

À Monsieur le Préfet de La Réunion
6 rue des Messageries
CS 51079
97404 Saint-Denis Cedex
cabinet-pref@reunion.pref.gouv.fr

Par courrier recommandé et par
courrier électronique

Le Tampon, le 17 novembre 2025

Concerne : Absence de réponse à notre courrier du 27 août 2027 en opposition au projet d'aménagement d'une voie urbaine sur le territoire de la commune du Tampon

Référence : Arrêté n° 2025 – 1154/SG/SCOPP/BCPE

Monsieur le Préfet,

Nous faisons suite à notre courrier du 27 août 2025 reprenant des conclusions citoyennes en opposition à la demande de la Commune du Tampon et de la Communauté d'Agglomération du Sud (ci-après la « Maîtrise d'ouvrage ») d'obtention d'une autorisation environnementale, d'une déclaration d'utilité publique, et de la cessibilité des terrains nécessaires pour la réalisation des travaux relatifs à un projet d'aménagement d'une voie urbaine sur le territoire de la commune du Tampon.

Une copie de ce mémoire en opposition¹ a été transmis aux commissaires enquêteurs par le biais de la plateforme <https://www.democratie-active.fr/voie-urbaine-du-tampon/> sous l'observation n° 1038.

La commissaire enquêtrice n'a répondu à aucun des griefs amplement développés dans ce mémoire. Ses observations se limitent à des affirmations générales sur la circulation, l'existence d'une politique globale de déplacements et l'existence d'études hydrauliques :

Réponse :

Sans intervention, le trafic en 2040 sera totalement saturé ce qui rendra impossible toute circulation en entrée de ville et RN3.

Le projet permettra de fluidifier le trafic. La modélisation indique qu'en 2040 le trafic sera équivalent à celui d'aujourd'hui.

Il s'agit d'un (sic) amélioration importante qui s'inscrit dans une politique globale d'aménagement. Ce projet ne suffit pas, à lui seul, à décongestionner totalement le trafic de façon illimitée.

Le Plan de Déplacement Urbains de la CASUD permet, grâce à 8 objectifs identifiés, de compléter cet aménagement :

¹ Reprises en annexe au présent courrier.

- 1) Le développement de la performance du réseau de transports urbains et de son attractivité*
 - 2) Repenser l'accès automobile aux centres urbains et les conditions de stationnement*
 - 3) Renforcer l'intermodalité*
 - 4) Définir un réseau hiérarchisé de voirie d'agglomération*
 - 5) Développer les modes doux et l'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite*
 - 6) Organiser les transports de marchandise pour en améliorer l'efficacité et en réduire les impacts*
 - 7) Assurer une meilleure prise en compte de la problématique des déplacements dans le développement urbain*
 - 8) Viser une optimisation globale des coûts, une utilisation plus rationnelle des énergies et une réduction des nuisances de la circulation automobile*
- A ce titre, la CASUD et la commune du Tampon portent d'autres projets qui permettront également de participer à la réduction du trafic routier (Modes doux, TCSP, téléphérique...)*
- De plus, de nombreuses études hydrauliques ont été réalisées et discutées avec les services de l'état. Ces études sont prises en compte dans la conception du projet.*
- Le projet permettra de traiter les eaux pluviales et réduire les risques d'inondation².*

En conséquence, nous estimons que des pans essentiels de nos observations n'ont pas reçu de réponse de fond. Nous ne pouvons donc considérer que l'enquête publique a permis un examen complet, contradictoire et motivé des critiques présentées.

Nous vous informons par la présente que nous maintenons intégralement nos conclusions écrites versées au dossier. Nous les réitérons en tant que telles, dans leur entièreté, et vous les renvoyons comme faisant pleinement partie de la présente saisine.

Nous vous demandons de bien vouloir en tenir compte avant toute décision relative à l'autorisation environnementale, à la déclaration d'utilité publique et à la cessibilité des terrains.

Veuillez agréer, Monsieur le Préfet, nos respectueuses et sincères salutations.

{ *La liste des signataires est reprise aux pages suivantes* }

² Présentation des observations reçues du public, septembre 2025, pp. 571-572.

ANNEXE - Conclusions citoyennes en opposition au projet d'aménagement d'une voie urbaine sur le territoire de la commune du Tampon

INTRODUCTION

1. Le projet de création d'une nouvelle voie urbaine au Tampon, porté par la Communauté d'Agglomération du Sud (CASUD) et la commune (ci-après la « Maîtrise d'ouvrage ») ne peut susciter qu'une vive opposition.
2. Sur analyse des documents communiqués, il apparaît que le projet ne répond à aucun intérêt général impérieux (**I.**) et expose la population à des risques naturels et sanitaires inacceptables (**II.**). Dans ces conditions, nous sollicitons le rejet des demandes formulées par la Maîtrise d'ouvrage.
3. Nous alertons également les services préfectoraux sur le démarrage par la mairie de travaux de débroussaillage et de terrassement avant même la fin de la consultation publique et l'obtention de l'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique. Nous sollicitons dès lors la cessation immédiate de ces travaux, en particulier compte tenu des atteintes à l'environnement.

I. ABSENCE D'INTÉRÊT GÉNÉRAL IMPÉRIEUX

4. L'objectif principal vanté par la Maîtrise d'ouvrage est de « Proposer une réponse aux difficultés de circulation dans le centre-ville du Tampon et renforcer et réorganiser la trame viaire ». Le projet permettrait également de « Fluidifier les connexions interurbaines aux heures de pointe [...] avec un dégagement des principaux axes routiers », « Sécuriser et améliorer la lisibilité des déplacements », « Proposer une alternative au "tout automobile" » et ouvrir « des quartiers en direction du nouveau pôle dynamique »¹.
5. Ces objectifs révèlent des faiblesses structurelles qui remettent en question l'utilité publique du projet.

¹ Dossier d'enquête préalable à la DUP, pièce n° 1, p. 8.

A. **DES BÉNÉFICES ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX LIMITÉS**

1. Un territoire démographiquement stable, économiquement dynamique et sans besoin impérieux de nouvelle dynamique urbaine

6. La commune du Tampon compte environ 80 000 habitants et affiche une croissance démographique stable, avec un taux d'accroissement annuel positif de l'ordre de 0,5% sur la dernière décennie, aligné sur celui de Saint-Pierre.
7. Économiquement, Le Tampon ne souffre d aucun décrochage. La commune bénéficie d'une activité agricole dynamique, d'un tissu commercial diversifié et d'une attractivité touristique liée à sa proximité avec le Parc national de La Réunion.
8. De plus, l'agglomération dispose de tous les services de proximité et intermédiaires essentiels, incluant une clinique locale, des établissements scolaires allant jusqu'au lycée, ainsi que des formations professionnelles et supérieures accessibles via l'Université de La Réunion à proximité. La gare routière et les réseaux de transport en commun relient efficacement Le Tampon à Saint-Pierre, puis Saint-Denis.
9. Il n'existe donc a priori aucune nécessité impérieuse de « créer une véritable dynamique urbaine »² concernant un territoire déjà intégré et dynamique.

2. Le projet ne résout pas durablement les problèmes de circulation du Tampon, l'étude d'impact reconnaissant une saturation persistante des axes existants d'ici 2040 malgré l'aménagement

10. Les conclusions de l'étude d'impact reconnaissent explicitement que, malgré la réalisation de l'aménagement, les axes existants comme la RD400 et la RD3 resteront saturés à l'horizon 2040 et que la nouvelle voie urbaine n'offrira pas une résolution durable aux congestions. L'étude de circulation reconnaît en effet qu'« 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 »³.
11. Ceci implique que le projet ne propose à terme aucune amélioration à la situation existante et ne remplit pas son objectif principal de « Proposer une réponse aux difficultés de circulation dans le centre-ville du Tampon ». Les axes routiers resteront à un niveau de saturation similaire aux niveaux actuel, sans marge pour absorber la croissance future. Au-delà de 2040, le trafic induit neutralisera les effets positifs allégués, et en tout état de cause transitoires.

² Dossier d'enquête préalable à la DUP, pièce n° 1, p. 28.

³ Étude de circulation, février 2022, p. 30.

3. Les études de trafic routier reposent sur des hypothèses biaisées et des méthodes non vérifiables

12. Les deux études au soutien de l'étude d'impact (Ingetec/CITEC de 2018 et TransMobilités de 2022) estiment que le projet mènerait à un délestage des routes saturées, mais ces affirmations reposent sur des hypothèses optimistes et des méthodes qui sous-estiment les impacts négatifs liés au projet.
13. Globalement, ces études souffrent d'un manque de robustesse, avec des biais favorisant le projet. Les modèles estiment les bénéfices à un délestage de 9 000 à 14 000 véhicules/jour. Ces estimations ne reposent toutefois sur aucune méthodologie claire et transparente, ce qui viole les bonnes pratiques en modélisation du trafic.
14. Dans l'étude 2018, les comptages (38 postes, 2014-2018) sont anciens et limités, couvrant seulement des axes principaux. Le recalage ignore les variations saisonnières ou post-COVID-19. Des données anciennes mènent nécessairement à de larges marges d'erreur de prévision. L'étude 2022 utilise des comptages récents (janvier-février 2022), mais sur une période courte, sans validation croisée avec des données 2023-2025.
15. Comme indiqué ci-dessus (point 2.), les axes existants comme la RD400 et la RD3 resteront saturés à l'horizon 2040. Or, les projections de l'étude de 2022 s'arrêtent précisément (et arbitrairement) à 2040. L'analyse aurait dû s'étendre au-delà, afin d'analyser l'impact du trafic induit, lequel neutraliserait les effets allégués.
16. Enfin, de nombreuses études démontrent que l'ajout de capacité routière induit une augmentation du trafic (« demande induite » ou « trafic induit ») en attirant de nouveaux usagers du fait des changements de mode de transport, des itinéraires plus longs, ou de nouveaux déplacements :
 - Une étude récente portant sur une période sur 55 ans constate qu'une augmentation de 10 % de la capacité routière génère 5 % de trafic supplémentaire à court terme et 10 % à moyen terme, annulant les gains en fluidité⁴.
 - Une méta-analyse confirme qu'une augmentation de 10 % des voies rapides induit 4-10 % de trafic supplémentaire en 5 ans, saturant à nouveau les routes⁵.
 - Enfin, les études démontrent que 30 à 40 % des gains attendus en termes de fluidité et de temps sont annulés par cet effet de rebond et les effets sont plus prononcés en zones urbaines denses (comme Le Tampon) où la croissance démographique et

⁴ Bucsky, P. & Juhász, M. (2022) ‘Long-term evidence on induced traffic: A case study on the relationship between road traffic and capacity of Budapest bridges’, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 157, pp. 244-257, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S096585642200026X>

⁵ Goff, M., « The Rebound Effect in Transportation », 20 novembre 2024, <https://michael-k-goff.github.io/2024-11-20-rebound/>

l’absence d’alternatives aux transports en commun renforcent la dépendance à la voiture⁶.

17. Le dossier soumis à consultation ne prend aucunement en compte l’effet de trafic induit. Selon l’étude de circulation (février 2022), les projections de trafic pour 2025 et 2040 intègrent une croissance globale (4 % en 2025 et 22 % en 2040 sans projet en raison de l’urbanisation et du développement territorial), et évaluent le report de flux vers la nouvelle voie (captant 11 800 à 13 900 véhicules/jour). Ces projections ne modélisent pas l’effet de trafic induit, annulant partiellement les bénéfices de décongestion. L’étude d’impact globale n’intègre pas plus de scénarios d’augmentation induite du trafic global.
18. Dans ces circonstances, l’hypothèse d’une réduction durable de la congestion du fait de l’ajout de capacité routière ne saurait tenir, en particulier compte tenu de l’absence de prise en compte de cet effet dans l’étude d’impact. Les améliorations alléguées ne sont dès lors aucunement fiables.

4. Les études de trafic routier ignorent toute alternative centrée sur les transports en communs

19. Enfin, les études Ingetec/CITEC de 2018 et TransMobilités de 2022 prédisent un maintien des flux actuels sur RD400/RD3 à l’horizon, mais sans scénario alternatif qui se porterait sur un projet avec un renforcement des Transports Collectifs en Site Propre (TCSP). Cette approche biaise l’analyse en renforçant l’idée selon lequel le « tout voiture » serait l’unique solution aux problèmes de circulation.
20. Bien que le projet inclue une voie TCSP partielle (2,2 km sur 5 km), les modélisations se focalisent sur le routier. La maîtrise d’ouvrage aurait dû modéliser des scénarios alternatifs, alignés sur les objectifs de mobilité durable, par exemple :
 - Étendre les sites propres pour bus (p. ex. voie dédiée sur RD3/RD400, intégrant les deux circuits de navettes du Tampon) avec cadencement à 10 min et parkings relais, afin de capter 20-40 % des flux pendulaires (matin/soir), réduisant la congestion sans défricher des zones naturelles.
 - Créer un réseau cyclable/piéton connecté (p. ex. pistes le long de RD400, reliant le centre-ville aux quartiers comme SIDR 400), couplé à des incitations telles que des vélos électriques subventionnés.
 - Instaurer des péages urbains ou zones à faibles émissions (ZFE) sur RN3/RD400, avec parkings dissuasifs et covoiturage encouragé.

⁶ Parthasarathi, P., Levinson, D.M., Karamalaputi, R. “Induced demand: a microscopic perspective”. *Urban Studies* 40(7), pp. 1335-1353. June 2003, Næss, P., Nicolaisen, M.S., Strand, A. “Traffic forecasts ignoring induced demand: a shaky fundament for cost-benefit analyses”. *European Journal of Transport and Infrastructure Research* 12(3), pp. 291-309. 2012

- Limiter l'étalement urbain pour réduire les besoins en déplacements longs.
21. Ces options auraient permis d'établir une comparaison plus équilibrée entre, d'une part, la mise en œuvre du projet, et d'autre part, l'affectation d'un budget équivalent à des transports collectifs en site propre. En ignorant ces scénarios, les études biaissent vers le « tout voiture » (alors qu'un des objectifs présentés est de s'en distancer), présentant la voie urbaine comme inévitable alors que des options TCSP pourraient résoudre la congestion de manière plus durable et sans impact sanitaire.

B. UN REPORT MODAL ILLUSOIRE

22. L'objectif affiché du projet est de favoriser « le report modal de la voiture vers le bus » en devenant « un support de développement pour les déplacements en transports en commun ». Ainsi, la « voie permettra également le renforcement du réseau de transport en commun et de modes doux sur la commune »⁷.
23. Derrière cet objectif affiché, le projet consiste avant tout en une route de 5 km à double sens allant jusqu'à 4 voies par endroits, conçue pour délester la RD400 et la RD3. Cet aménagement renforcera en réalité la dépendance à la voiture plutôt que de l'atténuer, avec une augmentation prévue du trafic global pouvant atteindre +22% d'ici 2040 en l'absence d'un report modal suffisant.
24. Pire encore, la voie des Transports Collectifs en Site Propre (TCSP) et le projet de « Voie Verte » souffrent de graves insuffisances.

1. **Les insuffisances de la voie Transports Collectifs en Site Propre (TCSP) limitée à 2,2 km, fragmentée par 5 interruptions, et absente en section 3**

25. La voie dédiée aux bus s'étend sur un linéaire combiné de seulement 2,2 km (sections 1 et 2). La voie TCSP ne représente donc même pas la moitié du tracé total. De plus, celle-ci est fragmentée par 5 interruptions – soit une tous les 400 mètres. Cette discontinuité compromet gravement son efficacité. Ces interruptions fragmentent le parcours et obligent les bus à partager la chaussée avec les véhicules légers sur la majorité du tracé, entraînant des pertes de temps, une réduction de la régularité et une moindre attractivité pour les usagers.
26. L'effet d'une voie rapide est sans intérêt si elle n'est pas continue : sans site propre intégral, les performances en vitesse et en régularité chutent, limitant le report modal de la voiture vers les transports collectifs. Les études convergent vers la même conclusion : les discontinuités dans les voies dédiées aux transports collectifs annulent les bénéfices

⁷ Dossier d'enquête préalable à la DUP, pièce n° 1, p. 8.

recherchés en termes de vitesse commerciale, de régularité et d'attractivité⁸. Un TCSP discontinu ne peut rivaliser avec la voiture particulière et perd son caractère structurant pour le territoire.

27. Enfin, le projet aurait notamment pour objectif principal de « Proposer une alternative au "tout automobile" et favoriser la pratique des modes de circulation douce », destiné à fluidifier les connexions interurbaines et à favoriser le report modal vers les bus⁹. Or, la section 3 exclut toute infrastructure dédiée aux transports en commun, ce qui contredit un des objectifs principaux du projet. L'absence d'une voie TCSP sur la section 3 du projet justifie à elle seule l'opposition à la déclaration d'utilité publique de ce projet, qui ne répond pas à ses objectifs affichés de promotion des transports en commun.

2. Les faiblesses d'une « Voie Verte » (piste cyclable et piétonne sécurisée) discontinue, partagée, compromettant l'attractivité et la sécurité de ses usagers

28. La Voie Verte laisse environ 2 km de portions discontinues sur le tracé total, notamment sur la section 1 (du rond-point des Azalées au chemin Nid Joli), où aucune matérialisation de voie cyclable n'est prévue. Les chaussées partagées avec les véhicules mesurent seulement 3,25 à 3,5 m de largeur, exposant les cyclistes au trafic motorisé sans séparation. Ces discontinuités fragmentent les itinéraires et découragent l'usage des modes doux.
29. De surcroît, la Voie Verte est conçue comme un espace partagé entre piétons et cyclistes, sans séparation physique dédiée aux vélos. Cela réduit la sécurité et l'attractivité pour les cyclistes, car elle ne propose pas de voie exclusive. Sur la section 3, la pente moyenne est de 11% minimum, dépassant largement la pente maximale recommandée de 6% pour une circulation vélo optimale et nécessiterait dès lors une piste cyclable dédiée. Enfin, la Voie Verte est rétrécie à 2 m au droit des transparences hydrauliques, ce qui est insuffisant pour permettre une cohabitation entre piétons et cyclistes.

C. UN BUDGET NON MAÎTRISÉ

30. Le dossier de la Maîtrise d'ouvrage présente de nombreuses zones d'ombre qui, en l'absence d'une ventilation transparente et d'une justification suffisante, entraîneront des dépassements de coûts significatifs. Ces insuffisances constituent une erreur

⁸ Voir notamment l'étude du de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) disponible sur le lien : <https://www.fnaut.fr/uploads/2021/07/265.pdf> ainsi que l'analyse de 35 projets européens dans le cadre de l'action COST : https://www.cerema.fr/fr/system/files/documents/2017/11/Rapport_final_BHLS_-_version_francaise_-_OK_cle09114a-1.pdf

⁹ Dossier d'enquête préalable à la DUP, pièce n° 1, p. 8

manifeste d'appréciation remettant en cause l'utilité publique du projet et sa viabilité économique, en violation de l'article L. 121-1 du Code de l'expropriation.

31. L'estimation sommaire des dépenses se contente d'énumérer des postes généraux sans fournir de ventilation détaillée ni de comparaison pertinente avec des projets similaires¹⁰. Par exemple, les coûts des ouvrages hydrauliques ne sont pas explicitement chiffrés en dépit des études hydrauliques reconnaissant des risques d'inondation et de la nécessité de dispositifs de rétention (par ailleurs manifestement insuffisants)¹¹. Cette opacité viole le principe de motivation des actes administratifs et empêche une évaluation réelle de l'opportunité du projet.
32. En tout état de cause, le coût de près de 11 000 000 EUR par kilomètre soulève des doutes sérieux quant à l'efficacité de l'aménagement, en particulier au regard du constat d'un impact insuffisant sur la résolution des difficultés de circulation et la faiblesse de la réduction de la congestion routière qui en découle¹². Le retour sur investissement attendu est amplement insuffisant, contredisant le critère d'intérêt public majeur¹³.
33. Les acquisitions foncières¹⁴ sont évaluées à près de 5 000 000 EUR pour 76 parcelles, dont la moitié concerne des emprises de moins de 50 m². Le dossier ne détaille pas le montant des indemnités d'évictions, ce qui suggère des impacts fragmentés sur de petits propriétaires possiblement sous-estimés. Cette lacune porte atteinte au principe de proportionnalité des atteintes à la propriété privée et justifie un refus de DUP pour défaut de justification.
34. Enfin, les effets environnementaux sont substantiellement sous-évalués, notamment en ce qui concerne la destruction de 5,7 hectares d'habitats naturels, sans qu'un corridor écologique viable ne soit assuré après la réalisation du projet. Cette lacune contredit les engagements affichés en matière de préservation en violation de l'article L. 122-1 du Code de l'environnement et remet en cause la viabilité économique du projet.
35. Ces zones d'ombre cumulées affectent la transparence, la proportionnalité et l'utilité publique du projet, justifiant à elles seules le rejet de la demande de la Maîtrise d'ouvrage.

D. UN FINANCEMENT INCERTAIN

36. Un maître d'ouvrage ne peut se prévaloir de l'utilité publique d'une infrastructure si le montage financier est à la fois indispensable à la réalisation de l'ouvrage et

¹⁰ Dossier d'enquête préalable à la DUP, pièce n° 5 – Appréciation sommaire des dépenses,

¹¹ Voir paras. 39 et s.

¹² Voir paras. 10 et s.

¹³ CE, 19 oct. 2012, n° 343070

¹⁴ Dossier d'enquête préalable à la DUP, pièce n° 1, p. 33.

manifestement incertain¹⁵. Les documents soumis par la Maîtrise d'ouvrage ne permettent aucunement de vérifier ce financement, ce qui justifie en soi un refus de sa demande d'utilité publique.

37. Selon la Maîtrise d'ouvrage, 42,39 %¹⁶ du coût total repose sur une ligne « Autres financements » dont l'origine, la garantie de versement, et même l'accord de principe n'apparaissent aucunement dans les pièces de la demande de déclaration d'utilité publique. L'intervention du FEDER (15,22 %) demeure subordonnée à l'éligibilité du projet au regard du règlement européen et au respect des délais d'engagement, conditions qui, là encore, ne sont pas documentées. Les concours de la CASUD et de la commune du Tampon ne couvrent donc ensemble que 42,38 % de l'opération, soit moins de la moitié du programme¹⁷.
38. L'administration doit disposer d'éléments suffisamment probants attestant que toutes les subventions extérieures sont acquises ou, à tout le moins, qu'un dispositif contractuel engageant les financeurs a été signé avant la déclaration d'utilité publique. En l'absence de telles garanties, la demande de déclaration d'utilité publique doit être rejetée.

II. RISQUES NATURELS ET SANITAIRES INACCEPTABLES

A. UNE VULNÉRABILITÉ ACCRUE FACE AUX CYCLONES

39. L'étude d'impact reconnaît que « *La voirie sera probablement affectée par les épisodes cycloniques touchant régulièrement La Réunion. (...) Les phénomènes liés d'inondation et de mouvement de terrain sont à même de provoquer des submersions ou emporter des volumes de sols important (sic), notamment à proximité des ravines* »¹⁸. La mise en œuvre de la voie urbaine augmentera la surface routière de 16,17 ha¹⁹, soit environ 23 terrains de football. L'étude estime toutefois que « *L'ensemble des mesures de réduction adoptées dans le cadre du projet permet de garantir le caractère limité et acceptable de des (sic) incidences* »²⁰.
40. Le projet prévoit de réaliser un système de rétention qui permettrait de faire face aux volumes d'eaux pluviales supplémentaires. Ces ouvrages permettraient de gérer la différence de volume d'eaux pluviales entre la situation initiale et la situation projet. Seules les eaux de la nouvelle voirie et des aménagements annexes (tels que les parkings relais) feront l'objet d'une rétention. L'étude estime même que « *ce projet*

¹⁵ CE, 15 avr. 2016 LGV Poitiers-Limoges, n° 388441.

¹⁶ Soit 21 663 013,22 EUR.

¹⁷ Compléments du mémoire en réponse à l'avis 24-0466 sur la demande de déclaration d'utilité publique du projet, p. 8.

¹⁸ Dossier d'étude d'impact, mars 2025, p. 41.

¹⁹ Dossier d'étude d'impact, mars 2025, p. 299.

²⁰ Dossier d'étude d'impact, mars 2025, p. 41.

d'aménagement permettra d'améliorer la situation hydraulique en aval de la nouvelle voie urbaine. Ce projet est donc considéré comme un aménagement positif par rapport à l'aval. »²¹ (en gras dans le texte).

41. Les conclusions de l'étude sont hautement contestables.
42. **Des études obsolètes** – Les cyclones Belal en 2024 (42 100 sinistres pour un coût total d'environ 100 millions EUR, 1000 mm de pluie en 48 h) et Garance en 2025 (68 000 sinistres pour un coût total de près de 300 millions EUR, rafales de vent dépassant 200 km/h) ont démontré l'impact de l'urbanisation sur l'exacerbation des inondations : routes submergées et glissements de terrain dans le nord, avec des dommages estimés à des millions d'euros et des évacuations.
43. Dans son rapport du 29 juillet 2025 sur les impacts du cyclone Garance, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) a noté que « les cumuls horaires de pluie ont pu atteindre une *période de retour de 1000 ans par endroits* »²².
44. La Maîtrise d'ouvrage a dimensionné les bassins de rétention pour des débits Q20 à Q100 issus de pluies théoriques, alors que le cyclone Garance a généré localement des cumuls horaires correspondant à une période de retour d'environ 1000 ans, rendant les hypothèses de l'étude hydraulique caduques. Cet écart démontre un sous-dimensionnement structurel des ouvrages vis-à-vis des débits de pointe effectivement atteignables. En l'état, ces bassins ne peuvent ni écrêter suffisamment les crues ni prévenir les débordements lors d'événements comparables, exposant les secteurs aval à des risques hydrauliques inacceptables.
45. Au Tampon, ce bétonnage pourrait reporter plus d'eau vers les ravines (Bras de Douane, Ravine Blanche), aggravant les risques par rapport à la situation actuelle, où les sols absorbent une partie des pluies. Les études ne quantifient pas de risque spécifique aux cyclones, sous-estimant potentiellement l'effet cumulatif avec le changement climatique (augmentation de 10-20 % des pluies extrêmes d'ici 2050).
46. L'étude d'impact repose sur une étude hydraulique réalisée par SAFEGE antérieure aux cyclones récents Belal et Garance. Ces événements récents ont montré l'incapacité des dispositifs classiques (bassins de rétention, fossés bétonnés) à contenir des pluies extrêmes amplifiées par l'urbanisation.
47. Les retours d'expérience cycloniques montrent également qu'à La Réunion, des embâcles (débris, végétation) ont localement entravé le fonctionnement des réseaux et ouvrages, réduisant leur efficacité et favorisant des débordements lors des crues torrentielles. Pour Garance, les relevés de terrain font notamment état de dépôts

²¹ Dossier d'étude d'impact, mars 2025, p. 81, et Reprise étude hydraulique, mars 2025, p. 25.

²² <https://www.cerema.fr/fr/actualites/campagne-terrain-identifier-impacts-du-cyclone-garance-du-28>.

sédimentaires massifs : « Sous l'effet de cette crue torrentielle, les lits mineurs [section ravin Lafleur et Petit Ruisseau] ont été complètement comblés par les matériaux transportés (jusqu'à 5 mètres d'épaisseur par endroits), provoquant une élévation du niveau d'eau et l'épanchement des écoulements et sédiments sur plus de 50 mètres de large autour du point de confluence »²³.

48. Or, si les bassins saturent, le débit de fuite (même à 60 %) pourrait excéder les capacités aval, surtout si plusieurs bassins (BV1 à BV11) rejettent simultanément vers les mêmes ravines. De plus, les études ne modélisent pas des scénarios combinés avec des vents cycloniques (jusqu'à 200 km/h), qui pourraient endommager les fossés enherbés ou réseaux enterrés, aggravant les risques par rapport à l'état naturel actuel.
49. **Imperméabilisation massive analysée de manière théorique** – L'étude reconnaît que le projet couvre 16,17 ha de plateforme routière, dont 5,7 ha d'espaces semi-naturels²⁴. Le coefficient de ruissellement passe ainsi de 0,3-0,5 à près de 0,9, ce qui amplifie mécaniquement les débits de pointe. Cela accélère et amplifie les débits de pointe lors de pluies intenses, un effet non compensé pleinement par les bassins de rétention, dimensionnés pour Q20-Q100 théoriques. L'étude repose sur une approche fondamentalement théorique basée sur des modèles et hypothèses qui simplifient la complexité réelle des phénomènes cycloniques :
- Les calculs hydrologiques s'appuient sur des formules théoriques. Ces formules assument une uniformité des bassins (pente, ruissellement) qui ne reflète pas la variabilité topographique de La Réunion (pentes > 9 %). Par exemple, les Tc sont moyennés (ex. : 36,7 min pour BV12) sans validation terrain pendant un cyclone réel. Lors d'un cyclone, les conditions réelles (sol saturé, ruissellement accéléré, chemins préférentiels, embâcles, etc.) réduisent ce temps effectif, ce qui n'est pas suffisamment pris en compte dans une approche uniquement théorique.
 - Les modélisations simulent des crues théoriques ($Q_{100} = 425 \text{ m}^3/\text{s}$ pour Ravine Blanche), mais ignorent des facteurs dynamiques comme des variations soudaines de débit lors d'un cyclone. Cela rend l'approche abstraite, car elle n'intègre pas de données in situ post-cyclone pour calibrer les modèles, en particulier compte tenu des évènements cycloniques récents des crues théoriques de Q1000.
 - L'analyse hydraulique fondée sur les coefficients de Montana calculés à partir des données Météo France de 1969-2005 est obsolète et dangereusement sous-estimée, ignorant l'accélération des événements climatiques extrêmes dus au réchauffement. Le cyclone Garance, avec ses pluies torrentielles dépassant 500 mm en quelques heures et des intensités inédites sur des durées inférieures à 6 heures, a provoqué des inondations massives et des débordements hydrauliques bien au-delà des prévisions basées sur ces données anciennes, comme l'attestent les retours

²³ CEREMA, juillet 2025, p. 45.

²⁴ Dossier d'étude d'impact, mars 2025, p. 299.

d’expérience de la DEAL et le Cerema. Utiliser une période aussi datée pour modéliser les risques ignore l’évolution récente du climat à La Réunion, risquant des dimensionnements d’ouvrages insuffisants et des catastrophes évitables.

50. Dans ces circonstances, les modélisations utilisées ne simulent pas de pluies extrêmes post-cyclones, ni les projections du GIEC (+10 à 20 % de pluies intenses d’ici 2050). Cela viole l’esprit de l’article L. 121-1 du Code de l’urbanisme (principe de prévention des risques) et de la loi n° 2021-1104 dite « Climat et Résilience », qui imposent d’intégrer l’adaptation au changement climatique.
51. L’affirmation selon laquelle le « projet est donc considéré comme un aménagement positif par rapport à l’aval » résulte d’une analyse tronquée, basée sur des données datées, et ne représente pas fidèlement les risques que pose le projet. Au contraire, l’aménagement induit une artificialisation des sols qui accentue le stress hydrologique dans une zone résidentielle déjà vulnérable aux inondations.

B. DES NUISANCES SONORES INACCEPTABLES

52. Les études récentes sur l’exposition au bruit des transports routiers mettent en évidence des conséquences significatives sur la santé, allant des troubles du sommeil à des pathologies plus graves comme le diabète. L’exposition chronique au bruit routier perturbe le sommeil en provoquant des fragmentations et des réactions de stress, entraînant une élévation des hormones de stress et un déséquilibre neuroendocrinien qui favorise l’hypertension, l’inflammation et le stress oxydatif, augmentant ainsi le risque de maladies cardiovasculaires. De plus, des recherches épidémiologiques montrent une association entre le bruit des transports et le diabète de type 2. Une augmentation de 10 dB du bruit routier peut accroître le risque de diabète de 8 à 11 %. Les populations vulnérables, notamment les enfants, sont particulièrement affectées, avec des liens observés vers des troubles mentaux et des issues périnatales défavorables, soulignant l’urgence de politiques environnementales intégrées pour mitiger ces impacts sur la santé publique.
53. Dans ce contexte, l’étude d’impact met justement en lumière l’existence de quartiers résidentiels calmes, pour qui la « réalisation de la voie urbaine risque fortement d’accroître les nuisances sonores ». Plusieurs sites sensibles, en ce compris ceux accueillant enfants ou personnes au repos, sont déjà exposés à des niveaux critiques²⁵. L’étude reconnaît dès lors que « Les niveaux sonores seront relativement importants tout au long de la voie, avec des niveaux compris entre 60 dB(A) et 74 dB(A) pour les

²⁵ Dossier d’étude d’impact, mars 2025, p. 261.

bâtiments les plus proches. Une attention particulière devra donc être portée sur les habitations actuelles »²⁶.

54. Ce constat est particulièrement préoccupant, en particulier compte tenu des irrégularités relatives à l'évaluation des impacts de la nouvelle route, au respect du cadre réglementaire en vigueur, et de l'absence de mesures de réductions prévues. La voie augmentera les nuisances sonores pour les riverains, en contradiction avec l'article L. 571-1 du Code de l'environnement qui impose la prévention des bruits de voisinage.

1. Irrégularités dans l'évaluation des niveaux sonores

55. L'étude acoustique repose sur une campagne de mesures réalisée entre août et septembre 2018, complétée par des modélisations via le logiciel CADNA. Cependant, plusieurs anomalies rendent ces évaluations non conformes aux exigences de fiabilité et de précision imposées par l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières et par la norme NF S 31-010 (caractérisation et mesurage des bruits de l'environnement).
56. Sur huit points de mesure prévus, le point PM 8 n'a pas pu être mesuré en raison d'un « incident avec le sonomètre »²⁷. L'absence de données fiables pour ce point viole le principe d'exhaustivité des évaluations acoustiques, requis par les articles L. 571-9 et suivants du code de l'environnement, qui imposent une analyse complète des zones affectées.
57. Cette lacune concernant la mesure du point PM 8 est d'autant plus regrettable qu'il est situé dans une zone résidentielle sensible comprenant la salle d'animation du 14^e km et une aire de jeux pour enfants.
58. Plus grave encore, la Maîtrise d'ouvrage en conclut que les mesures de réduction de bruit ne sont pas nécessaires sur l'intégralité de la zone concernée. Les traitements acoustiques prévus à l'horizon 2025 et 2040 se limitent en effet à la zone PM 7, et aucune mesure ne semble avoir été prévue au-delà de ce tronçon²⁸. En tout état de cause, aucun budget n'est visé pour couvrir les frais de réduction de bruit sur l'intégralité de la section 3²⁹.

2. Dépassements des seuils légaux projetés

59. Conformément à l'arrêté du 5 mai 1995, les niveaux sonores ne doivent pas excéder, au niveau des façades des pièces principales (cuisine, séjour et chambre) des différents logements, 60 dB(A) en période diurne et 55 dB(A) en période nocturne. Or, les

²⁶ Dossier d'étude d'impact, mars 2025, p. 359.

²⁷ Étude d'impact acoustique de la création de la voie urbaine du Tampon, Octobre 2018, p. 5.

²⁸ Étude d'impact acoustique de la création de la voie urbaine du Tampon, mars 2022, pp. 50 et s.

²⁹ Voir para. 62.

modélisations à l'horizon 2025 et 2040 prévoient des niveaux allant jusqu'à 79,1 dB(A) (point PM1 à 2040), avec des valeurs comprises entre 60 et 74 dB(A) pour les bâtiments les plus proches³⁰ :

Identification	Laeq simulé par période en dB(A)-Avec aménagement	
	2025	2040
PM 1	78,4	79,1
PM 2	48,9	49,6
PM 3	71,8	72,5
PM 4	76,2	76,8
PM 5	57,8	58,4
PM 6	60,1	60,7
PM 7	71,3	72,0
PM 8	61,5	62,2

Niveaux sonores simulés Horizon 2025 et 2040

60. Ces dépassements concernent des zones résidentielles et sensibles (écoles, cliniques), constituant une violation flagrante des normes applicables. Le projet crée dès lors de nouvelles zones critiques près d'écoles et habitations (ex. : écoles rue de Paris à 72-74 dB(A) diurne), sans plan de prévention adéquat, violent l'obligation de protection des bâtiments sensibles.

3. Insuffisances des mesures de réduction

61. Les études proposent des mesures de réduction (écrans acoustiques, enrobés phoniques, traitement des façades), mais celles-ci sont inadéquates et ne garantissent pas le respect des seuils réglementaires. Les écrans et clôtures acoustiques sont limités à 2,5 m de hauteur pour des raisons visuelles, mais les simulations montrent qu'ils ne protègent pas suffisamment les étages supérieurs (ex. : traitement complémentaire des baies requis pour les niveaux >70 dB(A)).
62. Pour les maisons dont les étages dépassent la hauteur des écrans acoustiques, le projet prévoit un traitement direct du bâti existant afin d'assurer la protection contre les nuisances sonores. Ces travaux ne sont toutefois ni précisés ni clairement budgétisés. En particulier, aucune ligne budgétaire n'est prévue concernant les travaux de réduction des bruits sur l'intégralité de la section 3³¹. Les mesures de réduction des bruits ne sont pas plus mentionnées dans les « caractéristiques principales des ouvrages les plus importants »³².

³⁰ Étude d'impact acoustique de la création de la voie urbaine du Tampon, mars 2022, p. 23.

³¹ Dossier d'enquête préalable à la DUP, pièce n° 5 – Appréciation sommaire des dépenses, p. 4.

³² Dossier d'enquête préalable à la DUP, pièce n° 4.

63. Il convient dès lors de considérer que ces mesures de réduction sont inefficaces et que les dépassements des seuils réglementaires sont établis³³.

C. UNE POLLUTION DE L'AIR CRÉANT UN RISQUE SANITAIRE ET ENVIRONNEMENTAL MAJEUR

64. La réglementation de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) sur la qualité de l'air a subi une évolution significative en 2021, marquant une mise à jour majeure des lignes directrices mondiales relatives à la qualité de l'air. Ces changements soulignent l'urgence d'une action renforcée contre la pollution atmosphérique, reconnue comme l'une des principales menaces environnementales pour la santé humaine. L'OMS a révisé ses seuils en septembre 2021 sur la base d'une revue exhaustive de plus de 500 études épidémiologiques et toxicologiques accumulées depuis 2005. Ces données montrent que les polluants atmosphériques ont des effets néfastes sur la santé à des concentrations bien inférieures à celles précédemment admises. L'Union européenne a adopté en 2024 une nouvelle directive alignant en partie ses limites sur celles de l'OMS³⁴.

65. Le dioxyde d'azote (NO_2) est un gaz irritant issu des combustions (notamment des moteurs diesel et essence). Il pénètre profondément dans les voies respiratoires et peut interagir avec d'autres polluants pour aggraver leurs effets. Son exposition à long terme à des niveaux chroniques de 10-20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ engendre des effets néfastes reconnus :

- Augmentation des symptômes bronchitiques chez les enfants asthmatiques et réduction de la fonction pulmonaire ;
- Risque accru d'asthme, d'infections respiratoires et de maladies pulmonaires chroniques (toux, essoufflement) ;
- Associations avec une mortalité accrue (cardiovasculaire et respiratoire), même aux seuils réglementaires.

66. Les études estiment que réduire le NO_2 sous les seuils OMS éviterait des milliers de décès prématurés en France, en particulier en périodes chaudes³⁵.

³³ Voir paras. 59-60.

³⁴ Directive (UE) 2024/2881 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (refonte), JO L, 2024/2881, 20.11.2024.

³⁵ Corso M, Blanchard M, Wagner V. Impact à court terme du dioxyde d'azote (NO_2) sur la mortalité dans 18 agglomérations françaises, 2010-2014. Saint-Maurice : Santé publique France, 2019. 39 p. Disponible à partir de l'URL : www.santepubliquefrance.fr (« Pendant la saison chaude, une augmentation 10 $\mu\text{g}.m^{-3}$ de NO_2 se traduit par une augmentation de 3,07 % de la mortalité non accidentelle le jour suivant [...]. Nos résultats confirment que l'exposition au NO_2 , en tant que traceur de la pollution lié au trafic, est associé à court terme avec la mortalité, même à des concentrations, en moyenne annuelle, conformes à la réglementation européenne et à la valeur guide de l'OMS (40 $\mu\text{g}.m^{-3}$). »).

67. Les particules fines PM2.5 (diamètre inférieur à 2,5 micromètres) représentent l'un des polluants atmosphériques les plus dangereux, capables de pénétrer profondément dans les poumons et la circulation sanguine, provoquant des effets dévastateurs sur la santé. Les recommandations de l'OMS, révisées en 2021, abaissent drastiquement les seuils pour mieux refléter les preuves scientifiques accumulées.
68. La pollution de l'air cause 7 millions de décès prématurés par an dans le monde, dont 300 000 en Europe. À La Réunion, où le trafic routier est une source majeure de NO₂, ignorer ces nouveaux seuils pourrait exposer les populations à des risques accrus. Les projets locaux doivent anticiper l'application des seuils prévus par la directive de 2024 pour éviter des contentieux futurs.
69. En l'espèce, l'aménagement proposé est une ampleur conséquente pour le Tampon compte tenu du nombre de personnes concernées : plus de 31 035 riverains, soit 38 % de la population du Tampon³⁶. En outre, le projet impacte 30 établissements à caractère sanitaire et social, soit 8 structures d'accueil pour la petite enfance, 12 écoles, 4 collèges, 1 lycée, 4 établissements de soins, et 1 maison de retraite. Le projet impacte également 31 sites sensibles, soit 3 gymnases, 7 stades, 6 courts de tennis, 10 plateaux sportifs, 1 piscine, et 4 boulodromes³⁷.
70. L'augmentation du trafic générera davantage de particules fines, aggravant les pathologies respiratoires et cardiovasculaires, alors que l'OMS alerte sur les dépassements fréquents des seuils à La Réunion. Les bilans détaillés réalisés dans le cadre des études d'impact du projet soulignent que la mise en service de la nouvelle voie urbaine engendre une **hausse globale de 13 % des émissions polluantes** (PM10, PM2.5, CO, soufre, HAP, etc.) à l'horizon 2025 par rapport au scénario sans projet. Cette hausse atteint **jusqu'à 67 % pour certains tronçons et polluants**, alors que, partout ailleurs, les émissions baissent ou stagnent du fait du renouvellement du parc automobile³⁸. Globalement, l'étude constate une « Augmentation progressive des émissions globales aux horizons futurs avec également augmentation des émissions liées au projet : Particules PM10 ; Particules PM2,5 ; Arsenic ; Chrome ; Benzo(j)fluoranthène ; Anthracène ; Fluorène »³⁹.
71. L'étude d'impact conclut à un impact « non significatif » sur la qualité de l'air et à l'absence de risques sanitaires supplémentaires, affirmant que les normes réglementaires ne sont pas dépassées. Cependant, cette conclusion repose sur des hypothèses optimistes et des méthodes simplifiées qui minimisent les risques réels et se base sur une réglementation dépassée. Les mesures de réduction proposées sont très

³⁶ Étude air et santé, 5 décembre 2024, p. 25.

³⁷ Étude air et santé, 5 décembre 2024, pp. 25-28.

³⁸ Dossier d'étude d'impact, mars 2025, p. 355.

³⁹ Dossier d'étude d'impact, mars 2025, p. 356.

largement insuffisantes pour permettre de compenser le dépassement des nouveaux seuils.

72. L'étude reconnaît également que le « risque cancérigène lié à une exposition chronique peut être qualifié d'acceptable [!] pour les populations situées dans la bande d'étude du projet, quelle que soit la substance prise individuellement, excepté pour les particules diésel par inhalation » (soulignement dans le texte)⁴⁰.
73. L'étude d'impact démontre très clairement que la nouvelle voie urbaine va générer une augmentation locale de la pollution de l'air, tant en matière d'émissions globales que de concentrations ressenties par de nouveaux riverains⁴¹, et ceci sans réel bénéfice avéré pour la population la plus exposée à l'existant.
74. Par ailleurs, l'étude air et santé ne prend pas plus en compte l'impact du fort dénivelé du tracé, en particulier au niveau de la section 3 (avec une pente moyenne de 11% et des variations allant jusqu'à 18%) sur la propagation et la concentration de la pollution atmosphérique. Ce dénivelé prononcé influencera toutefois nécessairement la dynamique des émissions.
75. Dans son avis du 30 janvier 2025, l'ARS a confirmé ses doutes quant aux modélisations de l'exposition à la pollution de l'air, lesquelles conservent un degré significatif d'incertitudes, surtout dans le domaine de l'air ». L'autorisation environnementale et la déclaration d'utilité publique ne sauraient être octroyées tant que ces doutes n'ont pas été levés.

D. **LA DESTRUCTION D'ESPACES VERTS ET D'ESPÈCES PROTÉGÉES**

76. L'inventaire écologique note la destruction de près de 5,7 hectares d'habitats patrimoniaux, la disparition de nombreux grands arbres susceptibles d'abriter des espèces protégées (Taphien de Maurice, avifaune endémique), ainsi que la destruction de stations de flore de haute valeur patrimoniale comme *Pteris dentata* et *Adiantum hirsutum*. Ces points sont confirmés dans la fiche d'impact environnemental et concernent des corridors écologiques importants.
77. Par ailleurs, l'ensemble du dispositif de compensation souffre d'une absence de précision spatiale, de garanties opposables, d'indicateurs de réussite et de contrôle indépendant. Aucune cartographie ni liste précise des parcelles n'est fournie : la zone de compensation reste une annonce sans plan géoréférencé. Le calendrier, les responsables de l'exécution et la contractualisation de la gestion des parcelles ne sont pas détaillés. La restitution à un gestionnaire naturel ou une collectivité est simplement envisagée, sans précision sur les modalités réelles, le choix du gestionnaire ou les

⁴⁰ Étude air et santé, 5 décembre 2024, p. 122.

⁴¹ Étude air et santé, 5 décembre 2024, p. 91.

contraintes opposables en cas d'échec du projet de restauration écologique. Les opérations prévues (plantation de 4 000 à 5 000 plants d'espèces indigènes, restauration de la trame verte) sont génériques et ne permettent pas de vérifier leur efficacité ou leur adéquation aux habitats détruits, par absence de description du compartiment écologique rétabli ou des méthodes de suivi.

78. Le dispositif ne permet donc aucunement de garantir concrètement la non-perte de biodiversité ni le respect effectif des principes « Éviter, Réduire, Compenser » (ERC), comme l'exigent la jurisprudence et le Code de l'environnement.
79. Le Conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN) a constaté que les investigations restent approximatives alors que le projet s'inscrit dans une zone présentant des espèces protégées. Le CSRPN constate également que « les éléments présentés dans le document ne garantissent pas l'innocuité du projet par rapport à des éléments de patrimoine naturels sensibles, voire protégés (ex débroussaillage falaise ou obturation de terriers) ». Le CRSPN s'interroge enfin sur « une politique globale qui consiste à planter des individus d'espèces protégées ou patrimoniales, à les abattre en fonction des besoins des projets puis à replanter »⁴².
80. Compte tenu des enjeux en matière de respect de la biodiversité, de la faiblesse des dispositifs de compensation et des réserves du CRSPN, les demandes de la Maîtrise d'ouvrage doivent être rejetées en l'état, et tous travaux de débroussaillage et de terrassement doivent être suspendus.

RÉCAPITULATIF DES DEMANDES

81. Sous toutes réserves et sans aucune reconnaissance préjudiciable, nous sollicitons du Préfet de :
 - REJETER la demande d'autorisation environnementale ;
 - REJETER la demande de déclaration d'utilité publique ;
 - REJETER la demande relative à la cessibilité des terrains nécessaires pour la réalisation des travaux ; et en tout état de cause de
 - METTRE EN DEMEURE la commune du Tampon de cesser tous travaux de débroussaillage et de terrassement sur tout ou partie du tracé.

{ *La liste des signataires est reprise au courrier du 27 août 2025 à Monsieur le Préfet* }

⁴²

CSRPN, Avis n° 2025-02.