

# LIAISON BEL AIR / LA PALISSADE

## TRONÇONS 2 ET 3

### Entrée Est de Saint-Louis (RN1c – Route de Cilaos (RN5))



UNION EUROPÉENNE

La nouvelle liaison RN1-RN5 est cofinancée par l'Union européenne. L'Europe s'engage à la Réunion avec le Fonds européen de développement régional.



REGION REUNION  
www.regionreunion.com



## Les variantes envisagées

### Tronçon 2 : Une solution « courte »

qui permettrait de contourner le centre-ville de Saint-Louis par le Sud-Est en établissant une liaison nouvelle entre la RN1c et la RN5.

Deux alternatives sont possibles (alternatives A1/A1bis et A2). Elles comprennent une section commune entre la RN1c et le chemin Piton (avec un nouveau giratoire à créer).

☛ **La variante A1** : Raccordement sur la RN5 au niveau du giratoire existant de la Palissade.

**L'alternative A1bis** consisterait à se raccorder à l'amont du giratoire de la Palissade, sur la rue des Bois de Couleur, afin de réduire l'impact sur le foncier agricole et la coupure d'urbanisation.

☛ **La variante A2** : Raccordement à la RN5 par un giratoire à créer à l'Est du giratoire de la Palissade.

### Tronçon 3 : Une solution « longue »

qui consisterait à prolonger la voie du chemin Piton en direction du quartier Le Ouaki.

Ce tracé présente une « portion commune » avec les variantes courtes, entre la RN1c et le chemin Piton.

Au-delà de la « portion commune », l'itinéraire emprunte le chemin Piton existant jusqu'au chemin Kerveguen.

Deux alternatives sont ensuite envisageables :

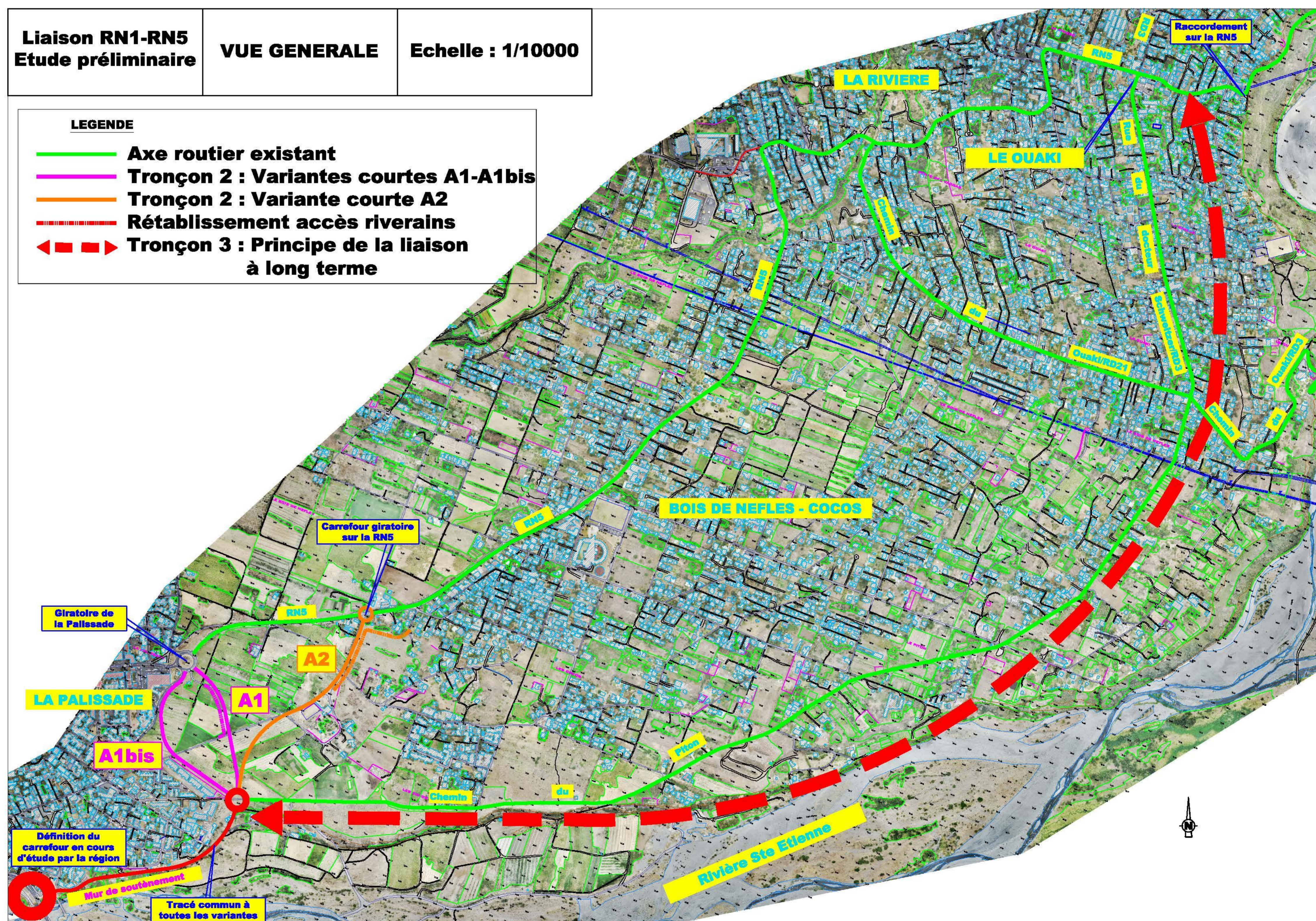
☛ Une variante par la rue Docteur Schweitzer, avec des habitations riveraines continues de part et d'autre, et des écoles.

☛ Un parcours alternatif à créer se rapprochant de la berge de la rivière Saint-Etienne.

**Les tronçons peuvent être programmés par phases dans le temps.**



## La comparaison des variantes



Les variantes ont fait l'objet d'une analyse comparative sur la base des critères suivants :

- ❖ trafics et conditions de circulation,
- ❖ technico-économique,
- ❖ environnemental.

Variante très favorable ++
Variante favorable +
Variante défavorable -
Variante très défavorable --

CRITERES	Tronçon 2 Variante courte A1	Tronçon 2 Variante courte A1bis	Tronçon 2 Variante courte A2	Tronçon 3
Longueur du tracé (km)	1,2	1,25	1,5	5,1
Fonctionnalité/Trafic en 2035 (coef : *5)	--	--	--	++
Environnement (milieu naturel et physique)	+	+	-	-
Paysage	-	++	+	+
Commodité du voisinage (acoustique)	++	+	++	+
Technique (Géométrie/sécurité/Phasage)	++	+	+	++
Impact sur le foncier agricole (ha) (coef : *2)	(= 1,4) Effet de coupure parcellaire + important	++ (= 1)	+	-- (= 7,7)
Impact sur le foncier bâti et non bâti (coef : *3)	+	+	+	--
Coûts des opérations (valeurs 2015)	++ 9 à 10 M€	++ 9 à 10 M€	++ 10,5 à 11,5 M€	-- 34 à 38,5 M€
Rentabilité et performance socio-économique (coef *4)	+	+	+	++
Synthèse	1+	8+	4+	9+

☛ **La variante A1bis semble constituer aujourd'hui la solution la plus satisfaisante au regard de cette analyse multicritères.**



**ZOOM sur :**

#### L'impact agricole :

L'impact d'un projet routier s'appréhende également d'une part par l'effet d'emprise, d'autre part par l'effet de coupure et d'enclavement des parcelles. A ce titre, il semble que :

- Les variantes A1bis et A2 soient plus favorables que la variante A1 (moins d'effet de coupure parcellaire et moins d'emprise en zone agricole) ;
- Le tronçon 3 (hypothèse d'aménagement sur le long terme) pourrait, pour partie, suivre le chemin Piton existant, et longer la berge de la rivière Saint-Etienne, ce qui limiterait les effets de coupure et d'enclavement.

#### Le tronçon commun à toutes les variantes :

Le parti est pris d'un aménagement en bord de falaise afin de limiter l'impact foncier, même si cela induit des contraintes constructives fortes (zone d'aléa mouvement de terrain et risque fort inondation).

#### Le trafic routier :

Les variantes possibles sont étudiées et comparées au regard notamment des conditions de trafic. La situation actuelle, problématique et difficile, n'est pas tenable dès le court terme. La solution A (tronçon 2) améliorera les conditions de circulation, mais il sera tout de même nécessaire de lancer les études du tronçon 3 pour l'aménagement à long terme intégrant un contournement complet de Saint-Louis et des quartiers de Bois de Néfles Cocos et du Ouaki.

#### Le transport en commun :

La nouvelle liaison a également comme objectif de permettre, par la requalification de la RN5 actuelle dans sa traversée de La Rivière, la mise en œuvre du projet de TCSP de la CIVIS sur cet itinéraire.