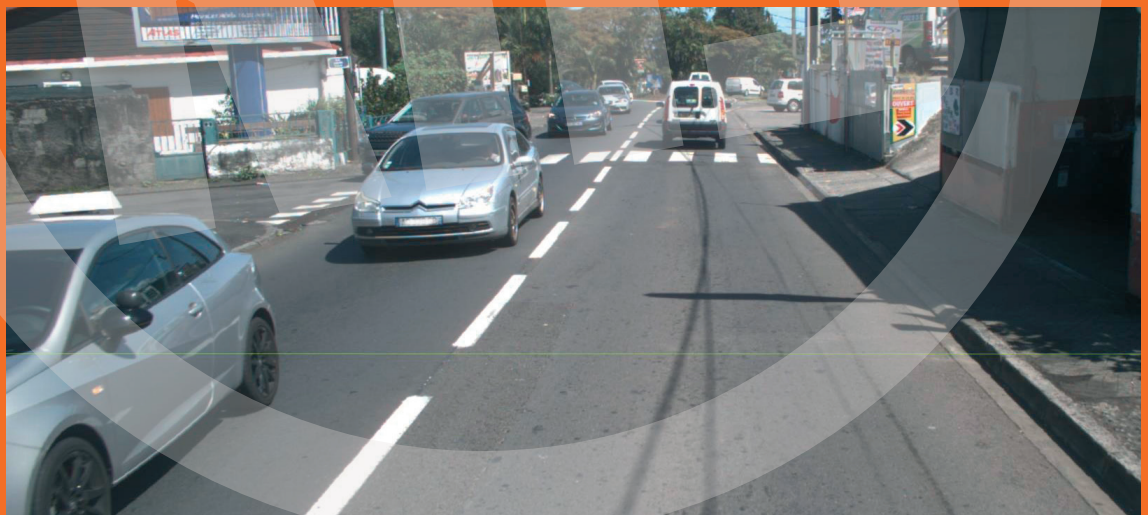


ROUTE DES GÉRANIUMS

LIAISON

RN3

SAINT-PIERRE / COL DE BELLEVUE



SYNTHÈSE DU DOSSIER DU MAÎTRE D'OUVRAGE

1.1 LA POLITIQUE TRANSPORT DE LA RÉGION RÉUNION

Le maître d'ouvrage du projet d'aménagement de la route des Géraniums est la Région Réunion. Cette dernière est compétente notamment en matière d'aménagement du territoire et de transport.

Pour exercer ces compétences et mener à bien les missions qui lui sont dévolues, la Région a réalisé deux documents cadre :

- Le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) dont l'enjeu est de concilier essor démographique (1 million d'habitants d'ici 2030), besoins en logements, en équipements urbains, en emplois, tout en préservant le capital territorial naturel et agricole.
- Le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) dont le principal objectif est d'établir de grandes orientations, des schémas d'infrastructures et de transports, des actions ciblées sur les transports individuels et collectifs afin de développer une mobilité durable pour l'île de La Réunion à l'horizon 2020-2030.

Le SAR définit la RN3 reliant Saint-Pierre à Saint-Benoît comme une route d'intérêt primaire et prévoit la réalisation d'une nouvelle liaison entre le Col de Bellevue et Saint-Pierre.

Dans le cadre des orientations du SRIT, le projet de création de la route des Géraniums consiste à répondre à la demande de hiérarchisation du réseau permettant une sécurisation de la RN3 actuelle par la création de voies nouvelles.

1.2 LES RAISONS DE LA CRÉATION DE LA ROUTE DES GÉRANIUMS

1.2.1 Une microrégion dynamique

La microrégion sud est une des microrégions les plus dynamiques de l'île de La Réunion en raison de son essor démographique, de son développement urbain et de son rôle économique majeur.

1.2.2 Des enjeux de déplacements

Une urbanisation croissante mais diffuse

La plaine urbanisée qui relie Saint-Pierre à Saint-Benoît alterne centres urbains et paysage de mitage. Cette urbanisation s'étend peu à peu aux espaces ruraux. Ainsi, une grande partie du tissu urbain est peu structurée, étalée, voire disséminée.

Une diversité d'usages dans les déplacements

Les déplacements sur le territoire sont volumineux et d'origines différentes. Il est recensé :

- des déplacements intra-communaux,
- des déplacements intercommunaux (environ 40% des déplacements totaux),
- un trafic de transit.

1.2.3 Un réseau inadapté, saturé, source de nuisances

Un nombre de déplacements en véhicules personnels extrêmement élevé

Les déplacements entre domicile et travail se font pour une large part (70 %) en véhicules personnels, entraînant aux heures de pointes des embouteillages conséquents.

L'essentiel du trafic est concentré sur la RN3

La RN3 actuelle constitue la colonne vertébrale des transports entre les deux communes les plus importantes du Sud : Saint-Pierre et Le Tampon. Cet axe est emprunté quotidiennement par plus de 55 000 véhicules dans sa partie basse.

Des trafics routiers importants et un centre-ville du Tampon saturé

Les congestions récurrentes que connaît actuellement la RN3 entraînent une forte dégradation des conditions de circulation aux heures de pointe du matin et du soir entre Saint-Pierre et Le Tampon.

De plus, la RN3 traverse Le Tampon et cause d'importantes nuisances (qualité de l'air, bruit) aux riverains.

Des projets de transports en commun qui se développent mais qui n'apportent pas les réponses suffisantes

Malgré des projets ambitieux et structurants de transports en commun menés par les collectivités territoriales, la création de voies nouvelles semble nécessaire pour permettre d'améliorer durablement la situation des déplacements dans la partie du Sud de l'île de La Réunion.

1.3 LE PROJET ROUTE DES GÉRANIUMS

1.3.1 Nature et objectif du projet

Le projet consiste à aménager une liaison routière nouvelle entre le Col-de-Bellevue et Saint-Pierre, pour fluidifier la circulation routière dans le Sud de l'île, en particulier au niveau des communes de Saint-Pierre et du Tampon et d'améliorer l'accès aux lieux touristiques comme le Volcan.

Le projet de route des Géraniums vise donc à améliorer les problèmes de capacité de la RN3 et les conséquences de la congestion actuelle, tout en permettant sa requalification en voirie urbaine au cœur de l'agglomération du Tampon.

1.3.2 Les enjeux

Les enjeux physiques

Le projet s'inscrit sur un territoire contraignant marqué par un relief volcanique qui comprend de nombreuses ravines et de multiples cours d'eau.

De plus, des eaux souterraines alimentent en eau potable des zones urbaines.

Enfin, La Réunion est exposée à un certain nombre de risques naturels à prendre en compte dans le cadre de l'aménagement du territoire.

Les enjeux paysagers et patrimoniaux

L'aire d'étude présente des paysages remarquables et variés associés à un patrimoine historique protégé important.

Les enjeux environnementaux

Le projet s'inscrit dans le périmètre de l'aire d'adhésion à la charte du Parc National de La Réunion.

Aussi, il comprend des espaces naturels remarquables inventoriés, classés et protégés. On dénombre vingt-six ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêts Ecologiques Faunistiques et Floristiques), cinq Espaces Naturels Sensibles et une réserve biologique.

Sur le littoral fragile, sont également recensées des zones protégées ou sensibles.

Par ailleurs, le périmètre d'étude abrite des habitats et des espèces remarquables : une végétation indigène intacte ou peu dégradée, un important couloir de déplacement de la plupart des oiseaux remarquables de La Réunion.

Enfin, des continuités écologiques, essentielles aux déplacements des espèces et à l'accomplissement de leur cycle de vie, sont à préserver.

Les enjeux agricoles

L'agriculture basée principalement sur l'élevage et la canne à sucre est structurée géographiquement : canne à sucre au Sud, mosaïque au centre et prairies d'élevage au Nord.

Par ailleurs, on rencontre des espaces agricoles protégés sur une grande partie de la zone d'étude non urbanisée.

1.4 LES TRACÉS PROPOSÉS

1.4.1 Les principes d'élaboration des tracés étudiés

Six variantes sont proposées pour éviter la traversée du Tampon. Ces variantes se développent soit à l'Ouest, soit à l'Est, de ce secteur urbanisé.

Les tracés ont été définis selon les principes suivants :

- l'évitement du bâti existant,
- la préservation de l'agriculture,
- la recherche d'une cohérence du projet avec le développement à long terme du tripôle Saint-Louis / Saint-Pierre / Le Tampon,
- l'amélioration de l'accès aux pôles touristiques (les Volcans, les Plaines,...).

Les tracés (Ouest, Est ou mixte) envisagés se différencient en fonction de l'altitude :

- une partie Sud faiblement urbanisée avec de grandes parcelles agricoles,
- une partie centrale très urbanisée composée en majorité de zones d'habitations résidentielles et de petites parcelles cultivées,
- une partie Nord-Est fortement rurale composée en majorité de grandes parcelles de champs cultivés et de quelques terrains en friche.

1.4.2 Les variantes Ouest

Les deux variantes (Ouest 1 et Ouest 2) quittent l'actuelle RN3 entre Bourg-Murat et le terrain militaire de la Plaine-des-Cafres, contournent Le Tampon par l'ouest, et rejoignent la RN3 à l'aval de l'échangeur Mon Caprice.

Les principales caractéristiques :

Longueur	24 km environ
Longueur 2x2 voies	20 km
Nombre d'échangeurs	6
Coût	Entre 386 et 478 millions d'euros HT

1.4.3 Les variantes Ouest/Est

Les deux variantes OUEST-EST débutent au carrefour giratoire du dix-neuvième kilomètre pour l'une et au Sud de la Plaine-des-Cafres pour l'autre. Elles se confondent dans la majeure partie du tracé sur la variante OUEST 2.

Longueur	23 km (OUEST/EST 1) et 18 km (OUEST/EST 2)
Longueur 2x2 voies	12,7 km
Nombre d'échangeurs	5
Coût	Entre 442 et 583 millions d'euros HT

1.4.4 Les variantes Est

Les deux variantes EST quittent l'actuelle RN3 entre Bourg-Murat et le terrain militaire de la Plaine-des-Cafres, contournent Le Tampon par l'Est, et rejoignent la RN3 à l'amont de l'échangeur de Mon Caprice.

Les variantes Est traversent des espaces faiblement urbanisés, composés de grandes parcelles de champs cultivés et de terrains en friche. Elles ne comportent pas de section à 2x2 voies.

Longueur	22 km
Longueur 2x2 voies	0 km
Nombre d'échangeurs	5
Coût	Entre 360 millions et 427 millions d'euros HT

1.5 LES IMPACTS DU PROJET

1.5.1 Sur l'environnement

Le projet est conçu en fonction des différents enjeux environnementaux, afin de minimiser les impacts sur l'environnement et le cadre vie.

Les impacts et mesures en phase chantier

Pour limiter les nuisances sur le cadre de vie des riverains et la fonctionnalité du secteur concerné, des dispositions générales de chantier seront intégrées dans un cahier des charges environnementales à l'attention des entreprises. L'application de ce cahier des charges est contractuelle et fait l'objet d'un suivi de la part du maître d'œuvre et du maître d'ouvrage.

Les impacts et mesures en phase exploitation

Pour la phase d'exploitation, des mesures seront proposées en réponse à la perte de foncier, à la suppression de surfaces agricoles, à la gestion et au traitement des eaux pluviales, aux effets du trafic routier sur la santé, et aux incidences sur le milieu naturel, sur le paysage et sur le patrimoine.

1.5.2 Sur le paysage et le patrimoine

Les effets sur le paysage

Les différentes variantes contournent le centre urbain du Tampon et s'inscrivent dans des contextes paysagers variés, avec leurs propres potentialités et objectifs d'intégration paysagère. Elles partagent, cependant, des enjeux transversaux liés au relief.

Les effets sur le patrimoine

Toutes les variantes traversent les périmètres de protection de 500 m des monuments historiques inscrits. Les co-visibilités, nécessitant des mesures d'insertion paysagères spécifiques, seront définies en concertation avec l'architecte des Bâtiments de France.

1.5.3 Sur le milieu physique

Les effets sur la topographie

La création d'une infrastructure a pour conséquence une modification localisée de la topographie et du relief. C'est surtout le cas lors du franchissement de certaines ravines. Le principal impact sur l'environnement concerne la gestion de matériaux excédentaires et les incidences sur le paysage.

Les effets sur les eaux superficielles et souterraines

La densité du réseau hydrographique nécessite un nombre d'ouvrages hydrauliques important allant d'une vingtaine pour les variantes Ouest, à une quarantaine pour les variantes Est, susceptible d'entraîner des impacts sur les eaux superficielles et souterraines.

L'objectif consiste dès à présent à :

- ne pas aggraver la situation actuelle relative aux zones d'inondation,
- définir la protection de la ressource en eau.

Maintenir la biodiversité et la qualité des milieux naturels

L'adéquation du projet avec l'objectif de maintien de la biodiversité passe par la réalisation d'un diagnostic écologique (faunistique et floristique) de qualité. Cet inventaire permettra de comprendre le fonctionnement de l'écosystème et de définir les mesures de réduction et de compensation pour maintenir son équilibre.

1.6 LES EFFETS ATTENDUS DU PROJET

La route des Gèraniums permettrait de répondre à l'enjeu de liaison entre les différents pôles générateurs de trafic et d'écouler le trafic d'échange entre Le Tampon et Saint-Pierre grâce aux points de raccordement.

Elle prend en compte les différents enjeux environnementaux afin d'en minimiser les impacts, notamment sur la ressource en eau, les risques naturels, la faune et la flore ou encore le paysage et le patrimoine architectural.

Sa réalisation amènerait une meilleure accessibilité du territoire ce qui permettrait la structuration des bassins de vie du Sud-Ouest de l'île. Il suppose en contrepartie une emprise sur des terrains agricoles et sur le bâti.

La zone agricole concernée, se compose principalement de culture de canne à sucre et d'élevage. Différentes pistes de compensation pourront être proposées une fois la variante retenue.

Le fonctionnement urbain serait préservé dans la mesure où aucune des variantes présentées n'est de nature à isoler des zones bâties existantes des commerces, services et équipements publics.

Le projet permet d'améliorer l'accès :

- aux équipements publics,
- aux exploitations agricoles,
- au centre du Tampon par une diminution de la circulation sur l'actuelle RN3.

Les effets sur la socio-économie locale se déclinent à travers l'amélioration de l'accessibilité et donc la valorisation des pôles majeurs actuels et futurs du Sud-Ouest de l'île. Les gains de temps liés au projet seraient significatifs avec une baisse des trafics allant jusqu'à 70% pour certains secteurs comme la Plaine-des-Cafres et la traversée du Tampon à l'horizon 2035. Le projet permettrait également d'éviter les circulations de transit, notamment de poids-lourds, dans le centre de l'agglomération du Tampon.

Le cadre de vie des zones urbaines denses actuellement traversées par la RN3 serait amélioré grâce au délestage sur la nouvelle liaison. Ce délestage permettrait une amélioration de l'ambiance acoustique et de la qualité de l'air, notamment par une meilleure fluidité du trafic (diminution du trafic à l'entrée du Tampon évaluée jusqu'à -20 % selon le tracé retenu).

Finalement, le projet permettrait de mettre en place une hiérarchie du réseau de transports et par conséquent une meilleure organisation des déplacements.

1.7 ÉVALUATION DES VARIANTES

Le coût du projet en fonction du tracé retenu varie de 360 millions d'euros HT à 583 millions d'euros HT. Il est intégralement financé par la Région Réunion.

En fonction des enjeux, objectifs et impacts étudiés lors des premières études, une analyse a été réalisée afin de comparer les différentes variantes.

Les critères analysés sont les suivants :

- **Projets connexes transport en commun et modes doux** : examen de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme et les aménagements urbains prévus dans les différents documents de planification et, de la mutualisation possible des projets des collectivités,
- **Trafic** : comparaison de l'impact des différentes variantes du projet du point de vue trafic. Les critères évalués sont les suivants :
 - Critère n°1 Fréquentation
 - Critère n°2 : « Charge RN3 sur la traversée du Tampon »
 - Critère n°3 : « Charge RN3 avant l'échangeur de la Ligne-des-Bambous »
- **Environnement** : évaluation environnementale concernant l'impact du projet pour les aspects suivants :
 - Les enjeux réglementaires,
 - Les enjeux sur le milieu naturel aquatique,
 - Les aspects fonciers et utilisation des sols,
 - Les fonctionnalités écologiques,
 - Le cadre de vie des riverains,
 - Les enjeux agricoles,
 - Les conditions d'insertion paysagère du projet.
- **Maillage réseau routier** : la déviation contribue-t-elle à améliorer le maillage routier et donc la desserte de ce territoire ?
- **Géométrie** : évaluation des coordinations axe en plan et profil en long, les enchaînements des courbes et contrecourbes permettant ainsi de diminuer l'accidentologie potentielle de la voie.
- **Coût d'investissement** du projet.

Très défavorable	Défavorable	Neutre	Favorable	Très favorable
■ ■	■	■	■	■ ■

		OUEST 1	OUEST 2	OUEST/ EST 2.1	OUEST/ EST 2.2	EST 1	EST 2
Projets connexes, TC et modes doux		■ ■	■ ■	■ ■	■ ■	■ ■	■ ■
Trafic	Fréquentation	■ ■	■ ■	■ ■	■ ■	■	■
	Charge RN3 sur la traversée du Tampon	■ ■	■ ■	■ ■	■ ■	■	■
	Charge RN3 avant échangeur Bambous	■	■	■	■	■	■
Environnement	Enjeux réglementaires	■	■	■	■	■	■
	Milieu naturel	■	■	■ ■	■ ■	■ ■	■ ■
	Foncier	■ ■	■ ■	■ ■	■ ■	■	■
	Riverains	■	■	■	■	■	■
	Agricole	■	■	■ ■	■ ■	■ ■	■ ■
	Insertion paysagère	■	■	■	■	■ ■	■ ■
Liaisons	Maillage du réseau routier	■ ■	■ ■	■ ■	■ ■	■	■
Géométrie	Coordination axe en plan/profil en long	■	■	■	■	■	■
Coût		■	■ ■	■ ■	■	■ ■	■

1.8 SUITE DES ETUDES

1.8.1 Des études complémentaires et des phases d'études plus précises

La phase de débat public permettra d'éclairer le maître d'ouvrage sur la suite à donner à cette opération routière. Elle fera l'objet d'études complémentaires plus précises lors des phases techniques d'Avant-Projet et de Projet. Ces études détaillées permettront également d'élaborer les dossiers d'autorisation nécessaires à la réalisation du projet.

1.8.2 Phasage

Au stade actuel du projet, le phasage envisagé pour la suite des études serait lié à un découpage par tronçon avec une priorité donnée aux tronçons Sud. Les variantes Ouest présentent l'avantage de pouvoir être réalisées en plusieurs phases, plus intéressantes qu'à l'Est.

1.8.3 Les prochaines étapes

La volonté de la Région Réunion est, au-delà de cette phase primordiale de débat public, que le projet soit concerté avec la population tout au long des différentes étapes d'études, puis de travaux.

