

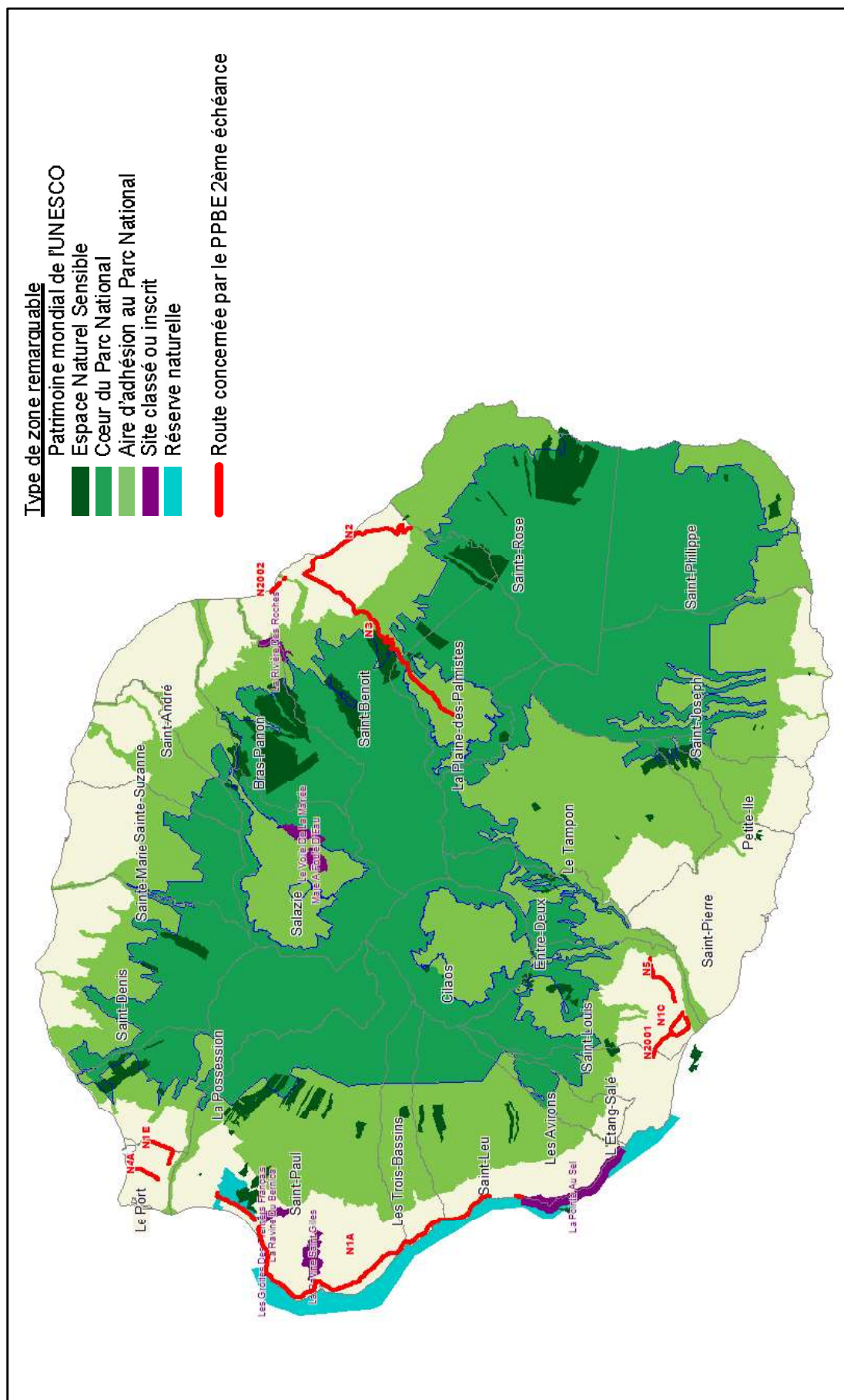


Figure 11 : Espaces remarquables de La Réunion et proximité des routes concernées par le PPBE 2ème échéance - 1

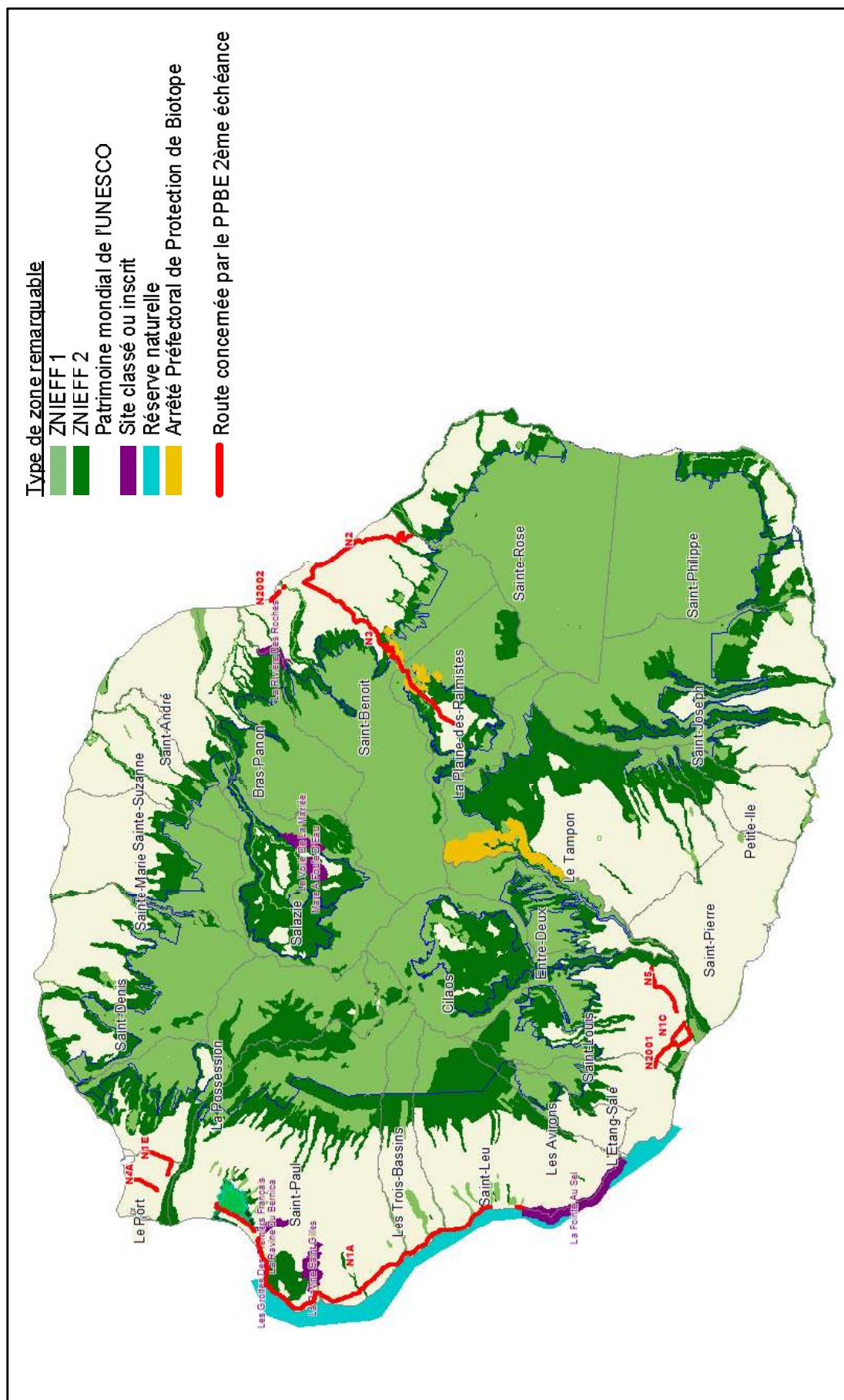


Figure 12 : Espaces remarquables de La Réunion et proximité des routes concernées par le PPBE 2ème échéance – 2

9.3. Enjeu des zones traversées

Le tableau suivant récapitule, pour chaque route concernée par le PPBE, le niveau d'impact de l'infrastructure vis-à-vis de la sensibilité des zones traversées.

Infrastructure	Zone sensibles traversée	Enjeu	Sensibilité
N1A	ZNIEFF Étang de St Paul ZNIEFF Cap de La Houssaye ZNIEFF Ravine de l'Hermitage ZNIEFF Grande Ravine ZNIEFF Pointe au Sel	La N1A traverse de nombreuses zones sensibles	Forte
N1C	Parc de ville	Un espace naturel au milieu d'une zone urbanisée	Moyenne
N1E	Aucune zone traversée	Nul	Faible
N2	ZNIEFF Périphérie du Piton de la Fournaise	Une partie restreinte de la zone sensible est traversée par la N2	Moyenne
N3	Biotopie du Piton des Neiges ZNIEFF Mi-pentes de l'Est ZNIEFF Plaine des Palmistes	La N3 traverse de nombreuses zones très sensibles	Forte
N4A	Aucune zone traversée	Nul	Faible
N5	Aucune zone traversée	Nul	Faible
N2001	ZNIEFF Étang du Gol	Une partie restreinte de la zone sensible est traversée par la N2001	Moyenne
N2002	ZNIEFF Bas et Mi-Pentes de l'Est	Une partie restreinte de la zone sensible est traversée par la N2002	Moyenne

Tableau 9 : Impact des infrastructures routières vis-à-vis de la sensibilité des zones traversées

9.4. Préserver les zones dites « calmes »

Les abords des grandes infrastructures de transports terrestres constituent des secteurs acoustiquement altérés sur lesquels l'autorité compétente n'a pas d'ambition particulière en termes de sauvegarde.

Aucune « zone calme » n'a été déterminée sur le réseau routier concerné.

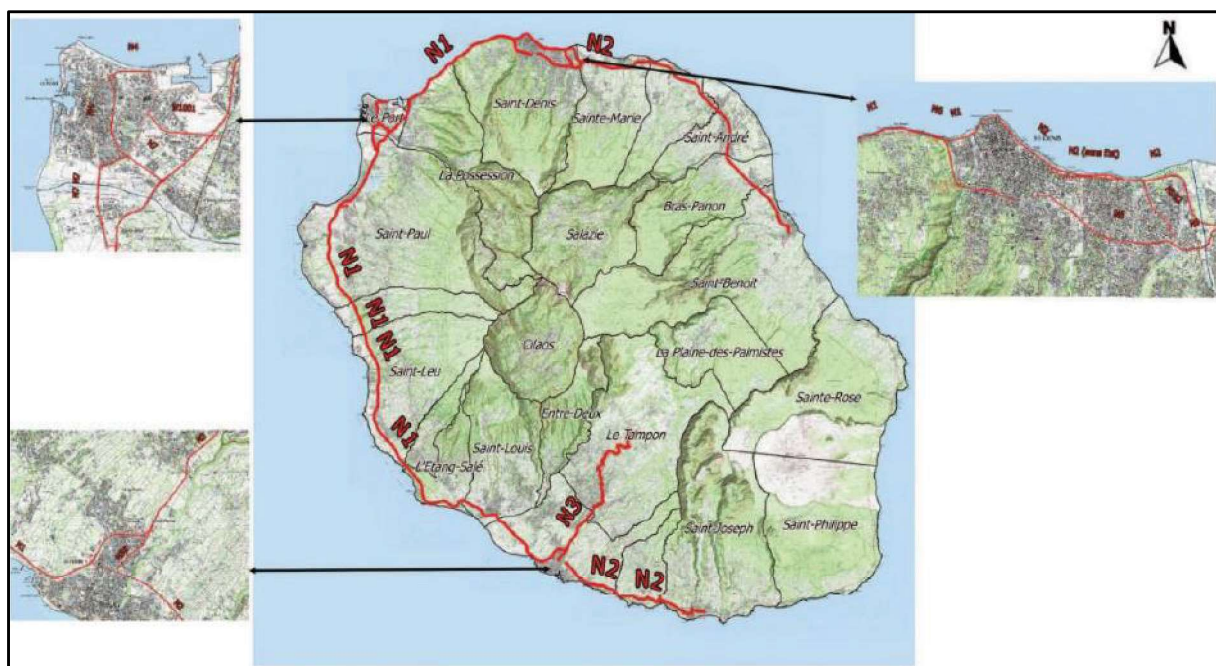
10. PPBE de troisième échéance

La mise en œuvre de la réglementation a prévu deux échéances en fonction du trafic supporté, suivies d'un réexamen et d'une révision éventuelle des cartes de bruit stratégiques et PPBE, valant troisième échéance :

- première échéance : plus de 6 millions de véhicules par an,
- deuxième échéance : plus de 3 millions de véhicules par an.

10.1. PPBE de 1^{ère} et 2^{ème} échéances

Le PPBE de 1^{ère} échéance concerne certaines sections de Routes nationales de La Réunion : N1, N2, N3, N3B, N4, N6, N7, N1001, Barreau de liaison N1 / D6 et N102.



Il a été approuvé par la Région Réunion le 21 août 2018 et est disponible sur son site internet à la rubrique Transport : <https://www.regionreunion.com/sites/transports/transports-informations-en-cours/le-plan-de-prevention-du-bruit-dans-l-environnement>

Le PPBE de 2^{ème} échéance est présenté ci-contre.

10.2. Réexamen quinquennal et 3^{ème} échéance

L'État a procédé en 2018, à un nouvel examen des cartes de bruit stratégiques (CBS) du réseau concerné par les deux échéances.

Ce réexamen a conduit à la révision partielle des cartes de bruit qui ont été approuvées par l'arrêté préfectoral du 11 janvier 2019.

Les cartes de bruit stratégiques et le résumé non technique du CEREMA sont disponibles sur le site internet de la DEAL Réunion : <http://www.reunion.developpement-durable.gouv.fr/8-consultation-des-donnees-a62.html>

Cette révision des CBS ne concerne qu'une partie du réseau des Routes Nationales de La Réunion de la 1ère échéance et n'impacte pas le réseau des Routes Nationales de La Réunion concernées par la 2ème échéance.

Suite à l'examen de cette révision partielle des CBS, le PPBE de 1ère échéance approuvé ainsi que les mesures prévues ne sont pas modifiés.

Ainsi, l'examen des Cartes de Bruit stratégiques de 2ème et 3ème échéances permet de présenter le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement au titre de la troisième échéance (plus de trois millions de véhicules par an), basé sur le projet de PPBE de 2ème échéance et sur le PPBE de 1ère échéance approuvé.

Réseau routier national				
Dénomination de la voie	Débutant	Finissant	Linéaire concerné (en km)	Type
N1	Saint-Denis (barachois)	Saint-Pierre (N2)	76,55	révisée
N1A	Giratoire D4	Carrefour D11	30,62	reconduite
N1C	Giratoire N2001	Giratoire N5	1,88	reconduite
N1E	Échangeur N1	Entrée de La Possession	3,41	reconduite
N2	Saint-Denis N1	Saint-Benoît N3	56,28	reconduite
	Saint-Pierre N3	Saint-Joseph		
	Saint-Benoît Carrefour N3	Carrefour D3	11,07	
N3	Saint-Pierre N1	Le Tampon 23 ème	23,57	révisée
	Carrefour N2	Carrefour D55	18,67	
N3B	Saint-Pierre Bvd Banks	N3	1,37	révisée
N4	Le Port (N4A)	Le Port N1	4,59	révisée
N4A	Giratoire N4	Giratoire N4	2,38	reconduite
N5	Saint-Louis Rue du PH Lapierre	Carrefour D3	4,46	reconduite
N6	Saint-Denis N1	Saint-Denis N2	9	reconduite
N7	Le Port N4	Le Port N1	3,11	révisée
N1001	Le Port N4	Le Port N1	2,28	reconduite
Barreau N1-D6	N1	D6	0,88	révisée
N102	Saint-Denis N2	Saint-Denis Boulevard J Jaurès	1,66	reconduite
N2001	Carrefour D11	Échangeur N1	4,34	reconduite
N2002	Échangeur N2	Carrefour J Jaurès	1,13	reconduite

Tableau 10 : Tableau de révision des Cartes de Bruit Stratégiques

10.3. Mesures prévues par le PPBE de 1ère échéance

Ces mesures en faveur de l'environnement sonore des Routes Nationales concernées, sont mises en œuvre dans le cadre des disponibilités budgétaires de la Région Réunion, en particulier les rénovations des traverses de Saint-André (RN2) et de Saint-Pierre (RN3) avec un revêtement typé acoustique réalisées à plus de 30% en 2020 :

Voies	Communes	Localisation	Mesures	Situation (2020)
RN1	Saint-Leu	Tranchée couverte de Saint-Leu	Écrans et compléments de protections acoustiques par isolation des maisons	Travaux réalisés
RN1001	Le Port La Possession		Mise en œuvre de la VVR / Itinéraire cyclable	Travaux réalisés
RN2	Saint Joseph	Contournante de Saint-Joseph	Travaux avant dernière section Est	Travaux réalisés
RN2/2002	Sainte-Suzanne	La Marine	Parc co-voiturage Sainte-Suzanne la marine	Travaux réalisés
RN2	Sainte-Marie	Duparc	Parc co-voiturage Sainte-Marie Duparc	Travaux réalisés
RN2	Sainte-Suzanne	Entre Bel Air et Ravine des chèvres	Voie réservée ouverte aux Bus et mise en œuvre ponctuelle de la VVR	Travaux réalisés
RN2	Bras Panon	33+000 à 42+000	Renouvellement du revêtement de chaussée	Travaux réalisés
RN3	Saint-Pierre	Mon Caprice / Azalée (sens montant)	Baisse de vitesse / Renforcement de chaussée	Travaux réalisés
RN4	Le Port	1+060 à 2+230	Renouvellement du revêtement de chaussée	Travaux réalisés
RN1 Route du Littoral	Saint-Denis La Possession		NRL-Travaux de déviation pour mise en sécurité et du RRTG/TCSP et de voie mode doux avec traitement acoustique dans le cadre réglementaire en particulier au niveau de la RD41 à La Possession	En cours (mise en service prévue horizon 2023 ; fin 2021 pour la section St Denis Gde Chaloupe)
RN1/2	Saint-Denis		Études nouvelle entrée ouest de Saint-Denis et d'un nouveau franchissement de la rivière Saint-Denis avec TCSP	En cours (Débat public NEO en 2020 et mise en service du nouveau franchissement prévue en 2021)

Voies	Communes	Localisation	Mesures	Situation (2020)
RN1	Le Port/Saint-Paul		Travaux de création d'un nouveau franchissement sur la rivière des galets avec couloir Bus	En cours (mise en service prévue fin 2020)
RN1	Le Port Saint-Paul	19+000 à 24+000	Renouvellement du revêtement de chaussée ; améliorations échangeurs de Cambaie et de Savannah	En cours
RN1	Saint-Paul, Saint-Leu, L'Étang-Salé	Tabac (D9), Colimaçons (D12), Portail (ZAC), Étang-Salé (RD17)	Aire de covoiturage	En cours (3/4 réalisées)
RN1(c)	Saint-Louis	Rivière Saint-Etienne	Étude de la création d'un itinéraire cyclable sur l'ancien pont de la Rivière Saint-Etienne	En cours
RN2	Saint-André	La Cressonnière	Création d'une bretelle	En cours
RN2	Saint-Benoit	Dans Saint-Benoit	Étude amélioration des conditions de circulation sur la RN2 et RRTG	En cours (concertation publique en 2020)
RN2	Saint-Joseph	RN2 déviée	Étude requalification RN2 Ouest	En cours
RN2	Sainte-Marie	Entre Ravine des chèvres et Duparc	Étude d'une voie réservée ouverte aux Bus	En cours
RN2	Saint-André	PR 28 à 33	Renouvellement du revêtement de chaussée par un revêtement typé acoustique	En cours
RN3	Saint-Pierre	Contournement Nord-Ouest de Saint-Pierre	Réfection de chaussées avec une couche de roulement typé acoustique sur Basse Terre et Casabona	En cours
RN3	Le Tampon		Étude liaison Col de Bellevue /Saint-Pierre	En cours
RN3	Saint-Pierre	Entrée Nord	Étude d'un TCSP à l'entrée Nord	En cours
RN3(b)	Saint-Pierre	Entre les RN2 et RN3	Étude déviation Est de Saint-Pierre	En cours

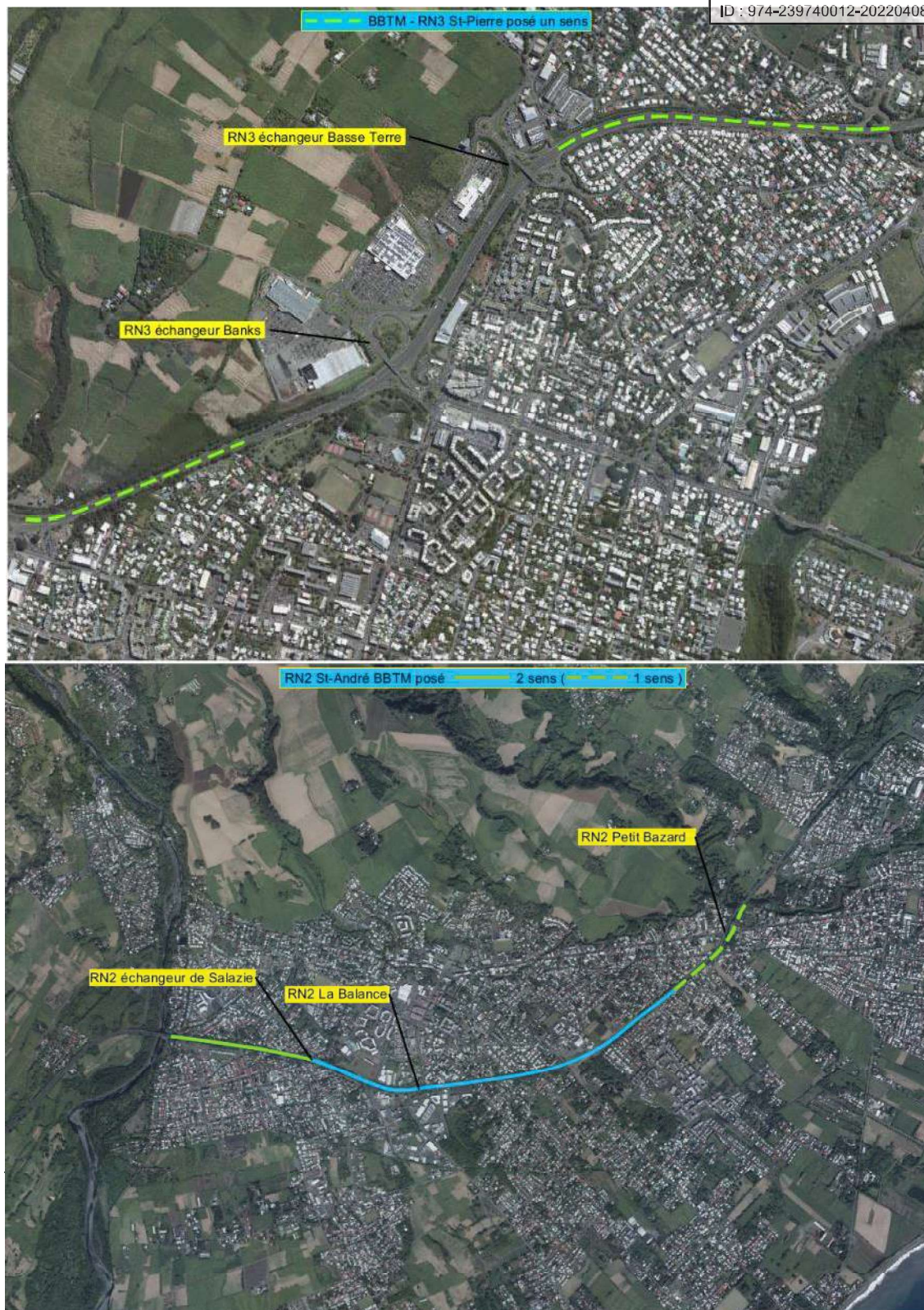


Figure 13 : Schémas d'avancement des travaux de revêtement typé acoustique

11. Glossaire

ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
Bâtiment sensible au bruit	Habitations, établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale
CBS	Carte de bruit stratégique
Courbe isophone	Par analogie avec une courbe de niveau, une courbe isophone est une courbe reliant des points exposés à un même niveau de bruit
dB(A)	Décibel, Unité permettant d'exprimer les niveaux de bruit (échelle logarithmique)
Hertz (Hz)	Unité de mesure de la fréquence. La fréquence est l'expression du caractère grave ou aigu d'un son
IGN	Institut Géographique National
LAeq	Niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré (A). Ce paramètre représente le niveau d'un son continu stable qui, au cours d'une période spécifiée T ; a la même pression acoustique moyenne quadratique qu'un son considéré dont le niveau varie en fonction du temps. La lettre A indique une pondération en fréquence simulant la réponse de l'oreille humaine aux fréquences audibles
Lden	Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne sur 24 heures, avec d,e,n = day (jour), evening (soirée), night (nuit)
Ln	Niveau acoustique moyen de nuit (22h-6h)
OMS	Organisation mondiale de la santé
Pascal (Pa)	Unité de mesure de pression équivalant 1newton/m ²
PPBE	Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
PDU	Plan de Déplacement Urbain
PLU	Plan local d'urbanisme
Point Noir du Bruit	Un point noir du bruit est un bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique, dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limites, soit 70 dB(A) [73 dB(A) pour le ferroviaire] en période diurne (LAeq (6h-22h)) et 65 dB(A) [68 dB(A) pour le ferroviaire] en période nocturne (LAeq (22h-6h) et qui répond aux critères d'antériorité
Point Noir du Bruit diurne	Un point noir du bruit diurne est un point noir bruit où seule la valeur limite diurne est dépassée
Point Noir du Bruit nocturne	Un point noir du bruit nocturne est un point noir bruit où seule la valeur limite nocturne est dépassée
POS	Plan d'Occupation du Sol
RD	Route Départementale
RN	Route Nationale
SIG	Système d'informations géographiques
Zone calme	« Les zones calmes sont des espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues » (art L.572-6 du code de l'environnement).
ZNIEFF	Zone Naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique

Annexes

12. Annexe 1 : Localisation des mesures de bruit

Le plan suivant présente la localisation des mesures de bruit.



Figure 13 : Localisation des mesures de bruit

13. Annexe 2 : Notes et pondération pour la hiérarchisation des secteurs

Le tableau suivant reprend les différents critères et la note associée pour chaque secteur recensé.

Secteur	Note par critère			
	Nombre et nature des bâtiments impactés	Bâtiment en situation de super ou hyper PNB	Densité des bâtiments PNB	Capacité d'action / situation des PNB
N1A	1	3	1	1
N1C	1	1	1	1
N2 – Traversée de Saint-François	2	2	2	1
N2 – Traversée de Sainte-Anne	3	3	3	1
N2 – Secteur des Orangers	3	3	2	1
N3	1	1	1	1
N5	3	3	3	1
N2002	1	3	2	1

Tableau 11 : Notes attribuées à chaque secteur par critère

Un coefficient de pondération est attribué à chaque critère. Les coefficients sont affectés comme suit :

- Nombre et nature des bâtiments impactés : Coefficient de pondération : 5,
- Bâtiment en situation de super ou hyper PNB : Coefficient de pondération : 2,
- Densité des bâtiments PNB (approche visuelle) : Coefficient de pondération : 2,
- Capacité d'action / Situation des PNB : Coefficient de pondération : 1.

Le tableau ci-dessus est repris en appliquant les coefficients de pondération. La note finale est indiquée dans la dernière colonne.

Secteur	Note par critère				Note finale
	Nombre et nature des bâtiments impactés	Bâtiment en situation de super ou hyper PNB	Densité des bâtiments PNB	Capacité d'action / situation des PNB	
N1A	5	6	2	1	14
N1C	5	2	2	1	10
N2 – Traversée de Saint-François	10	4	4	1	19
N2 – Traversée de Sainte-Anne	15	6	6	1	28
N2 – Secteur des Orangers	15	6	4	1	26
N3	5	2	2	1	10
N5	15	6	6	1	28
N2002	5	6	4	1	16

Tableau 12 : Pondération des notes par critère

14. Annexe 3 : Actions de prévention ou de réduction du bruit

Les pages suivantes présentent les principales dispositions qui peuvent être prises pour diminuer les niveaux de bruit dans le cadre du PPBE, sous forme de tableau. Trois types d'actions peuvent être envisagées dans le cadre du PPBE :

- Les actions de prévention : elles demandent à être anticipées avant les projets,
- Les actions de réduction des niveaux sonores : par la mise en œuvre de protection à la source, d'isolation de façade ou par la maîtrise du trafic et des émissions de bruit par la chaussée,
- Les actions de sensibilisation et de compensation : pour mettre en place un environnement sonore de qualité dans un lieu spécifique par la pédagogie.

14.1. Les actions de prévention du bruit

Action n°1	Publication des cartes de Bruit Stratégiques (CBS)
Caractéristiques	Outil de connaissance et de diagnostic qui permet de : • Être en conformité avec la réglementation, • Connaître les populations exposées à des niveaux de bruit importants, • Identifier les zones calmes à protéger, • Disposer d'un outil d'aide à la décision pour les projets d'urbanisme ou de réfection de voirie, • Évaluer différents scénarios d'aménagement en terme de population exposée à des niveaux sonores importants, • Disposer d'un état initial de l'environnement sonore pour les dossiers de ZAC, • Servir de support de communication.
Action	Mettre les résultats de la cartographie à disposition du public
Acteur	État

Action n°2	Prévention d'urbanisme
Caractéristiques	L'État mène les démarches suivantes : Observatoire du Bruit, Comité Bruit regroupant les partenaires, classements sonores, CBS, information du public. La démarche consiste à ouvrir de nouveaux groupes de travail pour une relecture des plans d'urbanisme et proposer de nouvelles rédactions en introduisant la lutte contre le bruit dans les documents d'urbanisme : il s'agit d'autoriser des clôtures de grandes hauteurs au droit des voies bruyantes, de permettre des techniques d'épannelage des volumes construits, d'exclusion de certaines industries et trafics. Il s'agit également d'officialiser et de maintenir les zones calmes.
Action	La démarche permet de mettre l'ensemble des acteurs autour d'une même table pour effectuer un travail commun sur l'ensemble des paramètres. Le bruit est en effet la résultante de l'ensemble des composantes de la vie d'une ville. Cette démarche permet également l'ouverture de campagnes de communication.
Acteur	État avec participation de la Région du Département et de la commune

Action n°3	Action d'urbanisme
Caractéristiques	Les communes peuvent envisager de former leur personnel administratif pour : • Informer les architectes, urbanistes et maîtres d'ouvrages, en vue d'une prise en compte du bruit le plus en amont possible du projet, • Intégrer la prévention des nuisances sonores dans l'examen des permis de construire par ses services, par un diagnostic du projet vis-à-vis de ces nuisances et du cadre réglementaire relatif à l'urbanisme (art. R111-2, R111-3 du Code de l'urbanisme et L 113-1 du Code rural). Les articles L571-1 à L571-26 du Livre V du Code de l'environnement (Prévention des pollutions, des risques et des nuisances), reprenant la Loi n° 92.1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, prévoyant la prise en compte des nuisances sonores aux abords des infrastructures de transports terrestres. • Fin 2017, le dispositif AEU2 s'est enrichi d'un nouvel outil avec la parution d'un référentiel qui propose des éléments de méthode pour réaliser l'évaluation de projets de planification urbaine en s'appuyant sur la démarche AEU2, en incluant la thématique de l'environnement sonore.
Action	• Formation du personnel, • Éloignement des nouveaux bâtiments par rapport à l'infrastructure bruyante, • Continuité des façades le long de la voie bruyante, permettant la création d'une zone plus calme sur les façades opposées, • Aménagement des pièces en fonction de leur utilité.
Acteur	Commune

14.2. Les actions de réduction du bruit

Action n°4	Programme d'isolation de façade
Caractéristiques	Le renforcement de l'isolation acoustique de façade a pour objectif de limiter les nuisances sonores à l'intérieur des logements lorsqu'il n'est pas possible de mettre en œuvre des protections à la source. L'isolement après travaux pour les PNB, arrondi au dB près, devra répondre à l'ensemble des conditions suivantes : • $D_{nT,A,tr} \geq LAeq(6\text{ h} - 22\text{ h}) - 40$, • $D_{nT,A,tr} \geq LAeq(6\text{ h} - 18\text{ h}) - 40$, • $D_{nT,A,tr} \geq LAeq(18\text{ h} - 22\text{ h}) - 40$, • $D_{nT,A,tr} \geq LAeq(22\text{ h} - 6\text{ h}) - 35$, • $D_{nT,A,tr} \geq 30\text{ dB}$, avec : $LAeq$ = niveau sonore en dB(A) calculé en façade du bâtiment .
Action	Le renforcement de l'isolation acoustique de la façade doit suivre la procédure suivante : • Visite du bâtiment et mesures d'isolement afin d'établir un diagnostic de l'état initial (menuiseries, huisseries, joints, volets, ventilation...); • Rédaction d'un projet de définition spécifiant les objectifs d'isolement réglementaire à obtenir et les propositions de traitement acoustique avec, éventuellement, rédaction d'un Dossier de Consultation des Entreprises ; les valeurs d'isolement sont définies conformément à l'article 4 de l'Arrêté du 5 mai 1995 ; • Passation d'une convention de travaux entre le Maître

	d'ouvrage et le propriétaire ; • Réalisation des travaux par l'entreprise retenue, dont le montant ne peut dépasser la somme mentionnée dans la convention de travaux ; la commande est passée par le propriétaire avec, éventuellement, l'aide d'un Maître d'œuvre qualifié ; • À l'achèvement des travaux, mesures de réception des travaux et délivrance d'un certificat de conformité. Dans certains cas, les fenêtres existantes permettent déjà d'atteindre l'objectif d'isolation acoustique. Aucun traitement de protection acoustique n'est alors à mettre en œuvre.
Acteur	Région

Action n°5	Revêtement de chaussée plus silencieux
Caractéristiques	L'intensité du bruit de roulement des véhicules à moteur varie en fonction de la composition et de la méthode de pose des revêtements routiers. Les éléments déterminants pour la qualité acoustique d'un revêtement silencieux sont la granulométrie et la teneur en vides, ainsi que la conception, la porosité et l'élasticité de la surface du revêtement. Plus les granulats sont de petite taille, plus la teneur en vides est élevée et plus le revêtement est silencieux. Un revêtement est défini comme « silencieux » lorsque, pendant toute sa durée de vie, le bruit est inférieur d'au moins 1 décibel à celui d'un revêtement conventionnel.
Action	Après la pose, la réduction du bruit doit atteindre au moins 3 décibels, ce qui correspond environ à une diminution de moitié de trafic. Les revêtements silencieux actuels permettent en moyenne à la pose de réduire le bruit de 3 à 6 dB(A).
Acteur	Région

Action n°6	Limitation de la quantité de trafic
Caractéristiques	Les niveaux de bruit varient avec la quantité de trafic en suivant la loi logarithmique suivante : $10 \log \frac{\text{Nouveau débit trafic}}{\text{Ancien débit trafic}}$ Une diminution de trafic de moitié entraîne une baisse des niveaux de bruit de 3 dB(A). Une action peut également être menée sur le taux de poids-lourds.
Action	• Installation de zones piétonnes, • Gestion des poids-lourds en centre-ville, • Panneau de jalonnement pour une fluidification du trafic, • Régulation du trafic par les feux, • Déviation.
Acteur	Communes / Région pour mémoire

Action n°7	Diminution de la vitesse de circulation										
Caractéristiques	Les niveaux de bruit varient avec la vitesse en suivant approximativement la loi logarithmique suivante : $20 \log \frac{\text{Nouvelle vitesse}}{\text{Ancienne vitesse}}$ Une réduction de la vitesse de 10 km/h (passage de 90 à 80 km/h par exemple) entraîne une baisse du niveau sonore émis par l'infrastructure d'environ 1 dB(A). <table border="1"> <thead> <tr> <th>Réduction de la vitesse (revêtement standard)</th><th>Baisse du niveau émis en dB(A)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>De 50 à 30 km/h</td><td>Environ 3,4</td></tr> <tr> <td>De 70 à 50 km/h</td><td>Environ 2,6</td></tr> <tr> <td>De 90 à 70 km/h</td><td>Environ 2,1</td></tr> <tr> <td>De 110 à 90 km/h</td><td>Environ 1,4</td></tr> </tbody> </table> Baisser la vitesse peut entraîner un changement dans la perception du bruit. Pour les véhicules légers : au-dessus de 30 km/h le bruit est principalement lié au contact pneumatique-chaussée et, en dessous de 30 km/h, le bruit est essentiellement d'origine mécanique. Pour les véhicules utilitaires et les poids-lourds, la transition se situe plutôt dans la gamme 40-60 km/h. Il faut toutefois faire attention à maintenir la circulation fluide et ne pas engendrer de phénomènes d'accélération et de décélération.	Réduction de la vitesse (revêtement standard)	Baisse du niveau émis en dB(A)	De 50 à 30 km/h	Environ 3,4	De 70 à 50 km/h	Environ 2,6	De 90 à 70 km/h	Environ 2,1	De 110 à 90 km/h	Environ 1,4
Réduction de la vitesse (revêtement standard)	Baisse du niveau émis en dB(A)										
De 50 à 30 km/h	Environ 3,4										
De 70 à 50 km/h	Environ 2,6										
De 90 à 70 km/h	Environ 2,1										
De 110 à 90 km/h	Environ 1,4										
Action	• Diminution de la vitesse, • Radar pédagogique et radar permanent (État), • Ondes vertes (coordination de feux tricolores) pour réduire les phases d'accélération et de décélération, • Des chicanes, à base de jardinières ou de mobiliers urbains et de passage piétons à îlots centraux, peuvent être installées. Les ralentisseurs de type dos d'âne centraux ou des aménagements diminuant la largeur des voies de circulation créent des phénomènes d'accélération et de décélération et sont donc à éviter. Une chicane force le conducteur à réduire sa vitesse sans accélération / décélération. La réduction visuelle de la largeur des voies de circulation avec l'aide de marquage au sol est également efficace. Cette réduction visuelle des voies oblige le conducteur à réduire sa vitesse										
Acteur	Région et Commune										

Action n°8	Diminution du flux de trafic et favorisation des modes de transport doux
Caractéristiques	Penser les mobilités dans leur globalité, et améliorer le passage d'un mode à l'autre sans les opposer, favoriser le report modal vers les modes collectifs (trains, bus urbains, cars interurbains), alternatifs (covoiturage et auto partage) ou actifs (vélos, piétons, etc.)
Action	• Développement des offres de transports collectifs, • Mise en place des couloirs de circulation réservés au bus et de carrefours dotés d'un système de priorité pour les bus, • Réalisation de parcs d'échanges multimodaux voiture/bus/vélo en périphérie des centralités pour limiter les nuisances en cœur de ville, • Développement des pistes cyclables, • Déploiement de vélostation et de consigne de vélos mobiles ou pérennes ou mise à disposition de vélos électriques, • Favoriser le covoiturage avec le développement d'aires de stationnement adaptées, • Encourager le développement du parc des véhicules électriques par l'installation de bornes de recharges pour véhicules électriques, • Approbation de plans de déplacements urbains, d'administrations, d'entreprises
Acteur	Région / EPCI / Commune

14.3. Les actions de sensibilisation et de suivi

Action n°9	Installation de radar pédagogique
Caractéristiques	Lorsque la circulation routière et le type de voirie justifient la mise en place d'une mesure de prévention complémentaire autre que des dispositifs de limitation de vitesse (chicanes, îlots centraux, réduction de la largeur des voies par marquage au sol), des radars indicateurs de vitesse sans verbalisation peuvent être implantés au droit des tronçons routiers où l'on souhaite alerter les conducteurs sur la nécessité de réduire leur vitesse. Cette mesure incitative pourra être efficacement couplée à des aménagements ponctuels tels que des passages piétons, en implantant un radar pédagogique avant la section traversée par les piétons.
Action	Mise en place de radar pédagogique
Acteur	Région

Action n°10	Informier pour changer les comportements
Caractéristiques	Promouvoir des transports durables et gérer la demande de transport, en modifiant les attitudes et les comportements des individus et des organisations (entreprises, établissements scolaires, pôles générateurs), fondé à la fois sur des mesures d'accompagnement telles que l'information, la communication et l'aide à la pratique.
Action	• Pédibus scolaire, • Location de vélo, réparation des vélos, • Réunion d'information.
Acteur	Commune

Action n°11	Impliquer les habitants pour améliorer l'ambiance sonore globale du centre-ville
Caractéristiques	Une ambiance sonore n'est pas uniquement composée de bruit mais dépend aussi de la manière de s'approprier l'espace urbain. En effet pour être agréable, la ville doit devenir un assemblage de plusieurs zones d'activités différenciées (déambulation, jeu d'enfant, commerce, terrasse, zone calme) et de rencontres sociales (par des bancs par exemple). Pour procurer une ambiance sonore apaisée dans un quartier, il est important que les riverains s'approprient les lieux et d'apporter des sons autres que ceux de la ville, et plus particulièrement ceux de la nature. L'intérêt est de faire oublier les bruits émis par les infrastructures routières. La sensation de nature peut être suscitée par la végétalisation des espaces extérieurs. Pour enrichir et habiller le bruit de fond routier, des sources de bruit complémentaires peuvent être amenées. Il est important de prendre en compte le ressenti des riverains, au-delà des mesures in situ. En effet, il peut y avoir un écart important entre la réalité des niveaux sonores et leur perception.
Action	• Aménagements paysagers des espaces urbains en apportant des sons de natures (écoulement d'eau, fontaine, arbre propice à l'accueil d'oiseaux), • Création d'une application mobile permettant à tout le monde de signaler un bruit désagréable, • Mise en place de Sentinelles du Bruit : riverains bénévoles qui ont pour mission d'identifier et de caractériser le bruit (intensité, durée, périodicité, émergence, nuisance, ...) dans leur quartier de manière périodique. Cela permet de faire émerger de nouvelles problématiques non identifiables par l'instrumentation ou la modélisation.
Acteur	Commune

Action n°12	Pérennisation de zones calmes
Caractéristiques	Notion de zone calme : « espace extérieur remarquable par sa faible exposition au bruit » dans lequel l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues. Les zones calmes peuvent résulter d'une volonté politique d'améliorer le confort de vie des citoyens sur certains sites (lieux de promenade, parcs, squares, activités de loisirs, lieux de recueillement). On distinguera deux types de zones : • Zones effectivement calmes à la lecture de la carte de bruit stratégique, • Zones que l'on souhaite rendre plus calmes. Ces zones seront préservées lors de nouveaux projets et peuvent faire l'objet de mise en valeur particulière.
Action	La définition de ces zones est un choix, traduit dans les documents d'urbanisme.
Acteur	Commune

15. Annexe 4 : Repérage des zones calmes

Le détail des zones calmes et leurs spécificités, par infrastructures, est présenté ci-après.

15.1. N1A

La N1A est située à proximité des zones suivantes :

- Étang de Saint-Paul (ZNIEFF de type 1) : c'est la plus vaste et la plus préservée des zones humides de l'île, avec une grande complexité de groupements de végétaux.
- Cap La Houssaye à Saint-Paul (ZNIEFF de type 2) : fortement dégradé suite à des défrichements anciens et répétés, il ne reste quasiment plus rien de la végétation indigène semi-xérophile initiale. Il reste quelques espaces particulièrement menacés. 4 espèces rares de fougères, dont 2 endémiques de la zone, ont été identifiées. D'un point de vue paysager, ce secteur est la dernière savane de France. Des colonies de *Mormopterus francoismoutoui*, chauve-souris endémique et protégée à La Réunion, sont connues au niveau de la Ravine Fleurimont.
- Ravine de l'Hermitage à Saint-Paul (ZNIEFF de type 2) : une végétation marécageuse qui accueille plus de 110 espèces d'insectes et d'araignées dont bon nombre n'ont pas encore été identifiés.
- Grande Ravine (ZNIEFF de type 1) : relique de forêt semi-sèche avec la présence d'espèces végétales rares à très rares, une faune nombreuse et diversifiée et la présence de sites de nidification d'oiseaux marins.
- Pointe au Sel à Saint-Leu (ZNIEFF de type 1) : Habitats de végétation littorale, un des milieux les plus raréfiés à La Réunion avec des stations d'espèces rares (*Chamaesyce reconcilliationis*, *Stylosanthes fruticosa*).



Figure 14 : Repérage des zones calmes en bordure de la N1A

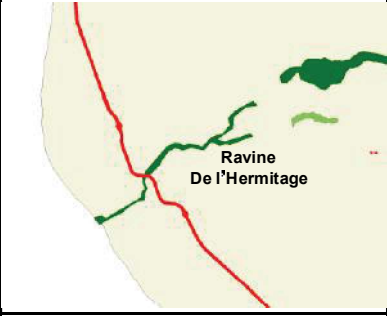
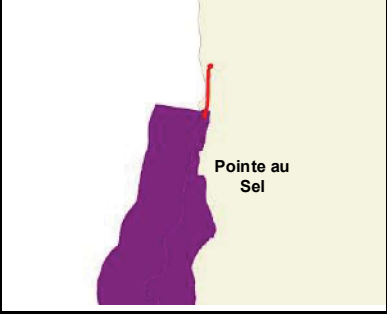
Zone calme	Repérage	Type d'espace	Préservation
Étang de Saint-Paul	 A map showing a green area labeled 'Étang de St Paul' with a red line indicating a boundary or path.	ZNIEFF de type 1	En 2019, labellisation de l'étang de Saint-Paul au titre de la convention de Ramsar pour les zones humides
Cap La Houssaye	 A map showing a green area labeled 'Cap La Houssaye' with a red line indicating a boundary or path.	ZNIEFF de type 2	Terrain acquis par le Conservatoire de l'Espace Littoral
Ravine de l'Hermitage	 A map showing a green area labeled 'Ravine De l'Hermitage' with a red line indicating a boundary or path.	ZNIEFF de type 2	Inventaire des richesses
Grande Ravine	 A map showing a green area labeled 'Grande Ravine' with a red line indicating a boundary or path.	ZNIEFF de type 1	100 % de la ZNIEFF est concerné par le SAR 2011 (Schéma d'Aménagement Régional) en tant qu'espaces naturels de protection forte dont 37 % est classé en tant
Pointe au Sel	 A map showing a purple area labeled 'Pointe au Sel' with a red line indicating a boundary or path.	ZNIEFF de type 1	qu'espaces remarquables du littoral à préserver (Pointe des Châteaux / Rochers des Colimaçons).

Tableau 13 : Repérage des zones calmes en bordure de la N1A

15.2. N1C

La N1C traverse le centre urbain de Saint-Louis, aucun espace classé n'est recensé aux abords. Néanmoins, le parc situé devant la Mairie est un espace vert agréable au cœur de la ville. Il est composé de tables et de bancs, c'est un lieu de rencontre de la population.

Les zones de qualité sont peu nombreuses dans cet environnement urbain, la préservation de ce parc est considérée comme essentielle à l'échelle locale.



Figure 15 : Localisation du parc



Figure 16 : Aménagement du parc

15.3. N1E

La N1E ne traverse pas de site remarquable. Elle est située dans les alentours lointains de la ZNIEFF de type 1 de Mafate au sud et la ZNIEFF de type 2 de Forêts de Mi-Pentes à l'Ouest, sans être limitrophe. De ce fait, les enjeux sont faibles pour la N1E.

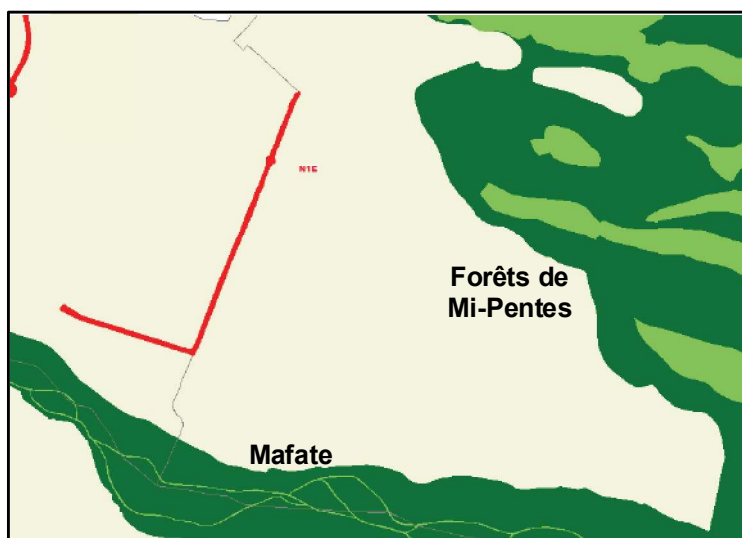


Figure 17 : Repérage des zones calmes en bordure de la N1E

15.4. N2

Le Sud de la N2 concernée par ce PPBE entre dans la ZNIEFF de type 2 de périphérie du Piton de la Fournaise. Les différents stades de successions végétales de colonisation de lave sont présents. Cet espace présente une grande diversité floristique et des espèces d'oiseaux forestiers indigènes.

Cette zone fait également partie de l'aire d'adhésion au Parc National.

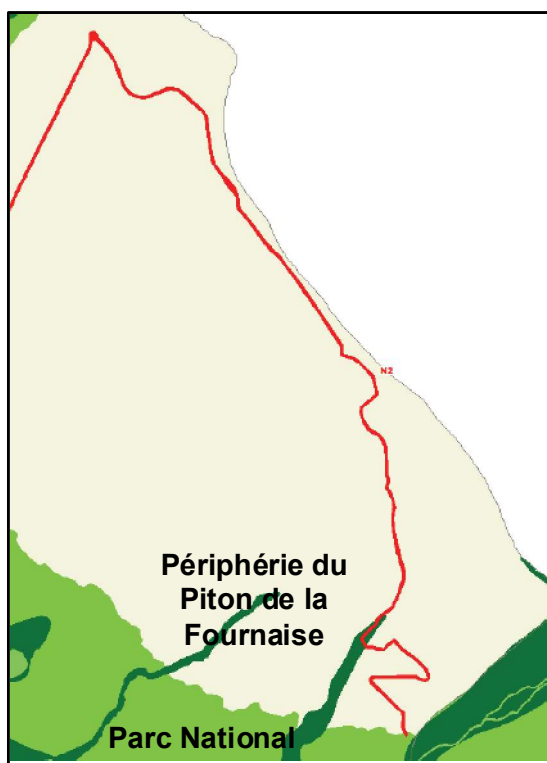


Figure 18 : Repérage des zones calmes en bordure de la N2

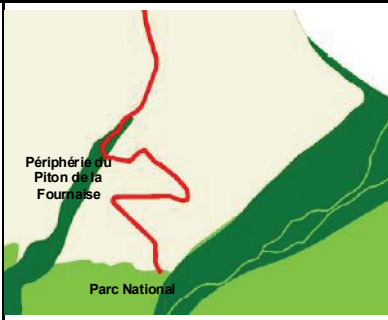
Zone calme	Repérage	Type d'espace	Préservation
Périphérie de Piton de la Fournaise		ZNIEFF de type 2	Terrain acquis par le Conservatoire du Littoral Terrain acquis par un département Réserve biologique dirigée Parc national, zone cœur

Figure 19 : Repérage des zones calmes en bordure de la N2

15.5. N3

Le territoire de la N3 est fortement protégé sous plusieurs formes :

- Patrimoine Mondial de l'UNESCO,
- Espace Naturel Sensible,
- Cœur de Parc National,
- Arrêté de Protection de Biotope du Piton des Neiges. Il a pour objectif de protéger les colonies de Pétrels de Barau, espèce endémique de La Réunion.
- ZNIEFF de type 2 des Mi-Pentes de l'Est, qui sont des couloirs utilisés par les oiseaux marins afin de regagner le centre de l'île où a lieu la nidification.
- ZNIEFF de type 1 de la Plaine des Palmistes, qui correspond à une coulée de la phase intermédiaire du Piton de la Fournaise, avec présence d'orchidées rares, d'arbustes endémiques et espèces d'oiseaux indigènes.
- ZNIEFF de type 2 de la Plaine des Palmistes, zone de transition entre la végétation tropicale des bas et la forêt de montage, entre 2 parties de l'île d'origine géologique différente. Des espèces de passereaux forestiers, endémiques de l'île, se reproduisent dans cette zone.

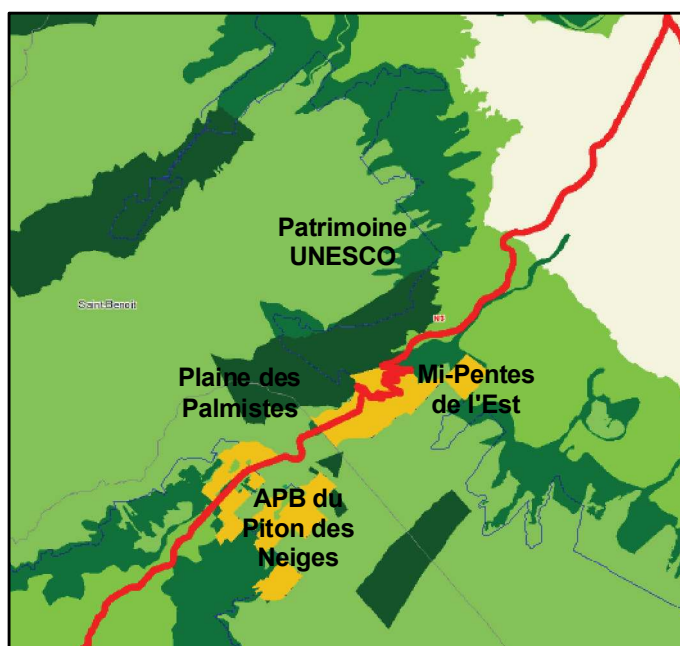


Figure 20 : Repérage des zones calmes en bordure de la N3

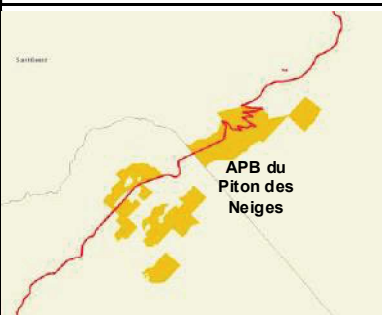
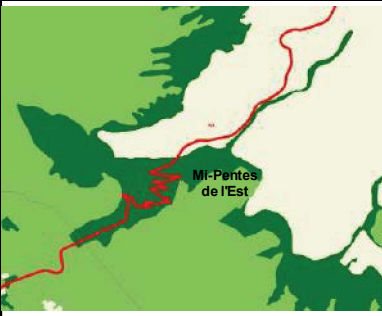
Zone calme	Repérage	Type d'espace	Préservation
Biotope du Piton des Neiges		APB	Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope pour protéger les Pétrels de Barau
Mi-Pentes de l'Est		ZNIEFF de type 2	Terrain acquis par le département grâce à la TDENS
Plaine des Palmistes		ZNIEFF de type 1 et 2	Zone ND du POS (zone protégée)

Tableau 14 : Repérage des zones calmes en bordure de la N3

15.6. N4A

De la même manière que la N1E, la N4A ne traverse pas de site remarquable. Elle est située dans les alentours lointains de la ZNIEFF de type 1 de Mafate au sud et la ZNIEFF de type 2 de Forêts de Mi-Pentes à l'Ouest, sans être limitrophe. De ce fait, les enjeux sont faibles pour la N4A.

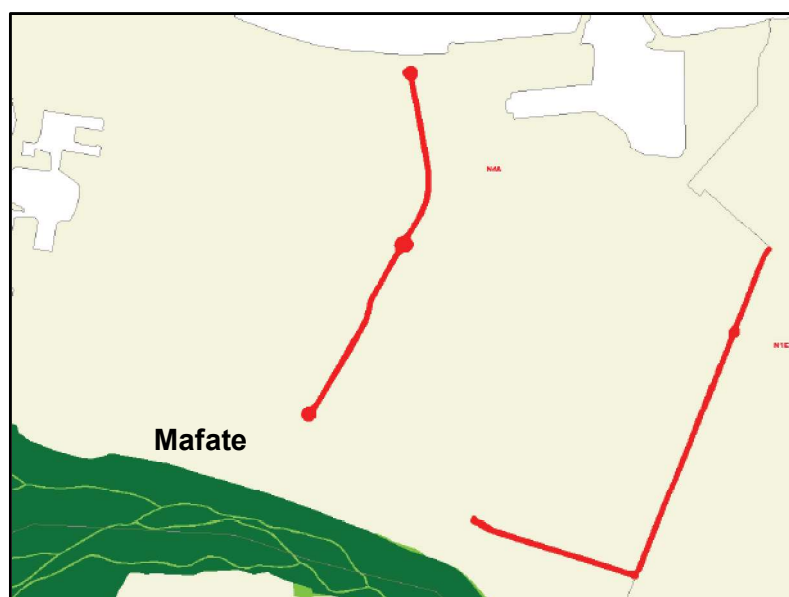


Figure 21 : Repérage des zones calmes en bordure de la N4A

15.7. N5

Le Nord de la portion de N5 concernée par ce PPBE jouxte une ZNIEFF de type 2 de Cilaos et sa vallée, sans y entrer.

Les route n'entre pas dans la zone protégée, les enjeux sont faibles pour la N5.

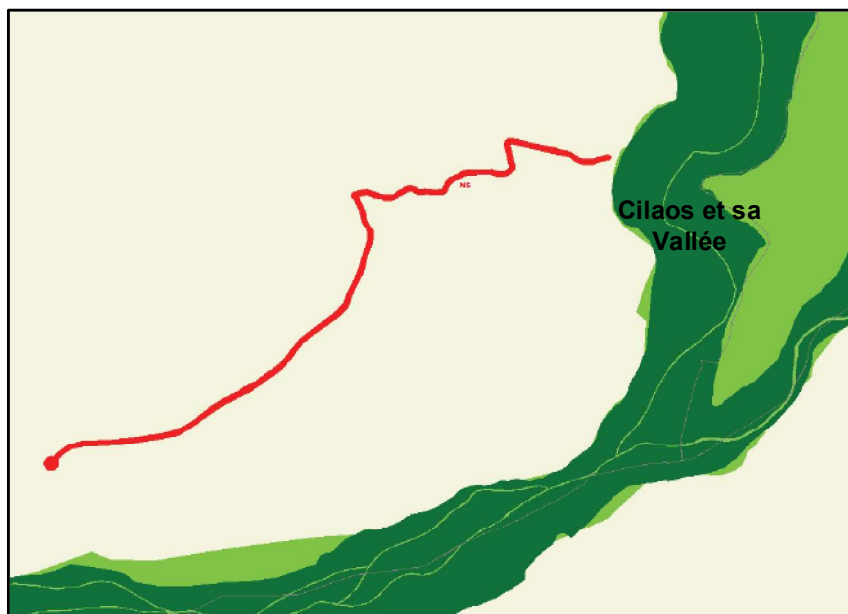


Figure 22 : Repérage des zones calmes en bordure de la N5

15.8. N2001

La N2001 traverse la ZNIEFF de type 2 de l'étang du Gol. Elle constitue un corridor écologique et une trame verte autour d'un des 3 étangs littoraux de la Réunion, présentant un biotope humide à marécageux rare sur l'île.

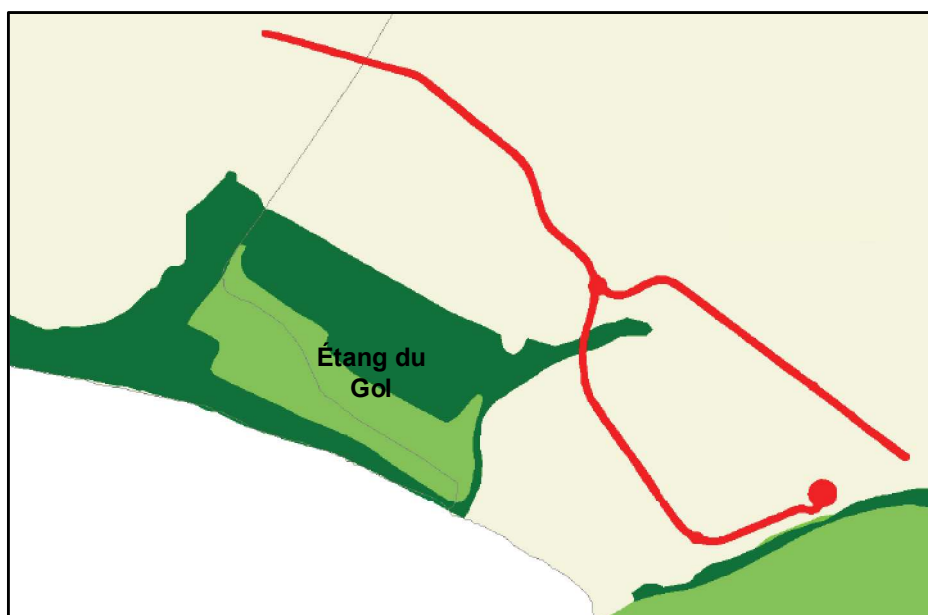


Figure 23 : Repérage des zones calmes en bordure de la N2001

Zone calme	Repérage	Type d'espace	Préservation
Étang du Gol		ZNIEFF de type 2	Terrain acquis par le Conservatoire du Littoral

Tableau 15 : Repérage des zones calmes en bordure de la N2001

15.9. N2002

La N2002 entre dans l'aire ouverte d'adhésion au Parc National. Elle traverse aussi la ZNIEFF de type 2 du bas et des Mi-Pentes de l'Est et celle de type 1 du cours de la rivière des Marsouins, qui présentent un fort intérêt biologique, écologique et géologique.

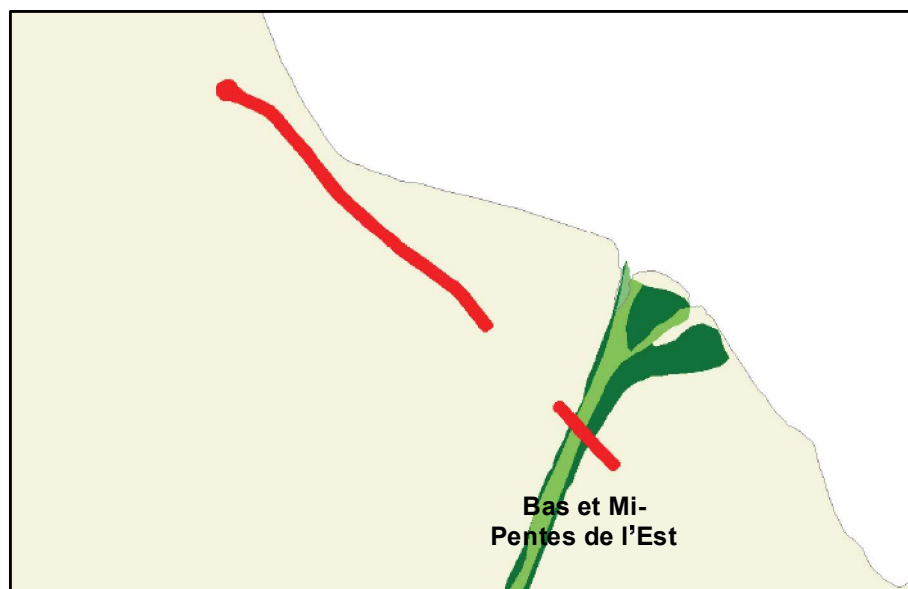


Figure 24 : Repérage des zones calmes en bordure de la N2002

Zone calme	Repérage	Type d'espace	Préservation
Bas et Mi-Pentes de l'Est		ZNIEFF de type 2	Terrain acquis par le département grâce à la TDENS (Taxe Départementale des Espaces Naturels Sensibles) Zone ND du POS (zone protégée)

Tableau 16 : Repérage des zones calmes en bordure de la N2002

Modalités de consultation du public

16. **Annexe 5 : Modalités de la consultation du Public**

Conformément à l'article R 572-9 du Code de l'environnement, ce présent PPBE doit être mis en consultation du public pendant une durée de deux mois. Les modalités d'information du public sont les suivantes :

- sur le site Internet de la Région Réunion (<https://www.regionreunion.com/>) avec possibilités d'émettre des avis numériques,
- mises à disposition d'un exemplaire du document et d'un registre papier pour le recueil des avis, sur un site de la Région Réunion dans les quatre micro-régions, dans le respect des conditions particulières d'accueil du public et des règles sanitaires en vigueur,
- parution d'un avis informant de ces dispositions dans les deux journaux quotidiens locaux, deux semaines avant le démarrage de la consultation, avec un rappel au bout d'un mois.

Après la consultation du public, les observations recueillies seront compilées dans le document de PPBE final. Les modifications nécessaires seront également apportées au document.

17. Annexe 6 : Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

Le document sera intégré après la consultation du public et la délibération du Conseil Régional.

Envoyé en préfecture le 15/04/2022

Reçu en préfecture le 15/04/2022

Affiché le 15/04/2022



ID : 974-239740012-20220408-DCP2022_0059-DE

Document disponible sur www.regionreunion.com

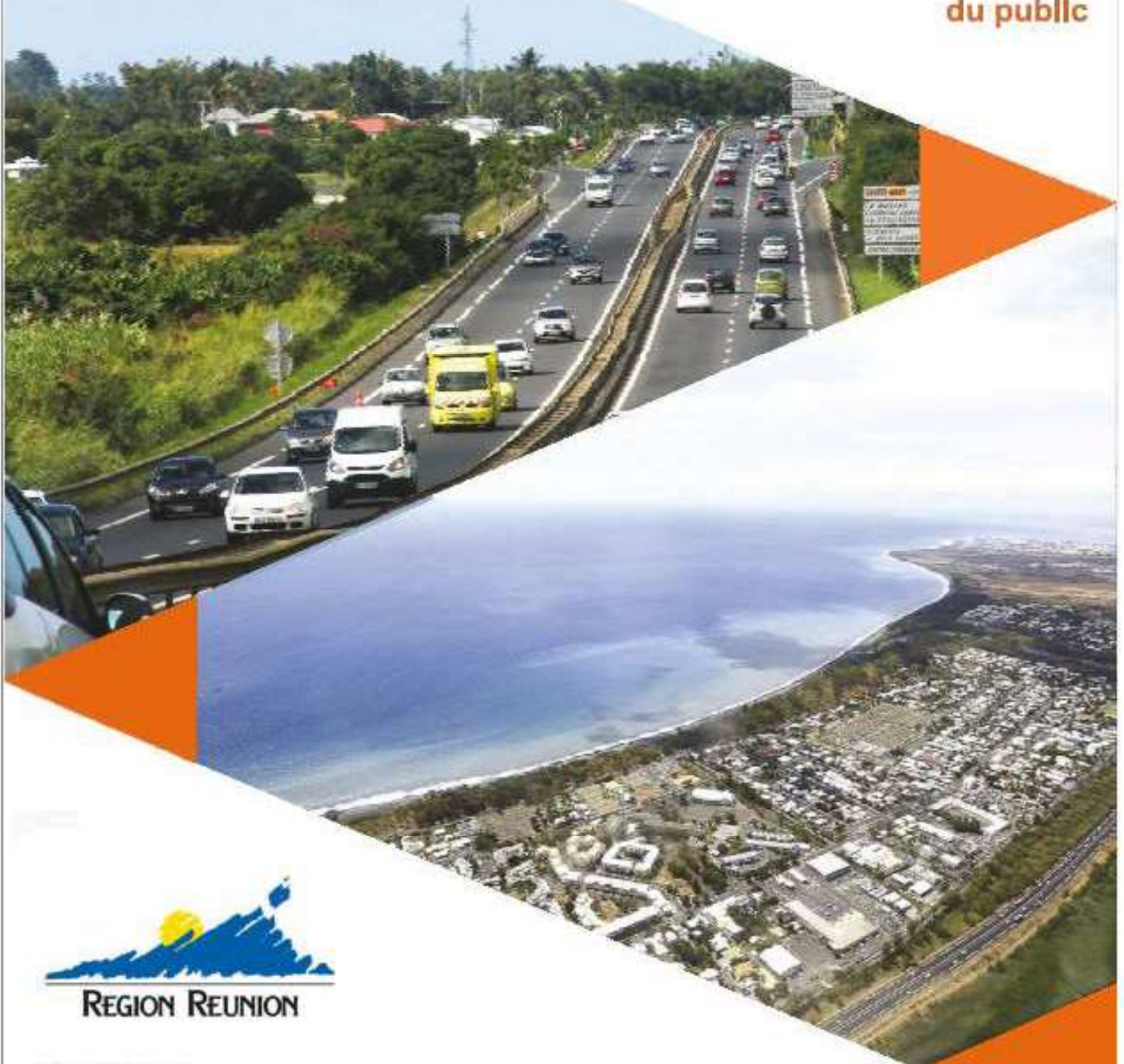
ROUTES NATIONALES DE LA RÉUNION

PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT

DANS L'ENVIRONNEMENT

**Troisième échéance valant
deuxième échéance**

**Synthèse de la
consultation
du public**



RÉGION RÉUNION
DIRECTION DES GRANDS CHANTIERS DES TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS

SOMMAIRE

1. CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE.....	3
2. RÉSULTATS DE LA CONSULTATION.....	5
2.1. Localisation du registre.....	5
2.2. Commune de résidence.....	5
2.3. Statut du rédacteur.....	5
3. ANALYSE DES AVIS ET RÉPONSES AUX OBSERVATIONS ÉMISES LORS DE LA PROCÉDURE DE CONSULTATION DU PUBLIC.....	6
3.1. Thèmes abordés.....	7
3.2. Réponses aux thèmes abordés.....	8
4. CONCLUSION.....	12
5. TABLEAU DES THÉMATIQUES ABORDÉES PAR AVIS.....	13

1. Contexte réglementaire

La Directive européenne 2002/49/CE du Parlement Européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a pour objectif d'établir une approche commune pour éviter, prévenir et réduire les effets nuisibles, y compris la gêne de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Cette directive a été transcrite en droit français (code de l'Environnement), venant ainsi renforcer la loi cadre sur le Bruit de 1992.

Concernant l'information du public, l'article R.572-9 du Code de l'Environnement dispose :

« Le projet de plan comprenant les documents prévus à l'article R. 572-8 est mis à la disposition du public pendant deux mois.

Un avis faisant connaître la date à compter de laquelle le dossier est mis à la disposition du public est publié dans un journal diffusé dans le ou les départements intéressés, quinze jours au moins avant le début de la période de mise à disposition.

Cet avis mentionne, en outre, les lieux, jours et heures où le public peut prendre connaissance du projet et présenter ses observations sur un registre ouvert à cet effet. »

L'article R.572-11 du Code de l'Environnement dispose :

« Le plan de prévention du bruit dans l'environnement et une note exposant les résultats de la consultation prévue à l'article R. 572-9 et la suite qui leur a été donnée sont tenus à la disposition du public au siège de l'autorité compétente pour arrêter le plan. Le plan et la note sont publiés par voie électronique. »

Le projet de PPBE de 3ème échéance valant 2ème échéance (plus de 8 200 véhicules/jour) a été soumis à la consultation du public du 1^{er} décembre 2021 au 31 janvier 2022.

Le public a pu prendre connaissance du projet de PPBE dans le respect des règles sanitaires en vigueur, et présenter ses observations sur un registre ouvert à cet effet dans les locaux :

- à l'Hôtel de Région, sur la commune de Saint-Denis;
- dans les antennes, Ouest sur la commune de Saint-Paul, Est sur la commune de Saint-André et Sud sur la commune de Saint-Pierre, de la Région Réunion.

Un avis a été publié dans les journaux suivants :

- Journal de l'île de La Réunion les 15/11/2021, 31/12/2021 et 11/01/2022 ;
- Journal « Le Quotidien » les 15/11/2021, 31/12/2021 et 10/01/2022,
- Numéro de décembre 2021 du Journal de la Région Réunion.

Durant cette période, le projet de PPBE a également pu être consulté et faire l'objet de remarques en ligne sur le site <https://www.regionreunion.com>.

L'objet de la présente note, en application de l'article R. 572-11 du code de l'environnement, est d'exposer une synthèse des résultats de la consultation du public et d'apporter des réponses aux observations formulées, en proposant les suites à y réserver.

2. Résultats de la consultation

2.1. Localisation du registre

La localisation des avis enregistrés est donnée dans le tableau suivant :

Localisation du registre	Nombre d'observations consignées
Hôtel de Région	0
Antenne Ouest – Saint-Paul	3
Antenne Est – Saint-André	0
Antenne Sud – Saint-Pierre	1
Site internet	32
Total	36

2.2. Commune de résidence

Le nombre d'avis détaillé par commune est donné dans le tableau suivant :

Commune	Nombre d'observations consignées
Saint-Paul	9
Saint-Denis	6
Saint-Pierre	6
Cilaos	3
Entre-Deux	3
Saint-Louis	2
Saint-Joseph	2
Le Tampon	1
Sainte-Marie	1
Sans précision	3
Total	36

2.3. Statut du rédacteur

Le détail du statut des personnes est fourni dans le tableau suivant :

Statut	Nombre d'observations consignées
Particulier	33
Association (Saint-Pierre, Cilaos, Saint-Denis)	3
Total	36

3. Analyse des avis et réponses aux observations émises lors de la procédure de consultation du public

L'examen des 36 avis donnés suite à la publication du projet de PPBE montre que :

- la grande majorité des plaintes provient de particuliers ;
- la commune de Saint-Paul est la commune qui a recensé le plus d'avis ;
- 15 avis sur les 36 sont en lien direct avec le PPBE ;
- le tableau suivant montre que la majorité des **15** avis routiers concerne les **RN1, RN1A et RN2** ;
- 4 avis concernent le bruit émis par certains types de véhicules trop bruyants sur les **RN5** et la **RN6** ;
- 21 avis concernent des nuisances qui ne sont pas du ressort du PPBE :

Routes concernées	Nombre d'avis
RN1	4
RN1A	2
RN2	5
RN5	3
RN6	1
Autres bruits (non concernés par le PPBE)	21
Total	36

Les sujets évoqués dans les avis sont exposés au « 5. Tableau des thématiques abordées par avis »

3.1. Thèmes abordés

L'analyse des avis a permis de détailler les thèmes abordés au cours de la consultation du public.

Thèmes abordés	Nombre d'avis	Routes nationales	Autres sources de bruit de transport	Autres bruits
Amélioration sonore	6	RN2, RN5		
Ecran anti-bruit	4	RN1, RN1A		
Ralentisseur/vitesse/sécurité	4	RN1A, RN2		
Sirène/klaxon	4	RN1, RN6		
Poids lourds	2	RN1A		
Radar/contrôle	1	RN1A		
Mise à 2x2 voies	1	RN 2		
Motos/scooter/pot non conforme			11	
Autre route			9	
Hélicoptère/ULM			9	
Sono			5	
Journée sans circulation			1	
Stationnement sauvage			1	
Chien enfermé				3
Bruits domestiques /Fêtes / ERP				2
Canon anti-oiseau				2
Ramassage poubelle/Souffleuse				1
Autres problèmes				3

3.2. Réponses aux thèmes abordés

Les réponses apportées sont détaillées ci-dessous :

RN1 : Nuisances au niveau de la RD2 (Saint-Paul)

La Région mène, dans ce secteur :

- sur la RN1, un projet de voie dans le sens Sud → Nord, destinée à faciliter les échanges avec le Centre Hospitalier Ouest Réunion et avec l'échangeur de Cambaie,
- et, sur la RN7, le prolongement de l'axe mixte jusqu'à l'Etang Saint-Paul (intégrant un Transport en Commun en site propre - TCSP) .

Ces travaux sont susceptibles de mieux répartir et de fluidifier le trafic, tout en privilégiant la circulation des Transports collectifs, participant ainsi à l'amélioration de l'ambiance sonore des riverains de la RN1.

La présence d'un radar permanent de l'État aux abords de cette section, dans le sens Nord → Sud, participe également à la réduction de la vitesse moyenne.

La situation sonore de cette section est à hiérarchiser au regard des enjeux de l'ensemble du réseau concerné.

RN1 : Nuisances au niveau du centre ville (Saint-Paul)

La Région a participé au développement des Transports collectifs au droit de Saint Paul, en particulier par la création de couloir Bus partiel sur la RN1A qui, en privilégiant les Transports en commun, participe à la diminution de l'empreinte sonore de la RN1.

La Région réalise aussi la Voie Vélo Régionale au droit du centre ville.

Le contrôle de la conformité de certains véhicules («moto») est du ressort de l'État.

La situation sonore de cette section est à hiérarchiser au regard des enjeux de l'ensemble du réseau concerné,

RN1 : Nuisances au niveau de la RD26 (Saint-Pierre)

Cette zone est pourvue d'un radar permanent participant à l'amélioration de l'empreinte sonore de la RN1.

Le contrôle de l'usage de leur sirène par certains véhicules prioritaires n'est pas de la compétence de la Région. De même, le contrôle de la conformité de certains véhicules («moto») est du ressort de l'État.

La situation sonore de cette section est à hiérarchiser au regard des enjeux de l'ensemble du réseau concerné.

RN1A : Nuisances au niveau du centre ville (Saint-Paul)

Les caractéristiques de la Route des Tamarins, en particulier celles liées aux tunnels et aux ouvrages d'art, peuvent inciter certains véhicules («gros camions») à emprunter la RN1A.

Cependant, si le trafic de ces véhicules n'a pas été transféré lors de la mise en service de la route des Tamarins le 23 juin 2009, le report du reste de la circulation a néanmoins permis à la section de la RN1A déviée de trouver un «relatif calme de la zone».

RN1A : Nuisances sur la déviation de la Saline (Saint-Paul)

La déviation de la Saline a été construite avec les équipements acoustiques réglementaires. La date de la Déclaration d'Utilité Publique (12 juillet 2001) est retenue dans l'application du critère d'antériorité (au sens du Code de l'Environnement) pour les nouvelles habitations.

Elle est pourvue de deux giratoires et fait l'objet de limitations de vitesse, permettant ainsi de participer à l'amélioration de son empreinte sonore, au regard de la diminution de la vitesse moyenne.

La Région l'a également équipée d'une Voie Vélo.

Le contrôle de la vitesse des «motards» et, en particulier, la mise en place de radar, reste, par contre, du ressort de l'État.

RN2 : Nuisances au niveau de Sainte Clotilde (Saint-Denis)

Pour rappel, la route nationale n°2 construite par l'État, a été transférée à la Région Réunion en 2008.

La mise en service complète du Boulevard Sud, fin 2008, a permis une meilleure répartition de la circulation avec ces deux grands axes permettant de traverser Saint-Denis.

La situation sonore de cette section est à hiérarchiser au regard des enjeux de l'ensemble du réseau concerné.

RN2 : Nuisances au niveau du Verger (Sainte-Marie)

La déviation de Sainte-Marie a été pourvue d'équipements acoustiques.

Par ailleurs, la Région mène un projet de création d'un couloir Bus qui, en privilégiant les Transports collectifs, participe à la diminution de l'empreinte sonore de la RN2. Dans le cadre de cet aménagement, une étude acoustique a été réalisée permettant de confirmer l'efficacité des écrans acoustiques existants. Une partie de ces écrans sera impactée par les travaux réalisés prévus en 2022. Ils seront remplacés par de nouveaux écrans disposant de caractéristiques équivalentes.

RN2 : Nuisances sur la commune de Saint Joseph

Pour rappel, la route nationale n°2, construite par l'État, a été transférée à la Région Réunion en 2008.

Cette section de la RN2 fait l'objet d'abaissements de la vitesse de la circulation, permettant ainsi de diminuer son empreinte sonore.

La situation de cette section est à hiérarchiser au regard des enjeux de l'ensemble du réseau concerné.

RN2 : Nuisances au niveau des Casernes (Saint-Pierre)

Le Schéma d'Aménagement Régional prévoit la création d'une voie nouvelle entre la RN3 (La Balance) et la RN2 (vers Grands-Bois), dont la réalisation permettra de soustraire le trafic de transit sur le Boulevard Banks, voie communale.

RN5 : Nuisances sur la commune de Saint-Louis

Le contrôle de la conformité de certains véhicules («groupe de motos») est du ressort de l'État.

Par ailleurs, comme rappelé page 30 du PPBE, cette voie fait l'objet d'abaissements ponctuels de la vitesse de la circulation (avec ralentisseur et/ou radar pédagogique) permettant ainsi de diminuer son empreinte sonore.

Enfin, le contrôle des certains comportements «incivils» n'est pas de la compétence de la Région.

RN5 : Nuisances sur la commune de Cilaos

Le contrôle de la conformité de certains véhicules («groupe de motos») est du ressort de l'État.

RN6 : Nuisances sur la commune de Saint-Denis

Le Boulevard Sud constitue un accès principal au Centre Hospitalier Nord de l'île. Néanmoins, le contrôle de l'usage de leur sirène par certains véhicules prioritaires, n'est pas de la compétence de la Région.

Ainsi, l'analyse concernant ces sections et la hiérarchisation des enjeux sur l'ensemble du réseau concerné par le PPBE, permettent-elles de confirmer le programme de mesures présenté.

La situation sonore de ces zones sera réexaminée lors de la prochaine échéance du PPBE.

Autres sources de bruit ou de pollution

D'autres moyens de transport bruyants (hélicoptère, ULM, «voiture sono», moto, pot non conforme, klaxon, etc.) sont évoqués mais ne sont pas du ressort de ce PPBE.

En particulier, le contrôle de la conformité des deux-roues («moto») est du ressort de l'État ; un radar permanent spécifique est actuellement en cours d'expérimentation.

D'autres activités bruyantes (souffleuse, bruits domestiques, fêtes, ERP, ramassage poubelle, chien enfermé, canon, etc) ou d'autres sujets (stationnement sauvage, etc) sont également évoqués, mais ne relèvent pas de la problématique du présent PPBE.

4. Conclusion

Le bilan de la consultation du public et le projet initial de PPBE de troisième échéance valant deuxième échéance ont été approuvés par la Commission Permanente de la Région Réunion en date du **J/ M/ 2022.**

Les documents sont disponibles sur le site <https://www.regionreunion.com>.

5. Tableau des thématiques abordées par avis

Thème abordé	Numéro de la route nationale						Autres bruits de transport ou sujet routier	Autres bruits ou pollution
	RN1	RN1A	RN2	RN5	RN6			
1							Bruit motos/autre route	
2		Bruit Déviation invivable ; accélération motos ; ralentisseurs/radar motos/écrans						
3	D2/exD2 : écran/ Sirènes ambulance à interdire au droit du CHOR							
4	D2/exD2 côté CHOR : écran							
5							Autre route	
6							Bruit motos/autre route	
7		Bruit nocturne des gros camions vers ex Hôpital						
8							Bruit Hélicoptères	

9			Saint-Joseph Amélioration sonore et sécurité				
10				La Rivière : Bruit de véhicules non conformes (motos)			
11						Bruit Hélicoptères/sono trop fortes	Chien enfermé
12				Cilaos : Motos		Transport aérien	Canon agricole/chien en cage
13			Manapany : Bruit circulation			Stationnement « sauvage » auprès des activités temporaires	
14						Usage du klaxon en ville par les bus scolaires	
15						Démarche routière insuffisante : transport aérien touristique	Bruits domestique ou ERP
16						Démarche routière insuffisante : transport aérien touristique /sono trop fortes	Canon anti oiseaux/chien en cage
17						Bruit Hélicoptères	
18						Bruit Hélicoptères (pire que les routes)	
19						Bruit épouvantable motos/scooters /autre route	

20						Démarche routière insuffisante : transport aérien	
21						Démarche routière insuffisante : transport aérien	
22						Autre route	
23					Le Verger : Bruit permanent de la circulation		
24						Boulevard sud : Bruit des sirènes : baisser leur volume	
25						Bruit motos et camions/autre route	
26					Saint-Louis : Bruit circulation en particulier motos/sono	Rassemblement festif/ralé poussé	
27					Bruit giratoire des Casernes : mettre à 2x2 voies		
28						Autre route	
29	Centre ville Saint Paul si vent défavorable/pot moto trafiqué						

30							Autre route : journée mensuelle sans circulation	
31	Giratoire Pierrefonds : bruit circulation, échappement libre moto, klaxon camions, sirène sans urgence : écran anti bruit							
32				Sainte- Clotilde : Bruit permanent de la circulation continue				
33							Consultation pour information	
34							Consultation sans importance en comparaison des autres problèmes	
35							Autre route/Bruit véhicules en ville/moteur ou pot non conforme/sono /vitesse excessive /comportements inappropriés irrespectueux d'autrui plus qu'incivils : ralentisseurs	Souffleuse (odeur de carburant)/ Ramassage poubelle/Mise en place barrières
36							Contrôle du respect du Code de la Route ; insuffisants Voiture sono	



DELIBERATION N°DCP2022_0060

LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION

*s'est réunie le vendredi 08 avril 2022 à 09 h00
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Madame HUGUETTE BELLO, La Présidente du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 15*

*Nombre de membres
présents : 12*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

BELLO HUGUETTE
LEBRETON PATRICK
NATIVEL LORRAINE
NABENESA KARINE
TECHER JACQUES
RAMAYE AMANDINE
MAILLOT FRÉDÉRIC
SITOUZE CÉLINE
BOULEVART PATRICE
HOARAU JACQUET
AHO-NIENNE SANDRINE
CHANE-TO MARIE-LISE

Représenté(s) :

Absents :

OMARJEE NORMANE
LOCAME VAISSETTE PATRICIA
VERGOZ MICHEL

*La Présidente,
Huguette BELLO*

RAPPORT /DTD / N°111971
CRÉATION DU COMITÉ DES PARTENAIRES - ADOPTION DU RÈGLEMENT INTÉRIEUR

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 8 avril 2022
Délibération N°DCP2022_0060
Rapport /DTD / N°111971

**Délibération de la Commission Permanente
du Conseil Régional**

**CRÉATION DU COMITÉ DES PARTENAIRES - ADOPTION DU RÈGLEMENT
INTÉRIEUR**

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code des Transports,

Vu le budget de l'exercice 2022,

Vu la délibération N° DAP 2021_0009 en date du 02 juillet 2021 portant délégations de compétences à la Commission Permanente du Conseil Régional,

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités et en particulier l'article L 1231-5 du code des transports,

Vu le rapport N° DTD / 111971 de Madame la Présidente du Conseil Régional,

Vu le projet de règlement intérieur du comité des partenaires annexé au rapport DTD/111971 de Madame la Présidente du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Transports, Déplacement et Travaux du 22 mars 2022,

Considérant,

- que la Région Réunion est l'autorité organisatrice de la mobilité régionale,
- l'obligation faite à la Région Réunion, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité régionale et en application du Code des Transports susvisé et en particulier l'article L 1231-5, de constituer un comité des partenaires associant a minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants ainsi que des habitants tirés au sort,
- que la Région Réunion, en application de l'article précité du Code des Transports, fixe la composition et les modalités de fonctionnement de ce comité des partenaires, et qu'elle a établi pour cela un projet de règlement intérieur annexé à la présente délibération,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide, à l'unanimité,

- de créer le comité des partenaires prévu par l'article L 1231-5 du code des transports susvisé ;
- de valider la composition du comité des partenaires identifiée dans le règlement intérieur du comité ;

- d'adopter le règlement intérieur du comité des partenaires annexé à la présente délibération ;
- d'autoriser la Présidente à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**La Présidente,
Huguette BELLO**



REGION REUNION

COMITE DES PARTENAIRES : REGLEMENT INTERIEUR

La loi d'orientation des mobilités (LOM) en date du 24 décembre 2019 a introduit en son article 15 la création d'un comité des partenaires, dont les modalités de création ont été codifiées à l'article L 1231-5 du code des transports.

Dès lors, aux termes de l'article L. 1231-5 :

« Les autorités organisatrices mentionnées aux articles [L. 1231-1](#) et [L. 1231-3](#) créent un comité des partenaires dont elles fixent la composition et les modalités de fonctionnement. Ce comité associe a minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants. Les autorités organisatrices consultent le comité des partenaires au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers mise en place... ».

Aux termes de l'article L 1231-3 du code des transports, « la région est l'autorité organisatrice de la mobilité régionale » (AOMR).

Ainsi, il appartient à toutes les AOMR et à toutes les AOM de créer dès à présent un comité des partenaires.

Le comité des partenaires de la collectivité est régi par le règlement intérieur présenté ci-après, agencé en termes de composition (I), d'attributions (II) de fonctionnement (III) et de dispositions diverses (IV).

I- COMPOSITION DU COMITÉ DES PARTENAIRES :

Aux termes de l'article L. 1231-5 sus-cité, au titre des participants « le comité associe a minima, des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants, ainsi que des habitants tirés au sort depuis le 1er/01/2022 en vertu de la Loi Climat et Résilience ».

En conséquence, la composition du comité des partenaires pourrait être organisée autour de trois collèges type, à savoir :

- **COLLEGE ELUS : 4 sièges**

En qualité de représentants de la Région Réunion et de ses organismes consultatifs :

- La Présidente ou son représentant qu'elle aura désigné,
- L' élu en charge de la mobilité ou son représentant qu'il aura désigné.
- 1 représentant du CESER,
- 1 représentant du CCEE,

• **COLLEGE DES EMPLOYEURS et DES SYNDICATS :**

En qualité de représentants d'employeurs (5 sièges) :

- Le Mouvement des Entreprises de France (MEDEF) Réunion,
- la Confédération des Petites et Moyennes Entreprises (CPME) Réunion,
- la Chambre des Métiers et de l'Artisanat (CMA),
- la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Réunion (CCIR),
- la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV).

En qualité de représentants des syndicats (10 sièges) :

- la Confédération française démocratique du travail (CFDT),
- la Confédération générale du travail de la Réunion (CGTR),
- Force ouvrière (FO),
- la Confédération française de l'encadrement - Confédération générale des cadres (CFE-CGC),
- la Confédération française des travailleurs chrétiens (CFTC),
- l'Union nationale des syndicats autonomes (UNSA),
- la Fédération syndicale unitaire (FSU),
- Sud,
- le monde étudiant (2 sièges) :

- l'Union Nationale des Etudiants de France (UNEF) REUNION,
- la fédération des étudiants de la Réunion, (FER).

• **COLLEGE DES ASSOCIATIONS D'USAGERS OU D'HABITANTS ET DES HABITANTS TIRES AU SORT :**

En qualité de représentants des associations d'usagers ou d'habitants (8 sièges) :

- UFC Que Choisir,
- l'Union des Consommateurs de la Réunion (UCOR),
- la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT),
- le monde du handicap (5 sièges) :

CRSA	Comité régional du sport adapté
APAJH	Association pour adultes et jeunes handicapés de la Réunion
ARIAPH	Association réunionnaise pour l'insertion par l'accompagnement des personnes en situation de handicap
ADHMR	Association départementale handicap moteur de la Réunion
AVH	Association Valentin Haüy (<i>aveugles et mal voyants</i>)

-les associations vélos (6 sièges)

Vélo vie	Collectif mobilité CHOR
CRPV	Ffct 974
Vélotaf sud Réunion	Triathlonreunion

-les associations environnementales (2 sièges) :

- la Société réunionnaise pour l'étude et la protection de l'environnement (SREPEN),
- ECOLOGIE REUNION

En qualité de représentants des habitants tirés au sort : 2 sièges

-par tirage au sort dans le cadre d'un appel à candidatures sur le site Internet du réseau CAR JAUNE et le réseau social FACEBOOK dédié.

Outre ces collèges type, la présidente du comité des partenaires peut prévoir la possibilité d'associer en tant que de besoin d'autres partenaires ou représentants dédiés en fonction de besoins et thématiques spécifiques.

Dans ce cadre, il convient de se reporter à la liste non exhaustive qui suit :

Des partenaires institutionnels :

- 1 représentant du Conseil Départemental,
- 1 représentant des services déconcentrés de l'État (la DEAL et la DEETS),
- 1 représentant du SMTR,
- 1 représentant de Pôle Emploi,

Des représentants des transporteurs

- 1 représentant de la Délégation de Service Public Car Jaune

Des représentants thématiques :

- 1 représentant de l'IRT,
- 1 représentant de la Fédération Réunionnaise du Tourisme (FRT),
- ou toute autre organisation qui serait pertinente au regard de l'ordre du jour des travaux du comité.

II – ATTRIBUTIONS DU COMITÉ DES PARTENAIRES

Il ressort de l'exposé des motifs de la LOM que le comité des partenaires « constitue la garantie d'un dialogue permanent entre les autorités organisatrices, les usagers et le tissu économique, qui finance en partie les offres de mobilité via le versement mobilité ».

La LOM souhaite ainsi renforcer la place des entreprises et des usagers dans la gouvernance des mobilités. Cette composition a minima permet de garantir l'objet même du comité des partenaires à savoir la mise en

place d'une instance de dialogue entre ces acteurs pour mieux définir la politique de mobilité des autorités organisatrices.

Ces attributions relèvent respectivement des articles L 1231-5 et L 1215-2 du code des transports.

II-1 Aux termes de l'article L 1231-5 suscité,

- **le comité des partenaires doit être consulté pour avis avant :**

-toute évolution substantielle de l'offre de mobilité (notamment dans le cadre de la définition des besoins en matière d'offre de transport, qui précède le lancement de la consultation d'une nouvelle procédure de délégation de service public. *En l'espèce, la collectivité a entamé cette année le travail de préparation du futur contrat d'exploitation du réseau CAR JAUNE, l'actuelle DSP s'achevant le 14/12/2024.*

-toute évolution substantielle de la politique tarifaire,

-sur la qualité des services et l'information des usagers mise en place,

-toute instauration ou évolution du taux de reversement destiné au financement des services de mobilités, et avant l'adoption du document de planification des mobilités.

- **Depuis le 1^{er} janvier 2022, le comité des partenaires peut être consulté** à l'occasion de l'évaluation de la politique de mobilité portée par l'AOM, et sur tout projet de mobilité structurant

II-2 Aux termes de l'article L 1215-2 du code des transports,

« ... le contrat (opérationnel de mobilité) fait l'objet d'une évaluation à mi-parcours *présentée au comité des partenaires* mentionné à l'article L. 1231-5. Chaque autorité organisatrice (AOM et AOMR) **rend compte annuellement de la mise en œuvre du contrat au comité des partenaires** ».

III - FONCTIONNEMENT DU COMITÉ DES PARTENAIRES

- **PRÉSIDENCE :**

Le comité des partenaires est présidé de droit par la présidente du Conseil Régional ou sur décision de cette dernière par le vice président en charge de la mobilité.

- **PÉRIODICITÉ :**

Il se réunit selon le calendrier fixé par la Présidente ou son représentant au moins une fois par an et chaque fois qu'il est nécessaire de se prononcer sur toute proposition relevant de ses attributions.

- **ORDRE DU JOUR :**

Le comité se réunit par ailleurs selon un ordre du jour arrêté par sa présidente ou son représentant et adressé à ses membres au moins huit jours avant la date de la séance.

En fonction de l'ordre du jour, la présidente ou son représentant peut inviter à ses travaux avec voix consultative toute personne ou partenaire dont l'audition lui paraît utile.

La participation aux travaux et réunions du comité se fait à titre bénévole.

Le comité sera animé par la Direction des Transports et Déplacements de la collectivité.

Les séances ne sont pas publiques.

- **INCOMPATIBILITÉ :**

Une même personne ne pourra pas représenter plusieurs entités lors d'une réunion du Comité des partenaires.

- **AVIS :**

Le comité émet un avis simple sur chaque point présenté à l'ordre du jour, faisant l'objet d'un vote à la majorité des suffrages exprimés des membres présents ou représentés. En cas de partage des voix, la voix de la présidente est prépondérante.

Chaque membre du comité dispose d'une voix.

- **QUORUM :**

Le comité se réunit sans qu'il soit nécessaire qu'un quorum soit atteint.

Les membres des différents collèges siègent en personne. Il appartient aux titulaires empêchés d'aviser leur suppléant. A défaut, aucune autre suppléance n'est admise.

- **PROCÈS-VERBAL :**

Un procès-verbal de séance est établi et signé par la Présidente et transmis aux représentants du Comité des Partenaires dans un délai d'un mois à compter de la date de la séance.

IV – DISPOSITIONS DIVERSES

- **DURÉE DU MANDAT :**

La durée du mandat des représentants du Comité des Partenaires est fixée jusqu'au terme de la mandature 2021-2027.

- **MODIFICATION DU RÈGLEMENT INTÉRIEUR :**

Toute proposition de modification du règlement intérieur devra être présentée soit par la Présidente, soit sur demande écrite de la moitié des représentants.

Cette proposition de modification sera inscrite à l'ordre du jour de la prochaine réunion du Comité des Partenaires. Pour sa mise en œuvre, la proposition devra recueillir au moins 50% des voix des membres présents du Comité des Partenaires.

Les propositions de modifications ne peuvent en aucun cas concerner les attributions définies par la loi.

**DELIBERATION N°DCP2022_0061****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le vendredi 08 avril 2022 à 09 h00
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Madame HUGUETTE BELLO, La Présidente du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 15*

*Nombre de membres
présents : 12*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

BELLO HUGUETTE
LEBRETON PATRICK
NATIVEL LORRAINE
NABENESA KARINE
TECHER JACQUES
RAMAYE AMANDINE
MAILLOT FRÉDÉRIC
SITOUZE CÉLINE
BOULEVART PATRICE
HOARAU JACQUET
AHO-NIENNE SANDRINE
CHANE-TO MARIE-LISE

Représenté(s) :

Absents :

OMARJEE NORMANE
LOCAME VAISSETTE PATRICIA
VERGOZ MICHEL

*La Présidente,
Huguette BELLO*

RAPPORT /DPI / N°111829

CONVENTION DE SERVITUDES AVEC LA SA ELECTRICITE DE FRANCE SUR LA PARCELLE RÉGIONALE
CADASTRÉE EY 145 – DOMAINE PUBLIC REGIONAL - LYCEE HOTELIER LA RENAISSANCE - SAINT
PAUL



Séance du 8 avril 2022
Délibération N°DCP2022_0061
Rapport /DPI / N°111829

**Délibération de la Commission Permanente
du Conseil Régional**

**CONVENTION DE SERVITUDES AVEC LA SA ELECTRICITE DE FRANCE SUR LA
PARCELLE RÉGIONALE CADASTRÉE EY 145 – DOMAINE PUBLIC REGIONAL -
LYCEE HOTELIER LA RENAISSANCE - SAINT PAUL**

- Vu** le Code général des collectivités territoriale, et notamment les articles L. 1511-3 et R. 1511-4-2 ;
- Vu** la loi n° 2000-1207 du 13 décembre 2000 d'orientation pour l'Outre-Mer,
- Vu** la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales,
- Vu** la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République,
- Vu** la délibération N° DAP 2021_0009 en date du 02 juillet 2021 portant délégations de compétences à la Commission Permanente du Conseil Régional,
- Vu** le rapport N° DPI / 111829 de Madame la Présidente du Conseil Régional,
- Vu** l'avis de la Commission Affaires Générales, Financières, Européennes et Relations Internationales du 24 mars 2022,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de la Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide, à l'unanimité,

- d'approuver la convention de servitudes pour l'implantation d'un réseau souterrain de canalisations électriques et ses accessoires sur une partie de la parcelle régionale EY 145 située sur la commune de Saint-Paul au bénéfice de Électricité de France (EDF) à titre gratuit, ci-jointe ;
- d'autoriser la société anonyme Électricité de France à publier les conventions à ses frais au bureau des Hypothèques ;
- d'autoriser la Présidente à signer la convention de servitudes ainsi que tous les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**La Présidente,
Huguette BELLO**



CONVENTION DE SERVITUDES

Commune de : Saint-Paul

Département : REUNION

Une ligne électrique souterraine : 20 000 Volts

N° d'affaire EDF : D747/021361 DEP21/REGION REUNION -DEPL CABLE HTA LYCEE HOTELIER PLATEAU CAILLOUX

Entre les soussignés :

Electricité De France (EDF), Société Anonyme (EDF) au capital de 1.505.133.838 €, dont le siège sociale est situé à Paris (8ème), 22-30 avenue de Wagram, immatriculée au RCS de Paris sous le n° 552 081 317, faisant election de domicile à 14, rue Saint-Anne, BP 7081, 97708 Saint Denis Cedex 9, et représenté par Monsieur Daniel SUCCO chef du Service Technique Exploitation Réseaux, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été subdélégués à cet effet par Monsieur Olivier MEYRUEIS Directeur de Centre ILE DE LA REUNION,

désignée ci-après par " EDF "

d'une part,

Et

Nom *: **REGION REUNION** représenté(e) par son (sa), ayant reçu tous pouvoirs à l'effet des présentes par décision du Conseil en date du

Demeurant à : **CONSEIL REGIONAL BP 7190 0000 AV RENE CASSIN SAINT DENIS, 97490 SAINTE CLOTILDE**

Téléphone :

Né(e) à :

Agissant en qualité **Propriétaire** des bâtiments et terrains ci-après indiqués

(*) Si le propriétaire est une société, une association, un GFA, indiquer la société, l'association, représentée par M ou Mme suivi de l'adresse de la société ou association.

(*) Si le propriétaire est une commune ou un département ,indiquer « représenté(e) par son Maire ou son président ayant reçu tous pouvoirs à l'effet des présentes par décision du Conseil Municipal ou du Conseil Général en date du....

désigné ci-après par « le propriétaire »

d'autre part,

Il a été exposé ce qui suit :

Le propriétaire déclare que la parcelle ci-après lui appartient :

Commune	Prefixe	Section	Numéro de parcelle	Lieux-dits	Nature éventuelle des sols et cultures (Cultures légumières, prairies, pacage, bois, forêt ...)
Saint-Paul		EY	0145	0063 AUGUSTE VINSON ,	

Le propriétaire déclare en outre, conformément au décret n° 70-492 du 11 juin 1970, que la parcelle, ci-dessus désignée est actuellement (*) :

- ☐ non exploitée(s)
- ☐ exploitée(s) par-lui même
- ☐ exploitée(s) par

qui sera indemnisé directement par EDF en vertu dudit décret s'il l'exploite lors de la construction de la(les) lignes électrique(s) souterraine(s). Si à cette date ce dernier a abandonné l'exploitation, l'indemnité sera payée à son successeur.

(* ne concerne que les parcelles boisées ou forestières et les terrains agricoles)

Les parties, vu les droits conférés aux concessionnaires des ouvrages de distribution d'électricité tant par les articles L.323-4 à L.323-9 du Code de l'Energie que par le décret n° 70-492 du 11 juin 1970, vu le décret n° 67-886 du 6 octobre 1967, vu les protocoles d'accord conclus entre la profession agricole et EDF et à titre de reconnaissance de ces droits, sont convenues de ce qui suit :

ARTICLE 1 - Droits de servitudes consentis à EDF

Après avoir pris connaissance du tracé des ouvrages, mentionnés ci-dessous, sur la parcelle, ci-dessus désignée, le propriétaire reconnaît à EDF, que cette propriété soit close ou non, bâtie ou non, les droits suivants :

1.1/ Etablir à demeure dans une bande de 1 mètre(s) de large, 1 canalisation(s) souterraine(s) sur une longueur totale d'environ 78 mètres ainsi que ses accessoires.

1.2/ Etablir si besoin des bornes de repérage.

1.3/ Sans coffret

1.4/ Effectuer l'égavage, l'enlèvement, l'abattage ou le dessouchage de toutes plantations, branches ou arbres, qui se trouvant à proximité de l'emplacement des ouvrages, gênent leur pose ou pourraient par leur mouvement, chute ou croissance occasionner des dommages aux ouvrages, étant précisé que EDF pourra confier ces travaux au propriétaire, si ce dernier le demande et s'engage à respecter la réglementation en vigueur.

1.5/ Utiliser les ouvrages désignés ci-dessus et réaliser toutes les opérations nécessaires pour les besoins du service public de la distribution d'électricité (renforcement, raccordement, etc).

Par voie de conséquence, EDF pourra faire pénétrer sur la propriété ses agents ou ceux des entrepreneurs dûment accrédités par lui en vue de la construction, la surveillance, l'entretien, la réparation, le remplacement et la rénovation des ouvrages ainsi établis.

EDF veille à laisser la/les parcelle(s) concernée(s) dans un état similaire à celui qui existait avant son/intervention(s).

Le propriétaire sera préalablement averti des interventions, sauf en cas d'urgence.

ARTICLE 2 - Droits et obligations du propriétaire

Le propriétaire conserve la propriété et la jouissance des parcelles mais renonce à demander pour quelque motif que ce soit l'enlèvement ou la modification des ouvrages désignés à l'article 1er.

Le propriétaire s'interdit toutefois, dans l'emprise des ouvrages définis à l'article 1er, de faire aucune modification du profil des terrains, aucune plantation d'arbres ou d'arbustes, aucune culture et plus généralement aucun travail ou construction qui soit préjudiciable à l'établissement, l'entretien, l'exploitation et la solidité des ouvrages.