

Saint Denis, le 30 JAN. 2025

Direction de la Veille et la Sécurité  
Sanitaire – Santé et Milieux de Vie  
Service Santé Environnement

Le directeur général de l'ARS La Réunion

à

Affaire suivie par : Boris DUMAS  
Tél. : 02 62 97 93 60  
Mèl. : [boris.dumas@ars.sante.fr](mailto:boris.dumas@ars.sante.fr)

Monsieur le directeur

DEAL  
SEB / SACOD

N/Réf. : .. 0120 ARS/SE/BD

2 rue Juliette dodu  
97400 Saint-Denis

**Objet : projet d'aménagement de la voie urbaine du Tampon – avis sanitaire n°3**

V/Réf. : saisine électronique du 13 décembre 2024

Par courrier électronique du 13 décembre 2024, vous sollicitez l'avis de l'ARS La Réunion à propos du second mémoire en réponse de la CASUD et de la commune du Tampon suite à l'avis de synthèse de l'Etat du 4 novembre 2024 dans le cadre du projet de voie urbaine du Tampon.

Un avis sanitaire réservé assorti de recommandations en matière de protection des populations riveraines exposées aux bruits et à la pollution de l'air extérieur et d'une demande d'informations complémentaires a été prononcé par l'ARS La Réunion le 14 mai 2024 sur la base du dossier dans sa version d'octobre 2022.

Le second mémoire en réponse du pétitionnaire apporte des réponses aux informations complémentaires sollicitées permettant d'examiner plus complètement le projet. **Une synthèse des réponses figure en annexe.**

En ce qui concerne la pertinence de l'étude d'impact sur l'environnement et la santé humaine, les modélisations de l'exposition au bruit et à la pollution de l'air sont jugées conserver un degré significatif d'incertitudes, surtout dans le domaine de l'air.

L'évolution du projet tient compte de manière satisfaisante de plusieurs recommandations de l'ARS La Réunion. En particulier, des campagnes de mesurage du bruit et de la qualité de l'air en situation réelle d'exploitation sont retenues. Ces mesurages devront toutefois avoir lieu notamment au niveau des riverains les plus proches de l'axe routier. De plus, l'examen des possibilités de modification de PLU visant à éloigner la construction de nouvelles habitations à proximité immédiate de cet axe routier serait envisagé.

Cependant, les observations de l'ARS sur le fond du projet demeurent inchangées.

Ainsi, l'ARS La Réunion reconnaît l'intérêt général du projet de création de cette voie urbaine pour décongestionner le centre urbain du Tampon mais ne peut valider l'absence d'incidence sanitaire pour les proches riverains en raison du bruit et de la pollution de l'air. Des émissions nouvelles liées à ce nouvel axe routier seront susceptibles d'impacter les riverains les plus proches qui sont aujourd'hui préservés tandis que la population riveraine de la RN3 pourrait bénéficier à court terme d'une baisse de la circulation routière.

Des mesurages en situation réelle s'avèrent nécessaires pour adapter les mesures visant à limiter l'exposition des populations riveraines. Le projet doit également s'inscrire dans une démarche globale d'urbanisme favorable à la santé (mobilité active, mobilité électrique, transport en commun, lutte contre les transformations polluantes des véhicules, végétalisation massive, etc.). La promotion de modes de déplacement et de pratiques moins nocifs pourrait aussi constituer une action forte de la CASUD dans le cadre de ce projet.

L'avis sanitaire détaillé de l'ARS La Réunion du 14 mai 2024 est maintenu en tenant compte des informations complémentaires figurant en annexe.

Le dossier soumis à enquête publique devra contenir l'ensemble des évolutions et informations complémentaires.

En définitive, l'ARS La Réunion émet **un avis sanitaire réservé assorti de recommandations**.

**Le directeur général de l'ARS La Réunion**

~~Par délégation à la Direction Générale  
Le Directeur de la D.V.S.S.  
2 Avenue Georges Brassens - CS 61002  
97743 SAINT-DENIS Cedex 9  
Tél : 0262 97 90 00~~

Copie : préfecture – SCOPP/BCPE

## ANNEXE

### Synthèse de la note de réponse aux remarques méthodologiques de l'avis de l'ARS La Réunion du 14 mai 2024

#### ❖ Urbanisme

- Recommandation de modification du plan local d'urbanisme visant à réglementer, voire restreindre la construction de nouvelles habitations à proximité immédiate de ce nouvel axe routier structurant : recommandation prise en compte, examen des possibilités dans le cadre du PLU (il est question des habitations et non de tous les bâtiments, la démarche relève avant tout de la commune dans le cadre du PLU en complément de la CASUD dans le cadre du SCOT)

#### ❖ Bruit

- Recommandation de mesurage du bruit en façade : vérification de la bonne corrélation entre la modélisation du bruit dans l'environnement et un mesurage réalisé en façade
- Absence de simulation acoustique après la pose des équipements de protection acoustique : le BET indique que la simulation acoustique de la propagation du bruit routier dans l'environnement tient compte des hypothèses d'écrans acoustiques pour protéger les logements. Cette information mériterait d'être précisée sur les cartes isophoniques du dossier soumis à enquête publique le cas échéant.
- Demande de mesurage du bruit en phase d'exploitation, y compris pour les logements en hauteur, et assurance de l'efficacité des mesures de protection des riverains : mise en place d'une campagne de mesurage en situation réelle d'exploitation retenue (cout environ 20 000 euros).
- Absence du coût des travaux de protection phonique : le coût des écrans acoustiques se situe à plus de 2 000 000 euros ; Pour les baies, le prix dépend des performances mais se situe autour des 200 - 300€ / m<sup>2</sup> ; Le traitement du bâti est estimé à environ de 300 000 euros.

#### ❖ Air

- Recommandation de comparaison des résultats de la qualité de l'air avec les valeurs guides de l'OMS de 2021<sup>1</sup> qui sont les plus représentatives des effets sur la santé en l'état actuel des connaissances : le BET établie une comparaison avec les valeurs guides OMS de 2005 ; cela n'a pas de sens et n'est pas acceptable (La demande d'autorisation a lieu en 2024 avec une étude d'impact de 2022). Cela reste une recommandation.
- Procédé de mesurage (en 2018) des PM10 inadapté : le BET précise qu'il n'existait pas de métrologie indiquée pour ce paramètre dans le cadre méthodologique du CEREMA de 2005. Il n'en reste pas moins vrai que ce procédé n'est pas adapté pour les particules fines, les résultats ne sont pas exploitables.
- Comparaison avec les normes réglementaires françaises et valeurs guides OMS 2021 : il n'existe en effet pas d'objectif de qualité français pour le NO2 (erreur dans l'avis ARS). La comparaison avec les valeurs guides OMS de 2005 n'a pas de sens même si les résultats de mesurages datent de 2018 (étude d'impact 2022, DDAEU déposé en 2024)
- Recommandation de campagne de mesurage sur 2 saisons distinctes : la réponse du BET est satisfaisante.
- Recommandation de mesurer également les particules fines PM2.5 et 1 (avec un appareillage adapté) qui sont réputées être les plus dangereuses pour la santé et qui sont émises en particulier par le trafic routier : pas prévu dans le guide méthodologique du

<sup>1</sup> Pour information, la nouvelle directive européenne sur la qualité de l'air, adoptée le 14 octobre 2024, abaisse les normes de qualité de l'air pour les Etats membres de manière à les rapprocher des valeurs guides de l'OMS 2021 : NO2 : 20 µg/m3 moyenne annuelle (aujourd'hui : 40, OMS : 10), PM10 : 20 µg/m3 moyenne annuelle (aujourd'hui : 40, OMS : 15), PM2.5 : 10 µg/m3 moyenne annuelle (aujourd'hui : 25, OMS : 5)

CEREMA 2005, cela reste une recommandation.

- o Caractérisation et prise en compte des spécificités et réalités du parc roulant de La Réunion et de son évolution dans les modélisations : données de trafics issues des études réalisées par Ingetec et CITEC Ingénieurs Conseils SAS, possibilité d'insuffisance de prise en compte de la hausse globale du trafic routier, du report vers les transports en commun et des mobilités douces, non prise en compte de l'évolution du parc de véhicules électriques.
- o Caractérisation et prise en compte pour la modélisation des niveaux d'émissions polluantes de l'état et la réalité du parc roulant de La Réunion, notamment des pratiques généralisées de transformation polluantes illégales des véhicules : prise en compte des données d'émission des constructeurs et des organismes spécialisés dans les modélisations et non de la réalité des émissions des véhicules à La Réunion
- o Demande de mesurage de la qualité de l'air, notamment au niveau des habitations les plus proches, au démarrage puis en phase d'exploitation, afin d'évaluer l'impact réel de l'infrastructure routière et de prendre si possible des mesures correctives le cas échéant : mise en place d'une campagne de mesurage en situation réelle d'exploitation retenue (cout environ 30 000 euros)

#### ❖ Santé des cyclistes et des piétons

- o Demande d'aménagement de séparation physique protectrice entre les voies pour voitures et les voies pour cyclistes et piétons : la séparation physique pour l'ensemble des tronçons est prévue selon le BET