



Agence de la Réunion

121 Boulevard Jean Jaurès
CS 31005
97404 SAINT-DENIS CEDEX
Tel.: 02 62 90 96 00
Fax: +262 (0)2 62 90 96 01

ETUDES PRELIMINAIRES

Aménagement rue du Général de Gaulle

Dossier de concertation publique



SOMMAIRE

1. INTRODUCTION 3

2. LE PRINCIPE DE LA CONCERTATION PUBLIQUE 3

2.1. LE CADRE REGLEMENTAIRE 3

2.2. LES MODALITES 3

3. LA LOCALISATION ET L’HISTORIQUE DU PROJET 3

3.1. LE PERIMETRE D’ETUDE 3

4. POURQUOI LE REAMENAGEMENT DE LA RUE DU GENERAL DE GAULLE ? 4

4.1. POUR GERER LES DEPLACEMENTS ACTUELS ET FUTURS 4

4.2. POUR DONNER UN CARACTERE URBAIN ET LA MISE EN VALEUR DU SITE 4

4.3. POUR SECURISER LES POINTS DE VULNERABILITE HYDRAULIQUE 5

5. LES ENJEUX ET LES CONTRAINTES DU TERRITOIRE 6

5.1. LES ENJEUX DU PROJET 6

5.2. LES CONTRAINTES DU TERRITOIRE 6

6. LES AMENAGEMENTS PROJETES 7

6.1. LE SECTEUR 2 – LA ZONE DES RADIERS 7

6.2. LES AUTRES SECTEURS D’AMENAGEMENT DE LA RUE DU GENERAL DE GAULLE 10

6.3. L’AMENAGEMENT GENERAL 12

7. LES SUITES A DONNER A LA CONCERTATION PUBLIQUE 13

7.1. LE BILAN DE LA CONCERTATION 13

7.2. LA SUITE DES ETUDES 13

7.3. LE CALENDRIER PREVISIONNEL 13

FIGURES

FIG. 1. LE PERIMETRE DE REFLEXION 3

FIG. 2. CARTOGRAPHIE DE LA TRAME VIAIRE EXISTANTE 4

FIG. 3. PLAN PROJETS NPNRU LE GOL / ZAC ENTREE DE VILLE 5

FIG. 4. NOUVEAUX PONTS 5

FIG. 5. CARTOGRAPHIE DES CONTRAINTES 6

FIG. 6. ZONE DES RADIERS – VUE EN PLAN SCENARIO 1 7

FIG. 7. ZONE DES RADIERS – PERSPECTIVE SCENARIO 1 7

FIG. 8. ZONE DES RADIERS – VUE EN PLAN SCENARIO 2 8

FIG. 9. ZONE DES RADIERS – PERSPECTIVE SCENARIO 2 8

FIG. 10. ZONE DES RADIERS – VUE EN PLAN SCENARIO 3 9

FIG. 11. ZONE DES RADIERS – PERSPECTIVE SCENARIO 3 9

1. INTRODUCTION

Au vue de la circulation sur la rue du Général de Gaulle, ainsi que les contraintes de traversées de la zone des radiers, le Département et la commune de Saint Louis envisage le réaménagement de cet axe routier.

Ce projet s'articule autour du réaménagement de la rue du général de Gaulle sur 1.3km ainsi que la suppression des 3 radiers supportant la rue du général de Gaulle, la rue Sarda Garriga et enfin le chemin de Maison Rouge.

Le dossier de concertation publique permet d'informer les habitants proches des enjeux du projet et des solutions proposées pour la requalification de cette artère principale.

2. LE PRINCIPE DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

2.1. LE CADRE REGLEMENTAIRE

La phase de concertation est cadrée par l'article L-103-2 du Code de l'Urbanisme.

Les rubriques suivantes, issues de l'article L103-2 et de la disposition réglementaire R103-1 du Code de l'Urbanisme identifient le présent projet comme devant faire l'objet d'une Concertation préalable :

- *L103-2 : Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'État ;*
- *R103-1 : La réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants ;*

Ces critères rendent obligatoires la concertation publique sur ce projet.

2.2. LES MODALITES

Les modalités d'organisation de la Concertation, précisées à l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme, doivent permettre au public, « pendant une durée suffisante et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet, [...] d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente. »

Dans cette optique, le Conseil Départemental organise:

- Une réunion publique en salle du conseil en mairie de Saint Louis le 20 novembre 2019 à 17h ;
- Une exposition du projet sous forme de panneaux d'informations et d'un dossier de concertation exposés dans l'UTR de Saint-Louis et à la mairie de Saint Louis du 12 novembre au 13 décembre 2019 ;
- La mise en place d'un site interne

3. LA LOCALISATION ET L'HISTORIQUE DU PROJET

3.1. LE PERIMETRE D'ETUDE

La zone se situe en limite Ouest de la commune de Saint-Louis entre le secteur du Gol à l'Ouest, la RN1c au Sud et le centre-ville à l'Est. La RD20, dite « Route des Makes », desservant les hauts de Saint Louis, transite en partie basse dans le centre-ville. La rue du général de Gaulle est une liaison directe vers l'échangeur du Gol de la RN1.

Le plan ci-dessous illustre la localisation du projet :



Fig. 1. Le périmètre de réflexion

Le projet concerne la rue du général de Gaulle sur un linéaire de 1.3km, le franchissement des ravines, ainsi que l'ensemble des carrefours avec la voirie locale.

4. POURQUOI LE REAMENAGEMENT DE LA RUE DU GENERAL DE GAULLE ?

4.1. POUR GERER LES DEPLACEMENTS ACTUELS ET FUTURS

Aujourd'hui, la rue du Général de Gaulle est l'axe routier le plus direct pour la liaison les hauts de Saint Louis <-> RN1, tout en évitant la circulation dans le centre-ville présentant une circulation dense.

Cet axe majeur, déjà circulé par les automobilistes Saint-Louisiens, présente ainsi un trafic de **plus de 10 000 véhicules par jours**. Ainsi il est envisagé de réhabiliter la rue du Général de Gaulle (largeur de voie, carrefours, trottoirs, etc...) afin de proposer une artère conforme à ce type de voie Départementale.

De plus, l'objectif est de rendre plus sûr et d'intégrer des **voies dédiées aux modes doux** telles que les voies cyclables et les trottoirs.

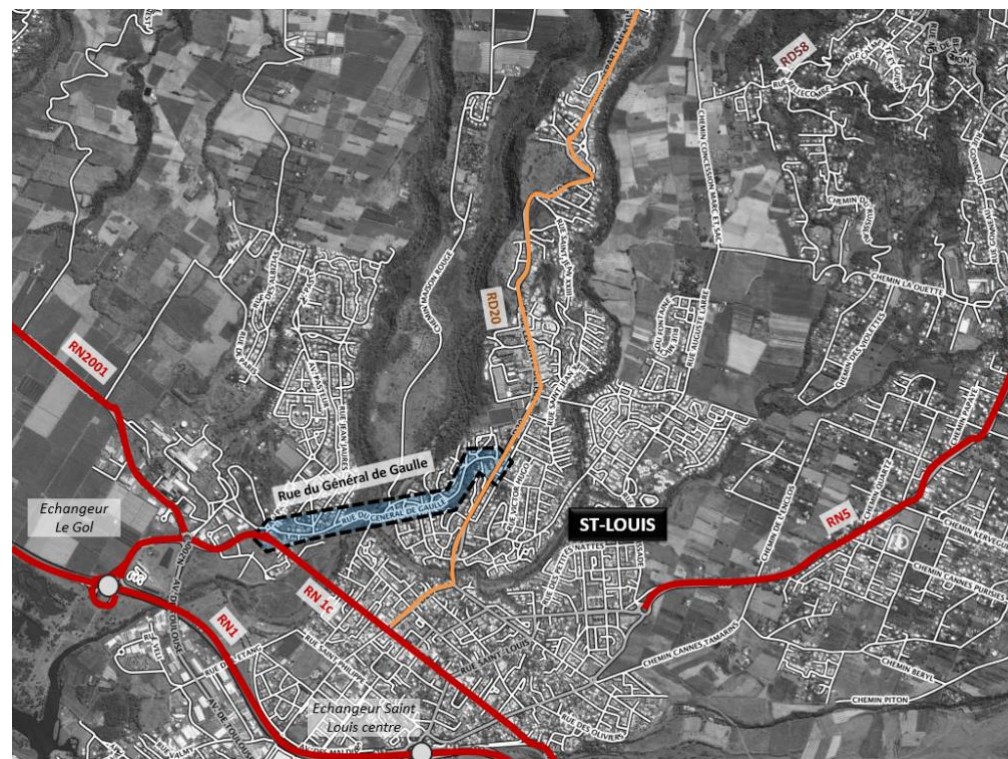
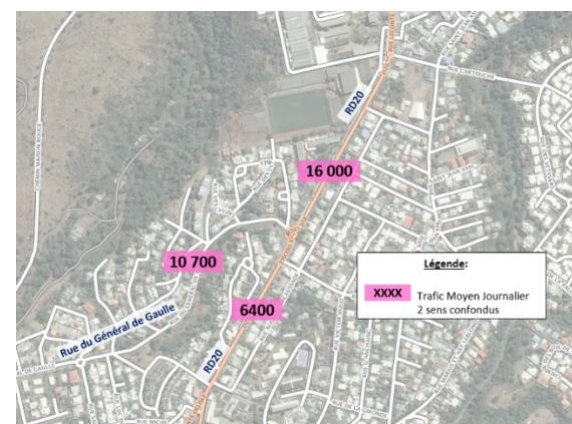


Fig. 2. Cartographie de la trame viaire existante

70% du flux provenant des hauts de Saint Louis circule actuellement par la rue du Général de Gaulle.



4.2. POUR DONNER UN CARACTERE URBAIN ET LA MISE EN VALEUR DU SITE

Ce projet axé sur la mobilité pourrait **améliorer l'urbanité des quartiers Nord** de Saint-Louis, en **valorisant les espaces publics** au cœur du tissu urbain Nord de Saint-Louisiens tout en améliorant le quotidien des résidents/usagers.

La volonté est également de développer un réseau de **trottoirs avec de larges emprises pour encourager la mobilité des courtes distances**. Le règlement de voirie départementale préconise des profils de voirie en accord avec la zone urbaine.

Un levier d'action en interprétation et scénographie pourrait être mobilisé dans le cadre de ce projet pour **révéler quelques éléments de patrimoine** de la ville de Saint-Louis :

- Mise en valeur du patrimoine bâti, industriel (cheminée, aqueduc) et végétal de Saint-Louis (éléments totémiques, structurants, alignements d'arbres, arbres remarquables...)
- Mise en valeur des perspectives en direction du grand paysage => Mettre en valeur les sommets et les pitons.

La **reconquête du végétal** représentant les espaces poumons à l'échelle de la ville. La première ambition serait de créer une linéarité verte « active », telle une coulée verte, en venant adosser une **frange végétale** aux ravines existantes.

Le réaménagement de la rue du Général de Gaulle permettra d'accompagner ainsi le développement urbain des quartiers du GOL avec notamment la réalisation de la ZAC Entrée de ville et le NPNRU du Gol.

Enfin le projet s'inscrit dans une **démarche de développement durable**

Cette démarche a pour but de mettre en œuvre des ouvrages qui limitent les effets négatifs sur le site et la perception des usagers et notamment à :

- la sécurité des futurs usagers et riverains qu'il s'agira d'assurer,
- la lutte contre la pollution et la protection du milieu récepteur,
- traiter correctement les ruissellements pluviaux, avec la résolution des problèmes hydrauliques, le respect des transparences hydrauliques,
- la bonne intégration paysagère de l'aménagement,
- la prise en compte des différents modes de déplacements et notamment les piétons et les cycles,
- l'optimisation des espaces plantés pour réduire les coûts liés à l'entretien,
- l'utilisation de matériel d'éclairage à économie d'énergie,
- l'utilisation de matériaux locaux pour l'aménagement des espaces publics.



Fig. 3. Plan projets NPNRU Le Gol / ZAC Entrée de Ville

4.3. POUR SECURISER LES POINTS DE VULNERABILITE HYDRAULIQUE

La rue du Général de Gaulle traverse la ravine du Gol par un radier submersible présentant une vulnérabilité hydraulique avec l'impossibilité de circuler en cas de forte pluie.

De même pour la rue Sarda Garriga et le chemin maison rouge, voiries possédant chacune un radier pour le passage des 2 ravines concernées. On peut notamment souligner la situation compliquée après la destruction du radier de la rue Sarda Garriga suite à l'évènement pluvieux « FAKIR - 2018 ».

Pour limiter cette problématique de voies submersibles, le projet prévoit la réalisation de **3 nouveaux ponts** pour la traversée de ces ravines permettant ainsi la circulation des usagers.



Fig. 4. Nouveaux ponts

5. LES ENJEUX ET LES CONTRAINTES DU TERRITOIRE

5.1. LES ENJEUX DU PROJET

Les principaux enjeux du projet ont été dégagés suite à la réalisation d'un diagnostic :

- La **suppression** des points de **vulnérabilité hydraulique** (radiers submersibles) ;
- **Requalification d'une artère communale en voirie départementale** supportant, entre autre, un **trafic de transit actuel** (10 000 véhicules / jours) entre les hauts de Saint Louis et la RN1 ;
- La réalisation d'un aménagement urbain de la rue du Général de Gaulle sur l'ensemble de la voie et ses carrefours associés pour **tous les modes de déplacements** (sécuriser les cheminements piétons et cycles) ;
- La **création d'une frange végétale**, telle une coulée verte en bord des ravines ;
- La mise en valeur du **site et ouvrages patrimoniaux**.

5.2. LES CONTRAINTES DU TERRITOIRE

Un diagnostic a permis de mettre en évidence les principales contraintes techniques et environnementales de l'aire d'étude. :

- Zone des **radiers submersibles**,
- Le **puits Maison Rouge** situé dans le secteur d'étude est en exploitation pour l'adduction en eau potable,
- Plusieurs **périmètres de protection des Monuments Historiques** sont concernés par le secteur d'étude,
- **L'étang du Gol** qui est alimenté en partie par le Bassin versant sur lequel se trouve le secteur en projet constitue un **milieu d'une richesse patrimoniale**. Une attention particulière devra être apportée sur le traitement des eaux pluviales et autres effluents, gestion de chantier, etc...
- Des **espaces boisés classés** au droit de la ravine du Gol,
- Une **emprise de voirie publique restreinte** sur le 1^{er} secteur du carrefour RN1c / Av Pasteur / rue du Général de Gaulle à la zone des radiers,

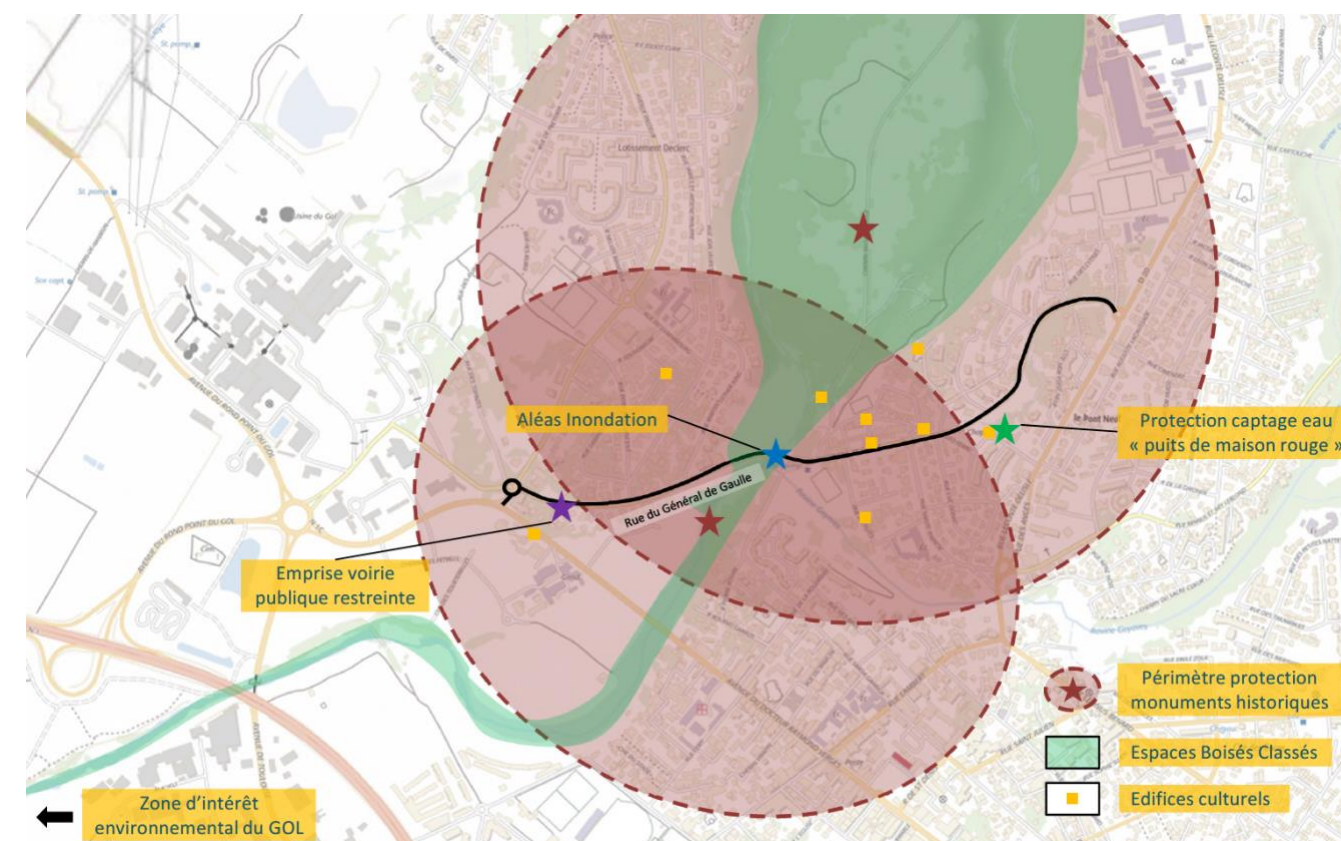


Fig. 5. Cartographie des contraintes

6. LES AMENAGEMENTS PROJETES

6.1. LE SECTEUR 2 – LA ZONE DES RADIER

Trois variantes de tracés ont été identifiées pour la traversées de la zone des radiers.

Scénario 1

Une première solution consiste à réaliser un nouvel ouvrage d'art de traverser de la ravine du Gol au Nord du radier existant. Cet ouvrage d'art sera positionné en hauteur par rapport au radier afin de permettre la circulation des véhicules en cas de pluie. Deux autres ouvrages seront réalisés pour traverser les ravines Goyaves (rue Sarda Garriga) et ravine barrage (chemin Maison Rouge).

Un giratoire sera réalisé à l'intersection rue du Général de Gaulle / rue Sarda Garriga / Chemin Maison Rouge afin de sécuriser et fluidifier ce carrefour.

Des protections des berges des ravines seront réalisées en enrochement.



Fig. 6. Zone des radiers – vue en plan scénario 1



Fig. 7. Zone des radiers – Perspective scénario 1

Scénario 2

Une deuxième solution consiste à réaliser un nouvel ouvrage d'art de traverser de la ravine du Gol à l'emplacement du radier existant. Cet ouvrage d'art sera positionné en hauteur par rapport au radier afin de permettre la circulation des véhicules en cas de pluie. Ce scénario permet de réaliser l'ouvrage d'art en dehors des zones d'espaces boisés classés et ainsi limité les démarches réglementaires associées au projet.

Deux autres ouvrages seront réalisés pour traverser les ravines Goyaves (rue Sarda Garriga) et ravine barrage (chemin Maison Rouge).

Un giratoire sera réalisé à l'intersection rue du Général de Gaulle / rue Sarda Garriga / Chemin Maison Rouge afin de sécuriser et fluidifier ce carrefour.

Une piste cyclable sera réalisée le long de la ravine du Gol afin de raccorder la rue du Général de Gaulle à l'avenue Raymond Vergès.

Des protections des berges des ravines seront réalisées en enrochement.

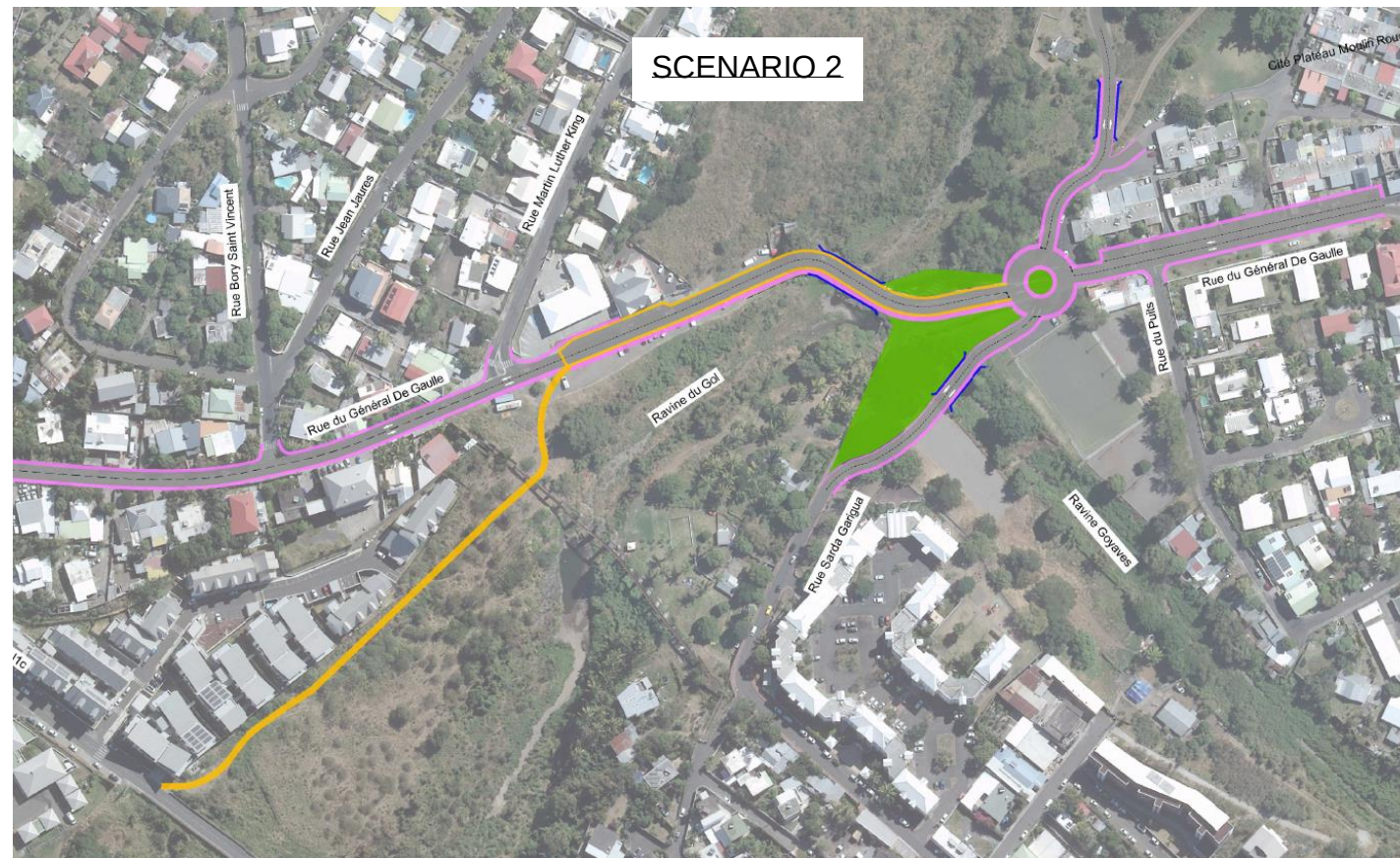


Fig. 8. Zone des radiers – vue en plan scénario 2



Fig. 9. Zone des radiers – Perspective scénario 2

Scénario 3

Une troisième solution consiste à réaliser un nouvel ouvrage d’art de traverser de la ravine du Gol au sud du radier existant, à 40m du canal existant. Cet ouvrage d’art sera positionné en hauteur par rapport au radier afin de permettre la circulation des véhicules en cas de pluie.

Deux autres ouvrages seront réalisés pour traverser les ravines Goyaves (rue Sarda Garriga) et ravine barrage (chemin Maison Rouge).

Un giratoire sera réalisé à l’intersection rue du Général de Gaulle / rue Martin Luther King Rouge afin de sécuriser et fluidifier ce carrefour. Les autres intersections seront gérées par des carrefours STOP.

Une piste cyclable sera réalisée le long de la ravine du Gol afin de raccorder la rue du Général de Gaulle à l’avenue Raymond Vergès.

Des protections des berges des ravines seront réalisées en enrochement.

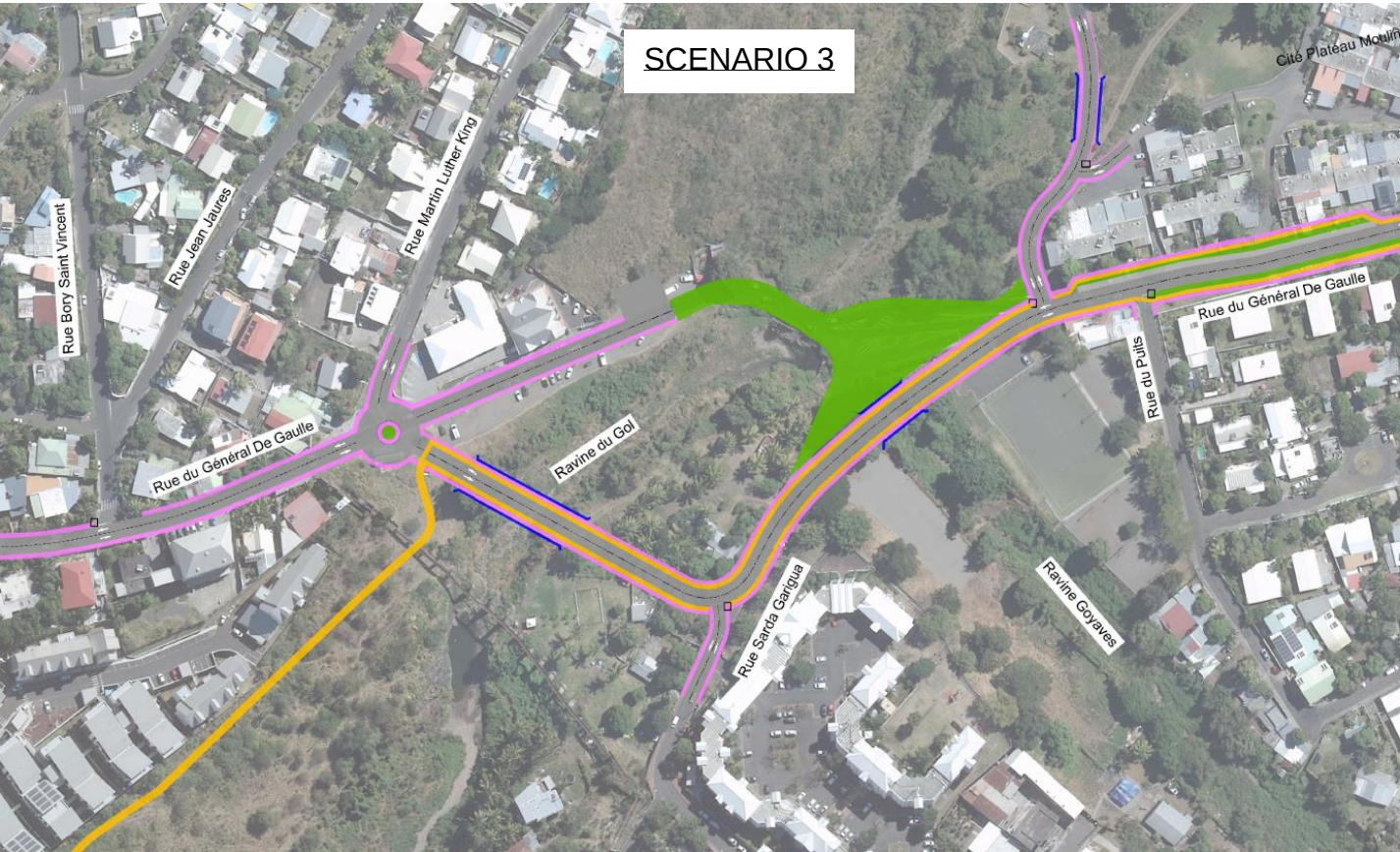


Fig. 10. Zone des radiers – vue en plan scénario 3



Fig. 11. Zone des radiers – Perspective scénario 3

Les avantages et inconvénients des scénarii d’aménagement de la zone des radiers sont les suivants :

Thématique	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Infrastructure / Mobilité	Largeur profil sur ouvrage plus confortable pour les déplacements (14.0m au total)	- Largeur profil sur ouvrage un peu moins confortable pour les déplacements (11.0m au total). - Trottoir d’un seul côté	Largeur profil sur ouvrage plus confortable pour les déplacements (14.0m au total)
Environnement / réglementaire	- Tracé dans zone Espace Boisé Classé - Tracé dans zone de protection des monuments historiques (échanges avec Architecte des Bâtiments de France à réaliser)	- Tracé_hors zone Espace Boisé Classé - Tracé dans zone de protection des monuments historiques (échanges avec Architecte des Bâtiments de France à réaliser)	- Tracé dans zone Espace Boisé Classé - Tracé dans zone de protection des monuments historiques (échanges avec Architecte des Bâtiments de France à réaliser)
Ouvrages d’arts	Solution la plus avantageuse techniquement : ouvrage droit par rapport à la ravine (Lg=22m), maintien de la circulation en phase travaux	- Ouvrage en biais (Lg= 25m) par rapport à l’écoulement des eaux, - Phasage travaux ouvrage d’art rue du Général de Gaulle complexe avec le maintien de la circulation	Ouvrage d’art de plus grande dimension (50m) nécessité la réalisation d’un ouvrage mixte plus couteux en exploitation
Urbanisme	Pas d’impacts fonciers	Pas d’impacts fonciers	- Impact foncier sur les parcelles en rive gauche de la ravine - Ouvrage proche de l’ancien canal (masque visuel), intégration à prévoir
Cout des travaux	Cout travaux intermédiaire (10 à 12 M€)	Cout travaux le plus économique (9 à 11 M€)	Cout travaux le plus élevé (11 à 13 M€)

6.2. LES AUTRES SECTEURS D'AMENAGEMENT DE LA RUE DU GENERAL DE GAULLE

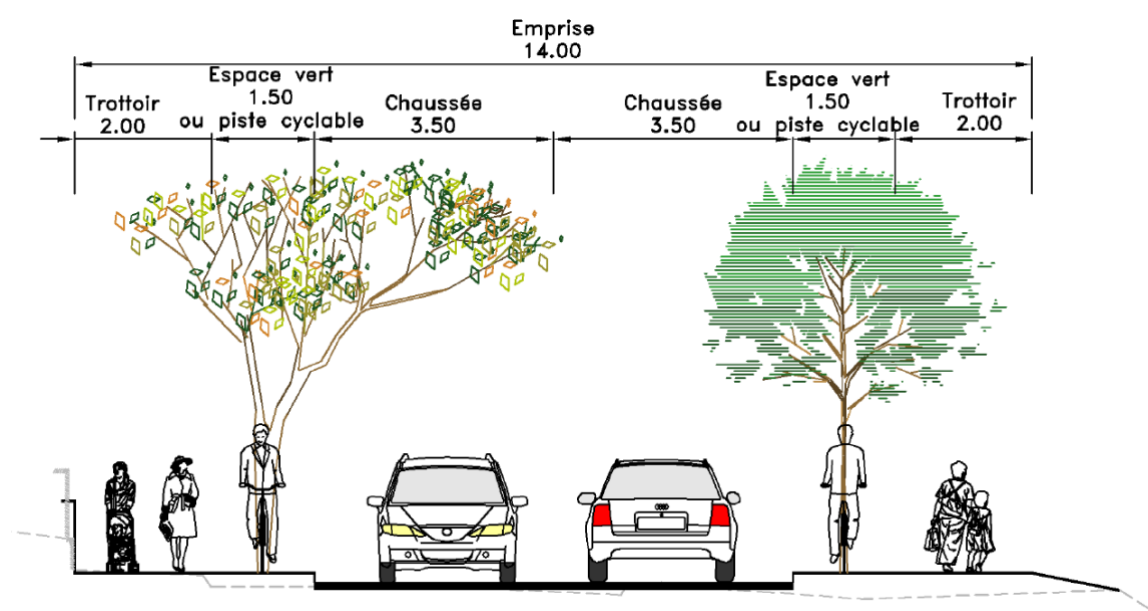
Selon les types de voies envisagées, les profils de la route pourraient s'apparenter aux schémas ci-après, avec de nombreuses possibilités d'adaptation (intégration de poches de stationnement, aménagement de zones d'espaces verts, etc.).

Suivant les contraintes d'espace disponible, ces profils en travers seront adaptés ponctuellement afin de proposer notamment des zones d'aménagements paysagers.

Le profil en travers 1, profil le plus large, propose les aménagements suivants :

- 2 voies de circulation véhicules de largeur 3.50m ;
- 1 piste cyclable de part et d'autre de largeur 1.50m ;
- 1 trottoir de part et d'autre de largeur 2.00m

Profil en travers type 1

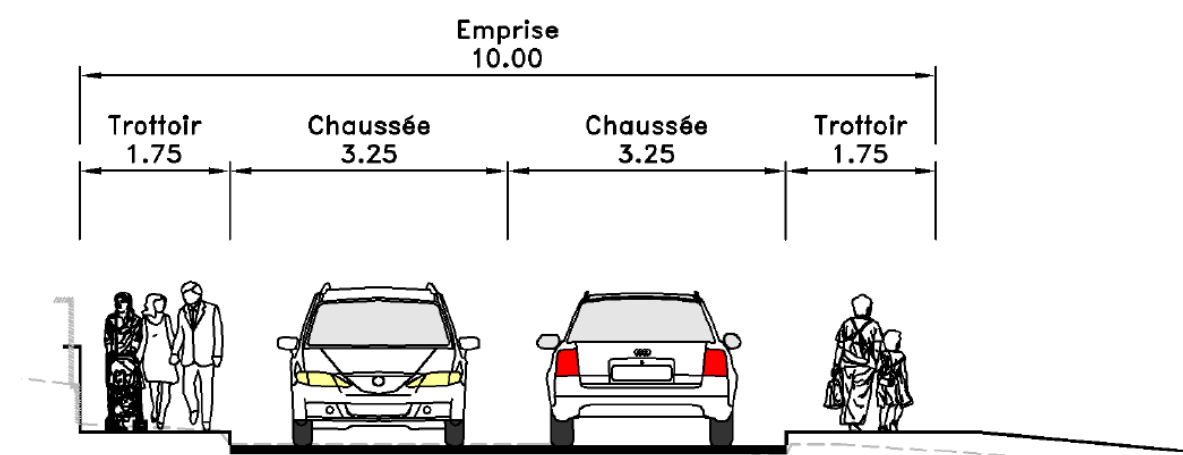


Le profil en travers 2, profil le plus réduit, propose les aménagements suivants :

- 2 voies de circulation véhicules de largeur 3.25m ;
- 1 trottoir de part et d'autre de largeur 1.75m

On note l'absence de voie dédiée aux cycles dans ce profil, les vélos circulant sur la chaussée.

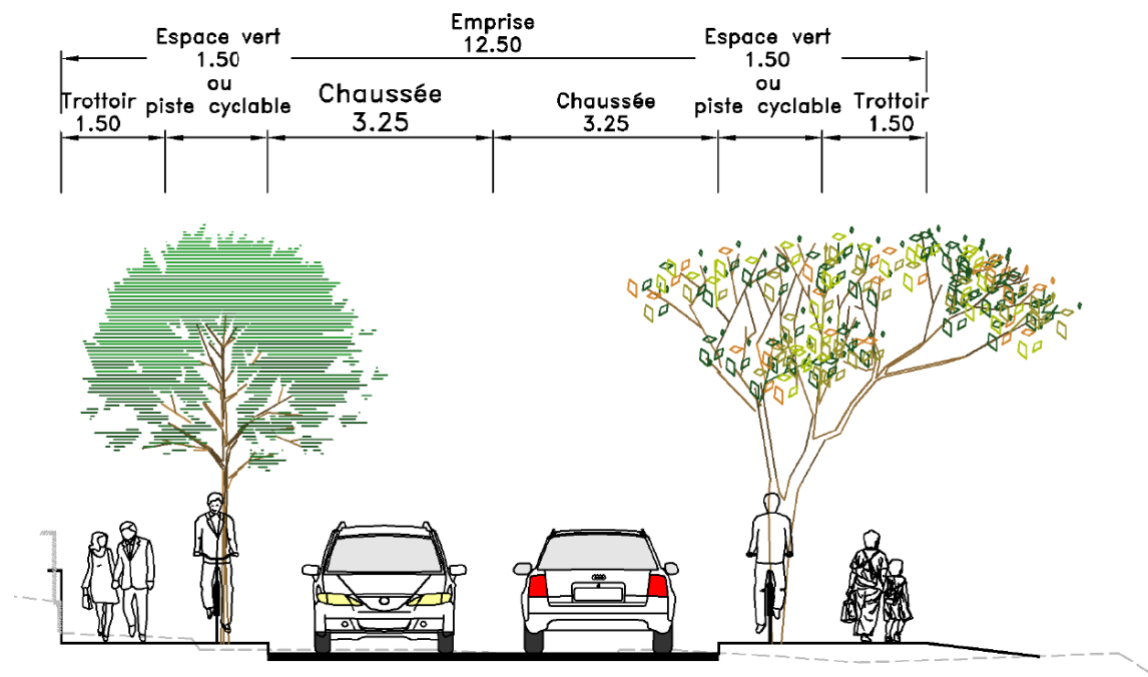
Profil en travers type 2



Le profil en travers 3, profil intermédiaire, propose les aménagements suivants :

- 2 voies de circulation véhicules de largeur 3.25m ;
- 1 piste cyclable de part et d'autre de largeur 1.50m ;
- 1 trottoir de part et d'autre de largeur 1.50m

Profil en travers type 3



Les avantages et inconvénients des profils en travers type d'aménagement des autres secteurs sont les suivants :

	PROFIL 1	PROFIL 2	PROFIL 3
Infrastructure	• Aménagement le plus confortable pour les circulations véhicules (2x 3.50m de largeur de voie)	• Aménagement confortable pour les circulations véhicules (2x 3.25m de largeur de voie – légèrement moins large que le PT 1)	• Aménagement confortable pour les circulations véhicules (2x 3.25m de largeur de voie – légèrement moins large que le PT 1)
Modes doux	• Sécurité circulations piétonnes (trottoir largeur 2.0m) et cycles (piste largeur 1.50m)	• Absence voie dédiée aux cycles, circulation des vélos sur chaussée mixte véhicules / cycles	• Sécurité circulations piétonnes (trottoir largeur 1.50m – moins confortable que le scénario 1) et cycles (piste largeur 1.50m)
Urbanisme	• Impact foncier et bâtiments sur le secteur 1	• Pas d'impacts fonciers	• Impact foncier et bâtiments sur le secteur 1
Coût des travaux	• Coût travaux le plus élevé (5 à 6 M€)	• Coût travaux le plus économique (2 à 3 M€)	• Coût travaux intermédiaire (4 à 5 M€)

6.3. L'AMENAGEMENT GENERAL

Ci-dessous un exemple d'aménagement général qui sera développé dans les études ultérieures suivant les choix de scénarii et profil en travers type d'aménagement.



7. LES SUITES A DONNER A LA CONCERTATION PUBLIQUE

7.1. LE BILAN DE LA CONCERTATION

À l'issue de la présente période de concertation, le conseil départemental établira un bilan de la concertation, qui dressera une synthèse des avis et des observations. Celui-ci sera rendu public.

7.2. LA SUITE DES ETUDES

Des études techniques et réglementaires seront à mener sur le scénario retenu à l'issue de la concertation, pour optimiser et évaluer précisément l'impact du tracé. Ces études permettront d'identifier les caractéristiques techniques, de définir le coût prévisionnel des travaux et permettront d'engager les procédures réglementaires nécessaires à la réalisation du projet.

7.3. LE CALENDRIER PREVISIONNEL

