au niveau communal.

SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIAL (SCoT) :

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) permet aux communes appartenant à un même bassin de vie de mettre en cohérence leurs politiques dans les domaines de l'urbanisme, de l'habitat, des implantations commerciales, des déplacements, de l'environnement, et de l'organisation de l'espace. Il s'agit, par exemple de lier la réalisation des infrastructures de transports et les extensions urbaines.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) doit respecter les principes du développement durable.

La Ville de Saint-Pierre est rattachée à l'intercommunalité « Syndicat Mixte d'Étude et de Programmation » (SMEP) pour l'élaboration du SCoT « Grand Sud ».

SCHEMA D'AMENAGEMENT REGIONAL (SAR) :

Spécificité des régions d'Outre Mer, la loi n°84-747 du 2 août 1984 relative aux compétences des Régions de Guadeloupe, de Guyane, de Martinique et de La Réunion confère aux conseils régionaux de ces régions d'outre mer des compétences particulières en matière de planification et d'aménagement du territoire.

Elle leur demande notamment d'adopter un schéma d'aménagement régional (SAR) qui fixe les orientations fondamentales en matière d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement et comprend un chapitre particulier, le schéma de mise en valeur de la mer (SMVM), permettant l'application de la loi littoral. Il s'impose au PLU qui doit être compatible avec ses prescriptions.

Le schéma d'aménagement régional de La Réunion a été approuvé, en Conseil d'État, le 12 juillet 2011. Il a pour objet de définir la politique d'aménagement de La Réunion à l'horizon 2030.

TRAFIC DE TRANSIT :

Origine et destination en dehors de la zone étudiée.

TRAFIC LOCAL :

Les véhicules qui se déplacent à l'intérieur de la zone étudiée.

VARIANTE :

Solution alternative d'un projet, comprenant des propositions de mesures d'évitement et/ou de réduction des impacts. La variante retenue selon une analyse multicritère après avoir écarté d'autres variantes, peut être affinée au cours de l'élaboration du projet.