03
2025

Réalisation d'une voie urbaine au Tampon

Dossier d'Autorisation Environnementale

Autorisation environnementale – PJ n°7 : Note de présentation non-technique

CONSULTING

SAFEGE
14 Rue Jules Thirel
Bât. A - Bureau 34 - Savanna
97460 SAINT PAUL

Agence de la Réunion

SAFEGE SAS - SIÈGE SOCIAL
Parc de l'Ile - 15/27 rue du Port
92022 NANTERRE CEDEX
www.safege.com

Sommaire

1 ..... Identité du demandeur 1

2 ..... Localisation du projet 2

2.1 Localisation administrative 2

2.2 Situation géographique 2

3 ..... Contexte et objet du projet 5

3.1 Présentation des secteurs 6

4 ..... Etudes spécifiques réalisées 9

5 ..... Contexte reglementaire 11

1 IDENTITE DU DEMANDEUR

La demande est effectuée par la CASUD, dont les principales caractéristiques sont les suivantes :

Tableau 1: Identité du demandeur – Maitre d'Ouvrage

Maitre d'Ouvrage	Ville du Tampon Représentée par son Maire Hôtel de ville du Tampon 256, rue Hubert-Delisle BP 449 97430 Le Tampon
Mandataire agissant au nom du MOA	SPL MARAINA
Forme juridique	Société Anonyme à Conseil d'Administration
Adresse	38 rue Colbert 97460 Saint-Paul
Contact	Pasquin PARADIS pasquin.paradis@spl-maraina.com
Logo	Maraina Au service des territoires

2 LOCALISATION DU PROJET

2.1 Localisation administrative

Région / Département	Réunion (974)
Commune concernée	Commune du Tampon
Maître d'Ouvrage	CASUD
Maître d'Ouvrage mandaté	SPL MARAINA

2.2 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. Distante de 9000 km de la métropole, elle est située à 900km à l'Est de Madagascar et à 230 km à l'Ouest de l'Île Maurice.

Le projet est situé dans la ville du Tampon, sur les pentes externes du sud de l'île, à une altitude comprise entre 500 m et 800 m d'altitude.

Plus précisément, la voie urbaine sera localisée au sud de la commune, entre le rond-point des Azalées (centre-ville) et la RN3 dans le quartier du Quatorzième Kilomètre.

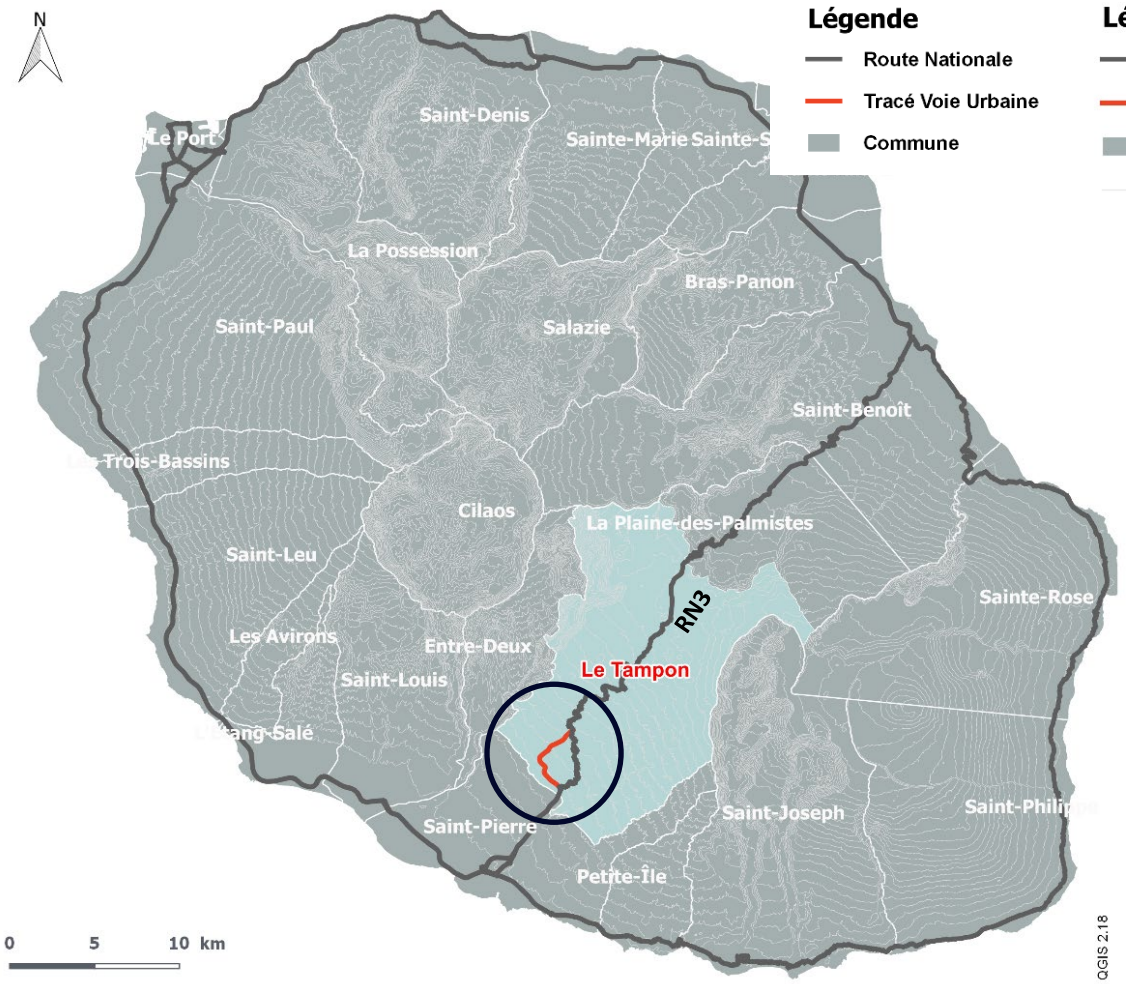

Figure 1 : Localisation du secteur d'étude

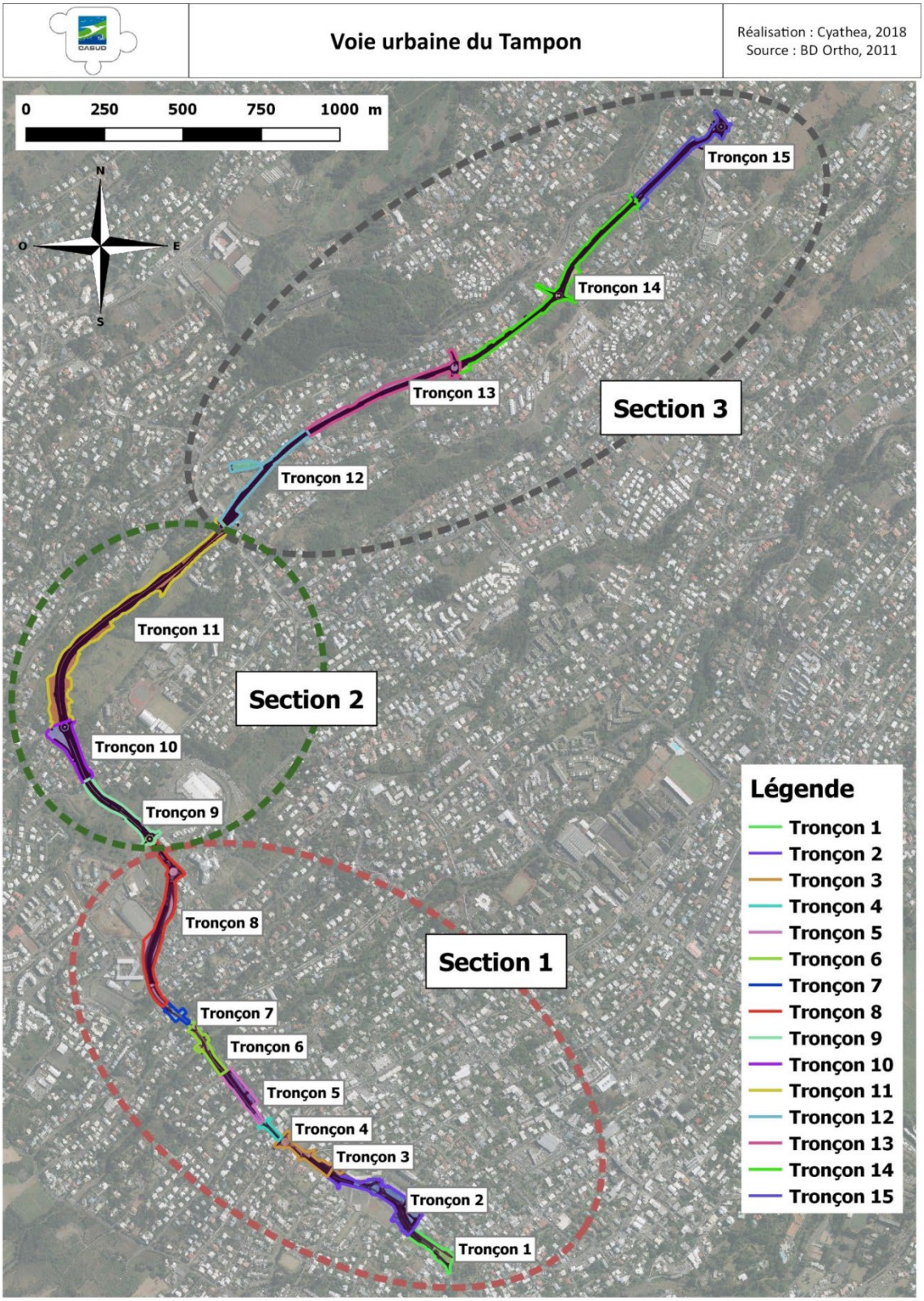

Figure 2 : Carte de localisation des tronçons et Sections (*Source : BD Ortho, 2011 ; Cyathea, 2018*)

3 CONTEXTE ET OBJET DU PROJET

Le présent Dossier d'Autorisation Environnementale est établi au titre des installations, ouvrages, travaux et activités mentionnés au I de l'article L214-3 du Code de l'Environnement (cf. article L181-1 du Code de l'Environnement). Il porte sur le projet de réalisation d'une voie urbaine dont la maîtrise d'ouvrage est la CASUD, qui a mandaté la SPL Maraïna pour la supervision des études de conception.

La ville du Tampon fait face à une croissance des déplacements automobiles couplé à croissance démographique depuis la fin des années 1980. Cela se traduit par un flux de circulation dense sur le réseau existant et très tendu aux heures de pointes, sur les axes structurants du territoire.

Pour répondre à cette problématique, la CASUD souhaite aménager une infrastructure routière de 5 km connectant le rond-point des Azalées à la RN3 (dans le secteur du 14ème kilomètre), en passant par la RD3 dans le secteur de Trois-Mares.

Ce linéaire a été divisé en 3 tronçons, dont les études de maîtrise d'œuvre ont été attribuées à des groupements distincts :

- Section 1 : linéaire d'1,7 km conçu par le groupement dirigé par OMEGA Darwin Concept ;
- Section 2 : linéaire d'1,3 km conçu par le bureau d'étude SAFEGE ;
- Section 3 : linéaire de 2 km également conçu par le groupement dirigé par OMEGA Darwin Concept.

Cette nouvelle infrastructure constituera également un support de développement pour les modes de déplacements doux et les transports en commun puisqu'il intègrera des voies TCSP (Transport en Commun en Site Propre) sur certaines portions. Dans cette logique, la voie urbaine desservira également la nouvelle gare routière à la Châtoire.

Il convient de souligner que ce projet répond également à la volonté de faire émerger un nouveau Pôle Dynamique Urbain constitué du centre-ville, du secteur de la Châtoire et de Trois-Mares.

Il est prévu un démarrage des travaux des sections 1 et 3 en 2025, les travaux relatifs à la section 2 démarreront début 2026.

Le projet vise à permettre la collecte des eaux pluviales provenant des secteurs ne disposant pas de moyens de gestion des eaux pluviales suffisants, et leur acheminement vers des exutoires.

La voie urbaine a vocation à vocation à devenir un véritable axe préférentiel de déplacement sur le futur « Pôle Dynamique » du Tampon.

Les études de conception du projet prennent en particulier en compte :

- Une bonne connexion avec les axes routiers existants et structurants à l'échelle de la commune ;
- La prise en compte des besoins actuels et à venir de la population en termes de déplacement ;
- L'intégration de voies dédiées au bus (TCSP) sur l'ensemble du linéaire ;
- La bonne gestion des eaux pluviales pour ne pas aggraver le risque inondation à l'amont ou à l'aval ;
- Une continuité piétonne et cyclable sécurisée et agréable ;
- La limitation des déblais / remblais ;

- Les contraintes liées à la maîtrise foncière ;
- Un aménagement paysager adapté aux différents milieux traversés ;
- Une homogénéité dans l'aménagement (profil de voirie, matériaux, mobilier, vitesse de circulation…) sur les 3 secteurs (pris en charge par 2 groupements de maîtrise d'œuvre distincts) ;
- Une position des stations cohérente avec les principaux enjeux de déplacement à l'échelle du secteur d'étude (université, clinique, établissements scolaires, commerces, lotissements…) ;

Le tracé traverse des secteurs bien différenciés et emprunte des axes structurants à l'échelle de la commune, telles que l'avenue de l'Europe, la rue, Hubert Delisle (RD3) et se connecte à la RN3 à l'extrémité Nord de la section 3.

La consistance des aménagements sera sensiblement la même sur les trois sections. Néanmoins, les différences de topographie, de disponibilité foncière et de besoin selon les quartiers, seront pris en compte.

Les aménagements principaux réalisés dans le cadre de ce projet seront les suivants :

- Création / élargissement de voirie pour les véhicules légers ;
- Intégration de voies TCSP dès lors que la disponibilité foncière le permet ;
- Stations de bus ;
- Voie verte (circulation des modes doux : piétons et cyclistes) ;
- Ouvrages de franchissements de ravines (ravine Blanche, ravine Don Juan, Bras de Douane) ;
- Dispositifs de gestion des eaux pluviales ;
- Reprise / création de réseaux ;
- Stationnements

3.1 Présentation des secteurs

3.1.1 Section 1

Cette première section s'inscrit dans un secteur urbain relativement dense, du rond-point de la Tour des Azalées jusqu'à la rue Alverdy, et prendra appui sur environ 700 ml de voirie existante. Cette section présente de forts enjeux, 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 cultuels, …).

Le dernier kilomètre de cette section s'étend entre la rue Alverdy et l'avenue de l'Europe. Ce tronçon se distingue par le contexte plus rural dans lequel il s'insère. Il traverse deux ravines (Ravine Blanche et Ravine Don Juan) et plusieurs poches non urbanisées (friches, fourrés…) dans le secteur de la Chatoire. Ce quartier est en mutation et s'urbanise progressivement. Deux enjeux viennent appuyer le projet et le tracé du projet de voie urbaine : l'extension de la clinique Durieux et la desserte du collège Paul Badré.

Figure 3 : Contexte paysager de la section 1 *Source : OMEGA Darwin Concept. 2018*

Les aménagements suivants sont prévus sur cette section :

- 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.

3.1.2 Section 2

Le linéaire du projet de voie urbaine sur cette section s'étend sur une longueur d'environ 1,3 km, prenant également en partie appui sur des tronçons de route existante. Les études de conception sur cette section ont été réalisées par le groupement de Maîtrise d'œuvre SAFEGE.

Cette section connecte l'Avenue de l'Europe à la RD3, en tenant compte de la différence altimétrique importante entre ces deux points (déclivité moyenne à forte selon les tronçons).

Ce secteur correspond à un milieu urbain en mutation, de par l'extension du centre-ville vers l'Ouest de la commune et la déprise agricole.

Le tracé traverse successivement :

- un milieu urbain entre l'Avenue de l'Europe et le carrefour giratoire de l'université avec la desserte de la gare routière (en cours de réalisation) ;
- des milieux naturels et de friches agricoles au droit des ravines Bras de Douane et d'un affluent ;
- une zone de lotissements pavillonnaires débouchant sur la route Hubert Delisle (RD3).

Le tracé sur cette section est marqué par la présence de la ravine Bras de Douane ainsi qu'un affluent. Le paysage est ainsi constitué de milieux plus refermés en fond de vallon avec une végétation dense et de milieux plus ouverts, zones anciennement cultivées et situées sur les points les plus hauts du site.

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

- La présence du centre commercial du Géant Casino ;

- La présence d'une nouvelle gare routière, qui est connectée à la gare routière actuelle du centre-ville (projet distinct, déjà autorisé par les services de l'Etat, y compris sa voie de desserte, correspondant au tronçon 9 de la voie urbaine) ;
- La présence de l'Université du Tampon ;

La mission de maitrise d'oeuvre au droit de ce second tronçon est portée par le bureau d'études SAFEGE. Le projet du bureau d'études SAFEGE est actuellement en phase PRO. 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.

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.

La connexion avec l'université est également un enjeu essentiel, surtout dans son volet déplacements doux. Le débouché de l'escalier qui traverse l'ensemble des nouveaux parkings est pris en compte dans l'aménagement (nivellement adapté, intégration de son débouché dans la trame des traitements de sols…).

Ces éléments font pencher la balance en faveur de la création d'ambiances urbaines individualisées, avec des points singuliers symbolisés par les plateaux piétons créés au droit de la gare routière et de l'arrêt TCSP, plutôt qu'à partir des ronds-points dont le caractère routier est trop affirmé.

Ce qu'il faut retenir…

Cette section s'inscrit dans un contexte partagé entre l'urbain et le rural (ravines). Des enjeux forts sont identifiés : la déclivité du terrain et la présence des ravines d'une part ; la connexion avec la gare routière et l'université, d'autre part, dont la voie urbaine a vocation à devenir la voie d'accès principale. A cela s'ajoute la nécessité d'intégrer des voies TCSP et des modes doux dans une emprise foncière contrainte.

3.1.3 Section 3

Le tronçon Phase 2 – 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 ≤15% : de la RD3 jusqu'à la rue Monseigneur de Beaumont ;
- Pente linéaire moyenne 10% ≤ I3-b ≤ 15 : de la rue Monseigneur de Beaumont jusqu'au chemin Portail, liaisonnant le chemin Hermitage ;
- Pente linéaire moyenne I3-c ≤ 15% : du chemin Portail, liaisonnant le chemin Hermitage, jusqu'à la RN3.

La figure suivante présente les typologies de milieux caractérisant la section 3.

Figure 4 : Présentation de la section 3, en état initial

Source : OMEGA Darwin Concept. 2018

4 ETUDES SPECIFIQUES REALISEES

La conception du projet et l'analyse des impacts du projet ont nécessité la réalisation d'études techniques et de documents spécifiques au vu des enjeux du site sur les thématiques suivantes:

- Hydraulique,
- Milieu naturel terrestre,
- Déplacements
- Acoustique

- Air et santé
- Géotechnique

Ces études thématiques, réalisées par des experts sont les suivantes :

- Modélisation 2D des Ravines Blanche et Don Juan – HYDRETUDES OCEAN INDIEN, Mars 2019
- Volet naturel de l'étude d'impact, ECO-MED Océan indien, 2017-2022
- Modélisation de la Voie urbaine du Tampon – Phase 1 et 2, Ingetec et CITEC Ingénieurs Conseils SAS
- Etude Air et Santé – Nouvelle voie urbaine Le Tampon, 2022, EGIS
- Etude d'impact acoustique de la création de la voie urbaine du Tampon, IMAGEEN, Mars 2022
- Projet de voie urbaine du Tampon : réalisation d'une mission géotechnique de type G1+G2+G4 – Campagne de reconnaissance des sols, GEISER INGENIERIE, 2018

5 CONTEXTE REGLEMENTAIRE

Le projet de création de la voie urbaine du Tampon est soumis à plusieurs procédures réglementaires pour autoriser les travaux.

- Au titre du code de l'environnement :
  - Dossier d'autorisation environnementale au titre des Installations, ouvrages, travaux et activités liés à la nomenclature dite « loi sur l'eau » (L 214-1 à L214-6), rubrique 2.1.5.0. « *Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant supérieur à 20 ha)* ;

    A noter : Les ravines Bras de Douane, Don Juan, Ravine Blanche et Ravine des Cabris interceptées par l'emprise du projet ne sont pas classées en tant que cours d'eau au sens de l'Arrêté N° 06 - 4709 /SG/DRCTCV du 26 Décembre 2006, de ce fait, les rubriques concernant les cours d'eau ne s'y appliquent pas.
  - Evaluation environnementale (L122-1 et R-122-2 du code de l'environnement) au titre de la rubrique 6 : *« 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 ».*
  - une dérogation « espèces et habitats protégés » (au titre de l'article L. 411-2 du code de l'environnement.
  - Une concertation préalable a été réalisée du 8 juillet au 2 septembre 2019.
  - Une enquête publique conjointe sera menée au titre de la procédure d'autorisation environnementale et de la DUP.
- Au titre du code de l'urbanisme : permis d'aménager ;
- Au titre du code forestier : une autorisation de défricher (aux abords des ravines notamment) ;
- Au titre du code de la propriété des personnes publiques : convention d'occupation précaire pour intervenir sur les ravines (non classées dans le DPF mais relevant du DPE) : Bras de Douane, Ravine Don Juan et Ravine blanche.
- Au titre du code de l'expropriation pour cause d'utilité publiques : une DUP est prévue pour acquérir la maîtrise foncière sur plusieurs parcelles privées interceptées par l'emprise du projet.

Le présent dossier constitue donc la demande d'autorisation environnementale au titre de l'article L181-1 du Code de l'environnement. Il est composé des pièces suivantes :

- P.J. n°1. - Un plan de situation du projet, à l'échelle 1/25 000 ou, à défaut, au 1/50 000 sur lequel sera indiqué l'emplacement du projet [2° de l'article R. 181-13 du code de l'environnement]
- P.J. n°2. - Les éléments graphiques, plans ou cartes utiles à la compréhension des pièces du dossier (notamment du point 4 du Cerfa et des pièces n°3 et n67) [7° de l'article R. 181-13 du code de l'environnement]
- P.J. n°3. - Un justificatif de la maîtrise foncière du terrain [3° de l'article R. 181-13 du code de l'environnement]

- P.J. n°4. – Lorsque le projet est soumis à évaluation environnementale, l'étude d'impact réalisée en application des articles R. 122-2 et R. 122-3-1 du code de l'environnement [5° de l'article R. 181-13 du code de l'environnement]
- P.J. n°7. - Une note de présentation non technique du projet [8° de l'article R. 181-13 du code de l'environnement
- Un dossier de dérogation espèce protégé dont :
  - §7.3 valant P.J. n° 106. - Des espèces concernées, avec leur nom scientifique et nom commun [1° de l'article D. 181-15-5 du code de l'environnement]
  - §7.6 valant P.J. n° 107. - Des spécimens de chacune des espèces faisant l'objet de la demande avec une estimation de leur nombre et de leur sexe [2° de l'article D. 181-15-5 du code de l'environnement]
  - §7.7 valant P.J. n° 108. - De la période ou des dates d'intervention [3° de l'article D. 181-15-5 du code de l'environnement]
  - §7.8 valant P.J. n° 109. - Des lieux d'intervention [4° de l'article D. 181-15-5 du code de l'environnement]
  - §7.9 valant P.J. n° 110. - S'il y a lieu, des mesures de réduction ou de compensation mises en oeuvre, ayant des conséquences bénéfiques pour les espèces concernées [5° de l'article D. 181-15-5 du code de l'environnement]
  - §7.10 valant P.J. n° 111. - De la qualification des personnes amenées à intervenir [6° de l'article D. 181-15-5 du code de l'environnement]
  - §7.11 valant P.J. n° 112. - Du protocole des interventions : modalités techniques et modalités d'enregistrement des données obtenues [7° de l'article D. 181-15-5 du code de l'environnement]
  - §7.12 valant P.J. n° 113. - Des modalités de compte-rendu des interventions [8° de l'article D. 181-15-5 du code de l'environnement]