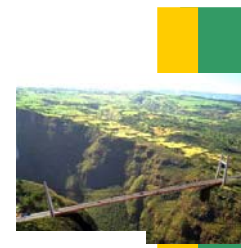


## 3.2 LA ROUTE DES TAMARINS



## 3.2 LA ROUTE DES TAMARINS

## 3.2 LA ROUTE DES TAMARINS



### A RETENIR

La Route des Tamarins est le plus important projet routier jamais réalisé dans l'Ouest avec plus d'une centaine d'ouvrages d'art projetés et 650 M€ d'investissement.

Le tracé (34 km) coupe le territoire du Nord au Sud et prévoit les franchissements de zones sensibles (amont de captages d'eau, étang de Saint-Paul, ravines, ...). Il représente donc un risque majeur d'altération de la ressource en eau et des milieux aquatiques.

Des mesures de collecte et de dépollution de l'ensemble des eaux pluviales de ruissellement ont été arrêtées afin de minimiser les risques de pollution. Un suivi environnemental sera également réalisé.

### 3.2.1 ORIGINE DES DONNEES

- Etude de la faune vertébrée-Section RD10 ; SCETAUROUTE ; SEOR ; 2002
- Etude hydrogéologique ; SCETAUROUTE ; ANTEA ; Juillet 2002
- Hydroécologie continentale - Partie 1 ; SCETAUROUTE ; SBH ; Mai 2002
- Etude du milieu marin ; SCETAUROUTE ; CAREX/ARVAM ; Juin 2002
- Plan de déplacements urbains du territoire de la côte Ouest-phase 1 diagnostic ; TCO ; SYSTRA ; Novembre 2003
- Schéma intercommunal de développement touristique-diagnostic ; TCO ; APR ; 2000
- Arrêté préfectoral d'autorisation n°04-3121 du 7/09/2004 portant autorisation de la Route des Tamarins sections 1 et 2

### 3.2.2 OBJECTIF DU PROJET

La Route des Tamarins est le projet routier majeur de l'Ouest. Cet axe devrait permettre, malgré l'augmentation de la circulation, de limiter la saturation de la RN1 en la ramenant à un niveau de trafic sensiblement inférieur à celui connu en 1998. Elle a également pour ambition de rapprocher les Hauts de l'Ouest du littoral et de leur offrir une nouvelle opportunité de développement.

Cet axe routier s'inscrit dans un projet plus large visant à relier Saint-Benoît à Saint-Pierre par un « fer à cheval », voie rapide structurante de mi-pente à 2x2 voies relayée par la Route des Tamarins et le boulevard Sud de Saint-Denis.

### 3.2.3 PRINCIPES

La Route des Tamarins consiste à boucler les 4 voies entre Saint-Paul ville et l'Etang-Salé les Bains. D'une longueur de 34 km, le tracé évolue à mi-pente, contournant ainsi les zones balnéaires saturées et permettant une déserte des hameaux des Hauts. Le profil courant sera à 2x2 voies à l'exception de la section Saint-Paul / l'Eperon (section 1) où elle sera élargie à 2x3 voies du fait des prévisions de trafic estimé entre 30 000 et 40 000 véhicules/jour sur ce tronçon.

Ce tracé requiert la construction d'une centaine d'ouvrages d'art qui en font le projet d'infrastructure routière le plus important jamais réalisé dans l'Ouest avec un montant total de travaux estimé à 650 M€.

Quatre de ces ouvrages sont particulièrement remarquables :

- Le viaduc et tunnel de Saint-Paul ville à Plateau Caillou ;
- Le pont en arc à tablier intermédiaire (« paille en queue ») pour la traversée de la Ravine Trois-Bassins ;
- Le pont suspendu pour la traversée de la Grande Ravine ;
- Le pont en arc à tablier supérieur pour la Ravine Fontaine.

## 3.2 LA ROUTE DES TAMARINS



### Présentation du tracé

Carte 9 : Tracé du projet de la Route des Tamarins



### 3.2.4 ETAT ET PREVISION D'AVANCEMENT

Le projet a été déclaré d'utilité publique en 2002. Les travaux de voirie ont commencé pour une mise en service prévue en 2008.

### 3.2.5 ALEAS SUR LA RESSOURCE EN EAU ET LES MILIEUX AQUATIQUES

Comme pour tout projet d'infrastructure routière, les risques environnementaux liés à la réalisation et à l'exploitation de la Route des Tamarins sont multiples : altération de la qualité des eaux, dégradation paysagère, destruction d'habitats, dérangement de la faune, création d'isolats, ...

Ces risques sont amplifiés par l'étendue du projet (129 bassins versants interceptés) et par certaines particularités propres au tracé de la Route des Tamarins dont notamment :

- Echangeur de Saint-Paul ville situé dans le périmètre du projet de réserve naturelle de l'Etang de Saint-Paul, zone déjà très exposée aux problématiques d'isolats et d'atterrissement.
- Franchissement de la Ravine Saint-Gilles dans le périmètre de protection immédiat des ouvrages de captage d'eau (3/5<sup>ème</sup> de la réserve en eau de Saint-Paul) où « toutes activités autres que celles nécessaires à l'exploitation et l'entretien des points d'eau est interdit » (Arrêté Préfectoral du 24 octobre 2000).
- Franchissement de la Grande Ravine dans le périmètre de surveillance renforcée du forage Blanchard.

## 3.2 LA ROUTE DES TAMARINS



Concernant la qualité des eaux et des milieux aquatiques, les impacts potentiels de l'infrastructure sont résumés dans le tableau suivant.

Tableau 17 : Conséquences potentielles de l'infrastructure sur la ressource et les milieux aquatiques

Milieu	Facteurs de risque	Conséquences
Continental	Ruissellement d'eaux pluviales chargées en sédiments en phase travaux	Augmentation de la turbidité et des charges en MES Colmatage du lit des cours d'eau
	Flux chroniques de pollution diffuse en phase exploitation	Dégradation de la qualité de la ressource
	Renversements accidentels de produits toxiques	Dégradation des biotopes Modification des peuplements ichtyologiques
	Modification des faciès d'écoulements par la création de pistes d'accès et piles de ponts en ravine	Ecoulements préférentiels Modification d'habitats
Océanique	Apports terrigènes et de polluants dissous par l'intermédiaire des ravines	Blanchissement corallien lors d'épisodes pluvieux extrêmes Mort de colonies coralliennes Hyper-sédimentation du lagon Développements de taxons compétitivement dominants
	Excédents hydriques liés à l'imperméabilisation des surfaces	Diminution du taux de minéralisation à l'embouchure Dégradation des communautés coralliennes

### 3.2.6 MESURES DE PROTECTION RETENUES

Etant donnée la forte sensibilité des milieux traversés, le principe retenu concernant la gestion des eaux pluviales de ruissellement est la transparence hydraulique (arrêté n°04-3121 du 7/09/2004).

Les mesures compensatoires visant à une atténuation des impacts liés aux travaux et à l'exploitation de l'infrastructure sont présentées ci-dessous. Elles seront précisées par les entreprises retenues à la suite des consultations qui devront arrêter les projets définitifs.

#### 3.2.6.1 EN PHASE CHANTIER

- Assainissement des pistes, plates-formes et dépôts à l'aide de réseaux séparatifs :

- Un fossé en amont dévie directement les eaux non-polluées issues du bassin versant vers les ravines ;

- Un fossé en aval collecte les eaux issues des aires à protéger et les achemine vers des bassins de traitement rustiques conçus pour une pluie biennale et afin de limiter à 150 mg/l la concentration des rejets en matières en suspension.

- Les aires de chantier seront munies de plates-formes imperméables drainées vers un bassin étanche fonctionnant à vannes fermées lors de l'entretien des engins et de la manipulation de produits polluants.

- Les installations de chantier ne devront pas être situées à moins de 20 m d'une ravine, dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage AEP, dans la zone d'alimentation des captages de la Ravine Saint-Gilles et des puits de la Grande Ravine.

- Un plan d'intervention de chantier sera établi. Il indiquera la procédure à suivre et les moyens d'intervention en cas de pollution accidentelle.

- Mise en place d'un suivi spécifique de la phase travaux sur la Ravine Chaloupe et son exutoire marin (site pilote) : paramètres physico-chimiques et biologiques, sédimentologie continentale et océanique.

## 3.2 LA ROUTE DES TAMARINS



### 3.2.6.2 EN PHASE EXPLOITATION

- Mise en œuvre d'un réseau en amont de l'infrastructure pour dériver instantanément les eaux non-polluées issues du bassin versant vers les ravines ; d'un réseau en aval pour une collecte des eaux issues de la plate-forme routière et de ses annexes.
- Installation de bassins « multifonctions » permettant le traitement intégral des eaux collectées sur la plate-forme routière avec : régulation des débits de fuite, décantation et piégeage sédimentaire, confinement en cas de pollution accidentelle. Les rejets devront respecter les exigences de qualité suivantes.

Tableau 18 : Exigences de qualité au point de rejet des bassins de traitement

	Taux d'abattement	Concentration max. au point de rejet (mg/l)
MES	80%	30
DCO	30%	50
Métaux Traces Toxiques	70%	Plomb 0,05 Zinc 1 Cadmium 0,001
DBO5	55%	
Hydrocarbures et graisses	65%	5

- Des glissières anti-déversement seront installées en zones sensibles.
- Implantation des piles des ouvrages d'art en dehors du lit mineur des ravines et des zones d'enjeux hydro-écologiques forts (continentales ou marines).
- Mise en place d'un suivi environnemental à posteriori en prolongation du programme de suivi spécifique réalisé en phase travaux, et communication des résultats aux services chargés de la police des eaux.

Ce suivi permettra d'acquérir des données sur le transfert de polluants à l'échelle des bassins versants et de déterminer précisément l'impact potentiel d'une infrastructure routière sur les milieux récepteurs, données fondamentales au vu des grandes problématiques environnementales et démographiques de l'Ouest réunionnais.