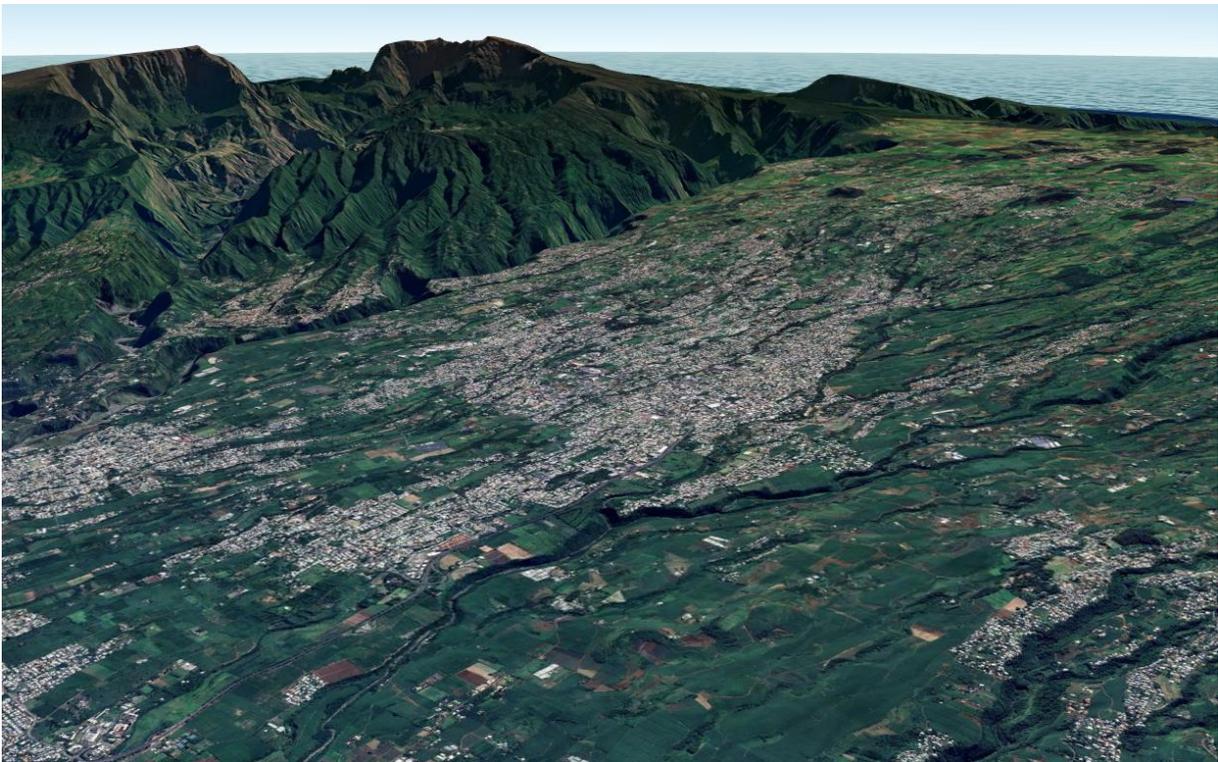


Commune du Tampon

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

Dossier d'enquête préalable à la DUP

Pièces n°1 – Notice explicative



I.	Contexte de l'opération	5
I.1	Objet de l'opération	5
I.2	Contexte d'intervention	5
I.2.1	Situation géographique	5
I.2.2	Voie urbaine : un futur axe stratégique pour la desserte du Tampon	8
I.3	Contexte environnemental	9
I.3.1	Occupation des sols	11
I.3.2	Milieu naturel	12
I.4	Conclusion	18
II.	Justification et objectifs du projet	18
II.1	Enjeux	18
II.1.1	Opportunité du projet	18
II.1.2	Présentation du projet soumis à enquête publique	19
II.1.3	Objectifs	24
II.1.4	Principaux aménagements	24
II.2	Intérêt général	25
II.2.1	Un projet en réponse aux difficultés de circulation	25
II.2.2	Une solution pour la création d'un réseau de transport en commun efficace	26
II.2.3	Une desserte locale avec un impact fort à l'échelle du Grand Sud	26
II.2.4	Un axe associant voies routières, espace réservé aux transports en commun et voie verte dédiée aux modes doux	28
II.2.5	Une réponse aux risques d'inondation et une amélioration des réseaux existants	29
II.2.6	Les bénéfices attendus du projet	29
II.3	Nécessité de recourir à l'expropriation	32
II.4	Conclusion	33
III.	Aménagement et contraintes règlementaires	34
III.1	Raisons du choix du projet	34
III.1.1	Variantes du projet	34
III.2	Projet retenu	36
III.3	Contexte règlementaire du projet : analyse des documents de planification et d'urbanisme	36
III.3.1	Loi « Littoral » et loi « Montagne »	36
III.3.2	Schéma de Cohérence territoriale (SCOT)	37
III.3.3	Plan Local d'Urbanisme (PLU)	38
III.3.4	Servitude d'Utilité Publique (SUP)	39
III.3.5	Plans de Prévention de Risques (PPR)	40
III.4	Conclusion	43
IV.	Avantages et inconvénients du projet retenu	44
IV.1	Avantages attendus de l'opération	44
IV.2	Impacts environnementaux	44
IV.3	Mesures pour éviter, réduire ou, si nécessaire, compenser les nuisances	46
IV.3.1	Mesures concernant la phase chantier	46
IV.3.2	Mesures concernant la phase exploitation	48
IV.4	Conclusion	48

V. Informations juridiques et administratives.....	49
V.1 Objectifs de l'enquête	49
V.2 Textes régissant l'enquête	49
V.3 Procédure administrative	50
V.3.1 Projet avant l'enquête	50
V.3.2 Procédure de concertation	51
V.3.3 Etude d'impact.....	51
V.3.4 Evaluation des incidences Natura 2000	51
V.3.5 Police de l'eau et les autorisations environnementales	51
V.3.6 Organisation et déroulement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique	51
V.3.7 Organisation et déroulement de l'enquête parcellaire	53
V.4 Décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête	54
V.5 Au-delà de l'enquête préalable à la DUP et de l'enquête parcellaire conjointe	54
V.5.1 Phase judiciaire de l'expropriation	54
V.5.2 Etudes de détail	55
V.5.3 Réalisation des travaux	55
V.6 Autres décisions nécessaires pour réaliser le projet.....	56
VI. Annexes.....	57
VI.1 Etude d'impact et son résumé non technique.....	57
VI.2 Arrêté portant décision d'examen au cas par cas.....	58
VI.3 Extrait du règlement du PLU des zones concernées	59
VI.4 Avis du directeur départemental des finances publiques	60
VI.5 Bilan de la concertation publique.....	61
VI.6 Délibération n° 08-20231216 – Réalisation d'une voie urbaine au Tampon – Demande de déclaration préalable d'utilité publique - enquête préalable parcellaire.....	62
VI.7 Compte rendu de la réunion du 10/09/2024 avec l'architecte paysagiste conseil de l'Etat	63
VI.8 Tracé de la Déclaration d'Utilité Publique	64

Table des figures

Figure 1 : Carte de localisation de la commune du Tampon	6
Figure 2 : Tampon centre-ville (Google Earth)	7
Figure 3 : Tampon Plaine de Cafres (cartedelareunion.fr)	7
Figure 4 : Vue aérienne du projet.....	9
Figure 5 : Insertion paysagère de l'opération (Google Earth)	10
Figure 6 : Profil altimétrique du tracé (Geoportail.gouv.fr)	10
Figure 7 : Occupation des sols	12
Figure 8	15
Figure 9	15
Figure 10	16
Figure 11	16
Figure 12 : Tracé de la future voie, découpée en 3 sections (OMEGA Darwin Concept, 2018).....	20
Figure 13 : Carte de synthèse des aménagements pour les transports en commun, modes doux et espaces ..	23
de stationnement créés (CASud).....	23
Figure 14 : Coupe projet de la future voie (CASud).....	23
Figure 15 : Carte du PADD issue du PLU.....	27
Figure 16 : Plan de Prévention Multirisques	40
Figure 17 : Aléa inondation	41
Figure 18 : Aléa mouvement de terrain	42

Table des tableaux

Tableau 1 : Protections des espaces naturels	13
Tableau 2 : Evolution de la fréquentation des transports en commun	30
Tableau 3 : Bilan carbone	31
Tableau 4 : Bilan sécurité routière	32
Tableau 5 : Principaux avantages et inconvénients du projet	46

I. CONTEXTE DE L'OPERATION

I.1 Objet de l'opération

L'opération objet du présent dossier d'enquête concerne la réalisation d'une voie urbaine située au sein de la commune du Tampon, et est définie comme emplacement réservé n°94 « *Aménagement de la rocade urbaine* » au Plan Local d'Urbanisme.

L'intervention sur ce site s'inscrit dans le cadre de l'amélioration des conditions de circulation et d'un accroissement des modes de circulation douce sur la commune.

- **Bénéficiaire de l'opération**

Par une convention de co-maîtrise d'ouvrage, l'opérationnel du projet de voie urbaine du Tampon est régi par la Communauté d'Agglomération du Sud (CASud). La maîtrise foncière est quant à elle à la charge de la commune du Tampon.

Le bénéficiaire de la DUP sera la commune du Tampon.

Maitre d'Ouvrage opérationnel	Communauté d'Agglomération du Sud représentée par son Président 379, rue Hubert Delisle BP 437 97430 Le Tampon
Maitre d'Ouvrage – Maîtrise foncière	Ville du Tampon Représentée par son Maire Hôtel de ville du Tampon 256, rue Hubert Delisle BP 449 97430 Le Tampon

I.2 Contexte d'intervention

I.2.1 Situation géographique

La Réunion est une région et un département français d'Outre-Mer situé dans l'archipel des Mascareignes, au Sud de l'Océan Indien. Distant de 9 000 km de la métropole, elle est située à 900 km à l'Est de Madagascar et à 230 km à l'Ouest de l'île Maurice.

La commune du Tampon, où le projet se développera, fait partie des quatre collectivités appartenant à la Communauté d'Agglomération du Sud (CASud). D'une superficie de 165 km², le Tampon, notamment desservi par la RN3, est caractérisé par sa mixité territoriale entre ruralité dans les hauts et urbanité dans les bas.

La commune concentre alors des paysages marqués par de grandes étendues de verdure et d'autres composés de constructions majoritairement individuelles et de densités variables.

Le Tampon : commune d'implantation du projet

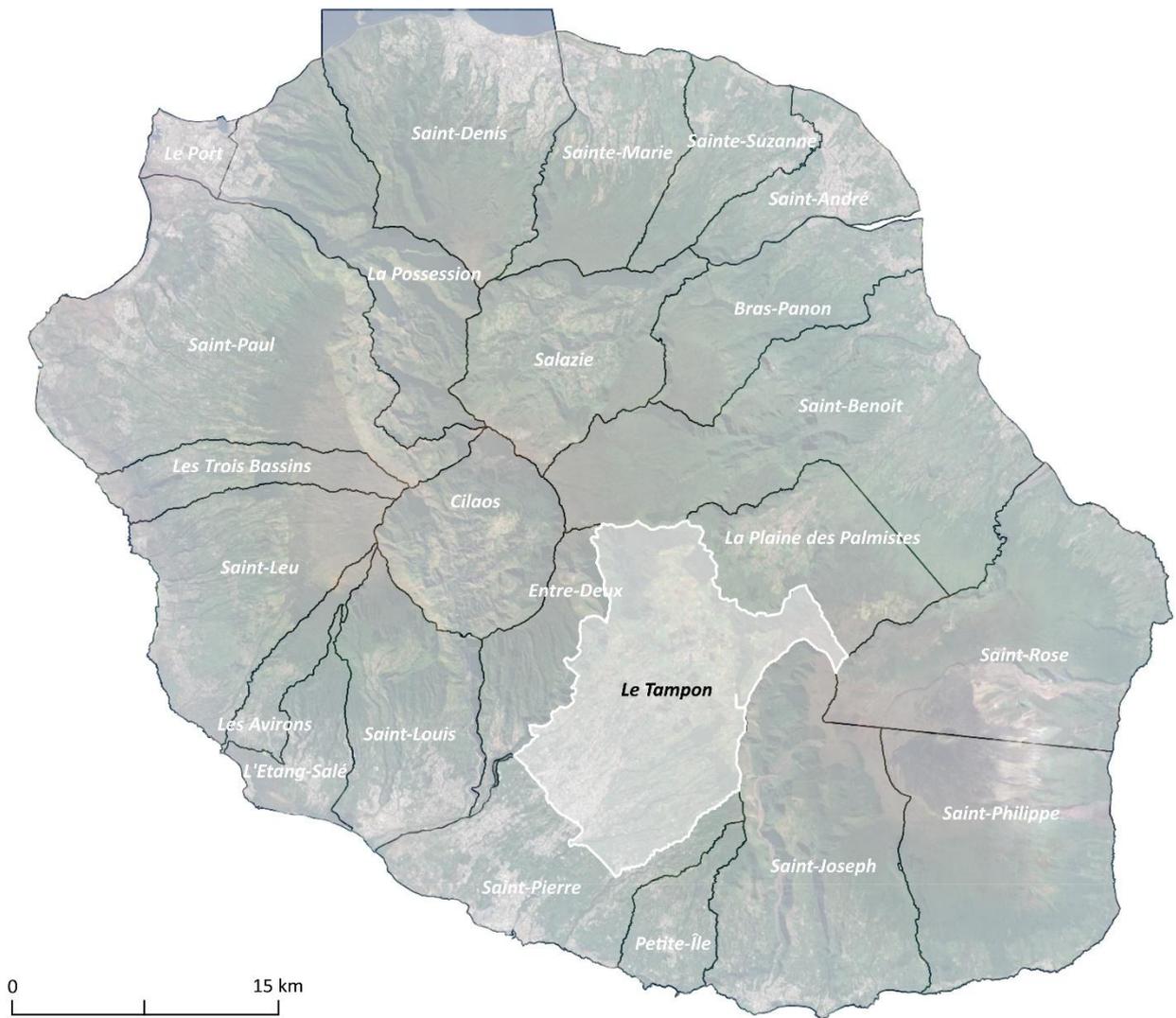


Figure 1 : Carte de localisation de la commune du Tampon

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

Centre-ville du Tampon (zone de concentration d'habitations)



Figure 2 : Tampon centre-ville (Google Earth)

Plaine des Cafres (zone essentiellement naturelle et agricole)



Figure 3 : Tampon Plaine de Cafres (cartedelareunion.fr)

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

Cette commune dite « rurale » est marquée par son relief contrasté allant de 400 m à plus de 1 600 m pour les zones habitables et occupées par les activités humaines, contraignant le développement des modes de déplacement doux.

Le Tampon est aussi caractérisé par sa végétation importante et ses ravines qui le traversent permettant un écoulement des eaux optimal. De cette particularité, la collectivité a connu un accroissement de l'étalement urbain bien qu'aujourd'hui la diversification des hameaux déjà habités soit de rigueur ; notamment au centre-ville où l'apparition d'immeubles de faible hauteur ont vu le jour. Le territoire du Tampon est alors formé d'hameaux d'habitations et la nouvelle voie urbaine passera par plusieurs d'entre eux notamment sur les secteurs de la Chatoire, de Trois-Mares et du Quatorzième.

Le réseau viaire du Tampon est alors composé d'axes structurants tels que la RN3, la RD3 et la D400 mais également de nombreux chemins secondaires, aujourd'hui saturés et nécessitant la création d'un axe de desserte afin de supporter le développement démographique de la commune.

En effet, selon les chiffres de l'INSEE, la commune comptait 80 778 habitants en 2020, soit une augmentation de 0,8% par an par rapport à 2014.

Offrant un cadre de vie privilégié et une diversité paysagère importante, la commune est également proche des pôles d'emploi structurants de l'île.

Son taux d'emploi sur la population des 15 à 64 ans est de 46,1%. Le taux de chômage y est de 34,2% contre 37,1% en 2014.

L'indicateur de concentration d'emploi était de 72,5% en 2020 et 55,8% des actifs travaillaient dans la commune de résidence.

La voiture (camions et fourgonnettes compris) y est le mode de transport principal pour les actifs de la commune pour se rendre au travail. En effet, elle représente 84,2% des moyens de transport utilisés contre 3,1% pour les transports en commun.

Cela peut traduire une desserte (fréquence, itinéraire) peu adaptée aux besoins de la population active, couplée à une culture du « tout automobile » largement ancrée à la Réunion.

L'infrastructure routière prévue par le projet présenté, en plus de permettre une **fluidification de la circulation automobile** dans le centre-ville du Tampon, favorisera le **report modal de la voiture vers le bus** et pourra devenir un **support de développement pour les déplacements en transports en commun**.

1.2.2 Voie urbaine : un futur axe stratégique pour la desserte du Tampon

L'opération s'implantera au sein de la commune du Tampon, plus précisément au Sud de la collectivité, entre le rond-point des Azalées (centre-ville) et la RN3 dans le quartier du Quatorzième Kilomètre.

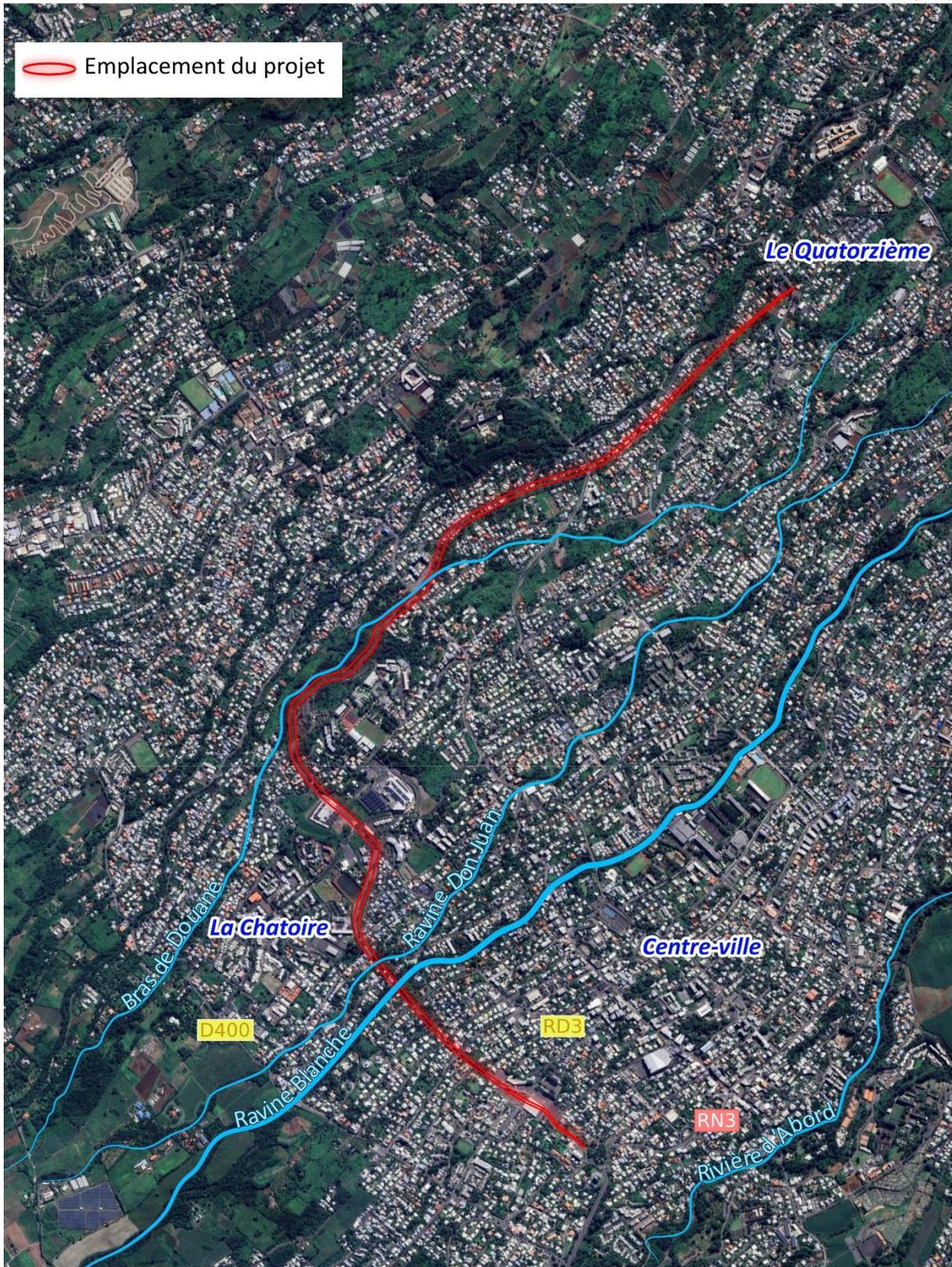
La future voie permettra de faire le lien entre différents hameaux d'habitations de la commune et créera une continuité entre la RN3 et le reste de la commune. La RN3 est un axe majeur du Sud de l'île permettant de lier le Tampon aux autres communes du Sud notamment Saint-Pierre, pôle important de l'économie du Sud de l'île.

La voie permettra également le renforcement du réseau de transport en commun et de modes doux sur la commune, réseau actuellement peu développé et nécessitant un accroissement conséquent. Le projet répondra donc à ce manque tout en développant une desserte sécurisée de secteurs clés sur la commune.

1.3 Contexte environnemental

La voie urbaine se développera sur les pentes externes du Sud de l'île, à une altitude comprise entre 500 m et 800 m d'altitude.

Emplacement du projet sur vue aérienne



Commune du Tampon - source : IGN - Orthophoto - 1/25 000

Figure 4 : Vue aérienne du projet

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

Le site du projet s'insère dans un secteur majoritairement urbain et résidentiel. Sa topographie est marquée par la présence de vallons : bras de Douane, Ravine Blanche et Ravine Don Juan.

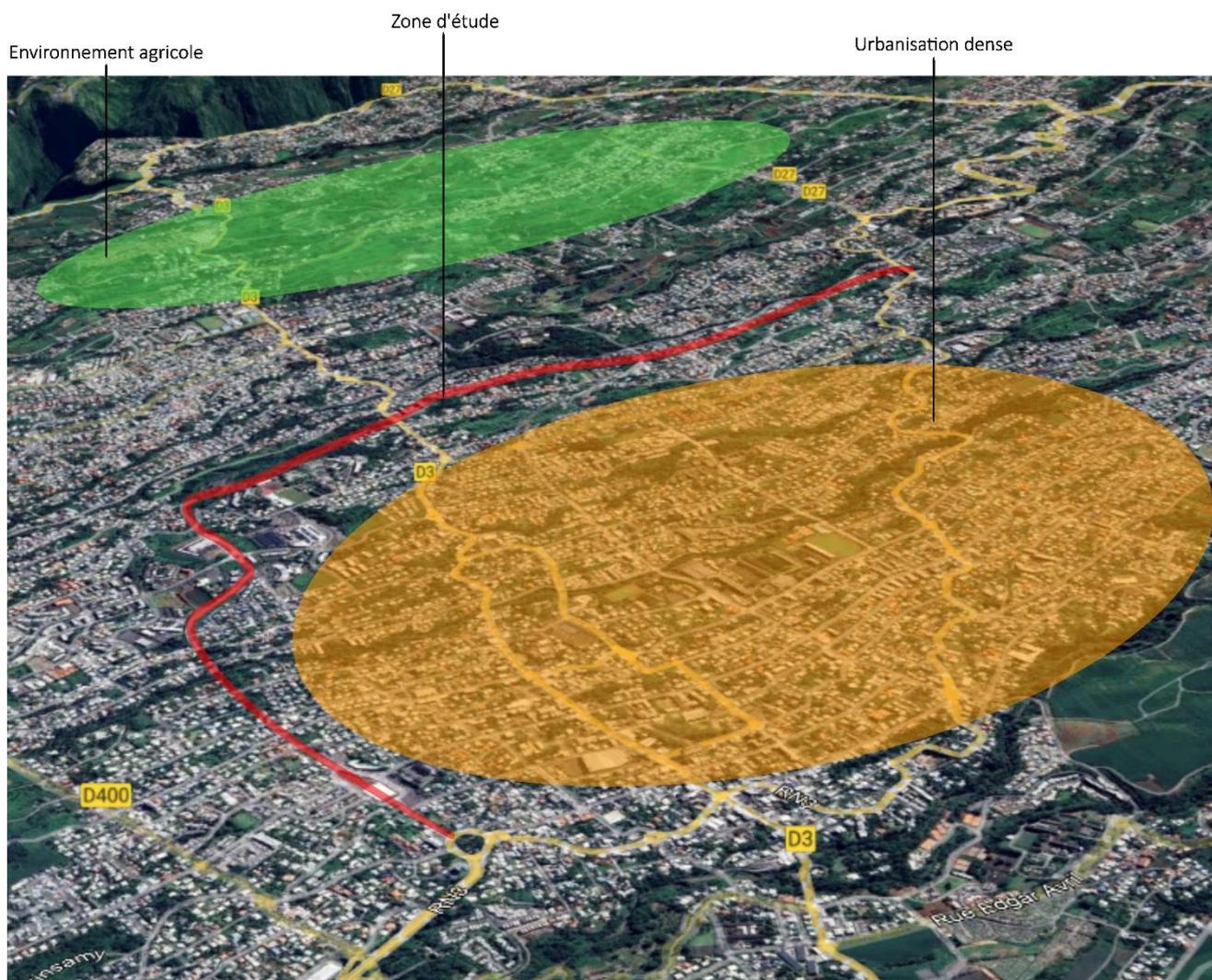


Figure 5 : Insertion paysagère de l'opération (Google Earth)



Figure 6 : Profil altimétrique du tracé (Geoportail.gouv.fr)

Le profil altimétrique met en évidence un dénivelé positif d'environ 331 m avec une pente moyenne de 8%. La plus forte pente étant de 31%.

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

I.3.1 Occupation des sols

La future voie urbaine est entourée par une urbanisation diffuse. Elle traverse notamment une zone de culture de cannes à sucre derrière l'Université. Le tracé passe également à proximité d'autres terres agricoles et de zones de végétation plus au Nord.

La voie passera par trois ravines :

- Bras de Douane,
- Ravine Don Juan,
- Ravine Blanche : référencée par l'office de l'eau Réunion.

Aucun captage AEP (alimentation en eau potable) n'est présent dans la zone d'étude, qui n'est concernée par aucun périmètre de protection de captage.

La zone de projet passe par des zones classées « habitat indigne » et à proximité de deux quartiers prioritaires de la politique de la ville : la Chatoire et le centre-ville.

Les paysages sont quant à eux majoritairement urbains, typiques des centres urbains et périphériques, bien que les montagnes entourant la ville et les points de nature environnants offrent un cadre de vie agréable aux habitants.

Occupation des sols

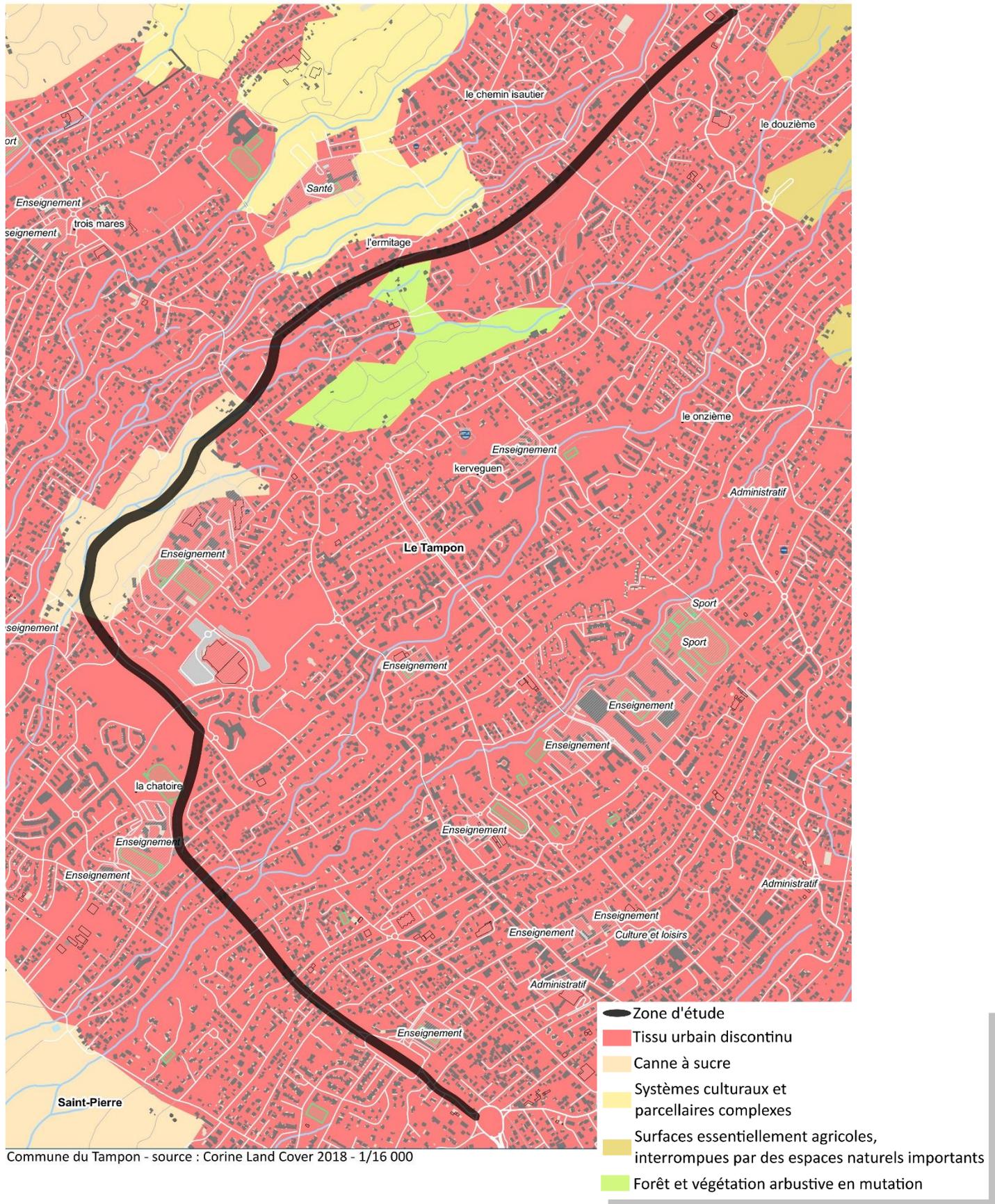


Figure 7 : Occupation des sols

I.3.2 Milieu naturel

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

I.3.2.1 Espaces protégés

Le tableau ci-après reprend les protections d'espaces naturels à proximité de notre secteur d'étude.

Type de protection	Dénomination	Identifiant	Distance au projet
<i>Site UNESCO</i>	Pitons, cirques et remparts de l'île de La Réunion	FR7100004	3 km
<i>Parc national</i>	Parc national de la Réunion	FR3300009	3,2 km de la zone de cœur et 1,6 km de l'aire d'adhésion
<i>ZNIEFF type 1</i>	Bras Leclerc	040030112	1,6 km
	Pointe du Bras Creux - Forêt Hammerer	040030110	3 km
	Piton hyacinthe	040030183	4,4 km
	Rempart Nord-Est du Bras de la plaine	040030198	2,9 km
	Ligne d' Equerre	040030129	4,1 km
<i>ZNIEFF de type 2</i>	Propriété David	040030013	1 km
	Hauts du Tampon et de l'Entre Deux	040030024	1,5 km
<i>Inventaire national du patrimoine géologique</i>	Volcanisme de la Plaine des Cafres	REU0009	4 km
	Massif du Dimitile et Chaîne du Bois de Nèfles	REU0019	3 km
<i>Arrêté de protection du biotope</i>	Bras De La Plaine	FR3800691	4,7 km

Tableau 1 : Protections des espaces naturels

Des réserves biologiques sont existantes mais à plus de 10 km de la future voie urbaine.

Par ailleurs, la zone d'étude est concernée sur plusieurs secteurs par le zonage « corridors potentiels », déterminant un enjeu potentiel de continuités écologiques.

Le périmètre d'étude n'est concerné par aucun espace protégé.

Sa proximité avec certain d'entre eux a amené la collectivité à mettre en place des **mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation afin de limiter son impact**. Quelques-unes de ces mesures sont reprises dans le présent document chapitre IV.3 et sont explicitées dans le dossier d'autorisation environnementale, dont l'étude d'impact et son résumé non technique sont annexés au présent dossier.

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

I.3.2.2 Faune et flore

- **Flore**

Le site du projet s'inscrit dans un secteur péri-urbain semi-urbanisé avec de l'habitat dispersé. Deux types de végétation se rencontrent sur le site :

- Des plantations anthropiques liées aux habitations et aux bords de routes,
- Des boisements naturels sur les versants avec de la végétation arbustive mais également des cultures et notamment celle de la canne à sucre.

Un diagnostic a été mis en place pour l'étude d'impact et recense :

- Des habitats semi-naturels sur environ 6 hectares (enjeu patrimonial très limité d'un point de vue de la flore),
- 106 pieds de 16 espèces patrimoniales communes à l'échelle de l'île,
- Une station de flore patrimoniale d'enjeu fort (environ 10 stations de la fougère *Pteris dentata*),
- Des arbres remarquables d'origine domestique (*Pouzolzia laevigata*, Palmistes blancs, lataniers rouges, vacoas,...).

Les espèces recensées pourraient ainsi être impactées lors de la phases chantier. Afin d'y remédier des mesures d'évitement et de réduction ont été mises en place et figurent dans le dossier d'autorisation environnemental.

Suite à ces mesures l'impact du projet sur son environnement a été évalué comme faible.

Des mesures ont également été mises en place en phase exploitation concernant les fourrés et boisements secondarisés et les grands arbres servant de refuge à la faune patrimoniale (oiseaux, arthropodes, chiroptères) et permettant la présence d'une flore indigène patrimoniale spontanée (dans les savanes notamment).

- **Faune**

Le diagnostic posé lors des référentiels environnementaux nous informe sur les espèces suivantes :

- Oiseaux nicheurs forestiers : Tourterelle malgache (*Neosonas picturata*) et l'Oiseau Lunette-gris (*Zosterops borbonicus*),
- Rapace : Busard de Maillard (*Circus maillardi*),
- Reptile : Caméléon Panthère et présence d'une espèce de reptile invasive (*Phelsuma grandis*),
- Entomofaune,
- Chiroptères.

En phase exploitation des perturbations sont possibles concernant l'avifaune, les chiroptères et l'entomofaune par l'ajout de pollution lumineuse.

De même que pour la flore, des mesures d'évitement et de réduction ont été mises en place, permettant **d'évaluer l'impact du projet en phase chantier et en phase exploitation à faible.**

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

I.3.2.4 Patrimoine et paysage

L'emprise du projet intercepte les périmètres de protection de deux monuments historiques :

- Une partie du tronçon 1 appartient à l'emprise du périmètre de protection de la Maison Bel Air (site inscrit),
- Le bassin de rétention BR8 localisé au droit de la section est dans le périmètre de protection de la Maison Roussel (site inscrit).

Les aménagements prévus ne sont pas de nature à être visibles depuis ces monuments historiques, excepté lors de l'utilisation ponctuelle d'engin de type grue. Une procédure de déclaration préalable avec accord de l'Architecte des bâtiments de France sera réalisée pour les travaux dans les périmètres de protection des monuments historiques.

Par ailleurs, la CASUD a rencontré l'architecte et le paysagiste conseil de la DEAL pour une présentation du projet et un recueil des conseils et observations en septembre 2024. Le compte-rendu de cette réunion est annexé au présent document.

Bien que le site ne relève aucune sensibilité connue à ce jour en termes d'archéologie, il n'est pas exclu qu'une découverte soit faite lors des travaux.

L'Atlas des Paysages de la Réunion, mis en place par la DEAL, découpe le territoire de la Réunion en 17 unités paysagères. Le projet étudié présentement fait partie de l'unité 6 : « *Les pentes de Saint-Pierre / Le Tampon* ».

Les caractéristiques principales mises en avant par l'Atlas concernant le Tampon sont les suivantes :

- Une toile de fond grandiose offerte par le Dimitile ;

Figure 8



- Une route stratégique, la RN3 : la seule à traverser l'île par l'intérieur. Elle est celle qui mène aux paysages exceptionnels de la plaine des Cafres et du massif du volcan ;

Figure 9



Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

- Des pentes largement colonisées par l'urbanisation ;



Urbanisation des pentes du Tampon entre 1950 et 2020.

Les paysages sont alors marqués par une urbanisation diffuse, avec un étalement urbain important et l'imperméabilisation des sols initiés par la culture du géranium et le défrichage lié.

- Des pentes encore cultivées en voie de diversification mais sous pression.



Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

Des lanières cultivées persistent entre les hameaux formant une mosaïque de cultures et de « *taches urbaines* » entrelacées. On parle alors de paysages agri-urbanisés complexes, qui ne s'ouvrent qu'avec « *les pâturages qui annoncent les hautes pentes du Sud autour de Notre-Dame-de-la-Paix, vers le Bras Creux, les Tamarins et la Ravine Blanche* ».

De ces différentes caractéristiques paysagères découlent des enjeux et préconisations décrites dans l'Atlas des paysages :

- **Préservation des zones agricoles au contact des zones urbaines** : maîtrise de l'extension des zones d'activité industrielle et commerciale et des zones d'habitat ;
- Identification et protection (aux PLU) du **patrimoine architectural urbain**, soutien à la gestion et à la rénovation, développement de la sensibilité au patrimoine culturel architectural, paysager et urbain ;
- **Préservation du patrimoine végétal public et privé**, identification de **trame paysagère** aux documents d'urbanisme et protection, préalablement aux densifications ;
- **Renforcement des centralités secondaires** par intensification : habitat, commerces, services, **circulations douces** ;
- Projet de développement urbain urgent à réaliser sur les pentes du Tampon : densification de l'habitat et centralité de façon à **contenir l'urbanisation**, les **déplacements** et organiser le devenir des terres cultivées ;
- Cristallisation du développement, des commerces et des services, **maillage des quartiers et opérations nouvelles par circulations douces**, création de lisières agro-urbaines plantées aux marges des opérations, clarifiant les vocations des sols.

La future voie urbaine, de par ses caractéristiques et sa **position stratégique depuis la RN3**, **répond aux enjeux et préconisations précédemment cités**. En effet, elle permettra notamment de **désengorger les secteurs clés** de la ville du Tampon permettant de **renforcer les centralités secondaires, de contenir l'urbanisation dans les espaces desservis et d'améliorer les déplacements tout en développant les modes de circulation douce**.

Par ailleurs, le projet a été étudié afin de tenir compte des différents **espaces de nature et d'agriculture à proximité permettant leur conservation et leur valorisation**.

Enfin, l'étude d'impact, annexée à ce dossier, reprend l'ensemble des espaces verts prévus pour le projet notamment en termes d'aménagements paysagers et de palette végétale. L'étude d'impact précise que :

- Plus de 2 376 arbres, palmiers et arbustes seront plantés sur les sections 1 et 3 de la voie urbaine, ainsi que 1000 m² de plantes tapissantes (source : Détail estimatif AVP- OMEGA – 2022) ;
- 258 arbres et jeunes plants sont prévus d'être plantés sur la section 2 de la voie urbaine et 544 m² d'arbustes et couvre-sols (source : Estimation PRO SAFEGE, 2022).

Des plans spécifiques liés aux aménagements paysagers sont annexés au dossier d'autorisation environnementale.

Les espaces végétalisés associés à la voie urbaine répondent aux objectifs suivants :

- Limitation de l'imperméabilisation et temporisation des eaux de ruissellement ;
- Insertion paysagère des ouvrages et qualification du cadre de vie ;
- Confort thermique offert pour les modes actifs pour les espaces plantés en bordures de la voie verte ou des trottoirs.

Ces espaces, présentant une emprise limitée et situés en bord de route n'ont en revanche pas de vocation de loisir et ne sont pas destinés à accueillir du public.

I.4 Conclusion

Le secteur d'étude se caractérise essentiellement par :

- Une **urbanisation diffuse** regroupée au centre-ville et dans des **secteurs clés traversés par la future voie urbaine**,
- La présence d'un **axe de circulation majeur à proximité, la RN3**, permettant de relier le site au reste du département,
- Une **végétation environnante**, entre petites forêts, cultures et friches,
- La proximité immédiate avec **trois ravines majeures** : le bras de Douane, la Ravine Blanche et la Ravine Don Juan,
- Le **caractère anthropique de la faune et de la flore** présentes en bord de voie mais la présence de **quelques espèces patrimoniales** présentant des enjeux faibles au vue des mesures d'évitement et de réduction mises en place,
- L'**absence de protection écologique règlementaire ou contractuelle sur le site en lui-même** ; la ZNIEFF la plus proche (Propriété David) se trouve à 1 km,
- Des périmètres de protection de **deux monuments historiques**, impliquant une procédure de déclaration préalable avec accord de l'Architecte des bâtiments de France,
- Un **paysage global remarquable et un cadre de vie agréable** :
 - Un grand paysage caractérisé par ses massifs montagneux,
 - Des perceptions visuelles éloignées attrayantes avec des points de vues sur le grand paysage,
 - Des vues rapprochées marquées par l'urbanisation et la végétation située aux abords de la route et créant un cadre végétal intéressant.

II. JUSTIFICATION ET OBJECTIFS DU PROJET

II.1 Enjeux

II.1.1 Opportunité du projet

La problématique liée aux déplacements et à la congestion du réseau routier est croissante à la Réunion. La prédominance de la voiture comme moyen de transport est un des axes majeurs de réflexion sur la thématique des déplacements.

La commune du Tampon n'est pas épargnée par les difficultés de trafic routier. Le centre-ville est particulièrement touché, notamment au niveau du rond-point de la Tour des Azalées, à la sortie de la RN3 en provenance de Saint-Pierre, ainsi que sur les axes majeurs desservant le secteur du centre-ville, de la Châtoire et de Trois-Mares (futur Pôle Dynamique de la commune).

Une étude de circulation concernant le projet a été réalisée en 2022 par Transmobilités et nous apprend notamment que :

- Les trafics journaliers sont particulièrement élevés sur la RD400 (21 200 véhicules/jour) et la RD3 (16 700 véhicules/jour) en traversée du centre-ville ;
- Le fonctionnement circulatoire à l'heure de pointe du soir est davantage perturbé par rapport à l'heure de pointe du matin, principalement sur la RN3 et la RD3, en traversée du centre-ville du Tampon ;
- Sans la mise en place du projet les projections de trafic sont une augmentation de 4% en 2025 et 22% en 2040 par rapport à la situation en 2022 ;
- Avec la voie nouvelle finalisée et les trafics projetés en 2040, les trafics résiduels sur la RD400 et la RD3 seraient proches des trafics actuels avec 20 000 véhicules/jour en franchissement de la Ravine Blanche sur la RD400 et 16 000 véhicules/jour sur la RD3.

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

Le renforcement de l'attractivité du centre-ville ainsi que la croissance démographique contribueront à une augmentation des déplacements infra-communaux. Le projet de voie nouvelle viendra donc jouer un rôle fort de délestage des deux axes RD400 et RD3 et permettra de solutionner les problématiques liées à la forte croissance du trafic projeté pour les années à venir.

Par ailleurs, plusieurs études ont déjà été réalisées pour solutionner la problématique de transport au Tampon et le projet actuel s'appuie sur le tracé de l'ancien projet de rocade.

Le SAR (Schéma d'Aménagement Régional) identifie le Tampon comme un pôle secondaire à l'échelle de l'île, actant ainsi le rôle de moteur économique et urbain de la commune, et plus spécifiquement de son centre-ville.

II.1.2 Présentation du projet soumis à enquête publique

La voie urbaine s'étendra sur un linéaire de 5 km au Tampon, entre le rond-point des Azalées et la RN3 (au Quatorzième kilomètre) et en se connectant à la RD3 (route Hubert Delisle) dans le quartier de Trois-Mares.

Le tracé s'inscrit essentiellement dans l'emprise de l'emplacement réservé n°94 au Plan Local d'Urbanisme initialement dédié au projet de voie de contournement du centre urbain du Tampon.

Le projet a été découpé en trois sections (cf. Figure 12) dont les études de conception ont été attribuées à deux groupements de maîtrise d'œuvre distincts (OMEGA Darwin Concept pour les sections 1 et 3 ; SAFEGE pour la section 2).

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

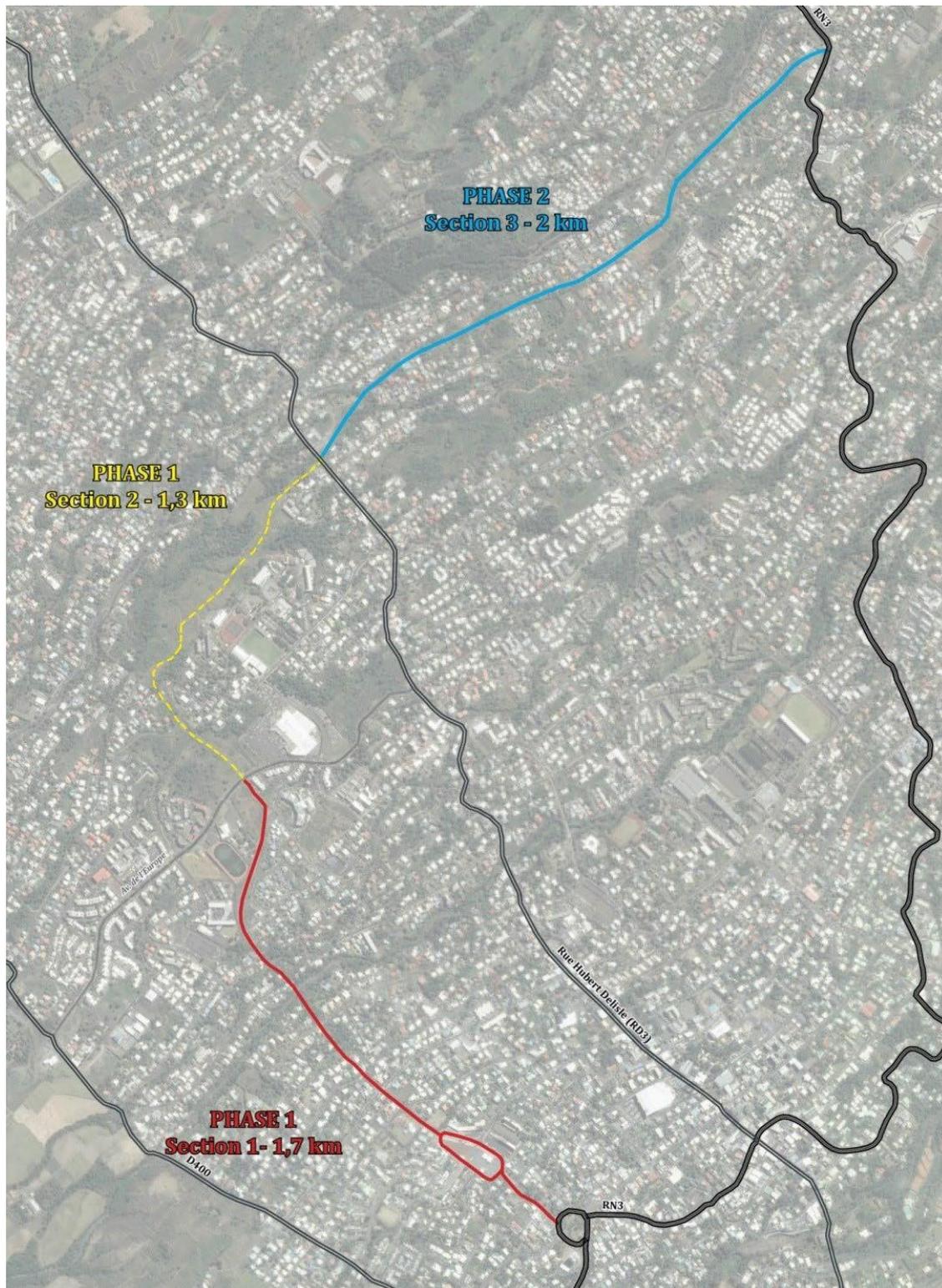


Figure 12 : Tracé de la future voie, découpée en 3 sections (OMEGA Darwin Concept, 2018)

L'infrastructure comportera sur tout le linéaire deux voies de circulation pour les véhicules légers, des cheminements piétons/modes doux et sur les tronçons suffisamment larges une voie de circulation réservée au TCSP (Transport Collectif en Site Propre).

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

Présentation des 3 sections

- **Section 1 :**

Le tronçon de la section 1 présente un linéaire à aménager d'environ 1,7 km. Cette nouvelle voirie prévoit les aménagements suivants :

- Début du tronçon au rond-point de la Tour des Azalées ;
- Réaménagement de la rue de Paris, y compris de la Place SIDR 400 (place du marché forain des Florilèges) ;
- Ouverture de la rue de Paris jusqu'à la rue Ignace Hoarau par la création d'ouvrage de franchissement au droit de la Ravine Blanche et de la Ravine Don Juan ;
- Connexion avec le chemin Nid Joli ;
- Reprofilage de l'impasse Edouard Manes jusqu'à l'avenue de l'Europe, en passant par la rue de France.

Ce premier tronçon s'inscrit dans un paysage urbain relativement dense, du rond-point de la Tour des Azalées jusqu'à la rue Alverdy, correspondant à environ 700 ml de voirie existante et présente de forts enjeux urbains, dont notamment :

- Le marché forain des Florilèges ;
- Des établissements scolaires (SIDR 400) et infrastructures de la petite enfance (crèche) ;
- Des commerces et établissements de services (garages, menuiseries, cabinet médical, restauration, lieux culturels,...).

Le dernier kilomètre de ce tronçon, allant de la rue Alverdy jusqu'à l'avenue de l'Europe est, quant à lui, caractérisé par un milieu plus rural, de par les traversées des deux ravines (Ravine Blanche et Ravine Don Juan) et la nature du secteur de La Châtoire, qui correspond à un territoire se développant peu à peu et présentant donc encore de nombreuses poches d'espaces naturels. Toutefois, de forts enjeux urbains sont identifiés au droit de ce secteur, justifiant le développement de cette nouvelle voie urbaine, dont notamment par :

- L'extension de la clinique Durieux et la création d'un nouveau Pôle Santé ;
- La desserte du collège Paul Badré.

- **Section 2 :**

Le tronçon Section 2 présente un linéaire à aménager d'environ 1,3 km. Ce second tronçon prévoit les aménagements suivants :

- Raccordement sur le giratoire au droit de l'intersection de l'avenue de l'Europe et de la rue de France ;
- Reprofilage de la rue Adam de Villiers, entre la rue du Général Ailleret et l'avenue de l'Europe ;
- Création de la nouvelle gare routière (rue Adam de Villiers), connectée à la gare routière actuelle du centre-ville ;
- La création d'une nouvelle voie, en prolongement de la rue Adam de Villiers, derrière l'Université du Tampon ;
- Création d'un ouvrage de franchissement du Bras de Douane, au droit de l'extension de la rue Adam de Villiers ;
- Création d'un nouveau giratoire au droit de l'intersection entre l'extension de la rue Adam de Villiers et la RD3 sur le secteur de Trois-Mares.

Ce second tronçon s'inscrit dans un paysage rural, marqué par de nombreux espaces naturels conservés dans leur état initial. Les principaux enjeux de trafic routier sont retrouvés sur l'axe de desserte de l'Université du Tampon, entre la Ligne des 400 et la RD3 de Trois-Mares, passant par l'avenue de l'Europe.

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

Les principaux enjeux urbains identifiés au droit de ce secteur sont :

- La présence du centre commercial du Géant Casino (et son projet d'extension) ;
- La présence d'une nouvelle gare routière, qui est connectée à la gare routière actuelle du centre-ville ;
- La présence de l'Université du Tampon.

Actuellement deux aménagements du programme de la Section 2 ont déjà été réalisés par la commune, à savoir :

- La réalisation du giratoire de l'avenue de l'Europe et de la portion de voie urbaine desservant la nouvelle gare routière ;
- La réalisation de l'extension de la rue Adam de Villiers (La Châtoire), du bas de l'Université du Tampon jusqu'à la rue Hubert Delisle - RD3 (Trois-Mares). Cette voie est actuellement fermée entre l'université et la RD3.

- **Section 3 :**

Le tronçon Section 3 présente un linéaire à aménager d'environ 2 km. Ce troisième tronçon débute après le futur giratoire de la RD3 réalisé dans le cadre de la Section 2 (SAFEGE) et se termine par la création d'un nouveau giratoire au droit de la RN3 (tel que défini dans le Programme initial).

L'emprise de la future voirie se situe en milieu rural et traverse, sur la majorité de son linéaire, des zones en friches, laissées en état naturel ponctuées par des zones d'habitats individuels. Le tracé de cette future voie préserve les bâtis existants mais coupe toutefois quelques voiries, telles que :

- Ruelle Ambroise Paré ;
- Ruelle Juste Sauveur ;
- Rue Monseigneur de Beaumont ;
- Impasse Hélène Boucher ;
- Chemin Hermitage (reliant l'axe principal du chemin Hermitage au chemin Portail) ;
- Impasse Bouvet de Losier ;
- Chemin Portail (reliant l'axe principal du chemin Portail au chemin Hermitage).

Deux projets de connexions de nouvelles voies ont été recensés au droit de la nouvelle voie urbaine, à savoir :

- Une voie communale reliant le chemin Hermitage au chemin Portail, en aval du chemin de connexion existant, sur un linéaire d'environ 200 ml (projet terminé), puis à terme reliant le chemin Isautier ;
- Le prolongement de la rue du Général de Gaulle, jusqu'au secteur de Dassy, traversant le chemin Portail, le Bras de Douane, le chemin Hermitage, la Ravine des Cabris, la rue du Docteur Charrières, le chemin Mazeau, le chemin Farjeau (liste non exhaustive), soit sur plus de 2,5 km de tronçon (projet en cours de réalisation).

Il est considéré dans cette étude préalable, 3 pentes linéaires moyennes sur cette Section 3, à savoir :

- Pente linéaire moyenne I3-a $\leq 15\%$: de la RD3 jusqu'à la rue Monseigneur de Beaumont ;
- Pente linéaire moyenne 10% \leq I3-b $\geq 20\%$: de la rue Monseigneur de Beaumont jusqu'au chemin Portail, liaisonnant le chemin Hermitage ;
- Pente linéaire moyenne I3-c $\leq 10\%$: du chemin Portail, liaisonnant le chemin Hermitage, jusqu'à la RN3.

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

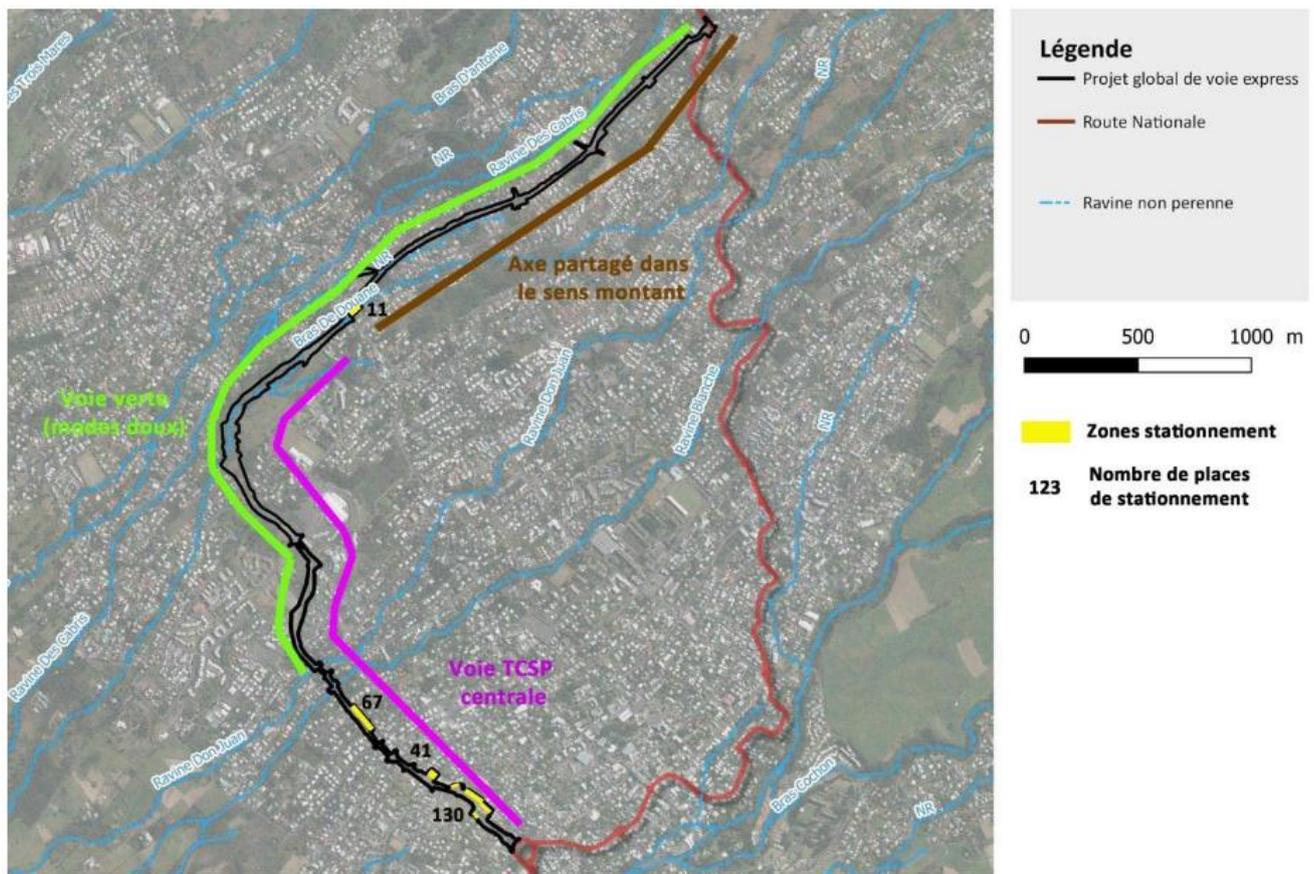


Figure 13 : Carte de synthèse des aménagements pour les transports en commun, modes doux et espaces de stationnement créés (CASud)

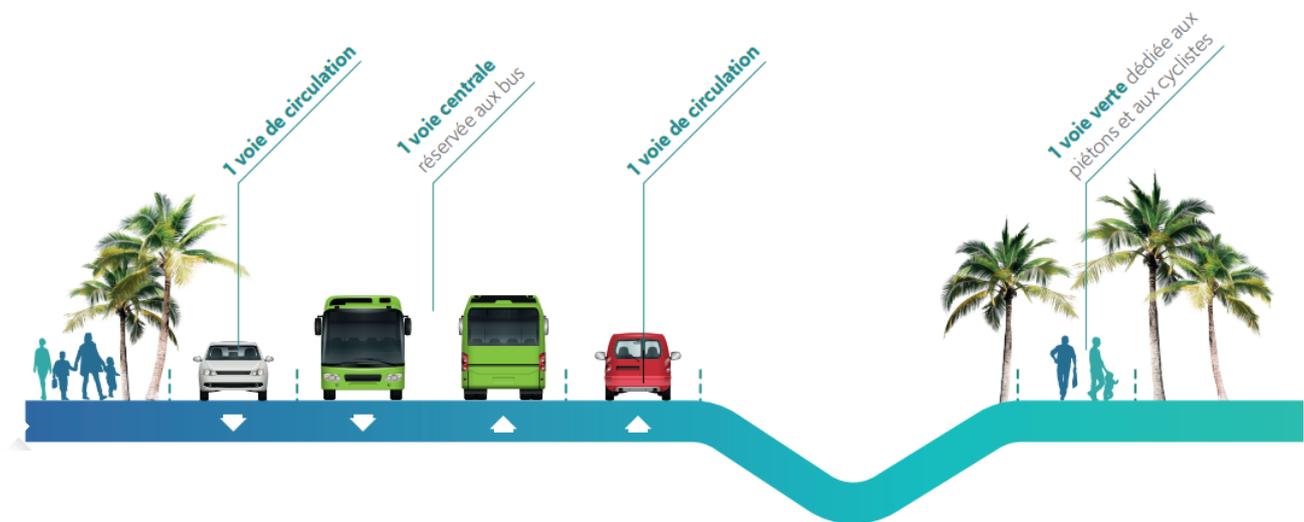


Figure 14 : Coupe projet de la future voie (CASud)

La voie urbaine enjambra trois ravines : la Ravine Blanche, la Ravine Don Juan et le Bras de Douane ainsi qu'un affluent. De ce fait, des ouvrages de franchissement de ces ravines seront créés, ou redimensionnés, en vue d'assurer la transparence hydraulique et d'améliorer les écoulements, notamment lors des pluies intenses de la saison humide. Des dispositifs de gestion des eaux pluviales seront également créés ou réaménagés, selon les cas, afin de traiter le ruissellement sur la plateforme routière.

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

Par ailleurs, pour une question de sécurité de conception de la route, un tronçon du Bras de Douane sera dévié afin de faire passer la voie urbaine dans le lit actuel de la ravine.

Le détail des aménagements projetés dans le cadre de la réalisation de la voie urbaine du Tampon est précisé dans la partie « caractéristiques principales des ouvrages les plus importants » du présent dossier.

II.1.3 Objectifs

Le projet de voie urbaine répond aux objectifs principaux suivants :

- Proposer une **réponse aux difficultés de circulation** dans le centre-ville du Tampon et renforcer et **réorganiser la trame viaire**,
- **Fluidifier les connexions interurbaines aux heures de pointe** (vers Saint-Pierre, via la RN3, notamment), et le trafic avec un **dégagement des principaux axes routiers** – ligne des 400, des 600 et RN3,
- **Sécuriser et améliorer la lisibilité des déplacements**,
- Proposer une **alternative au « tout automobile »** et **favoriser la pratique des modes de circulation douce** avec la création d'une voie verte,
- **Ouverture des quartiers en direction du nouveau pôle dynamique** (la Chatoire).

Les politiques publiques mettent en œuvre depuis plusieurs années des plans et programmes favorisant les transports en commun et modes doux (SRIT, PDU, voie vélo régionale, TCSP...). Le Trans Eco Express (TEE), est un programme régional engagé en 2011 avec pour objectif de doter le territoire d'un réseau de transport public modernisé, confortable et performant. Ce programme vise également à harmoniser le réseau de transport réunionnais (billettique, tarification, information aux voyageurs...). En tant qu'Autorité Organisatrice de Transport (AOT), la CASUD investit dans le développement des infrastructures de transport en commun sur la commune du Tampon, notamment à travers ce projet de voie urbaine.

Le projet de voie urbaine du Tampon, **en intégrant des voies de TCSP et de modes doux et en desservant les lieux-clés du centre-ville**, répond donc aux objectifs des plans nationaux, régionaux et intercommunaux de déplacements urbains.

II.1.4 Principaux aménagements

La nouvelle voie à créer, doit faire partie des voies structurantes du réseau routier de la collectivité. Traversant une zone fortement bâtie, la CASUD et la commune du Tampon souhaitent qualifier cette voie en procédant à un aménagement de type urbain prenant en compte le problème de sécurité des riverains et des piétons ainsi que le partage de l'espace public.

L'aménagement comprend :

- **La création de voies de circulation de Transport en Commun en Site Propre**,
- **La création / l'élargissement de voies de circulation Véhicules Légers** (chaussées bidirectionnelles),
- **La reprise / la création de voies de circulation « modes doux », dédiées aux piétons et aux vélos, notamment**,
- **La création / le redimensionnement d'ouvrages de franchissement et de transparence hydraulique sur la Ravine Blanche, la Ravine Don Juan et le Bras de Douane**,
- **Le remblaiement et la déviation** d'un tronçon du lit du Bras de Douane,
- Les ouvrages de franchissement de tout type, de transparence hydraulique, de protection phonique,
- **La gestion des eaux pluviales de la plateforme routière et des surfaces connexes (stationnements, notamment)**,

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

- **La reprise / la création des réseaux AEP, EU, incendie, arrosage, BT/HT, éclairage public, télécommunications,**
- La création des réseaux mutualisés pour l'exploitation de la route et les nouvelles technologies de l'information (NTIC),
- La réalisation des aménagements urbains (trottoirs, contre-allées, parkings, pistes cyclables, espaces verts et équipements, noues paysagères, éclairage public, mobilier urbain lié en particulier au transport urbain et qualification des espaces, renforcement des réseaux...),
- **Les terrassements (déblais, remblais),**
- Les signalisations horizontales, verticale et directionnelle.

La conception de ce projet s'est appuyée sur plusieurs études et tient compte des contraintes foncières et enjeux d'aménagement urbain :

- Projet de lotissement sur la parcelle BV-2301, en partie sur l'emplacement initial du Bras de Douane,
- Construction d'un immeuble sur la parcelle BW-3204, en partie sur l'emplacement initial du bassin de rétention du projet 2016,
- Divers recalages du tracé pour éviter l'impact sur les parcelles (BW-3490/2969/2283...),
- Modification du raccordement de la rue du général Ailleret en aval suite à un problème foncier (parcelle BW-3459),
- Rétablissement de la rue du Général Ailleret et accès riverains le long des parcelles BW-2972/2079/2977,
- Avancement des études sur les tranches 1 et 3 et recalage des carrefours en interface,
- Découpage des travaux de la voie urbaine en 2 phases (phase 1 permettant l'accès à la gare routière récemment réalisée),
- Etude géotechnique G2 AVP et G2PRO GEISER GE175970_ind2 du 08/10/18,
- Etude d'impact acoustique Imageen Mars 2022,
- Etude de circulation Transmobilités février 2022,
- Complément topographique par le Cabinet Veyland mars 2018,
- Enquête parcellaire Cabinet Veyland janvier 2019,
- Etudes préliminaires, AVP et PRO, réalisées de 2013 à 2016.

II.2 Intérêt général

La commune du Tampon envisage donc la réalisation de la voie urbaine sur les emprises des propriétés privées des riverains.

Ainsi, les points suivants apportent des réponses quant à l'intérêt général du projet.

II.2.1 Un projet en réponse aux difficultés de circulation

Ce projet de la nouvelle voie reprend aujourd'hui le tracé de l'ancien projet de Rcade, sur un linéaire de 5 km, partant du rond-point des Azalées jusqu'à la RN3 du 14^e kilomètre, en passant par la RD3 du secteur de Trois-Mares.

Elle permettra la desserte de plusieurs zones d'habitation actuelles et futures et d'espaces d'activités et de commerces essentiels pour l'économie de la commune.

En effet, la commune du Tampon connaît aujourd'hui de nombreux problèmes de congestion du trafic routier aux abords de sa ville, notamment au droit du rond-point des Azalées (sortie de la RN3 depuis Saint-Pierre) et au droit des artères principales desservant le secteur du centre-ville, de la Châtoire et de Trois-Mares. Le périmètre de ces 3 secteurs formera à terme le nouveau pôle dynamique de la commune.

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

La problématique transport au droit du territoire tamponnais fait l'objet d'une réflexion particulière depuis ces 20 dernières années, à travers différents projets initiés dans le passé puis abandonnés, dont notamment :

- Projet de la Rode (emprise 30 ml), passant par le rond-point des Azalées, remontant la rue de Paris jusqu'au secteur de Trois-Mares et créant une nouvelle voie urbaine jusqu'à la RN3, au droit du 14^e kilomètre ;
- Voie de contournement Est : passant par le secteur de Bel-Air, remontant jusqu'au collège Terrain Fleury puis jusqu'au rond-point du 10^e kilomètre.

Elle s'inscrit également dans les enjeux de déplacements globaux traités à l'échelle départementale par la Région Réunion et l'État.

En 2011, la mise en œuvre du Trans Eco Urbaine (TEE) permet de mettre en place une politique de Transport Public Réunionnais, visant à proposer une alternative crédible au « tout automobile », en équipant les réseaux routiers de l'île de réseau de transport à haut niveau de service.

Un partenariat avec les Autorités Organisatrices des Transports (AOT) a été mis en place. Ainsi, la CASUD a signé une convention partenariale, le 11 juillet 2011, afin d'intégrer ce programme de mise en place d'un réseau de transports en commun performant. Les engagements pris par la CASUD, au droit de la commune du Tampon, en sa qualité d'AOT, s'expriment à travers :

- La création d'une gare routière au droit de la Châtoire ;
- La création d'une nouvelle voie urbaine caractérisée par l'aménagement d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) et d'une Voie Verte, sur un linéaire total ou partiel du tronçon aménagé.

C'est dans cette optique que les études du projet de voie urbaine ont été engagées depuis 2014.

II.2.2 Une solution pour la création d'un réseau de transport en commun efficace

Les transports en commun, jusque-là relégués au rôle de service palliatif et destinés à la population n'ayant pas accès à l'automobile, font l'objet aujourd'hui de politiques volontaristes. Cette politique est accélérée par les premières alertes à la **pollution atmosphérique urbaine** et se traduit localement à travers le Programme Trans Eco Urbaine, dont l'un des axes principaux porte sur « l'amélioration des conditions de circulation des bus afin de les rendre plus attractifs face à l'automobile ».

Par ailleurs, et comme vu précédemment, **les infrastructures routières de la commune n'ont plus une capacité de support suffisante du trafic routier actuel et ne peuvent plus faire face à la croissance démographique de la collectivité** (+ 2% d'accroissement moyen annuel). Ces éléments, ainsi que l'absence d'axes primaires structurants, ont conduit à une **congestion du trafic automobile** ralentissant les transports publics existants.

Aussi, afin de répondre aux principes essentiels du réseau des transports publics, que sont couverture spatiale et rapidité des liaisons, la conception de nouvelles voies structurantes est indispensable. C'est à ce titre que les études relatives à la création de la voie urbaine, incluant une voie de TCSP et de la nouvelle gare routière du Tampon ont été engagées à partir de 2014.

II.2.3 Une desserte locale avec un impact fort à l'échelle du Grand Sud

La voie est désignée par **l'emplacement réservé n°94 « Aménagement de la rocade urbaine »** au Plan Local d'Urbanisme, marquant son importance dans l'aménagement futur du territoire tamponnais. Elle s'inscrit pleinement dans le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) inclus au PLU approuvé le 8 décembre 2018. En effet, la création de cet axe structurant fait partie des **principaux axes de développement**

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

de la commune. Sur la carte de synthèse du PADD (voir page suivante), on voit que l'axe de la voie urbaine (en pointillé blanc) occupe une **position centrale quant aux projets de développement du centre urbain**.

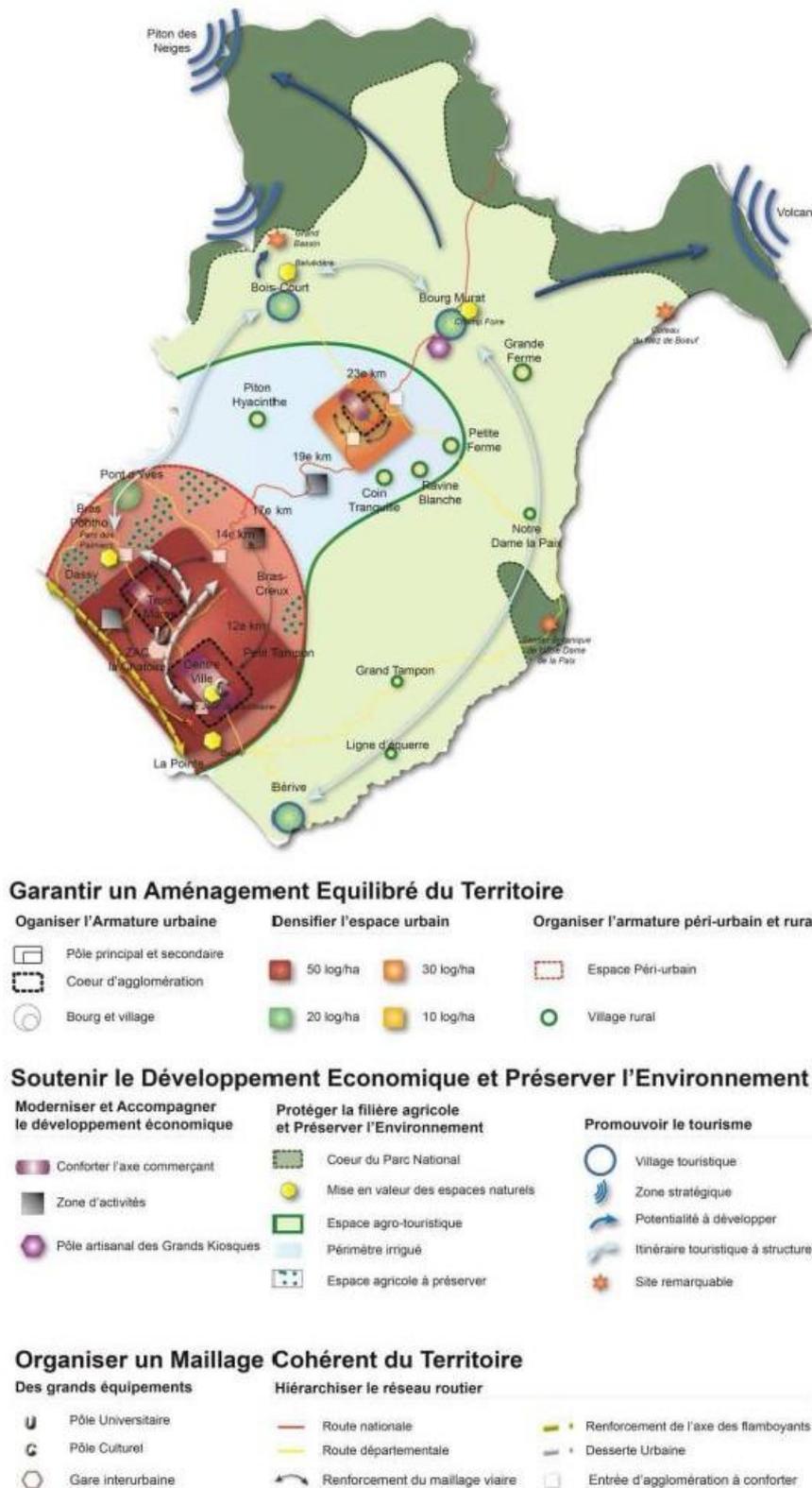


Figure 15 : Carte du PADD issue du PLU

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

La voie urbaine du Tampon assurera le rôle de « **Porte d'Entrée** » du Tampon depuis le giratoire des Azalées.

Elle **desservira les pôles d'intérêts majeurs du Tampon** (Florilège, Gare routière, Pôle Santé, Université, Zones d'activités et commerciales) et contribuera à créer une **véritable dynamique urbaine**. Afin de préserver l'espace pour le Florilège, l'aménagement a été pensé de façon à limiter l'impact foncier sur le secteur « SIDR 400 ».

Par ailleurs, le territoire tamponnais subi de nombreux problèmes de congestion du trafic routier impactant les déplacements entre l'Est (Saint-Benoît) et le Sud (Saint-Pierre). **Ce projet permet une fluidification du trafic à l'échelle du Sud de l'île.**

II.2.4 Un axe associant voies routières, espace réservé aux transports en commun et voie verte dédiée aux modes doux

Il n'existe pas véritablement d'aménagements cyclables sur le territoire de la CASUD.

Dès que l'on sort de la rue commerçante (Hubert Delisle), les **cheminements piétons** dans le centre-ville sont, de manière globale, **réduits et peu praticables dans la majorité des rues**. Cette situation est de nature à **renforcer l'accessibilité par la voiture individuelle en cœur de ville** et à dissuader le report du stationnement dans les poches de stationnement alentour. Du point de vue de l'accessibilité PMR ce constat est d'autant plus alarmant.

A l'heure actuelle le linéaire du projet est difficilement accessible aux usagers de modes de déplacements doux (cyclistes, piétons). Ceci s'explique notamment par l'absence d'ouvrage de franchissement des Ravines Blanche et Don Juan, isolant le quartier de l'université et le quartier de la Chatoire, du centre-ville.

Ainsi, sur 3,2 km, la voirie existante sera élargie afin de **fluidifier la circulation**. Par ailleurs, la réalisation d'un nouveau tronçon routier entre la Ravine Blanche et la Ravine Don Juan contribuera à **améliorer les connexions entre le centre-ville, la Chatoire et Trois-Mares**.

La voie urbaine du Tampon présente une largeur d'environ 20 m comprenant :

- Des **voies de circulation à double sens** pour les véhicules légers,
- Une **voie centrale à double sens réservée aux bus de 2,2 km** depuis le rond-point des Azalées jusqu'à la RD3,
- Une **voie verte de 3 m de large et de 3 km dédiée aux piétons et aux cyclistes**,
- Des **stationnements**,
- Des **quais et abris bus aux normes PMR**.

Le projet de voie urbaine structurante inclut dans sa conception la réalisation d'une voie verte sur le linéaire du tracé. Au vu de l'emprise restreinte sur le secteur Rue de Paris, la Voie Verte prend matériellement forme au chemin Nid Joli sur la Section 1 et s'étend jusqu'à l'intersection avec la RN3. Un cheminement piéton est aménagé en continu depuis l'extrémité du tracé (rond-point des Azalées) jusqu'à la voie verte. La continuité piétonne est donc assurée sur l'intégralité du linéaire.

La largeur de la voie verte projetée est de 3 m. Elle alterne entre juxtaposition directe à la chaussée (trottoir) et positionnement plus ou moins en retrait, séparée de la chaussée par une bande végétalisée. Le cheminement est rétréci à 2 m de largeur au droit des transparences hydrauliques.

Cependant, des discontinuités du TCSP et de la voie verte existent, puisque non présents sur l'intégralité des cinq kilomètres (et notamment au droit de la tranche de travaux prioritaire « Ravine Blanche ») et s'expliquent par : ' Contraintes foncières (notamment dans les secteurs très urbanisés) et environnementales ' Complexité

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

et multitude des modes de transport sur certains tronçons. ' Maitrise des coûts du projet Le projet est conçu afin de limiter les incidences de ces discontinuités sur la fonctionnalité et l'efficacité des modes de transports en commun et doux. Il est notamment prévu : ' Un système de gestion des carrefours et de raccordement des voies TCSP sur voies standards laissant la priorité aux bus : Les raccordements aux chaussées existantes se font majoritairement aux abords des giratoires (régime de priorités par feux tricolores) ' La vitesse maximale autorisée sera de 50 Km/h ' des aménagements permettront de limiter la vitesse aux endroits stratégiques. A proximité des zones à forte fréquentation, des études sont en cours pour sanctuariser certaines traversées (ex : passage ' souterrain à proximité de l'école SIDR 400,..).

II.2.5 Une réponse aux risques d'inondation et une amélioration des réseaux existants

La voie urbaine du Tampon limite le ruissellement des eaux pluviales en les entraînant jusqu'à la Ravine Blanche. Cette infrastructure permet ainsi de limiter le risque d'inondation.

Sur ce secteur la **vétusté des réseaux nécessite d'intégrer leur renforcement et leur sécurisation**. Il est ainsi prévu :

- La **création d'un réseau de collecte des eaux usées**,
- **L'amélioration du réseau d'adduction d'eau potable**,
- Le **renforcement des moyens de défense incendie**,
- L'enterrement des **réseaux de télécommunication**.

II.2.6 Les bénéfices attendus du projet

L'ensemble des bénéfices du projet a été calculé sur une base 2030 actualisée avec comme entrant des données consolidées de 2019. Les bénéfices ont été calculés jusqu'à l'horizon 2070 (sur la base du rapport QUINET).

II.2.6.1 Évaluation des gains de temps

Cette évaluation démontre que le projet permettra une **réduction d'environ 48% le temps de trajet**. Ce qui représente un gain de temps annuel de 100 000 heures environ. Ces gains de temps, monétisés à 16,24 €/h en 2019 et actualisé 18,87 €/h en 2030 génèrent un bénéfice proche de 36M € pour la collectivité.

II.2.6.2 Prévision de trafic et évaluation du report modal

La fréquentation au fil de l'eau se base sur l'évolution de la population (+ 0,6 %/an) prévue par l'INSEE sur la commune du Tampon jusqu'en 2035. Ainsi, la fréquentation des lignes de transport en commun concernées par le projet par rapport à une situation « fil de l'eau » augmente de + 6,8 % :

- 60 % due à l'amélioration de l'offre et de sa performance (fréquence, amplitude, régularité, desserte, vitesse) ;
- 40 % due au gain de temps ;
- 20 % de report modal (VP -> TC).

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

Scénario fil de l'eau	
Fréquentation actuelle du réseau sur le secteur (2019)	2 313
Taux d'évolution de la fréquentation d'ici à 2030	6,80%
Nombre de voyageurs issus de l'évolution naturelle (2030)	157
Fréquentation du réseau 2030 (fil de l'eau)	2 470
Augmentation de la fréquentation	6,80%

Scénario 2030	
Fréquentation de la ligne TCSP 2030 (issue des études préliminaires)	3 557
Nb de voyageurs induits du fait des gains de temps à l'horizon 2030	427
Nombre de voyageurs issus du report modal dû au projet (2030)	224
Augmentation de la fréquentation (par rapport au fil de l'eau)	1087

Tableau 2 : Evolution de la fréquentation des transports en commun

II.2.6.3 Bilan carbone

Le bilan carbone a été déterminé selon 4 indicateurs :

- ETCAV représente les quantités d'énergies utilisées (carburants liquides en litres, électricité et GNV en kWh) pour la traction par les différents modes de transports en commun du réseau avant la mise en service du nouveau TCSP ;
- ETCAP représente les quantités d'énergies utilisées (carburants liquides en litres, électricité et GNV en kWh) pour la traction par les différents modes de transports en commun du réseau après la mise en service du nouveau TCSP ;
- FE représente les facteurs d'émissions de CO₂ (en Kg CO₂/l et en Kg CO₂/kWh) des énergies de traction utilisées par les transports en commun ;
- EVP représente les émissions de CO₂ des véhicules particuliers (VP) évitées par la mise en service du TCSP :
 - dvp est la somme des distances parcourues par les anciens utilisateurs de VP, utilisant le TCSP ensuite, en voy.km ;
 - evp représente les émissions de CO₂ du VP en milieu concerné (urbain, périurbain) en gCO₂/voy.km.

Ainsi le projet génère une réduction de 160 tonnes de CO₂.

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

Hypothèses			
Km parcourus par trajet	6		
Report modal	1%		
Trajet VL par jour (2019)	15 000		
Trajet VL par an (2019)	4 530 000		
Km VL par an (2019)	27 180 000		
Km VL par an (2030)	33 794 914		
Km VL évité par an (2032)	337 949	dvp	Évolution annuelle
gCO2/voy.km	206	evp	
EVP (gCO2)	69 617 522		3,00%
Km TC an exploités (2019)	1 991 000		
Km TC an exploités (2032)	2 589 503		
Part TCSP dans les km réalisés (%)	52,70%		
Conso en litre/km bus moyen	0,47		
Conso en litre/km bus hybride (BHNS)	0,376		
Quantité de litre sans projet (2032)	1 217 066	Etcav	3,00%
Quantité de litre avec projet (2032)	973 653	Etcap	1,42%
gCO2/voy.km classique	103		
gCO2/voy.km Hybride	68		
gCO2/voy.km Navette électrique	10		
Facteur 2019 gCO2/voy.km	103	FEtcav	
Facteur 2032 gCO2/voy.km	35,8	FEtcap	
Etcav x FEtcav	125 357 824		3,00%
Etcap x FEtcap	34 891 829		1,42%
	90 465 995		
G = (A + (B-C))	160 083 517	(gCO2)	
	160	Tonne CO2	

Tableau 3 : Bilan carbone

II.2.6.4 Sécurité routière

L'avènement d'un projet de transport grâce à ses bénéfices sur la circulation (report modal), aux aménagements plus sécuritaires, à la réduction de la vitesse a un réel impact sur la sécurité routière sur le tracé. La méthode utilisée repose sur le nombre de kilomètres « économisés » en raison du report modal (VP->TC) auquel il faut appliquer les ratios km/Tués/Blessés Graves/Blessés Légers multipliés par leurs coûts sociétaux respectifs.

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

Le bénéfice attendu du projet sur le volet de la sécurité routière est de 2,8M € (valeur 2030).

Données d'entrée		
mort RUN 2019	39	
hab RUN 2019	858 000	
mort / hab	0,00004545	
traj moy jour / hab	12	km
km annuel / hab	3600	
mort / km	0,000000012626	
Tués	39	Ratios
Blessés graves	305	7,820512821
Blessés légers	667	17,1025641
Bilan Sécurité Routière		
Kilomètres évités	26 584 194	
évolution annuelle trafic	3%	
Nombre de tué / km	0,000000012626	
Nombre de blessé grave / km	0,000000098744	
Nombre de blessé léger / km	0,000000215941	
coût du tué VP	3 350 990 €	
coût du blessé grave VP	418 874 €	
coût du blessé léger VP	29 088 €	
Indexation :	1,00%	
Bénéfice total actualisé -4%/an	2 506 987 €	

Tableau 4 : Bilan sécurité routière

II.2.6.5 Bilan socio-économique

Le bilan socio-économique proposé repose sur deux indicateurs principaux et un troisième indicateur secondaire :

- Bénéfice par euro investi = 1,27 € ;
- Taux de rentabilité interne (TRI) = 5,042 % ;
- Taux de rentabilité immédiate = 3,52 %.

La lecture de ces 3 indicateurs montre la soutenabilité du projet avec un bénéfice net par action d'environ 89 260 662 €.

Le projet présente ainsi un caractère d'intérêt général au travers de ses réponses aux enjeux territoriaux décrits ci-dessus.

II.3 Nécessité de recourir à l'expropriation

Depuis maintenant plusieurs années, la commune du Tampon a engagé des négociations à l'amiable auprès des propriétaires concernés afin de maîtriser le foncier nécessaire à la réalisation du projet.

En effet, l'opération étudiée ici est une opération d'aménagement globale nécessitant une maîtrise foncière totale afin d'assurer l'entière cohérence du futur tracé de voie urbaine.

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

A ce jour, les négociations amiables n'ont pas pu toutes aboutir à une acquisition aux bénéficiaires de la commune. Il est donc nécessaire d'entreprendre une procédure d'expropriation, sécurisant la future mise en œuvre du projet, tout en poursuivant les négociations à l'amiable en parallèle.

- **Parcelles concernées par la déclaration d'utilité publique**

Dans le périmètre du projet, la commune du Tampon ne possède pas la maîtrise foncière de la totalité des parcelles concernées par le projet.

Les parcelles concernées par l'enquête publique sont référencées dans l'état parcellaire et localisées sur les plans parcellaires joints à ce dossier d'enquête.

Sur les 182 parcelles concernées par le projet, 106 sont aujourd'hui à la commune et 76 restent à être maîtrisées.

Par ailleurs, la surface cadastrale totale des parcelles est de 66 771 m² alors que les emprises cadastrales à acquérir sont de 16 288 m², soit environ 24 % de la surface cadastrale totale.

De plus, les surfaces de moins de 50 m² représentent 50 % de l'ensemble des emprises d'acquisition contre moins de 12 % pour les emprises de plus de 500 m².

Les emprises à acquérir restent alors relativement basses, permettant de limiter l'action sur les propriétés privées.

II.4 Conclusion

Les principales caractéristiques du projet sont :

- Un projet majeur pour le **délestage du trafic sur les voies structurantes de la commune**,
- Une **opération d'aménagement inscrite au Plan Local d'Urbanisme** par le biais de l'emplacement réservé n° 94 et du PADD,
- Une **infrastructure répondant aux problématiques du « tout automobile »** par la création d'une voie verte (piétons et cyclistes) et d'une voie TSCP (Transport Collectif en Site Propre),
- Un ouvrage répondant aux questions de **transparence hydraulique et de gestion des eaux pluviales**,
- Un **projet répondant à l'intérêt général en termes d'amélioration de l'accessibilité, de développement des mobilités douces et d'amélioration des conditions de circulation.**

III. AMENAGEMENT ET CONTRAINTES REGLEMENTAIRES

III.1 Raisons du choix du projet

III.1.1 Variantes du projet

- **Evolution du projet au fil du temps**

La problématique liée aux transports est depuis longtemps au cœur des discussions pour un aménagement du territoire optimal et viable sur le long terme.

Cette réflexion a particulièrement pris de l'ampleur ces 20 dernières années, à travers différents projets dont notamment :

- Le projet de la Rode (emprise 30 ml), passant par le rond-point des Azalées, remontant la rue de Paris jusqu'au secteur de Trois-Mares et créant une nouvelle voie urbaine jusqu'à la RN3, au droit du Quatorzième Kilomètre,
- La voie de contournement Est : passant par le secteur de Bel-Air, remontant jusqu'au collège Terrain Fleury puis jusqu'au rond-point du Dixième Kilomètre.

Suite à ces différents projets qui n'ont pas pu aboutir, la commune a entrepris des acquisitions financières de manière à sécuriser le foncier. L'emplacement réservé au PLU actuel a ainsi été conservé. En ce sens, le projet de voie urbaine du Tampon a vu le jour dans un contexte privilégié de maîtrise foncière et de conformité au document d'urbanisme communal.

Le projet a mûri au fur et à mesure des projections et de la réception des différentes études techniques nécessaires à son adaptation et son dimensionnement. Les modifications postérieures ont dû s'accommoder de la contrainte foncière forte et proposer des évolutions pertinentes au plus juste de l'emplacement réservé. L'emprise du projet actuel est légèrement supérieure à l'emplacement réservé et nécessite de nouvelles acquisitions foncières, comme vu précédemment.

- **Présentation et conclusion des variantes**

Section 1 :

Aucune variante n'a été proposée pour ce tronçon au vu de l'historique du projet et des contraintes foncières. Cependant, des variantes ont été définies pour l'ouvrage de franchissement de la ravine blanche.

- Bien qu'aucune variante n'ait été définie pour ce tronçon, le projet a évolué au fil des différentes réunions techniques et de pilotage notamment concernant les intersections avec les voiries existantes et l'ajustement des emprises relatives à certaines parcelles.
- La variante retenue relative à l'ouvrage de franchissement de la ravine blanche présente une incidence nulle sur les écoulements de la ravine, et des incidences environnementales minimisées (moindre modification des berges et débroussaillage plus limité).

Section 2 :

Les variantes du tracé :

- Variante A : depuis le boulevard Hubert Delisle, le tracé passe sur l'emprise actuelle de la ravine Bras de Douane, celle-ci étant canalisée en partie Est afin de conserver son axe d'écoulement depuis l'amont. La voie demeure ensuite en rive droite de la ravine du Bras de Douane en veillant à s'en écarter le plus possible avant de croiser celle-ci en aval et rejoindre la voie existante au niveau de la rue du Général Ailleret.
- Variante B : le tracé est commun à la variante A sur sa partie haute avant de bifurquer en rive gauche de la ravine du Bras de Douane et de croiser le bras affluent de cette ravine dans les champs de cannes en friche. La voie longe ensuite la limite actuelle de l'université et avant de rejoindre la voie existante au niveau de la rue du Général Ailleret.

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

- Variante C : le tracé est commun à la variante B sur sa partie haute et repique vers le Sud avant de traverser l'affluent de la ravine du Bras de Douane et de passer en rive droite de cette dernière et suivre le tracé de la variante A.
- ➔ Au regard des différentes contraintes recensées dans le diagnostic initial de l'autorisation environnementale, le tracé optimal permettant de prendre en compte les contraintes techniques, hydrauliques, environnementales et paysagères est le passage dans les friches entre l'université et la ravine (variante B). Cette variante est cependant incompatible avec les contraintes foncières du site et notamment de l'extension de l'Université et a conduit à retenir la variante A.

Les variantes hydrauliques :

- Variante hydraulique « de base » : artificialisation du Bras de Douane en aval de la RD3 et en aval du franchissement de la voie urbaine. Les tronçons artificiels représentent environ 400 m.
- Variante hydraulique Ouest : artificialisation du lit du Bras de Douane depuis la RD3 jusqu'à l'aval du franchissement de son lit initial par la voie urbaine, soit environ 800 m.
- ➔ Techniquement, d'un point de vue sécurité et économiquement, la variante Ouest aurait été la plus favorable. Cependant, la variante de base a été retenue car elle présente un impact plus modéré sur le lit de la ravine classé en espace de continuité écologique au SAR.

Les variantes d'aménagement :

- Variante 1 maximaliste : voie TCSP à double sens ; plateforme d'environ 19 m.
- Variante 2 intermédiaire : voie TCSP pendulaire (une voie, deux sens alternés) ; plateforme d'environ 14 m.
- ➔ En l'absence de contraintes thématiques véritablement distinctifs entre les variantes proposées, il a été préconisé de privilégier la variante 1, malgré un coût évalué légèrement supérieur (7%). Cette variante permet en effet d'assurer un meilleur niveau de service et une exploitation viable immédiatement (le fonctionnement pendulaire étant soumis à étude de faisabilité à l'échelle de la commune) et s'intégrera plus facilement dans les prolongements d'itinéraires TCSP envisagés à moyen terme par la CASud.

Section 3 :

3 variantes de raccordement du tracé à la RN3 ont été étudiées :

- Variante 1 : raccordement de la RN3 par un giratoire au droit du Quatorzième Kilomètre.
- Variante 2 : raccordement de la RN3 par le giratoire projeté par la Région, cette variante prévoit de raccorder la RN3 en deux points, soit une intersection simple en dessous de la station Shell et un giratoire projeté par la région à l'intersection du Chemin Portail et de la RN3. La voie urbaine se divisera alors en deux branches.
- Variante 3 : raccordement de la RN3 par les giratoires projetés par la commune et la Région, aux intersections du Chemin Armadette et du Chemin portail avec la RN3. Cette variante implique également la division de la voie urbaine en deux branches.
- ➔ L'analyse de ces variantes a mené à la sélection de la variante 2 notamment pour les raisons suivantes : création d'un giratoire unique permettant la mutualisation du projet de création d'un nouveau giratoire dans le cadre de l'aménagement de la future Zone d'Activités ; préservation des équipements existants au droit de la Salle Raymond Lauret ; bonne lisibilité et liaison entre la voie de contournement et la future voie de la Zone d'Activités.

Des évolutions ont été apportées lors des réunions techniques et de pilotage notamment concernant les implantations d'arrêts de bus, la signalisation directionnelle, l'ajout de stationnements et la création d'un rond-point. Certains points ont été identifiés comme à définir ou à intégrer au projet comme la mise en œuvre d'un

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

aménagement permettant de réduire la vitesse en sens descendant, et l'étude d'un projet de giratoire unique au droit des intersections de la voie urbaine, et du Chemin Armanette avec la RN3.

III.2 Projet retenu

Le projet de la nouvelle voie urbaine du Tampon retenu reprend aujourd'hui le tracé de l'ancien projet de Rocade, sur un linéaire de 5 km, partant du rond-point des Azalées jusqu'à la RN3 du Quatorzième Kilomètre, en passant par la RD3 du secteur de Trois-Mares.

Voir la pièce n°4 du présent dossier intitulée « *Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants* » pour plus de détails.

III.3 Contexte réglementaire du projet : analyse des documents de planification et d'urbanisme

III.3.1 Loi « Littoral » et loi « Montagne »

La loi Littoral ne s'applique pas à la commune du Tampon.

En revanche, la loi Montagne, codifiée aux articles L. 122-1 et suivants du Code de l'Urbanisme s'applique au territoire de la commune.

Cette loi est relative au développement et à la protection de la montagne, dite « loi Montagne », du 9 janvier 1985, qui a été complétée par la loi de modernisation, de développement et de protection des territoires de montagne, dite « loi Montagne II », du 28 décembre 2016.

Les objectifs définis par la loi Montagne sont les suivants :

- La maîtrise de l'urbanisation en zone de montagne : urbanisation en continuité de l'urbanisation existantes (Articles L122-5 à L122-6) ;
- La préservation des espaces, paysages et milieux caractéristiques du patrimoine naturel et culturel montagnard : gorges, grottes, glaciers, lacs, tourbières, marais, etc. (Article L122-9) ;
- La préservation des terres nécessaires au maintien et au développement des activités agricoles, pastorales et forestières (Articles L122-10 à L122-11) ;
- La préservation des parties naturelles des rives des plans d'eau naturels ou artificiels d'une superficie inférieure à mille hectares (Articles L122-12 à L122-14) ;
- La définition, le développement et l'implantation du tourisme et des unités touristiques nouvelles (UTN) (Articles L122-15 à L122-25).

La loi Montagne s'oppose aux SCoT selon un rapport de compatibilité.

La compatibilité du projet avec la loi Montagne est donc traitée au travers du SCoT Grand Sud (voir ci-après).

➔ **La compatibilité du projet avec la loi Montagne est étudiée au regard du SCoT.**

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

III.3.2 Schéma de Cohérence territoriale (SCoT)

Le SCoT Grand Sud a été approuvé le 18 février 2020, et est en cours de contrôle de légalité.

Ce schéma intègre les projets des communes tout en inscrivant des préconisations pour le développement futur du territoire du Grand Sud (Aviron, Cilaos, Entre-Deux, L'Etang-Salé, Petite-Ile, Saint-Joseph, Saint-Louis, Saint-Philippe, Saint-Pierre et Le Tampon) dans des matières aussi vastes que le développement économique, urbain, l'habitat, les transports, etc.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) définit les quatre axes du projet de territoire :

- Préserver et valoriser l'espace et les ressources,
- L'équipement du territoire pour un bassin de vie de 400 000 habitants,
- Un développement économique affirmant le rayonnement du Grand Sud,
- Un développement au profit du citoyen sudiste garant de la cohésion sociale et territoriale.

Le projet de voie urbaine s'inscrit notamment dans ce document de planification au travers des objectifs suivants, fixés par le SCoT :

- Maîtriser et organiser les déplacements du Grand Sud notamment par la structuration du réseau viaire pour conforter le maillage entre les pôles urbains, la mise en œuvre des plans de circulation volontaristes dans l'ensemble des centres villes, afin de valoriser l'usage des voies de contournement existantes ou projetées ; la constitution de réserves foncières, afin de créer des voies permettant d'améliorer l'accessibilité, les échanges internes et les parkings relais ; la sécurisation et le renforcement des franchissements des ravines majeures,
- Créer une offre de transports en commun crédible et innover en matière de mobilité,
- Promouvoir et intégrer les modes doux,
- Porter une attention particulière aux entrées de ville.

Par la création d'une voie structurante passant par les secteurs clés de la commune, le projet décrit permet de répondre aux objectifs cités ci-avant. La création d'une voie verte et d'une voie TCSP, et les aménagements prévus concernant le franchissement des ravines permettent de mettre en œuvre les orientations précisées dans le SCoT.

Par ailleurs, ce document précise que le Tampon fait partie des **pôles urbains secondaires majeurs** dotés d'équipements publics importants.

Le Tampon est également décrit comme une **collectivité actrice pour le renforcement de la recherche, le développement technologique et l'innovation** notamment grâce à son Université.

La voie urbaine viendra renforcer ce statut, et permettra de développer les différentes dynamiques territoriales.

Dans le cadre du projet de Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG), projet d'envergure permettant une amélioration des liaisons viaires entre le Nord et le Sud de l'île, le SCoT a pour objectif de structurer la polarité urbaine Saint-Pierre/Le Tampon en permettant au grand centre-ville du Tampon de devenir une centralité urbaine rayonnante.

Ici, la mise en place d'une voie urbaine est essentielle et est un outil pour l'atteinte de cet objectif.

Le Documents d'Orientations et d'Objectifs (DOO) définit notamment que le réseau viaire devra permettre de meilleures interrelations entre les bas et les hauts à l'échelle des bassins de vie (Orientation prescriptive B.5). Le barreau de liaison urbaine du Tampon répond à cette orientation.

- ➔ **Le projet est compatible avec le SCoT Grand Sud et participe à la mise en œuvre de ses objectifs, orientations et axes de développement du territoire.**

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

III.3.3 Plan Local d'Urbanisme (PLU)

Le Plan Local d'Urbanisme du Tampon (PLU) a été approuvé le 8 Décembre 2018.

Le projet de voie urbaine décrit ici, est inscrit au Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU du Tampon notamment avec le fondement « *garantir un aménagement équilibré du territoire* ». La voie urbaine permettrait alors d'assurer un maillage cohérent du territoire et serait destinée à faciliter la circulation entre les quartiers du centre-ville, de La Châtoire et de Trois-Mares. Par ailleurs, cet axe composé d'un TCSP et d'une voie verte (piétonne et cyclable) permettrait d'accroître l'efficacité du réseau urbain de transport en commun et d'encourager les modes de circulation douce.

La voie urbaine est également inscrite dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU au travers de l'OAP n°8 ZAC Paul Badré. Elle participerait au développement du pôle universitaire en assurant l'ouverture du site sur le quartier.

Le tracé de la voie urbaine s'intègre dans un secteur relevant des catégories Ua, Uav, Ub et Nco :

- **La zone Ua**

La zone Ua correspond au grand centre-ville de l'agglomération du Tampon identifié par le Schéma d'Aménagement Régional en tant que pôle secondaire. Les fonctions centrales doivent y être confortées, en accueillant, outre l'habitat, les commerces, services, activités et équipements qui structurent ce pôle urbain.

- **La zone Uav**

Elle couvre la zone d'habitation de densité moyenne qui se situe au cœur du centre-ville. Elle se caractérise par un tissu urbain plus ou moins discontinu.

- **La zone Ub**

La zone Ub couvre les abords du centre-ville et centralités urbaines de proximité, caractérisées par un tissu urbain plus dense comportant notamment les commerces, services et principaux équipements publics. Il s'agit de renforcer ces centralités.

- **La zone Nco**

La zone Nco délimite les espaces considérés comme corridors écologiques, sur la zone d'étude, ils correspondent aux corridors naturels formés par les ravines et leurs berges.

Le tracé de la voie urbaine est principalement localisé sur les emprises du zonage Ua et Uav. Le secteur Nord du tracé, du quartier l'Hermitage à la RN3, appartient à l'emprise de la zone Ub.

Ces zonages impliquent un certain nombre de contraintes en termes de construction de bâtiments, mais aucune de leurs dispositions relatives n'entre en contradiction avec le présent projet de voie urbaine.

Le tracé de la voie urbaine s'inscrit dans des emprises classées Nco en deux endroits :

- La Ravine Blanche au droit de son franchissement, sur une vingtaine de mètres,
- La Ravine Bras de Douane de la rue Adam de Villiers à la RD3, pour un linéaire d'environ 765 m.

Sur ces espaces classés en zone Nco, sont interdits toutes les constructions, ouvrages et travaux excepté « *Les constructions, ouvrages et travaux liés aux différents réseaux, à la voirie, à la production et à la distribution d'énergie, notamment les énergies renouvelables ainsi que les installations et ouvrages techniques d'infrastructure nécessaires au fonctionnement des services publics, dès lors qu'ils s'insèrent dans le milieu environnant et qu'ils ne compromettent pas le caractère naturel de la zone.* » (Source : Règlementation du PLU). La création de la voie urbaine est compatible avec ce zonage. Le milieu environnant est d'ores et déjà urbanisé, avec notamment la présence de l'université du Tampon. Par ailleurs, il est peut-être noté que le défrichement de zones boisées sur l'ensemble du linéaire de la voie urbaine (environ 5,9 hectares) est proposé d'être compensé par la renaturation d'une surface de 7,3 ha. La compensation foncière par acquisition, restauration et mise en protection de surfaces boisées aux abords du corridor impacté est proposée par le pétitionnaire.

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

Au sein de ces secteurs mis sous cloche, des plantations massives d'espèces arbustives et arborées indigènes seront réalisées (cf. mesures édictées dans le dossier d'autorisation environnemental, également soumis à enquête publique).

Le présent projet, tel que défini actuellement débordera de son emprise initialement projetée avec l'emplacement réservé. Il s'inscrira majoritairement dans des emplacements urbanisés, classés Ua et Uav. Ces zonages autorisent la réalisation du projet. L'actuelle procédure de DUP est menée pour assurer la maîtrise du foncier sur l'ensemble du linéaire.

L'analyse du Plan Local d'Urbanisme révèle que :

- Le projet se situe en zones **Ua, Uav, Ub et Nco**,
- Les travaux sont **compatibles avec le règlement de ces zones pour les volets le concernant**,
- Les **travaux qui seront effectués sur la voie sont inscrits au PLU** au travers de l'emplacement réservé n°94 concernant l'« *Aménagement de la rocade urbaine* »,
- Les travaux prévus vont également dans le sens de l'OAP n°8 du PLU concernant l'aménagement du quartier de la ZAC Paul Badré et déclare la voie étudiée comme **axe permettant d'assurer le développement du pôle universitaire**,
- **L'opération d'aménagement prévue est inscrite dans le PADD** et permettrait de « *garantir un aménagement équilibré du territoire* »,
- **Aucun Espace Boisé Classé (EBC) n'est touché par le projet.**

➔ **Le projet de création d'une urbaine au Tampon est compatible avec le PLU du Tampon et participe à la mise en œuvre de l'ER n°94, de l'OAP n°8 et des orientations du PADD.**

III.3.4 Servitude d'Utilité Publique (SUP)

Le site étudié est concerné par les SUP suivantes :

- AC1 sur les sections 1 et 3, relative à la préservation des monuments historiques,
- PM1 sur chacune des trois sections, résultant des Plans de Prévention des Risques naturels prévisibles.

Le projet de création d'une voie urbaine sur la commune du Tampon n'est pas de nature à porter atteinte au paysage des abords des monuments historiques classés ou des sites inscrits. Toutefois la commune devra requérir l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France au regard de l'implantation d'une partie du projet en périmètre de protection des abords d'un monument historique.

Les prescriptions concernant le Plan de Prévention des Risques Naturels seront étudiées dans la prochaine partie de ce chapitre.

➔ **Les obligations imposées par les servitudes d'utilité publique AC1 et PM1 seront respectées et le projet est donc compatible avec les servitudes d'utilité publique s'exerçant sur le site.**

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

III.3.5 Plans de Prévention de Risques (PPR)

III.3.5.1 Risques naturels

La commune du Tampon dispose d'un Plan de Prévention Multirisques (PPM) approuvé le 20 octobre 2017 et traitant des risques inondation et mouvement de terrain.

Le tracé est majoritairement en zone de risque faible à moyen, toutefois une partie de la route est classée en zone rouge dite « zone d'interdiction ». Le projet est donc contraint de respecter des prescriptions particulières : les caractéristiques des plateformes, le choix d'une chaussée en béton sous les ponts de la RN1, le dispositif d'alerte de crues et le pilotage de fermeture d'accès à la voirie.

En **zone rouge les travaux d'infrastructure publique sont admis** à condition de ne pas aggraver les risques et leurs effets, qu'ils ne provoquent pas de nouveau risque et de ne pas augmenter le nombre de personnes exposées et la vulnérabilité des biens et des activités existantes.

Plan de Prévention Multirisques du Tampon

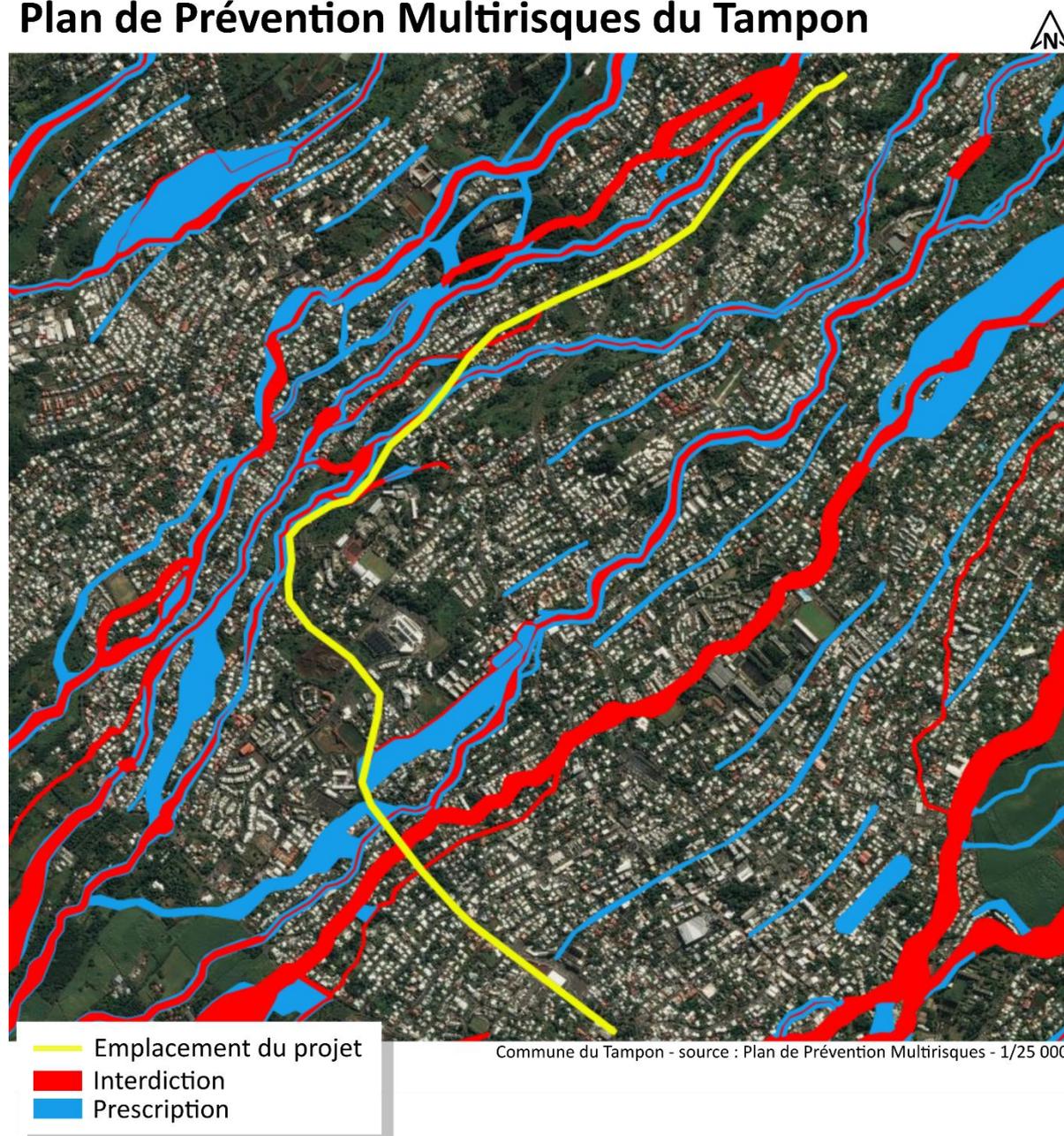


Figure 16 : Plan de Prévention Multirisques

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

- **Risque inondation**

La zone d'étude est concernée par un aléa inondation faible à fort. L'aléa est qualifié de fort aux abords des 4 ravines traversées par le tracé du projet.

Le risque inondation pourrait s'accroître dans les prochaines décennies en cas de poursuite de l'imperméabilisation de terrains et d'urbanisation non « durable ». Bien que le projet contribue à imperméabiliser les sols, **il respecte les obligations de transparence hydraulique, et assurera la rétention des débits supplémentaires générés, sans contribuer à l'augmentation de ce risque.** La création d'ouvrages de franchissements dimensionnés pour des crues centennales est la **garantie du maintien de la circulation en cas d'importantes précipitations.**

Aléa Inondation

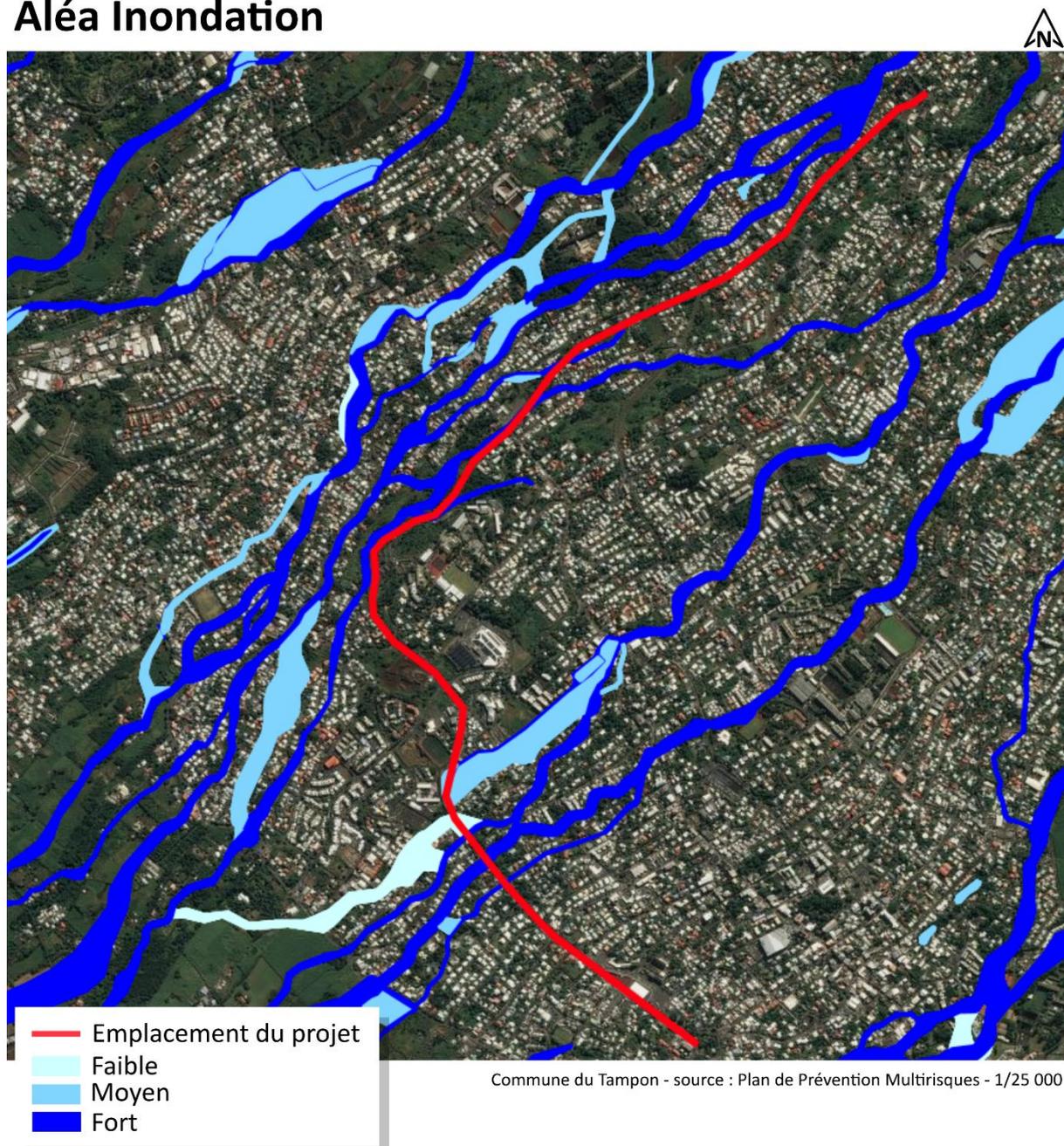


Figure 17 : Aléa inondation

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

- Risques mouvement de terrain

L'aléa de mouvement de terrain est défini comme faible sur la majeure partie de la zone d'étude. Aux abords des ravines, le risque est moyen à élevé. Ce risque est accru lors des épisodes de pluies intenses, favorisant les glissements de terrains aux abords des ravines.

Le Plan de Prévention Multirisques de la commune du Tampon traite cette problématique et propose une réglementation spécifique, qui sera respectée par la mise en place du projet.

Aléa Mouvement de terrain

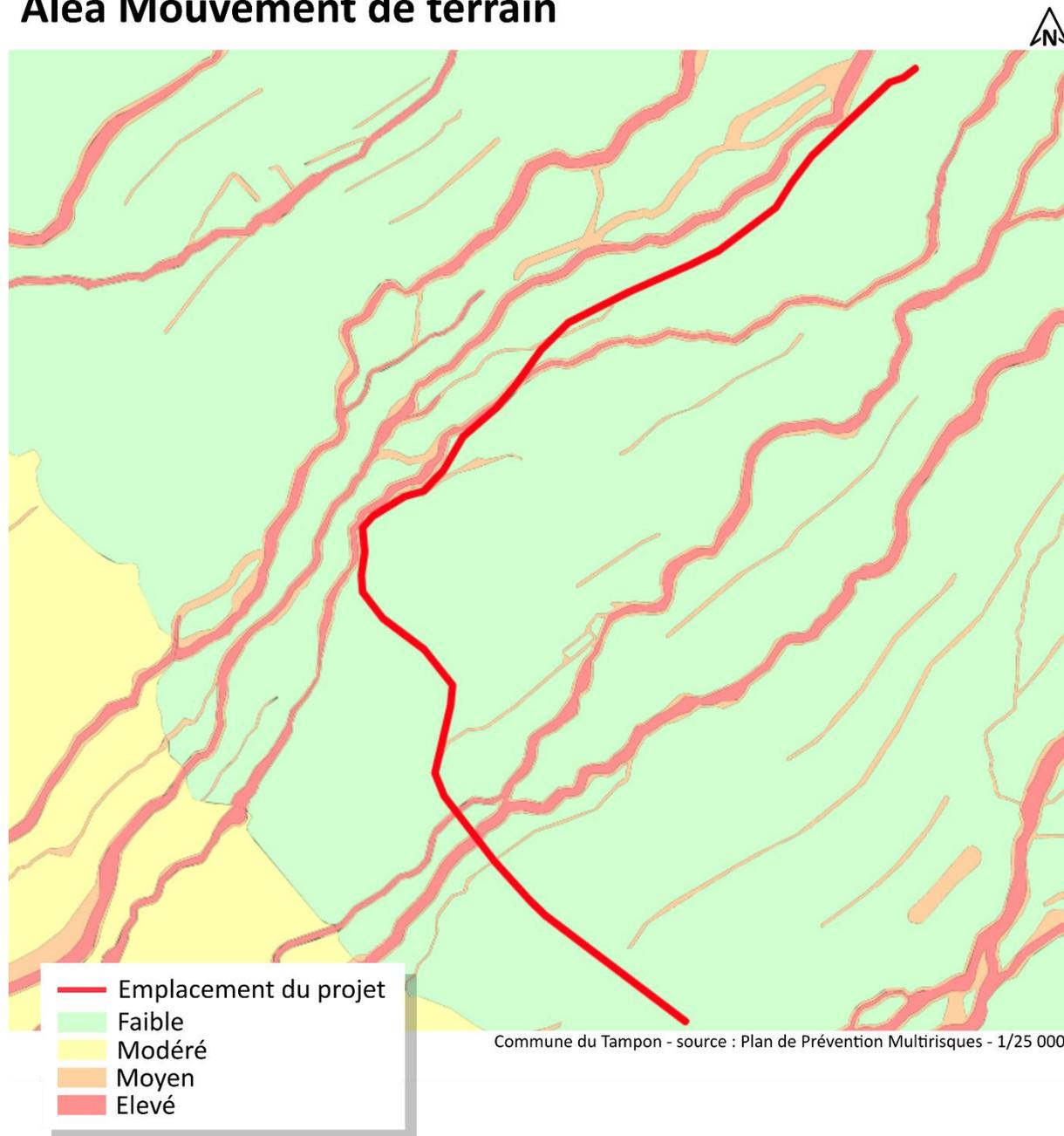


Figure 18 : Aléa mouvement de terrain

- ➔ Le présent projet étant conforme au règlement du PPM, il n'implique pas d'évolution de ce risque. Il est donc compatible avec le Plan de Prévention Multirisques de la commune du Tampon.

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

III.3.5.2 Risques technologiques

La commune du Tampon dispose d'un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) approuvé le 30 octobre 2016.

Une seule installation ICPE avec un statut SEVESO est présente sur la commune du Tampon. Il s'agit du Service Interarmées des Munitions, identifié au PPRT du Tampon. Cette installation est située à distance de la zone d'étude, à Bourg-Murat (La Plaine des Cafres).

→ **Le projet n'est pas concerné par le PPRT de la commune du Tampon.**

III.4 Conclusion

Les principaux aménagements et contraintes réglementaires du projet sont :

- Un projet ayant **un historique fort** : projet de rocade et voie de contournement Est,
- Un projet issu d'une réflexion marquée par **plusieurs variantes** concernant le tracé, l'aménagement et les ouvrages hydrauliques,
- Une opération d'aménagement soumise à **plusieurs réglementations** avec lesquelles il est compatible :
 - Loi Montagne,
 - SCoT : participe à sa mise en œuvre,
 - Plan local d'urbanisme : participe à sa mise en œuvre bien que le nouveau tracé de la voie urbaine devra être reporté au sein du PLU puisque que quelques modifications ont été opérées sur le tracé de l'emplacement réservé pour des raisons techniques,
 - Servitude d'utilité publique : soumis aux obligations des servitudes AC1 et PM1,
 - Plan de prévention des risques, notamment concernant le risque d'inondation et de mouvement de terrain.

Le projet n'est contradictoire à aucun document et ne devrait pas aller à contre sens des préconisations formulées.

IV. AVANTAGES ET INCONVENIENTS DU PROJET RETENU

IV.1 Avantages attendus de l'opération

Le projet permettra de :

- Répondre aux **difficultés de circulation** au sein des secteurs clés de la commune,
- Sécuriser et améliorer la **lisibilité des déplacements**,
- Proposer une **alternative au « tout automobile »**.

IV.2 Impacts environnementaux

L'opération projetée a pour objectif de créer une nouvelle voie urbaine au Tampon.

Cette opération aura des impacts sur l'environnement. Toutefois, ces impacts restent limités au regard de l'environnement dans lequel le projet s'inscrit, qui est essentiellement urbanisé.

Les impacts négatifs permanents porteront uniquement sur le point suivant :

- L'appropriation par la commune de terrains privés.

En effet, le projet implique l'acquisition majoritairement partielle et parfois totale de parcelles privatives. Elles seront acquises sur la base de l'estimation du service des Domaines.

Le tableau ci-après regroupe les principaux avantages et inconvénients du projet retenu.

Légende :

++	+	0	-	--
Impact positif	Impact plutôt positif	Impact neutre	Impact plutôt négatif	Impact négatif

Milieu physique		
Climat	0	Les précipitations peuvent être importantes sur le site, il apparaît indispensable de tenir compte de ces conditions particulières dans la conception du projet.
Géomorphologie	0	La topographie du site s'impose comme un caractère sensible à considérer spécifiquement dans la conception du projet.
Ressource en eau	0	La zone d'étude traverse 3 ravines, mais aucun cours d'eau de la zone d'étude n'est classé au DPF. Le secteur d'étude se situe à l'aplomb de la masse d'eau souterraine « FRLG119 - Formations volcaniques de la plaine des Cafres – Le Dimitile ». Cependant, aucune masse d'eau stratégique n'est répertoriée dans l'aire d'étude. La transparence hydraulique doit être respectée par le projet. Les travaux doivent procurer l'opportunité de restaurer les réseaux humides existants ou d'en installer de nouveaux et d'augmenter les performances générales du réseau communal. Plusieurs composantes devront être l'objet d'une attention particulière de manière à proscrire la génération de pollution sur site et transfert vers les masses d'eau superficielles, souterraines, et côtières.
Risques naturels majeurs	0	Bien que le risque inondation présente un niveau d'enjeu important ponctuellement sur le tracé du projet, le niveau d'enjeu relevé pour la totalité des risques naturels est modéré. Les risques inondation, climatique et mouvement de terrain doivent être particulièrement pris en compte dans la conception et la mise en œuvre du projet.
Captages	0	La zone ne comporte pas de puits ou captage en activité et il n'existe aucun périmètre de protection de captage touché par le projet.

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

		<p>Les cours d'eau intermittents situés dans l'aire d'étude interceptent les périmètres de protection de 4 captages AEP situés en aval de la zone d'étude.</p> <p>L'exploitation de la voie projetée ne présente que peu de risque de les impacter. Le projet veillera à éviter toute pollution au sein des périmètres de protection des captages.</p>
Milieu naturel		
Protection des milieux	-	Le périmètre d'étude n'est concerné par aucune ZNIEFF de type 1 ou 2. La ZNIEFF 2 (Propriété David) la plus proche se situe à 1 km. La zone d'étude est concernée sur plusieurs secteurs par le zonage « corridors potentiels », déterminant un enjeu potentiel de continuité écologique.
Faune	-	La présence du Busard de Maillard en chasse et des deux espèces d'oiseaux nicheurs ubiquistes de la Réunion constitue un enjeu modéré, relativement à la présence des secteurs boisés de plus forte naturalité sur la zone. Plusieurs papillons de jour et de nuit indigènes sont recensés, pour la plupart communs, à l'exception de deux espèces plus rares à l'échelle de l'île. L'avifaune marine (pétrels, puffins) survole la zone avec une fréquence modérée compte tenu de la présence du Bras de la Plaine à quelques encablures. Trois espèces de chiroptères survolent la zone d'étude mais aucun gîte n'a été détecté. Afin de ne pas dégrader la faune présente des mesures d'évitement, de réduction et de compensation ont été mises en place.
Flore	-	La présence d'une station de fougère rare constitue un enjeu fort (<i>Pteris dentata</i>) et plusieurs stations d'espèces indigènes communes à l'échelle de l'île sont réparties sur les secteurs de plus forte naturalité (secteurs les plus boisés). Afin de ne pas dégrader la flore présente des mesures d'évitement, de réduction et de compensation ont été mises en place.
Habitat	0	Aucun habitat indigène patrimonial n'est recensé sur la zone d'étude.
Milieu humain		
Démographie, économie et équipements	+	Le niveau d'enjeu relatif à la population et au logement est modéré. En effet, le présent projet n'engendrera pas d'évolution considérable sur ces thématiques, toutefois, la création de cet axe structurant desservi par un TCSP sera un réel levier dans le développement des équipements de santé, d'éducation et de services de la zone et contribuera pleinement à la réalisation d'un développement urbain qualitatif, ou les transports en commun et modes doux auront davantage leur place.
Accès et déplacement	+	Le projet de voie urbaine du Tampon est réalisé dans l'objectif de réorganiser les axes de transports dans le centre de la commune.
Trafic	++	<p>Les difficultés d'accès au centre, et à d'autres quartiers, comme la Chatoire, ou encore Trois-Mares sont amenées à perdurer et probablement à se renforcer dans le cadre de l'augmentation du trafic routier. La voie urbaine sera une des réponses permettant de solutionner ce problème.</p> <p>Cette voie structurante sera un réel levier pour le développement futur du pôle d'équipement projeté zone Paul Badré, notamment les infrastructures de santé et d'éducation.</p>
Foncier	-	Bien que le foncier soit majoritairement maîtrisé par la commune et les autres propriétaires fonciers publics, certaines propriétés privées vont être impactées par l'emprise du projet.

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

Qualité de l'air	+	Le projet va se développer dans des zones majoritairement urbanisées. Seules quelques secteurs connaîtront une nouvelle circulation routière liée à l'opération d'aménagement. De plus, le projet propose des alternatives aux déplacements motorisés particuliers (TCSP, Voie Verte) qui visent à réduire les émissions atmosphériques nocives.
Ambiance sonore	-	Le niveau d'enjeu relevé au vu de la qualité de l'ambiance sonore est modéré. Des établissements sensibles sont en zone critique ou pourraient le devenir avec la réalisation du projet. Des zones résidentielles calmes sont présentes sur le tracé, il conviendra de les préserver.
Risques industriels et technologiques majeurs	0	Le niveau d'enjeu relatif aux risques industriels et technologiques est faible étant donné que les sites concernés sont relativement éloignés de notre zone d'étude immédiate.
Paysage et patrimoine		
Paysage	0	La zone d'étude s'inscrit dans un secteur majoritairement résidentiel ne présentant pas d'enjeu paysager majeur.
Patrimoine	0	Le niveau d'enjeu relatif au patrimoine est modéré, la zone d'étude intercepte deux périmètres de protection des monuments historiques inscrits. Les aménagements prévus ne sont pas de nature à être visibles depuis ces monuments historiques. Une procédure de déclaration préalable avec accord de l'Architecte des bâtiments de France sera réalisée pour les travaux dans les périmètres de protection des monuments historiques.

Tableau 5 : Principaux avantages et inconvénients du projet

En conclusion, il apparaît que l'opération programmée offre des impacts positifs grâce à la sécurisation des déplacements, l'amélioration des conditions de desserte des secteurs clés de la commune du Tampon et l'accroissement des transports en commun et des modes de circulation douce.

Le projet respecte le paysage et l'environnement du site. Les impacts négatifs feront obligatoirement l'objet de mesures soit d'évitement, de réduction et/ou de compensation, afin de préserver l'environnement. Les impacts négatifs sont donc peu importants et seront modérés par l'intérêt du projet.

IV.3 Mesures pour éviter, réduire ou, si nécessaire, compenser les nuisances

Le présent dossier de déclaration d'utilité publique reprend les principales mesures édictées dans le dossier de d'autorisation environnementale. Des précisions concernant ces mesures sont donc présentées dans ce dossier, dont l'étude d'impact et le résumé non technique sont annexés à la présente enquête publique.

IV.3.1 Mesures concernant la phase chantier

La réalisation de travaux ne peut se concevoir sans nuisances. Toutes les mesures seront néanmoins prises, tant au niveau de la programmation que de la réalisation, pour réduire les conséquences négatives des travaux envisagés. Le maître d'ouvrage intégrera à son marché de travaux toutes les prestations permettant d'assurer le maintien des fonctions urbaines dans des conditions satisfaisantes.

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

Les principales mesures concernant la phase chantier sont les suivantes :

- Sols et topographie :

Travaux de terrassement réalisés hors de la saison cyclonique ; stockage de remblais interdit en zone rouge (aléa fort) du PPR ; remblais et déblais projetés au plus juste de manière à garantir une bonne insertion dans la topographie du site ; réemploi des matériaux extraits du site ; organisation et aménagements spécifiques liés aux stockages et à la manipulation des matières polluantes, au stationnement et à l'entretien des engins et au traitement des cas de pollution accidentelle.

- Ressource en eau :

Adaptation et saisonnalité du chantier ; maintien de la transparence hydraulique ; anticipation de l'installation du chantier et de la zone de travaux ; assainissement des installations de chantier et entretien des engins.

- Gestion des déchets :

Maintien de l'ensemble du chantier en état de propreté permanent pour éviter d'impacter le milieu naturel.

- Stockage et transport des matières polluantes :

Etiquetage des matières potentiellement polluantes selon la réglementation et stockage à l'abri des précipitations.

- Milieu naturel :

Limitation des zones défrichées ; lutte contre les pollutions accidentelles et chroniques ; conservation des grands arbres remarquables ; transplantation des espèces patrimoniales ; adaptation le calendrier des travaux à la phénologie des espèces avant intervention sur les secteurs naturels ; dispositifs d'éclairage adaptés pour la faune ; gestion des habitats pour les microchiroptères.

- Réseaux :

Programmation et planification des coupures pour impacter le moins possible les usagers ; mise en place d'un programme de communication auprès des riverains de manière à les alerter des coupures programmées.

- Protection des incendies :

Manipulation appropriée du feu et des sources de danger similaires ; entreposage et élimination en toute sécurité des matières combustibles ; manipulation techniquement adéquate des produits inflammables ou explosibles ; exploitation et entretien des installations techniques conformément aux prescriptions ; disponibilité des dispositifs de lutte contre l'incendie et des installations techniques de protection incendie.

- Paysage :

Remise en état du chantier et propreté des installations de chantier.

- Accès et déplacement :

Précision du phasage des travaux et des modalités d'intervention auprès des gestionnaires de voirie ; anticipation des difficultés en informant les automobilistes (affichage, site internet...) ; adaptation du phasage des travaux, et notamment des périodes les plus contraintes en termes de circulation avec les périodes creuses de trafic (en particulier les vacances scolaires et hors saison de la coupe de canne) ; mise en place d'une circulation fonctionnelle minimum (signalisation adaptée maintenue pour les usagers et, a minima, pour les riverains pendant la durée du chantier) ; réalisation des manœuvres d'engins, et des livraisons de matériaux au maximum en heures creuses de circulation de manière à ne pas aggraver la réduction de circulation sur la voirie hors emprise du projet.

- Qualité de l'air :

Limitation des poussières (compactage des plateformes et leur arrosage régulier) ; limitation des pollutions atmosphériques (exemple : interdiction des opérations de brûlage).

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

- Nuisances sonores :

Réduction des nuisances temporaires occasionnées par l'adoption de mesures adaptées dans le cadre de la mise en place d'un chantier à faibles nuisances (optimisation de la circulation des engins, aménagement des horaires, signalisation des plaintes dans le journal de l'environnement du chantier, suivi du niveau sonore...).

IV.3.2 Mesures concernant la phase exploitation

Les principales mesures concernant la phase exploitation sont les suivantes :

- Foncier :

Indemnisation de la dépossession des parties de parcelles concernées sur la base de l'estimation de France Domaines.

- Sols et topographie :

Limitation de l'imperméabilisation des sols par l'utilisation d'un revêtement perméable sur les voies TCSP ; favorisation de l'infiltration des eaux dans le sol par rétention d'eaux pluviales grâce à des noues en bordure de voiries.

- Ressource en eau :

Réalisation d'un système de rétention/régulation au droit des bassins versants.

- Risque incendie :

Entretien des massifs végétalisés sans recours au feu ; évacuation des déchets verts vers des centres de tri spécifiques.

- Milieu naturel :

Mise en place d'une stratégie végétale et reconquête de l'indigénat et de l'endémicité en aménagement paysager ; défrichements doux et stockage temporaire des déchets verts in situ ; mise en place d'un protocole d'abattage des grands arbres et action en cas de présence Taphien (chiroptère).

- Qualité de l'air :

Réduction des émissions polluantes par la limitation des vitesses (50 km/h tout au long de la voie urbaine) ; réduction des impacts par insertion d'écrans acoustiques et végétalisés. Une campagne de mesures permettant la vérification de l'impact réel sur la qualité de l'air sera réalisée en phase d'exploitation.

- Nuisances sonores :

Traitement par écran ou clôture acoustique ; traitement du bâti existant ; mesures de suivi de l'ambiance sonore ; utilisation de végétaux formant un écran visuel voire en modifiant l'ambiance sonore. Une campagne de mesures permettant la vérification de l'efficacité des équipements de protection acoustique sera réalisée en phase d'exploitation.

IV.4 Conclusion

Les principaux avantages et inconvénients du projet sont :

- Le projet permettra une réponse aux **difficultés de circulation**, de proposer une **alternative au « tout automobile »** et d'améliorer la **lisibilité des déplacements**,
- Des impacts limités au regard de l'environnement dans lequel le projet s'inscrit, qui est **essentiellement urbanisé**,
- Un projet d'un **grand intérêt et d'utilité publique** au vu des conditions de circulation actuelles et projetées,
- Des **mesures pour éviter, réduire ou, si nécessaire, compenser les nuisances** notamment environnementales.

V. INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

V.1 Objectifs de l'enquête

Le présent dossier concerne la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de tous les ouvrages intégrés dans le projet de réalisation de la voir urbaine du Tampon, infrastructure routière de 5 km visant l'amélioration des conditions de circulation dans le centre urbain du Tampon.

Le pétitionnaire souhaite que la réalisation de la voie urbaine du Tampon soit déclarée d'utilité publique dans la mesure où des acquisitions de parcelles privées sont nécessaires dans le cadre du projet.

L'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique poursuit divers objectifs :

- Informer le public et recueillir son avis sur l'utilité publique de l'opération envisagée par la commune du Tampon,
- Parvenir à la Déclaration d'Utilité Publique de manière à permettre à la commune d'acquérir les terrains définis dans le dossier d'enquête parcellaire en application du Code de l'Expropriation.

L'enquête parcellaire sera réalisée conjointement.

Elle a pour but de procéder contradictoirement à la détermination de la parcelle à exproprier, ainsi qu'à la recherche de propriétaires, d'éventuels titulaires de droits réels ou autres personnes intéressés. A cette occasion, les propriétaires et ayants droits de toute nature seront appelés à faire part de leurs observations sur les limites des biens à exproprier.

V.2 Textes régissant l'enquête

La présente enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est régie par les textes suivants :

- **Le Code de l'Expropriation, et notamment les articles :**
 - L.1,
 - L. 110-1 à L. 112-1 : Enquête publique,

L'article L.110-1 du code de l'Expropriation prévoit, en cas de projet d'utilité publique, que « *l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique est régie par le présent titre. Toutefois, lorsque la déclaration d'utilité publique porte sur une opération susceptible d'affecter l'environnement relevant de l'article L. 123-2 du code de l'environnement, l'enquête qui lui est préalable est régie par les dispositions du chapitre III du titre II du livre 1er de ce code* ».

- L. 121-1 à L. 121-5 : Déclaration d'Utilité Publique – Dispositions générales,
- L. 122-1 à L. 122-7 : Déclaration d'Utilité Publique – Dispositions particulières à l'utilité publique de certaines opérations,

Dans le cas d'une opération ayant une incidence sur l'environnement ou le patrimoine culturel, l'article L122-2 dispose que : « *Dans les cas où les atteintes à l'environnement ou au patrimoine culturel que risque de provoquer un projet de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements le justifient, la déclaration d'utilité publique comporte, le cas échéant, les mesures prévues au I de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.* »

- R. 112-1 à R. 112-24 : Enquête Publique – Déroulement de l'enquête,
- R. 112-4 : Dossier d'enquête (contenu),
- R. 121-1 : Déclaration d'Utilité Publique – Dispositions générales.

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

- **Le Code de l'environnement, et notamment les articles :**
 - L. 123-1 à L. 123-3 : Champ d'application et objet de l'enquête publique,
 - L. 123-3 à L. 123-18 : Procédure et déroulement de l'enquête,
 - R. 123-1 à R. 123-5 : Champ d'application de l'enquête publique,
 - R. 123-6 à R. 123-23 : Procédure et déroulement de l'enquête publique.

L'expropriation ne peut intervenir que si elle présente une utilité publique. Les juges considèrent que cette condition est remplie dès lors que les 3 conditions suivantes sont réunies :

- Le projet est réellement justifié,
- Le projet ne peut être évité,
- L'atteinte à la propriété de la personne expropriée n'est pas disproportionnée par rapport à l'objectif poursuivi.

L'expropriation est généralement considérée comme étant d'utilité publique lorsqu'il s'agit de projets concernant :

- La création de lotissements communaux,
- La création d'espaces verts,
- La création d'établissements d'enseignement ou hospitaliers,
- **L'amélioration de la voirie.**

L'enquête parcellaire conjointe est, elle, régie par les textes suivants :

- **Code de l'Expropriation, notamment les articles :**
 - L. 131-1 : Enquête parcellaire,
 - R. 131-3 à R. 131-8 : Enquête parcellaire – Déroulement de l'enquête,
 - R. 131-9 à R. 131-10 : Enquête parcellaire – Clôture de l'enquête.

V.3 Procédure administrative

La phase administrative est celle au cours de laquelle la personne publique doit démontrer l'utilité publique de son projet.

La phase administrative se déroule en 2 temps :

- Une phase d'enquête publique destinée à informer très largement le public,
- Une phase d'enquête parcellaire permettant d'identifier les propriétaires concernés et leur permettre de savoir avec exactitude dans quelle mesure son bien sera concerné par l'expropriation.

Selon l'article L.123-9 du Code de l'Environnement, la durée de l'enquête publique ne peut être inférieure à trente jours¹.

V.3.1 Projet avant l'enquête

L'étude du projet a été menée par la Communauté d'Agglomération du Sud.

1 Pour les projets, plans et programmes faisant l'objet d'une évaluation environnementale.

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

V.3.2 Procédure de concertation

Le code de l'urbanisme prévoit l'organisation de concertations préalables plutôt que de débats publics dans certains cas. Cela concerne notamment les projets soumis à évaluation environnementale. Le projet de voie urbaine au Tampon entre dans la liste des opérations de l'article R 103-1 du Code de l'Urbanisme :

« 2° 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 ».

Le projet est donc soumis à concertation au titre de l'article L 103-2 du Code de l'Urbanisme.

Cette concertation, organisée par la CASUD, s'est déroulée du 08 juillet 2019 au 02 septembre 2019. Le bilan de la concertation est annexé au présent dossier.

V.3.3 Etude d'impact

D'après l'article R122-2 du Code de l'Environnement, le projet de réalisation d'une voie urbaine au Tampon est soumis à examen au cas par cas au titre de la rubrique 6.a) « Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente ».

Un dossier de demande d'examen au cas par cas a été déposé en préfecture en décembre 2017. En application de l'Article R122-3 du Code de l'Environnement, la Préfecture de la Réunion a transmis un arrêté portant décision de soumission à étude d'impact concernant le projet de réalisation de voie urbaine au Tampon.

L'Arrêté N°2018-54/SG/DRECV du 16 janvier 2018 portant décision d'examen au cas par cas est fourni en annexe du présent dossier.

V.3.4 Evaluation des incidences Natura 2000

La directive européenne « Natura 2000 » ne s'applique pas dans les départements d'outre-mer.

V.3.5 Police de l'eau et les autorisations environnementales

Le projet de création d'une voie urbaine au Tampon est soumis à une procédure d'autorisation au titre de la nomenclature de l'article R.214-1 du Code de l'Environnement, pris en application des articles L.214-1 à L.214-6 dudit Code (autorisation dite « Loi sur l'Eau ») au titre de la rubrique 2.1.5.0.

V.3.6 Organisation et déroulement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

V.3.6.1 Ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

L'enquête préalable à la DUP est ouverte et organisée par le Préfet de la Réunion en application de l'article R. 112-1 du Code de l'Expropriation, avec désignation du commissaire enquêteur (ou une commission d'enquête selon la nature et l'importance de l'opération) par le Tribunal administratif sur saisine du Préfet.

L'enquête est ouverte par arrêté préfectoral précisant notamment l'objet de l'enquête, la date à laquelle celle-ci sera ouverte et sa durée ainsi que les lieux et horaires où le public pourra consulter le dossier d'enquête et présenter ses observations sur le registre ouvert à cet effet.

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

Cet arrêté fait l'objet d'une publicité collective quinze jours² au moins avant l'ouverture (avis dans la presse, affichage en mairie, affichage à proximité des ouvrages concernés,...), dans les huit premiers jours (insertion d'un second avis dans la presse) et durant toute la durée de l'enquête.

Le registre est à feuillets non mobiles, qui sera coté et paraphé par le commissaire enquêteur, le président de la commission d'enquête ou l'un des membres de celle-ci.

Concernant l'enquête parcellaire, la personne publique doit informer personnellement le propriétaire du bien de l'ouverture de cette enquête par lettre recommandée avec accusé de réception.

V.3.6.2 Déroulement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

Pendant toute la durée de l'enquête, les observations sur l'utilité publique de l'opération peuvent être consignées par les intéressés directement sur les registres d'enquête. Elles peuvent également être adressées par correspondance, au lieu fixé par le Préfet pour l'ouverture de l'enquête, au commissaire enquêteur, lequel les annexe au registre mentionné à l'article précité.

Il en est de même pour les observations qui seraient présentées par les chambres d'agriculture, les chambres de commerce et d'industrie territoriales et les chambres de métiers et de l'artisanat de région. Les observations peuvent, si l'arrêté prévu à l'article R.112-12 le prévoit, être adressées par voie électronique. Les observations faites sur l'utilité publique de l'opération sont également reçues par le commissaire enquêteur aux lieux, jours et heures annoncés à l'avance par l'arrêté d'ouverture d'enquête.

Lorsqu'il estime que l'importance ou la nature de l'opération ou les conditions de déroulement de l'enquête publique rendent nécessaire l'organisation d'une réunion d'information et d'échange avec le public, le commissaire enquêteur en fait part au Préfet et au responsable du projet et leur indique les modalités qu'il propose pour l'organisation de cette réunion. Ils définissent en commun les modalités de l'information préalable du public et du déroulement de la réunion publique. À l'issue de la réunion publique, un rapport est établi par le commissaire enquêteur et adressé au responsable du projet et au Préfet.

Pendant l'enquête publique, si le maître d'ouvrage de l'opération estime nécessaire d'apporter à celui-ci des modifications substantielles, le Préfet peut, après avoir entendu le commissaire enquêteur, suspendre l'enquête pendant une durée maximale de six mois. Cette possibilité de suspension ne peut être utilisée qu'une seule fois. À l'issue de ce délai et après que le public a été informé des modifications apportées dans les conditions définies à l'article L. 123-10 du Code de l'Environnement, l'enquête est prolongée d'une durée d'au moins trente jours.

L'enquête publique poursuivie à la suite de la suspension est menée, si possible, par le même commissaire enquêteur ou la même commission d'enquête. Elle fait l'objet d'un nouvel arrêté d'organisation, d'une nouvelle publicité, et, pour les projets, d'une nouvelle information des communes conformément à l'article R. 123-12 du Code de l'Environnement. Le dossier d'enquête initial est complété dans ses différents éléments, et comprend notamment une note expliquant les modifications substantielles apportées au projet, plan ou programme par rapport à sa version initialement soumise à enquête.

² Selon l'article R.123-9 du Code de l'Environnement, puisque le projet est soumis à autorisation environnementale selon l'arrêté n°2018-54/SG/DRECV du 16 janvier 2018 portant décision d'examen au cas par cas en application de l'article R.122-3 du Code de l'Environnement pour la création d'une voie urbaine sur la commune du Tampon.

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

V.3.6.3 Clôture des registres d'enquête et la rédaction du rapport d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

A l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête préalable à l'utilité publique est clos et signé par le commissaire enquêteur.

Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur rencontre, dans la huitaine, le responsable du projet et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

Le commissaire enquêteur transmet, au Préfet et au Président du Tribunal administratif, son rapport et ses conclusions motivées dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête.

Ce rapport, qui relate le déroulement de l'enquête, comporte le rappel de l'objet du projet, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions et contre-propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du responsable du projet en réponse aux observations du public.

Le commissaire enquêteur consigne, dans un document séparé, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Le Préfet adresse, dès leur réception, une copie du rapport et des conclusions au responsable du projet ainsi qu'à la Mairie de la commune où s'est déroulée l'enquête pour y être sans délai tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Si le Préfet a publié l'avis d'ouverture d'enquête sur son site internet, il publie le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête sur ce même site et le tient à la disposition du public pendant un an.

Toute personne physique ou morale concernée peut demander communication des conclusions motivées du commissaire enquêteur. Les demandes de communication de ces conclusions doivent être adressées au Préfet du département dans lequel se trouve la commune où l'enquête a été ouverte. Celui-ci peut soit inviter le demandeur à prendre connaissance de ces conclusions en mairie, soit lui en adresser une copie, soit assurer la publication desdites conclusions en vue de leur diffusion aux demandeurs.

Au terme de cette procédure et au vu du dossier correspondant, le Préfet pourra prononcer la Déclaration d'Utilité Publique.

V.3.7 Organisation et déroulement de l'enquête parcellaire

L'enquête parcellaire sera organisée conjointement à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et selon les mêmes modalités que celle-ci.

L'arrêté préfectoral prescrivant l'ouverture de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique prescrira également l'ouverture de l'enquête parcellaire conjointe.

L'article R.131-7 du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique précise que « *les propriétaires auxquels notification est faite par l'expropriant du dépôt du dossier à la mairie sont tenus de fournir les indications relatives à leur identité, telles qu'elles sont énumérées soit au premier alinéa de l'article 5, soit au 1 de l'article 6 du décret n° 55-22 du 4 janvier 1955 portant réforme de la publicité foncière ou, à défaut, de donner tous renseignements en leur possession sur l'identité du ou des propriétaires actuels.* »

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

Un registre d'enquête parcellaire sera déposé sur le ou les lieux d'enquête à côté du registre d'enquête préalable à la DUP. Il sera clos selon les mêmes modalités que celui-ci. Lors de ses permanences, le commissaire-enquêteur recevra tant les observations relatives à l'utilité publique du projet que celles relatives au volet parcellaire.

Le rapport et les conclusions du commissaire-enquêteur comprendront un volet relatif au dossier d'enquête préalable à la DUP et un volet relatif au dossier d'enquête parcellaire.

V.4 Décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête

L'acte déclarant l'utilité publique doit intervenir au plus tard un an après la clôture de l'enquête préalable (article L. 1221-2 du Code de l'Expropriation).

Il est pris par le Préfet sous la forme d'un arrêté préfectoral déclaratif d'utilité publique.

Les effets juridiques de la Déclaration d'Utilité Publique sont les suivants :

- L'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique autorise l'expropriant à procéder aux acquisitions nécessaires à la réalisation du projet par recours à la procédure d'expropriation,
- Si l'expropriant n'a pas manifesté son intention d'acquérir les immeubles dans le délai d'un an suivant la publication de l'arrêté portant Déclaration d'Utilité Publique, les propriétaires concernés peuvent le mettre en demeure de le faire dans un délai de deux ans à compter du jour de leur demande (article L. 241-1 du Code de l'Expropriation).

Au terme de l'enquête parcellaire, le Préfet déclarera cessibles les propriétés à acquérir par arrêté de cessibilité. Dans le cas d'une enquête conjointe préalable à la DUP et parcellaire, un seul arrêté préfectoral pourra être pris pour la Déclaration d'Utilité Publique et la Cessibilité.

Cet arrêté vient clore la phase administrative.

V.5 Au-delà de l'enquête préalable à la DUP et de l'enquête parcellaire conjointe

V.5.1 Phase judiciaire de l'expropriation

La phase judiciaire sert à garantir le transfert de propriété à la personne publique et le paiement d'une indemnité à la personne expropriée.

Il est rappelé que les accords amiables seront systématiquement recherchés par le maître d'ouvrage. En cas d'impossibilité de négociations amiables la procédure d'expropriation, conduite conformément au Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, pourra être engagée.

V.5.1.1 Transfert de propriété

Une fois que le projet d'expropriation a été déclaré d'utilité publique et que l'arrêté de cessibilité a été notifié au propriétaire du bien, le transfert de propriété peut avoir lieu.

Ce transfert de propriété peut se faire par accord amiable entre la personne publique et la personne expropriée. À défaut, la personne publique peut saisir le juge de l'expropriation du tribunal qui prononce une ordonnance d'expropriation.

Cette ordonnance est notifiée à l'exproprié par lettre recommandée avec avis de réception.

L'ordonnance d'expropriation a pour effet de transférer juridiquement la propriété du bien et les droits réels immobiliers (usufruit, servitude...) de l'exproprié à la personne publique.

À ce stade, l'exproprié ne peut donc plus vendre, ni faire de donation, ni constituer d'hypothèque sur le bien.

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

Les baux signés par un locataire occupant prennent également fin.

En revanche, tant qu'il n'a pas été indemnisé par la personne publique, l'exproprié conserve la jouissance du bien. Ainsi, par exemple, si le bien était loué, le locataire doit verser non pas un loyer mais une indemnité d'occupation à l'exproprié jusqu'à son départ effectif.

V.5.1.2 Offre d'indemnisation

La personne publique doit proposer une offre d'indemnisation à l'exproprié, par lettre recommandée avec accusé de réception ou par acte d'huissier.

À partir de la réception de ce courrier, l'exproprié dispose d'un délai d'un mois pour faire connaître à la personne publique, par lettre recommandée avec avis de réception :

- Son acceptation,
- Ou le montant détaillé de sa demande.

Dès l'arrêté de cessibilité, l'exproprié peut également mettre en demeure l'expropriant de lui adresser une offre d'indemnisation. À défaut de réponse dans le délai d'un mois, il peut saisir le juge de l'expropriation du tribunal.

En l'absence d'accord amiable, le juge de l'expropriation doit être saisi par l'une ou l'autre des parties afin qu'il fixe une indemnité.

V.5.1.3 Nature de l'indemnisation

L'indemnité doit couvrir l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain causé par l'expropriation.

Cette indemnité comprend une indemnité principale qui correspond à la valeur du bien exproprié à la date de la décision de première instance. L'indemnité principale permet à l'ancien propriétaire d'acquérir un bien équivalent à celui dont il est dépossédé. La consistance du bien exproprié est en revanche arrêtée à la date de l'ordonnance d'expropriation, ce qui exclut la prise en compte d'améliorations de toutes sortes depuis l'ordonnance.

D'autres indemnités accessoires sont versées si le juge considère qu'il y a préjudice. Exemple : dépréciation du bien en cas d'expropriation partielle si la partie restante n'est plus utilisable dans des conditions normales.

La personne publique dispose d'un mois après le paiement des indemnités dues à l'exproprié pour prendre effectivement possession du bien. Passé ce délai, il peut être procédé à l'expulsion des occupants.

V.5.2 Etudes de détail

Une fois la Déclaration d'Utilité Publique prononcée, la CASud pourra engager la mise au point du projet et la conception détaillée des aménagements. Des adaptations de détail ou des modifications mineures pourront être réalisées, notamment pour tenir compte des remarques qui seront émises lors de l'enquête publique. Des modifications substantielles entraîneraient la réalisation d'une nouvelle enquête.

V.5.3 Réalisation des travaux

Les travaux seront réalisés selon deux phases pour les trois sections du tracé (cf. document « *Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants* »).

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

V.6 Autres décisions nécessaires pour réaliser le projet

- **Code de l'urbanisme**

Conformément à l'Article R.421-19 du Code de l'Urbanisme, un permis d'aménager doit être réalisé pour le projet de la voie urbaine du Tampon, au regard des caractéristiques suivantes :

- Lorsque le projet est susceptible de contenir au moins 50 unités les aires de stationnement ouvertes au public,
- En cas d'opération d'affouillement (creusage) et exhaussement (surélévation) du sol d'une profondeur ou d'une hauteur excédant 2 mètres, sur une superficie supérieure ou égale à 2 hectares (soit 20 000 m²).

- **Code Forestier**

Selon l'Article L341-1 du Code Forestier « est un défrichement toute opération volontaire ayant pour effet de détruire l'état boisé d'un terrain et de mettre fin à sa destination forestière. Est également un défrichement toute opération volontaire entraînant indirectement et à terme les mêmes conséquences, sauf si elle est entreprise en application d'une servitude d'utilité publique.

La destruction accidentelle ou volontaire du boisement ne fait pas disparaître la destination forestière du terrain, qui reste soumis aux dispositions du présent titre. »

Les travaux du projet de réalisation de voie urbaine du Tampon nécessitent des défrichements au droit de ravines. Une demande d'autorisation est donc déposée par la collectivité :

- Une identification des milieux boisés a été réalisée,
- Une démarche d'autorisation de défrichement est engagée dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale.

VI. ANNEXES

VI.1 Etude d'impact et son résumé non technique

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

VI.2 Arrêté portant décision d'examen au cas par cas

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

VI.3 Extrait du règlement du PLU des zones concernées

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

VI.4 Avis du directeur départemental des finances publiques

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

VI.5 Bilan de la concertation publique

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

VI.6 Délibération n° 08-20231216 – Réalisation d'une voie urbaine au Tampon – Demande de déclaration préalable d'utilité publique - enquête préalable parcellaire

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

VI.7 Compte rendu de la réunion du 10/09/2024 avec l'architecte paysagiste conseil de l'Etat

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

VI.8 Tracé de la Déclaration d'Utilité Publique