

PRÉPARATION DU DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET DE LA NOUVELLE ENTRÉE OUEST DE SAINT-DENIS - ÎLE DE LA RÉUNION



NEO
SAINT-DENIS
Une nouvelle ouverture sur la mer



Nouvelle Entrée Ouest de Saint-Denis



Présentation synthétique du projet par le Conseil Régional de La Réunion, la CINOR et la ville de Saint-Denis, maîtres d'ouvrage.

POURQUOI NEO ?

Un projet porté collectivement

Le projet NEO est mené sous une maîtrise d'ouvrage partagée entre la Région Réunion, La CINOR (EPCI), la commune de Saint-Denis et fait l'objet d'un cofinancement de l'État.

En lien avec ce projet, la Région intervient principalement sur les aspects fluidité et sécurité du trafic des routes nationales 1 et 2 et les transports en commun à l'échelle de l'île.

La CINOR est compétente sur les thématiques liées au sentier littoral, aux transports en commun urbains et à la gestion des risques liées aux milieux aquatiques (mer et rivière).

La commune intervient principalement sur les problématiques inhérentes à l'aménagement urbain et à la gestion de l'espace public.

Le projet est conduit en étroite partenariat entre les trois collectivités et l'État et une instance de gouvernance partenariale (COFIL) a été mise en place. La Région, désignée par les autres partenaires pour piloter le projet Neo, intègre donc bien aux réflexions l'ensemble des projets de développement du secteur et de ses environs.

Un site emblématique à réaménager

Le front de mer de Saint-Denis, lieu historique et site remarquable, présente un indéniable intérêt touristique. C'est un espace de rencontre pour Dionysiens où de nombreux événements périodiques se déroulent (marché de nuit, fêtes nationales et locales...).

Ces manifestations, qui peuvent attirer plus de 40.000 visiteurs par événement, prennent aujourd'hui place dans un site contraint par un aménagement routier et des parkings de surface nombreux et mal aménagés. Ces contraintes ne

permettent pas à ces événements de prendre d'avantage d'envergure.

Supportant la RN 1 à l'entrée Ouest de la ville et la RN 2 sur sa partie Est, le site du Barachois perd cependant de son attrait en raison de nombreux embouteillages et des nuisances qui l'accompagnent.

Au quotidien, la circulation incessante de véhicules sur le Barachois ne permet pas aux usagers de disposer d'un espace public véritablement paisible et serein.

La situation de cet espace n'est satisfaisante pour aucun des usagers, qu'ils soient automobilistes, piétons ou cyclistes... La Route Nationale est régulièrement fermée le dimanche le long du Barachois, pour permettre aux usagers de profiter du front de mer en toute plénitude.

La réponse ne peut être ainsi apportée que par le réaménagement du front littoral grâce à l'enfouissement de l'infrastructure routière.

En lien avec la mise en œuvre de la Nouvelle Route du Littoral (NRL), le Nouveau Pont sur la Rivière Saint-Denis (NPRSD), en augmentant la capacité de trafic et en le fluidifiant à l'Ouest, rendra d'autant plus nécessaire le traitement de la situation de l'entrée Ouest de Saint-Denis.

L'aménagement d'une Nouvelle Entrée Ouest est désormais indispensable pour œuvrer à la reconquête du front de mer en créant un nouveau lien entre la ville et son littoral tout en en luttant contre les nuisances liées aux circulations routières.

LE PROJET

Le projet prévoit le réaménagement d'une zone comprise entre la sortie de la NRL en rive gauche de la rivière Saint-Denis et l'actuelle gare routière à l'Est.

Le projet concilie des objectifs d'aménagements urbains en lien avec le

déploiement des transports en commun et des enjeux de fluidité et de sécurité du trafic.

Il n'a toutefois pas vocation à résoudre l'ensemble des problématiques de trafic notamment sur le Boulevard Lancastel à l'Est du site.

Le projet intervient dans le contexte de réalisation d'infrastructures de transports en commun par la Région (Run Rail puis RRTG) et la CINOR (tramway TAO).

Le Run Rail, branche Nord du RRTG empruntant le Boulevard Sud - RN6 ne présente aucune interface avec la Neo. A contrario, le Tao vient au contact direct de NEO. Ces deux projets nécessiteront donc un travail approfondi de mise en cohérence afin qu'ils contribuent tous deux au mieux à la recomposition du front de mer dionysien.

La Cinor étant à la fois MOA du Tao et co-maître d'ouvrage de la Neo, partie prenante de l'instance de pilotage de ce

projet, cela ne devrait poser aucune difficulté particulière.

NEO n'a pas pour vocation à fluidifier le centre ville de Saint-Denis et ne saurait seul répondre aux problèmes de trafic. La solution passe inéluctablement par le développement des transports en commun et des modes actifs permettant ainsi un report modal et l'abandon progressif de la voiture pour les déplacements.



Recréer le lien historique entre le centre-ville de Saint-Denis et l'océan



Transformer et pacifier le Barachois afin de créer un espace public majeur du centre-ville



Assurer une continuité 2x2 voies depuis la NRL jusqu'au pont Pasteur



Favoriser l'usage des transports en commun et des modes actifs

Le projet urbain

L'aménagement des espaces publics s'oriente selon plusieurs thématiques qui sont déclinées de manière variable selon les tracés des infrastructures. La différence notable réside dans l'expression de ces thématiques et les surfaces disponibles pour les déployer.

De vastes espaces récréatifs

Le projet prévoit le maintien ou l'agrandissement d'espaces récréatifs, permettant d'accueillir des événements ou activités régulières et exceptionnelles (manifestations mensuelles concerts, écran géant...). Ces espaces seront réaménagés et requalifiés pour le confort des usagers avec de nombreux espaces ombragés, des jeux d'eau, etc.

Bassin de baignade

Le projet NEO doit permettre de recréer le lien à la mer, insatisfait jusqu'alors, en effaçant la coupure que crée l'infrastructure routière entre la ville et l'océan et en redonnant un accès direct et sécurisé à la baignade.

A ce titre, il comprend la réalisation d'un bassin en eau de mer permettant à tous de retrouver un espace de baignade sur la frange littorale du centre-ville de Saint-Denis.

Le pôle sports et loisirs

L'aménagement viendra rétablir les usages existants (terrains de pétanque, aires de jeux) et proposera des aménagements complémentaires pour les tranches d'âge non représentées actuellement : street workout, terrains multi sports, parcours de santé...

Le pôle restauration

La fonctionnalité et le nombre des camions bars actuels seront conservés, mais l'aménagement NEO va permettre de les requalifier afin de leur redonner une certaine noblesse.

Des "foodtrucks", répartis sur l'ensemble du linéaire du Barachois, pourront

quotidiennement venir compléter l'offre de restauration.

Le pôle nuit

La potentielle création d'un parvis au-dessus de la tranchée couverte la plus à l'Est pourrait permettre l'aménagement d'un pôle nuit. En lien avec le futur cinéma multiplexe et l'activité nocturne qu'il va générer, cet espace proposera des installations de type bars, boîtes de nuits.

Cet espace étant décalé des habitations, les riverains ne subiront pas directement les nuisances liées à ce type d'activités.

Transports en commun

Une voie de TCSP en surface est prévue en lieu et place de la RN actuelle. Ses contours et ses utilisations seront étudiés plus en détail pour correspondre au mieux aux projets déployés sur le territoire.

Des arrêts et points d'échanges multimodaux seront aménagés le long de cette infrastructure.

Des arrêts et points d'échanges multimodaux seront aménagés le long de cette infrastructure.

Stationnements

L'arrivée des nouvelles infrastructures de transport en commun nécessitera une reconfiguration des réseaux existants. La création de parkings souterrains pour compenser les places supprimées pour libérer l'espace public et déployer les aménagements urbains et les infrastructures est envisagée en option. L'effacement des voitures ensurface dans l'aire du projet NEO permettrait de dégager jusqu'à 15ha d'espace public sans aucun véhicule.

Modes actifs

Le projet prévoit le déploiement de nombreuses infrastructures liées aux modes actifs. Entre autres, l'axe majeur porté par le sentier littoral est conforté, des pistes cyclables sont créées, des stations et arceaux vélos sont prévus.

L'enfouissement des voies

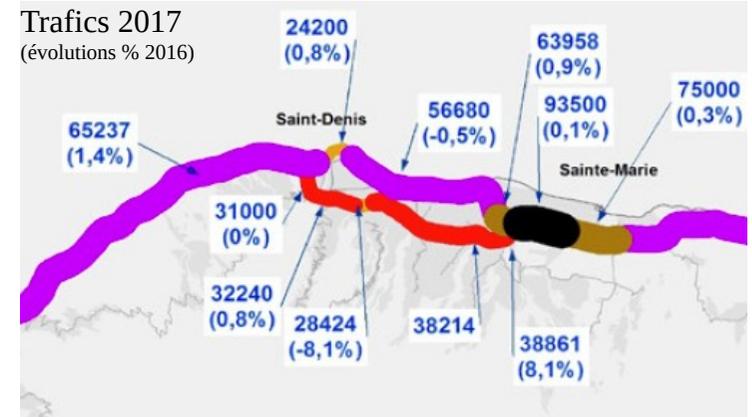
La solution technique permettant de répondre à l'ensemble des enjeux cités précédemment consiste à effacer les voies de circulation pour recréer une continuité dans l'infrastructure de transit sans pénaliser l'espace public de surface. Cela passe par la création d'ouvrages souterrains de longueurs et caractéristiques variables.

Cette configuration permettra de répondre aux trafics entrants et sortants du Barachois qui sont prépondérants en comparaison du trafic de transit, avec la constitution d'une continuité à 2x2 voies sur la RN1 et la RN2.



Trafics 2017

(évolutions % 2016)



AMENAGEMENTS EN RIVE GAUCHE

Court terme

La variante dite « court terme » reprend et s'adapte aux aménagements créés dans le cadre de NPRSD en proposant un giratoire plan pour gérer les échanges et marquer l'entrée de ville.

Afin d'être en cohérence avec le profil en travers de la route et d'écouler le trafic au maximum, le shunt sur la RN1 dans le sens Est -> Ouest sera doublé.

La continuité de la voie bus en TCSP prévue coté montagne sur la NRL est assurée tout au long du projet NEO. Elle s'insère dans le giratoire puis se prolonge au-delà du nouveau pont.

Ce réaménagement léger de NPRSD permet de ne pas créer de protections maritimes supplémentaires et les travaux impactent peu l'exploitation des diverses voies arrivant sur le giratoire. Le giratoire entraîne une rétention des circulations en amont de celui-ci sur la RN et marque l'entrée de ville.



Voie bus Flux de transit Sentier littoral / voie modes actifs

Long terme

La seconde variante étudiée est un carrefour dénivelé. La sortie et l'insertion vers et depuis la RD41 se fait par un ouvrage situé au-dessus de la RN1.

La continuité de la voie de TCSP est là aussi assurée mais en restant totalement indépendante du trafic routier.

Ce réaménagement permet de ne pas créer des protections maritimes supplémentaires mais vient démolir les aménagements de NPRSD avec un phasage des travaux complexe.

Cette solution permet un écoulement du trafic optimal.



AMENAGEMENTS EN RIVE DROITE

Le tracé en mer

Consiste en la création d'une succession de tranchées ouvertes (x2) et couvertes d'une longueur inférieure à 300 mètres

(x3), entraînant un gain d'espace sur l'océan.

Un raccordement à l'Ouest sur NPRSD et un raccordement à la RN actuelle à l'Est en amont du pont Pasteur (avec un retour sur le tracé actuel au niveau de l'hôtel Pierre Loti en construction).

Pour ce faire, une digue est construite en mer afin de pouvoir ensuite poser les caissons accueillant l'infrastructure routière.

Outre l'enfouissement du trafic, cette solution permet de dégager une importante surface à aménager pour répondre aux enjeux du projet.

La voie en site propre pour les transports en commun se connecte au réseau projeté de la CINOR et au réseau Car Jaune. Plusieurs arrêts et points d'échanges sont aménagés.

L'objectif de ce scénario est de proposer une continuité visuelle et d'éviter toute rupture dans l'aménagement et le paysage. En conséquence les digues et tranchées ont été éloignées du trait de côté actuel. Cette solution à l'avantage de limiter les contraintes en phase travaux.

Elle implique la mise en œuvre de protections maritimes sur le littoral avec une meilleure maîtrise du risque de submersion, et potentiellement une opportunité de rendre constructibles des parcelles actuellement exposées.

Ce tracé répond à l'ensemble des enjeux NEO identifiés avec une surface aménageable de 16ha.

Il présente l'impact environnemental le plus marqué des 5 variantes.



Voie bus Flux de transit Sentier littoral / voie modes actifs

Le tracé hybride

Il consiste en la création d'une succession de tranchées ouvertes (x2) et de tranchées couvertes inférieures à 300 ml (x3) entraînant également un gain d'espace sur l'océan.

A la différence du tracé en mer, la solution hybride vient se raccorder plus tôt sur la terre et la 3ème tranchée couverte est mise en œuvre sur une partie des emprises actuelles de la RN (à hauteur des bâtiments « longère » à l'Est de Saint-Denis à hauteur du futur cinéma).

Le raccordement ajoute de la complexité en termes de réalisations de travaux et ne permet pas la valorisation du foncier à l'Est.

En termes de transports en commun, l'aménagement ne permet pas une connexion au réseau projeté de la CINOR mais uniquement au réseau Car Jaune, avec des points d'arrêts et d'échanges réguliers.

Ce tracé répond convenablement aux enjeux du projet avec une surface aménageable de 14ha.

L'impact environnemental est similaire à celui du tracé mer.

Le tracé terre

Il consiste en la création d'une seule tranchée couverte d'une longueur inférieure à 300 mètres et au réaménagement en place de la route nationale actuelle depuis la rue Juliette Dodu jusqu'au Pont Pasteur.

Cette solution, consiste à réaménager la RN2 actuelle en un boulevard urbain à 2x2 voies adossé à un TCSP dans les 2 sens.

L'emprise physique de cette solution est importante et est réalisée au détriment de l'aménagement d'espaces publics apaisés. La tranchée s'achève à hauteur de la rue Jean Chatel sur l'emprise actuelle de la RN.

L'espace entre les rues Jean Chatel et Juliette Dodu est occupé par la trémie de sortie de la tranchée couverte.

Cette solution est celle qui présente les coûts les plus faibles, et parmi les solutions d'extension en mer, celle qui génère le moins d'emprise gagnée sur l'océan.

Toutefois, elle ne répond pas aux enjeux définis en concertation lors des phases précédentes du projet.

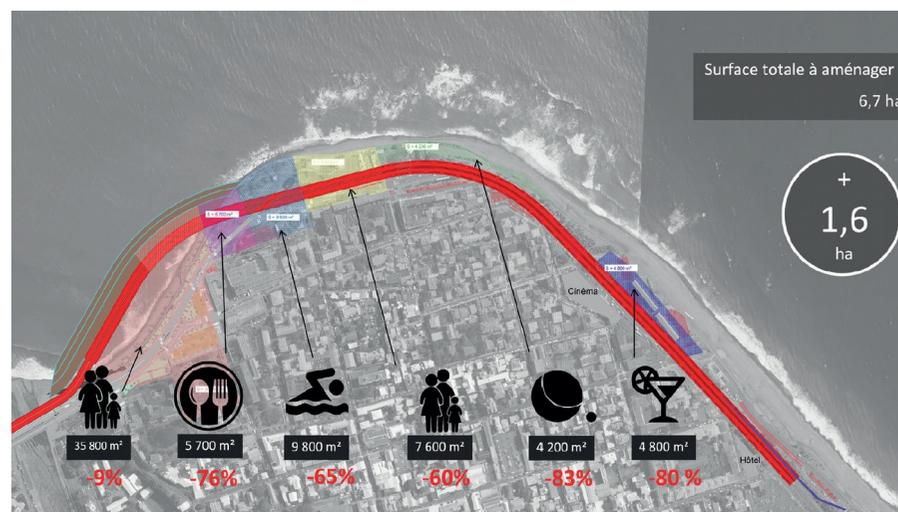
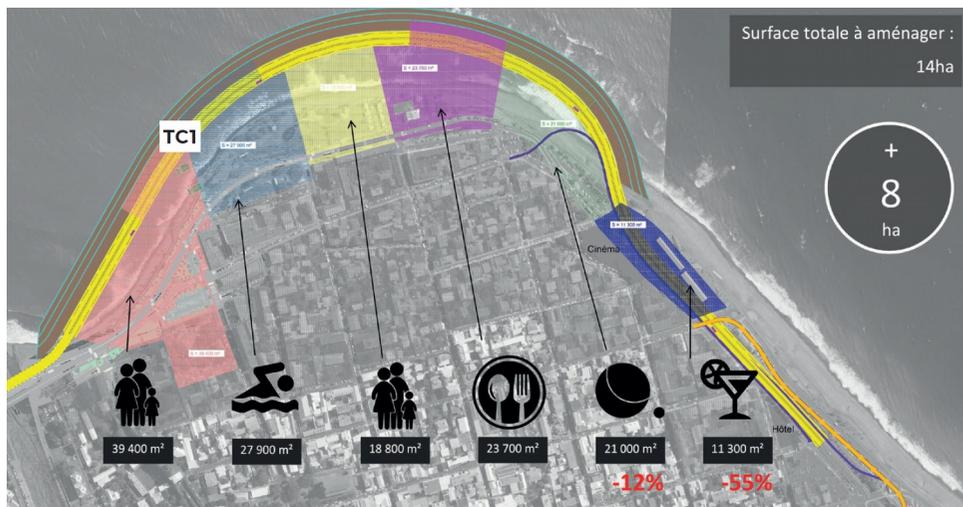
En effet, la connexion avec l'océan n'est pas améliorée, le centre-ville n'est pas pacifié. En outre, la réalisation des travaux sera d'une grande complexité et engendrera de forts désagréments pour les Dionysiens comme pour les usagers

de la RN actuelle, la plupart de l'infrastructure étant construite sur l'actuel tracé de cette dernière.

Cette solution ne répond pas pleinement aux objectifs du projet en ne permettant pas de créer un lien entre le centre-ville et la mer et n'assure pas un gain de fluidité significatif. Elle expose les usagers à une présence de la voiture plus importante qu'actuellement.

Ce tracé ne répond pas convenablement aux enjeux NEO identifiés avec une surface aménageable réduite à 7ha.

Il a un impact environnemental significatif avec des extensions en mer et la destruction d'espaces verts classés.



Solutions en tunnels

Deux hypothèses de tracés en tunnel ont également été étudiées.

Ces 2 solutions présentent une trémie d'entrée vers le tunnel sous les voies de la RN1 actuelle entre la préfecture et le square Labourdonnais.

Le profil de la voirie induirait un approfondissement des voies routières entre 10 et 20m sous le terrain actuel et les bâtiments à l'aplomb des tunnels.

Ces solutions techniques permettent de faire totalement disparaître les véhicules de la surface du Barachois, libérant ainsi pleinement l'accès à l'océan, pacifiant l'espace public au maximum.

Les extensions en mer seraient limitées au strict nécessaire au niveau des raccordements avec le NPRSD. Cette famille de solutions permettrait de réaménager les 5ha entre les façades des bâtiments actuels et le trait de côte avec une grande souplesse (pas d'impact des infrastructures). La RN actuelle serait requalifiée en voie de TCSP et les aménagements de surface prévus dans le programme seraient identiques aux solutions en tranchées couvertes.

Contrairement aux solutions en tranchées couvertes, l'aménagement de surface pourrait être décalé dans le temps permettant ainsi un phasage des investissements et un découplage de la maîtrise d'ouvrage (infrastructures pour la Région et aménagement pour la CINOR et la Ville de Saint-Denis).

Le tracé « centre-ville » est constitué de deux « tubes » et rentre en terre à l'Ouest au niveau du square Labourdonnais et à l'Est aux abords des bâtiments « longères » situés en face de la rue Labourdonnais.

Cette solution, d'une longueur de 1,2km offre l'avantage de présenter davantage de couverture de terrain sous les bâtiments et ne nécessite pas d'acquérir de terrain privé (mais uniquement les tréfonds sous l'emprise du tracé).

Deux usines de ventilation sont nécessaires ; l'une pourrait être positionnée au centre du tracé sur un parking existant, l'autre en tête Est du tunnel.

Néanmoins, elle nécessite la mise en œuvre d'endigements supplémentaires à l'Est, et le phasage travaux aux têtes est complexe pour le maintien de l'exploitation de la RN.

Elle impacte largement les espaces boisés classés du Square Labourdonnais.

L'impact environnemental de ce tracé est donc plus important que le tracé « rue de Nice ».

Le tracé « rue de Nice », également constitué de 2 tubes, rentre en terre à l'Ouest au niveau de la place Charles de Gaulle et à l'Est à l'arrière de la Longère la plus au Sud. A l'Ouest il se poursuit dans l'alignement des rues de Nice et du Mât du Pavillon. Dans cette zone, une attention particulière sera apportée afin de ne pas endommager les bâtiments en R+6, encadrant la rue du Mât du Pavillon.

Bien que les contraintes géotechniques puissent être plus fortes au niveau de ce tracé, son avantage est la souplesse au niveau des points de raccordement avec

des parcelles en tête facilement mobilisables pour l'attaque.

Ce tracé est plus court (1km environ) et présente un coût potentiellement moins élevé que le tracé précédent.

Il ne nécessite pas d'intervention sur le square Labourdonnais et permet le positionnement de l'unique usine de ventilation nécessaire au milieu du tracé, sur un parking existant (nécessitant une acquisition foncière, en plus des tréfonds sous le tracé).

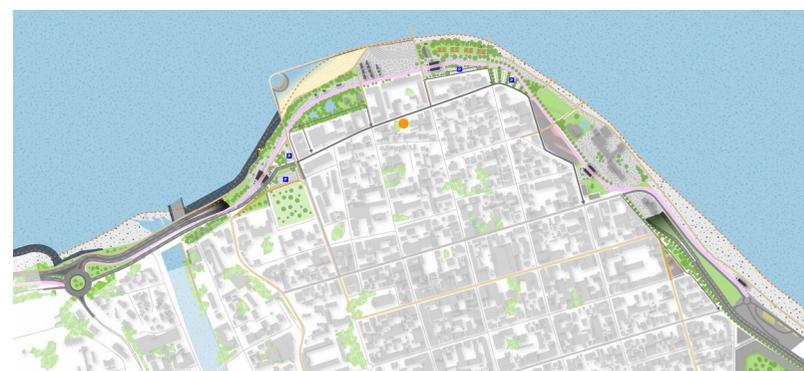
Cette solution est la moins impactante sur l'aspect environnemental.

FINANCEMENT DU PROJET

Selon la convention qui régit le projet, les financeurs sont : la Région Réunion, la Ville de St-Denis, la CINOR, l'État et potentiellement l'Europe.

Compte tenu des différences notables dans l'aménagement (protections maritimes, surface à aménager, coût des infrastructures), la répartition des financements selon les compétences propres à chaque entité sera variable en fonction des scénarii.

Les coûts annoncés ci-contre sont des estimations prévisionnelles établies sur la base d'études préliminaires et ne concernent que les coûts d'investissement.



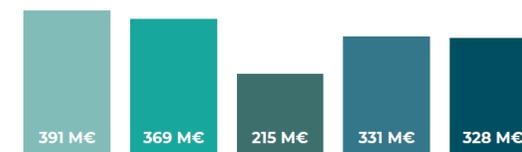
Estimation rive gauche



■ Court terme
■ Long terme

Estimation rive droite

Le coût du projet en fonction du scénario varie 215 M€ à 391M€, hors réalisation des parkings et protections maritimes supplémentaires.



■ Tracé mer
■ Tracé hybride
■ Tracé terre
■ Tunnel centre-ville
■ Tunnel Nice