



Vue aérienne de Saint-Denis

NEO



SAINT-DENIS

Une nouvelle ouverture sur la mer

Synthèse du Dossier du Maître d'Ouvrage

Débat public 15 septembre - 31 décembre 2020

Fruit de plusieurs années d'études sur le réaménagement du quartier du Barachois,
le projet de Nouvelle Entrée Ouest de Saint-Denis (NEO)
a l'ambition de transformer durablement cet espace emblématique du chef-lieu
de La Réunion en ouvrant la ville sur la mer et en le rendant prioritairement aux piétons.

Le débat public devra permettre de débattre de l'opportunité du projet, de ses alternatives, de son contexte ainsi que de ses caractéristiques. Sur ce dernier point, la co-maîtrise d'ouvrage attend un éclairage sur deux principales questions :

- quel réaménagement de l'espace public dégagé par l'enfouissement du trafic automobile ?
- quel tracé pour la circulation automobile ?

Contexte



Carte de La Réunion

Saint-Denis, point de passage obligé entre l'Est et l'Ouest de La Réunion

Située au cœur de l'Océan Indien et classée au patrimoine mondial de l'UNESCO, l'île de La Réunion est dotée d'une biodiversité unique à la merci de la croissance démographique.

Les déplacements s'y font majoritairement en voiture et le parc automobile croît régulièrement.

Le chef-lieu de l'île n'y fait pas exception. Avec 147 900 habitants recensés en 2016, la ville la plus peuplée de la région joue un rôle central, renforcé par la présence de deux axes routiers majeurs de l'île : le boulevard sud (RN6) et l'axe littoral (RN1-RN2). Elle est le passage obligé entre les différents centres économiques dont le port de marchandises à l'Ouest et l'aéroport à l'Est.

C'est dans ce contexte que **la Région, la Ville de Saint-Denis et la CINOR, accompagnés de l'Etat, ont engagé le projet NEO dont la vocation est de repenser l'aménagement et la circulation du quartier du Barchois.**

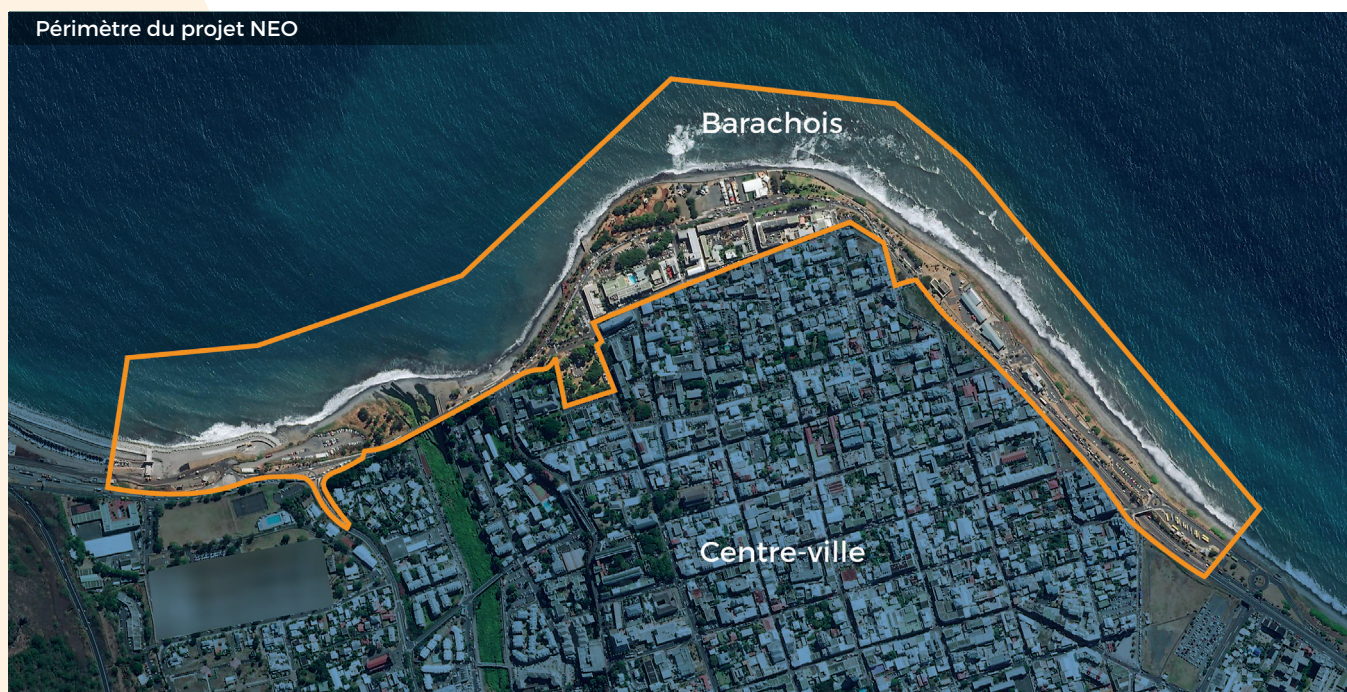
Un environnement à préserver

Malgré son caractère majestueux à la pointe septentrionale de l'île, le Barchois est un espace fragile, exposé aux vents violents et aux fortes houles, menacé par les vagues accompagnant les cyclones. Pour y limiter l'impact des phénomènes naturels, des protections maritimes ont été installées sur le littoral.

Véritable site historique, le sous-sol du Barchois comprend de nombreux vestiges archéologiques. Par ailleurs, si la zone littorale du Barchois présente moins d'enjeux du point de vue de la faune et de la flore, les zones maritimes plus éloignées qui accueillent baleines, dauphins et tortues, sont plus sensibles.

Le milieu terrestre, présente de nombreux atouts à préserver, tant du point de vue du patrimoine paysager avec la présence d'arbres remarquables, que du point de vue architectural. Cependant, le site accueille actuellement plusieurs bâtiments dégradés et délabrés.

Les maîtres d'ouvrage attachent une importance particulière à la meilleure insertion possible du projet dans cet environnement singulier.



Un site emblématique, empreint d'histoire et de culture

Tour à tour, port, débarcadère, simple jetée, espace dédié à la détente, le site du Barachois a évolué au fil du temps au gré de l'action de l'homme et de la nature. C'est aujourd'hui un espace remarquable à plusieurs titres.

Faisant écho à l'histoire du site, il accueille de nombreux événements (marché de nuit, fêtes, festivals...), et les usagers sont nombreux à le fréquenter pour pratiquer leur activité sportive, se promener, se divertir ou le contempler.

Accueillant plusieurs bâtiments institutionnels dont la Préfecture, le Barachois est aussi un lieu majeur de l'expression populaire où se déroulent de multiples manifestations et spectacles.

Mais le secteur du Barachois est aujourd'hui dégradé par une présence automobile trop importante constituant une véritable coupure entre le centre-ville et son littoral. Avec près de 25 000 véhicules par jour circulant sur la Route Nationale, les difficultés de déplacement y sont quotidiennes, accompagnées de leurs lots de nuisances : bruit, pollution visuelle et atmosphérique, accessibilité réduite, coupure urbaine... au détriment de la qualité des lieux.

Quel Barachois sans NEO ?

En ne changeant rien, il est difficile d'imaginer une évolution positive du Barachois.

En effet, en considérant les évolutions climatiques envisagées par les experts du GIEC (Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat), la hausse des températures et du niveau de la mer laissent présager des difficultés d'utilisation de cet espace public en raison de températures trop importantes ou encore de l'intensification des risques liés aux phénomènes climatiques. Sans investissements importants, les protections maritimes en place risqueraient de ne plus être efficaces, réduisant les possibilités de profiter du chemin du littoral et/ou de circuler sur la route nationale.

D'autre part, les bâtiments et espaces publics ont toutes les chances de se dégrader davantage, rendant ainsi le site moins attractif et moins fréquenté engendrant de l'insécurité et une désertion de l'activité économique.

Enfin, sans intervention en faveur des transports en commun et des modes actifs (vélo, marche...), la circulation automobile continuerait à augmenter entraînant une paralysie de plus en plus longue aux périodes de pointe.

Sans mise en œuvre du projet NEO, le site du Barachois et plus globalement l'extrémité Nord de la côte Dionysienne risqueraient de dépérir et de se dévaloriser, rendant difficile une inversion de la tendance. Ils pourraient même, à l'extrême, disparaître en partie du fait des agressions climatiques.

Les objectifs de NEO

C'est en tenant compte de l'environnement, de l'histoire de Saint-Denis et de la place que le Barachois occupe aujourd'hui, que les objectifs de NEO ont été définis.

Rendre le Barachois à la population et rétablir l'accès à l'océan

Le Barachois est le symbole du lien terre-océan de Saint-Denis, perdu au fil des siècles et des projets. Ce lien est aujourd'hui réduit au minimum : une vue et, ponctuellement, une activité de pêche.

Grâce aux aménagements envisagés, NEO propose de le raviver en le réinventant. Cette nécessaire reconversion passe par :

- la création de liens vers et depuis les centralités voisines (centre-ville, espace Océan...) qui restent à définir

- la sécurisation de la côte,
- l'installation de nouveaux équipements publics comme un bassin de baignade, un espace dédié au spectacle...
- l'amélioration de certaines des fonctionnalités actuelles (continuité du chemin du littoral, parcours sportif côtier, activité de pêche...) et la création de nouvelles activités qui restent à imaginer.

Préserver et valoriser l'environnement de ce site emblématique

Le projet NEO s'inscrit dans un contexte environnemental qui nécessite de répondre à plusieurs enjeux :

- **Préserver** et mettre en valeur le patrimoine paysager et architectural ;
- **Valoriser** l'insertion du projet dans le paysage ;
- **Préserver la faune et la flore endémiques** des impacts du projet ;
- **Protéger le littoral** en prévoyant un aménagement résilient tenant compte de la forte exposition aux événements climatiques ;
- **Limiter les impacts** du projet pendant les travaux.

Repenser la mobilité

Qu'ils soient en voiture particulière, à vélo, à pied ou en bus, tous les déplacements sur le Barachois sont très contraints en raison de coupures sur l'axe littoral et sur les circulations Nord-Sud, ou en raison de congestions ou d'absence de site propre pour les transports en commun.

A l'Ouest, la réalisation du Nouveau Pont sur la Rivière Saint-Denis va permettre de dissocier le trafic de transit (axe Est-Ouest) des accès au centre-ville. NEO prévoit de réutiliser ce principe et l'étendre à la partie Est du projet. Ainsi, le carrefour avec la route de la Montagne (RD41) serait repensé et l'entrée de ville au niveau de la rue Labourdonnais revue. La circulation devenue plus lisible serait améliorée et fluidifiée, sans toutefois favoriser de manière trop importante l'usage de la voiture.

Afin d'offrir un espace apaisé en surface, NEO prévoit l'enfouissement des circulations routières de transit.

Le projet propose, selon différentes variantes soumises au débat public, de connecter le nouveau pont de la rivière Saint-Denis à la route nationale à hauteur du pont Pasteur par une infrastructure souterraine sécurisée et résiliente en 2x2 voies.

Le projet s'appuie sur la volonté des trois maîtres d'ouvrage de favoriser grandement l'usage des transports en commun par la réalisation d'une voie en site propre sur l'itinéraire et permettre ainsi aux usagers de délaisser leur voiture pour le bus ou un futur tramway.

Pour y parvenir, les aménagements dédiés aux modes actifs (vélo, marche, trottinette...) seraient revalorisés et renforcés sur le littoral mais également vers et depuis le centre-ville de Saint-Denis.

Enfin, afin de connecter au mieux l'ensemble de ces modes de déplacement, la réalisation d'au moins un pôle d'échange multimodal est envisageable à côté de la Préfecture.

Faire du Barachois un atout pour le développement économique et touristique de La Réunion

En libérant cet espace de ces contraintes, NEO viendrait un regain d'activité de tout le Barachois, renforçant son attrait touristique, balnéaire, patrimonial et récréatif.

Cette reprise d'activité devrait encourager très probablement les acteurs privés à réinvestir cet espace public majeur de la ville.

La mise en œuvre de NEO devrait contribuer au dynamisme du centre-ville de Saint-Denis avec lequel les liens doivent être revus et améliorés.

Grâce à l'amélioration des conditions de circulation, NEO ambitionne d'avoir un impact positif sur l'activité économique, notamment celle des professionnels, et sur le transport de marchandises.

Respecter les engagements fixés

NEO est un projet d'aménagement d'espace public permettant de redonner vie au lien entre la ville et l'océan et redynamiser le Barachois. Le projet doit rester dans une enveloppe financière soutenable. Il doit éviter les expropriations foncières (seule une partie du sous-sol pourrait être concernée) et toute intervention sur le bâti privé. Son étendue spatiale et programmatique doit être maîtrisée.

Bien que permettant une meilleure circulation de tous les modes de transports, NEO n'est ainsi ni un projet de rocade, ni une solution à l'intégralité des problèmes de mobilité sur le territoire de Saint-Denis ou de la CINOR.

Le débat public devra permettre d'identifier les points d'attention sur lesquels le projet pourrait être amélioré.

Quelles solutions proposées POUR NEO ?

Caractéristiques du projet et alternatives

Compte tenu des nombreux objectifs fixés, aucun des scénarios envisagés actuellement ne répondent parfaitement à toutes ces attentes. Les solutions proposées priorisent ces objectifs et y répondent différemment.

Si les propositions présentées ici sont faites de façon concertée avec de nombreux acteurs de l'espace public et découlent des enjeux et besoins identifiés, le premier enjeu du débat public est de les questionner au regard des souhaits des citoyens. Ainsi, aucune des propositions exposées ci-dessous n'est figée.

Les fonctions urbaines actuellement envisagées et que NEO pourrait assurer sont :



Pour intégrer au mieux ces fonctions, le projet urbain serait décliné de manière variable selon les options choisies (notamment les surfaces disponibles pour les déployer). Il pourrait s'organiser autour d'une grande place publique pour accueillir convenablement les marchés et événements. Autour de cette place, plusieurs aménagements sont possibles : un bassin de baignade pour retrouver

l'accès à la mer, des aires de jeux et de sport, l'aménagement de nouvelles activités commerciales (restauration, bar, boîte de nuit)... Quelle que soit la solution retenue, le Nouveau Pont sur la Rivière Saint-Denis - actuellement en travaux - serait réutilisé et légèrement adapté pour accueillir les nouvelles voies. Les aménagements en surface prévus près de la préfecture, eux, seraient conservés en l'état.

Les tracés étudiés pour NEO

(implantation indicative pouvant varier de plusieurs mètres)

En entrée de ville, deux propositions ont été étudiées



Voie bus Flux de transit Sentier littoral / voie modes actifs

Une solution « court terme » > A

D'un coût maîtrisé estimé à 5M€, cette solution permettrait de conserver la quasi-totalité des aménagements réalisés en entrée de ville dans le cadre du projet Nouveau Pont sur la Rivière Saint-Denis. Le trafic serait régulé en entrée de ville.



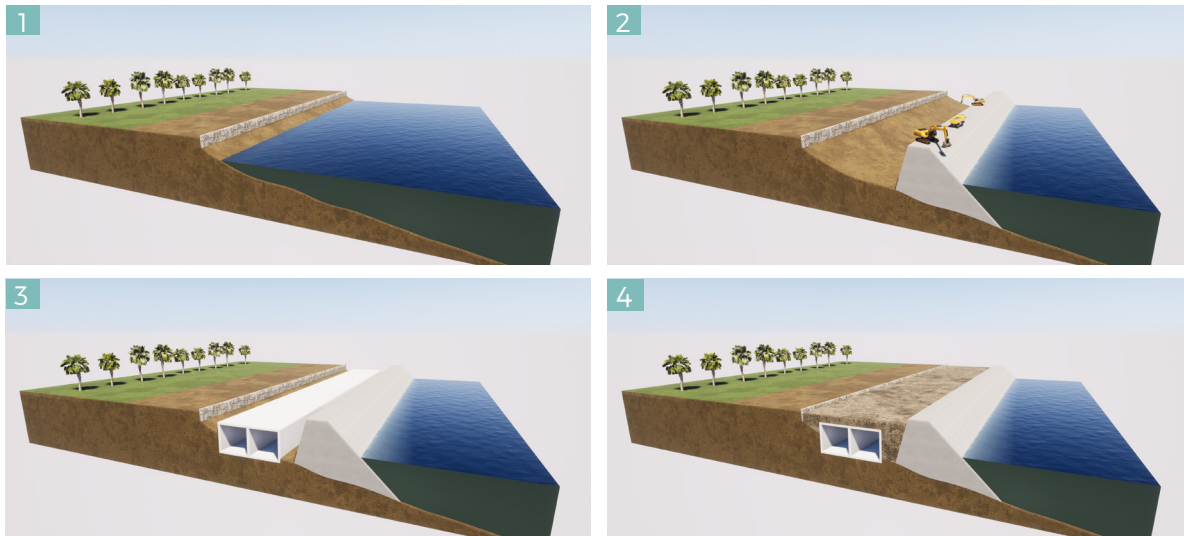
Voie bus Flux de transit Sentier littoral / voie modes actifs

Une solution « long terme » > B

Nécessitant des travaux plus coûteux (estimé à 21M€) et plus complexes, cette solution imposerait de démolir l'ensemble des aménagements réalisés en entrée de ville dans le cadre du projet de Nouveau Pont sur la Rivière Saint-Denis. Elle permettrait un écoulement du trafic fluide à toute heure en entrée Ouest.

Les propositions de tracés en tranchées couvertes / ouvertes côté mer

La mise en œuvre de chacune de ces trois propositions impliquerait de gagner du terrain sur l'océan. Ainsi des remblais seraient créés pour protéger les futurs aménagements, et les infrastructures routières seraient positionnées en contrebas de l'esplanade du Barachois.



Le tracé « terre »

Cette solution impliquerait la construction d'une seule tranchée couverte d'une longueur inférieure à 300m en face de la Préfecture.

La Route à l'Est serait transformée en boulevard urbain à 2x2 voies adossé à un espace dédié au transport en commun à 2 sens de circulation.

L'accès au centre-ville par la rue Labourdonnais serait traité comme actuellement avec un carrefour à feux.

6 hectares d'espaces publics seraient réaménagés avec une esplanade majeure à l'Ouest.

Coût estimé : 212M€



Le tracé « hybride »

Ce tracé supposerait la construction de deux tranchées ouvertes et de trois tranchées couvertes de longueurs inférieures à 300m en gain partiel sur l'océan. Il se raccorderait sur la terre ferme au niveau de l'ancienne bibliothèque à l'Est.

L'accès au centre-ville par la rue Labourdonnais serait alors repensé en surface et sans carrefour et aménagé en zone limitée à 30km/h.

14 hectares d'espaces publics seraient réaménagés avec 3 esplanades majeures (Place Général de Gaulle, DEAL, et ex-gare)

Coût estimé : 348M€ HT

Le tracé « mer »

Ce tracé signifierait également la mise en œuvre d'une succession de deux tranchées ouvertes et de trois tranches couvertes de moins de 300m.

L'ensemble de l'infrastructure créée serait gagné sur l'océan et se raccorderait à l'Est au niveau du Pont Pasteur.

Comme pour le tracé hybride, l'accès au centre-ville par l'Est serait aménagé en surface et sans carrefour et apaisé.

16 hectares d'espaces publics seraient disponibles avec 3 esplanades majeures comme pour le tracé hybride (Place Général de Gaulle, DEAL, et ex-gare). La zone située en face de l'ancienne gare serait plus étendue que pour le tracé précédent.

Coût estimé : 387M€ HT



Les propositions de tracés en tunnels

5 hectares d'espaces publics seraient réaménagés avec une vaste zone de presque 1,5km de long sans voiture.

D'une longueur continue en souterrain plus importante, ces tracés seraient composés d'un tube par sens de circulation et munis d'issues de secours régulières.

La réalisation de ces tracés rencontrerait toutefois de grandes contraintes techniques liées au sous-sol.



Le tracé « long »

D'une longueur de 1,3km et pouvant être construit à une profondeur plus importante que le tracé « court », il permettrait une meilleure intégration urbaine, de plus grandes possibilités d'aménagement et une meilleure gestion des circulations. Cette solution présenterait des impacts environnementaux moindres avec uniquement une intervention limitée à quelques arbres du square Labourdonnais. Le raccordement des voies à l'Est serait plus simple.

Coût estimé : 541M€ HT

Le tracé « court »

Ce tunnel plus court (1 km) présente le tracé le plus direct mais le moins profond ce qui rendrait sa réalisation plus complexe.

Tracé nécessitant, en complément du « tracé long », de réaliser des protections maritimes au niveau du Pont Pasteur, il nécessite de conserver des voies en surface et ne permet pas de gérer de manière satisfaisante les échanges vers le Sud. Les travaux sur la partie Est seraient complexes.

Coût estimé : 453M€ HT

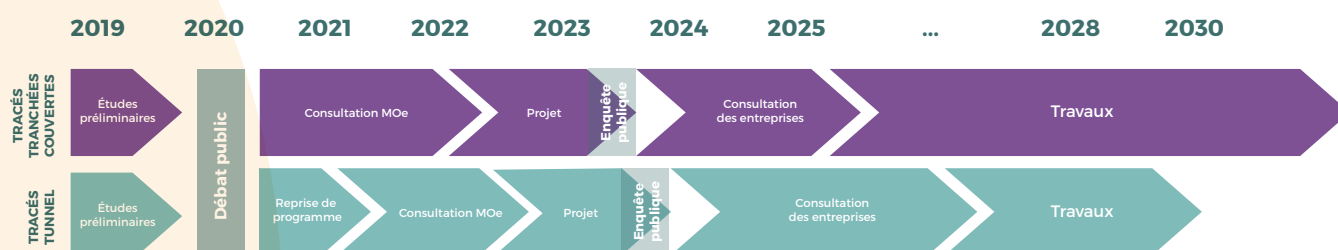


Analyse multicritère des différents tracés

	SOLUTION TERRE	SOLUTION HYBRIDE	SOLUTION MER	SOLUTION TRACÉ LONG	SOLUTION TRACÉ COURT
Coûts / délais de travaux	 212M€ HT / 81 mois	 348M€ HT / 93 mois	 387M€ HT / 93 mois	 541M€ HT / 80 mois	 453M€ HT / 70 mois
Contraintes techniques de réalisation / aléas	 Reprise réseaux / Hydrogéologiques	 Milieu marin / Raccordement Est	 Milieu marin	 Réalisation puits Est / Raccordement Est / Hydrogéologiques / Géologie très complexe	 Réalisation puits Est Ouest / Extension marine / Hydrogéologiques / Géologie extrêmement complexe
Possibilité d'aménagement / mobilité stationnement	 Trafic routier inchangé / Continuité urbaine limitée centre ville-océan / Petit espace public / Persistance nuisances	 Trafic routier diminué / Modes actifs développés / Continuité urbaine océan-centre ville / Grand espace public	 Trafic routier diminué / Modes actifs développés / Continuité urbaine océan-centre ville / Grand espace public	 Trafic routier diminué / Amélioration échangeur Pasteur / Effacement circulation automobile sur le Barachois jusqu'au Pont Pasteur / Voies en souterrain pour Rue de Nice > Est	 Reprise giratoire côté mer / Risque accru de saturation échangeur Pasteur / Effacement circulation automobile sur le Barachois / Voies en surface pour Rue de Nice > Est / Carrefour à feu sur accès Labourdonnais
Contraintes réglementaires et environnementales	 Milieu marin et RN / Destruction zones enjeux modéré du littoral / Nuisances ensemble linéaire	 Milieu marin sensible / Archéologique / Nuisances extrémités tracé surtout Est	 Milieu marin sensible / Archéologique / Nuisances extrémités tracé	 Impact sur quelques arbres remarquables square Labourdonnais / Nuisances têtes tunnel	 Nuisances têtes tunnel / Intervention milieu marin à l'Est pour reprendre giratoire Pasteur côté mer
Gestion des risques naturels	 Protections maritimes tranchée couverte Ouest / Impact majeur nappe	 Amélioration risques submersion par protections maritimes / Légère contrainte nappe	 Amélioration risques submersion par protections maritimes	 Pas de protection marine / Effet barrage nappe	 Pas de protection marine / Effet barrage nappe
Impact travaux / projet	 Emploi local inchangé / Activité économique inchangée / Travaux en interface sur l'ensemble du tracé	 Emploi local favorisé / Activité économique développée / Travaux en interface avec la circulation à l'Est	 Emploi local favorisé / Activité économique développée / Travaux déconnectés de la circulation	 Technicité importante limitant l'emploi local / Activité économique modérée / Travaux en interface avec la circulation à l'Est	 Technicité importante limitant l'emploi local / Activité économique modérée / Travaux en interface forte avec la circulation à l'Est

LES GRANDES DATES DE NEO

Celles-ci sont encore prévisionnelles et varient en fonction du type de projet qui serait mis en œuvre. Les frises ci-dessous présentent la planification pressentie pour un scénario tranchée (en violet) ou tunnel (en vert).



Une gouvernance et des coûts partagés

Le projet est conduit par la Région, la ville de Saint-Denis, la CINOR et l'État. La Région, désignée par les autres partenaires pour piloter le projet, intègre, grâce à cette gouvernance, l'ensemble des projets de développement du secteur et de ses environs.

Le financement des études du projet NEO est porté par ces quatre acteurs et est régi par une convention. Un financement européen pourrait être sollicité en fonction de la nature des travaux qui seraient réalisés.