

# COMMUNE DE L'ÉTANG-SALÉ PÔLE D'ÉCHANGES DE L'ÉTANG-SALÉ-LES-HAUTS

Dossier d'enquête publique relative à :

- la déclaration d'utilité publique du projet ;
- la mise en compatibilité du PLU d'Étang-Salé ;
- l'enquête parcellaire.

## PIÈCE C – MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA COMMUNE DE L'ÉTANG SALÉ

*Août 2021*



## Informations relatives au document

### INFORMATIONS GÉNÉRALES

**Auteur(s)** DELAUNOY Alexis / POQUET Tiffany  
**Fonction** Chef de projet environnement  
**Volume du document** COMMUNE DE L'ÉTANG-SALÉ - PÔLE D'ÉCHANGES DE L'ÉTANG-SALÉ-LES-HAUTS  
**Version** V2  
**Référence** E2628  
**Numéro CRM**  
**Chrono**

### HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

| Version | Date        | Vérfié par         | Fonction                     | Signature |
|---------|-------------|--------------------|------------------------------|-----------|
| V0      | 29-mai-2019 | Laure CAMELIN      | Chef de projet environnement |           |
| V1      | 21/02/2020  | Laure CAMELIN      | Chef de projet environnement |           |
| V2      | 24/08/2021  | Anne-Sophie ALLIBE | Chef de projet environnement |           |



## SOMMAIRE

---

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1 - PRÉAMBULE.....</b>  | <b>5</b>  |
| <b>1.1 - La Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme.....</b>                                       | <b>5</b>  |
| <b>1.2 - L'évaluation environnementale de Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme.....</b>         | <b>6</b>  |
| <b>2 - DESCRIPTION GÉNÉRALE DU PROJET .....</b>  | <b>7</b>  |
| <b>2.1 - Aménagement 1 - Entrée de Ville Ouest.....</b>  | <b>8</b>  |
| <b>2.2 - Aménagement 2 - Station les Canots.....</b>   | <b>11</b> |
| <b>2.3 - Aménagement 2 bis : Raccordement des Impasses Aloes et Montaignac.....</b>                        | <b>13</b> |
| <b>2.4 - Aménagement 3 - Station Vergers.....</b>  | <b>14</b> |
| <b>2.5 - Aménagement 4 : station charbonnier.....</b>  | <b>15</b> |
| <b>2.6 - Aménagement 5 : Pôle d'échanges.....</b>  | <b>16</b> |
| <b>2.7 - Aménagement 6 : Station du stade .....</b>  | <b>17</b> |
| <b>2.7.1 - Variante 1 (non retenue) :.....</b>   | <b>17</b> |
| <b>2.7.2 - Variante 2 (retenue) :.....</b>   | <b>17</b> |
| <b>2.8 - Aménagement 7 : Espace de régulation.....</b>   | <b>19</b> |
| <b>2.9 - Stations de bus.....</b>  | <b>20</b> |
| <b>2.10 - Espaces cyclables.....</b>   | <b>21</b> |
| <b>2.11 - Ouvrage hydraulique .....</b>  | <b>22</b> |
| <b>3 - GÉNÉRALITÉS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME .....</b>                        | <b>24</b> |
| <b>3.1 - Définition.....</b>   | <b>24</b> |
| <b>3.2 - Le champ d'application.....</b>   | <b>24</b> |
| <b>3.3 - La mise en compatibilité d'un PLU .....</b>   | <b>24</b> |
| <b>3.4 - Déroulement de la procédure et des textes réglementaires.....</b>                                 | <b>25</b> |
| 3.4.1.1 - Examen du dossier par le préfet.....   | 25        |
| 3.4.1.2 - Examen conjoint par les personnes publiques associées avant ouverture de l'enquête publique..... | 25        |
| 3.4.1.3 - Enquête publique.....  | 26        |
| 3.4.1.4 - Avis de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune.....     | 26        |
| 3.4.1.5 - Approbation de la mise en compatibilité du document d'urbanisme.....                             | 26        |
| <b>3.5 - Les textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité .....</b>               | <b>26</b> |
| <b>4 - SITUATION DU PROJET VIS-À-VIS DES DOCUMENTS D'URBANISME .....</b>                                   | <b>29</b> |
| <b>4.1 - Compatibilité avec le plan Local d'urbanisme de l'Étang-Salé.....</b>                             | <b>29</b> |
| <b>4.1.1 - Rapport de présentation .....</b>   | <b>29</b> |
| <b>4.1.2 - Le PADD .....</b>   | <b>29</b> |
| <b>4.1.3 - Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP).....</b>                                    | <b>31</b> |
| <b>4.1.4 - Règlement et plan de zonage.....</b>  | <b>33</b> |

|  |           |
|--|-----------|
| <b>4.1.5 - Emplacements réservés .....</b>   | <b>35</b> |
| <b>4.1.6 - Espaces boisés classés (EBC) .....</b>  | <b>36</b> |
| <b>4.1.7 - Servitudes .....</b>  | <b>37</b> |
| <b>4.2 - Conclusion .....</b>  | <b>37</b> |
| <b>5 - DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU D'ÉTANG-SALÉ.....</b> | <b>38</b> |
| <b>5.1 - Modification du plan de zonage .....</b>  | <b>38</b> |
| <b>5.2 - Modification de la liste des emplacements réservés .....</b>                            | <b>43</b> |
| <b>6 - ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ.....</b>                          | <b>46</b> |

## RÉFÉRENCES

---

|  |    |
|--|----|
| Figure 1 : Coupe type au droit de la station 1 : Crédit Agricole .....   | 9  |
| Figure 2 : Situation actuelle (Source : Géoportail) .....  | 10 |
| Figure 3 : Situation projetée (Source : Egis) .....  | 10 |
| Figure 4 : Aménagement 2 .....   | 11 |
| Figure 5 : Coupe type en section courante .....  | 12 |
| Figure 6 : Aménagement 2bis.....   | 13 |
| Figure 7 : Coupe type sur le barreau de raccordement .....   | 13 |
| Figure 8 : Aménagement 3 .....   | 14 |
| Figure 9 : Aménagement 4 .....   | 15 |
| Figure 10 : Aménagement 5 .....  | 16 |
| Figure 11 : Aménagement 6 - variante 1 (non retenue) .....   | 17 |
| Figure 12 : Aménagement 6 (variante 2 - retenue).....  | 18 |
| Figure 13 : Aménagement 7 .....  | 19 |
| Figure 14 : Station à Saint-Pierre.....  | 20 |
| Figure 15 : Exemple d'aménagement de la station.....   | 21 |
| Figure 16 : Potelets (à gauche) et barrières (à droite).....   | 21 |
| Figure 17 : Ravine Deschenez longeant la RD11 (à droite « l'ouvrage » existant qui sera démoli).....                                     | 22 |
| Figure 18 : Position de l'ouvrage de franchissement de la ravine Deschenez (Source : Egis).....  | 22 |
| Figure 19 : Schéma de l'ouvrage hydraulique sur la ravine Deschenez (Source : Egis).....   | 23 |
| Figure 20 : Le projet de PADD : « La polarité principale d'Étang-Salé-les-Hauts se développant dans la plaine et dans les pentes » ..... | 30 |
| Figure 21 : OAP « AUa Le stade » .....   | 32 |
| Figure 22 : Plan de zonage du PLU et localisation du projet .....  | 34 |
| Figure 23 : Liste des emplacements réservés concernés .....  | 35 |
| Figure 24 : Localisation des emplacements réservés N°2 et 5 (Source : PLU).....  | 36 |
| Figure 25 : Plan de zonage du PLU avant mise en comptabilité avec le projet.....   | 39 |
| Figure 26 : Plan de zonage du PLU après mise en comptabilité avec le projet.....   | 41 |
| Figure 27: Liste des emplacements réservés actuelle .....  | 44 |
| Figure 28 : Liste des emplacements réservés modifiée.....  | 45 |



# 1 - PRÉAMBULE

Le présent document constitue le **dossier de mise en compatibilité du PLU de l'Étang-Salé**, cette procédure est menée dans le cadre de l'enquête préalable d'utilité publique du projet du pôle d'échanges de l'Étang-Salé-les-Hauts.

En effet, l'article L.153-54 du Code de l'Urbanisme stipule que :

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, [...] qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement par l'autorité administrative compétente de l'État lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise.

Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable.

À noter qu'en vertu de l'article L.153-56 du Code de l'urbanisme : « Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, [...] le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité. ».

À l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune (article L153-57 du Code de l'environnement) :

1° Émet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'État [...]. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas.

La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte, des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête, est approuvée par la déclaration d'utilité publique (article L153-58 du Code de l'environnement).

## 1.1 - La Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme

**L'objectif de cette procédure est de rendre compatible les dispositions du PLU de l'Étang-Salé avec le projet pôle d'échanges de l'Étang-Salé-les-Hauts.**

**Les plans de zonage et la liste des emplacements réservés doivent être adaptés afin de définir des emplacements réservés dédiés au projet.**

Aussi, de manière à prendre en compte les emprises nécessaires à la réalisation du projet, une mise en compatibilité du PLU s'avère nécessaire en application de l'article L.153-54 du Code de l'Urbanisme.

## 1.2 - L'évaluation environnementale de Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme

Conformément à l'article R104-8 du Code de l'urbanisme, les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion [...] de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet, s'il est établi, après un examen au cas par cas, que ces procédures sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement au sens de l'annexe II de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. Le cas échéant le présent dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme sera complété en conséquence.

La CIVIS a sollicité la décision de l'Autorité environnementale (MRAe) relatif à l'examen au cas par cas pour la mise en compatibilité du PLU avec le projet d'aménagement du pôle d'échanges de l'Étang-Salé-les-Hauts.

**Par arrêté N°2018-1400 du 31 juillet 2018** prise après examen au cas par cas l'autorité environnementale a pris la décision d'une **dispense d'évaluation environnementale du projet pour la Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme.**

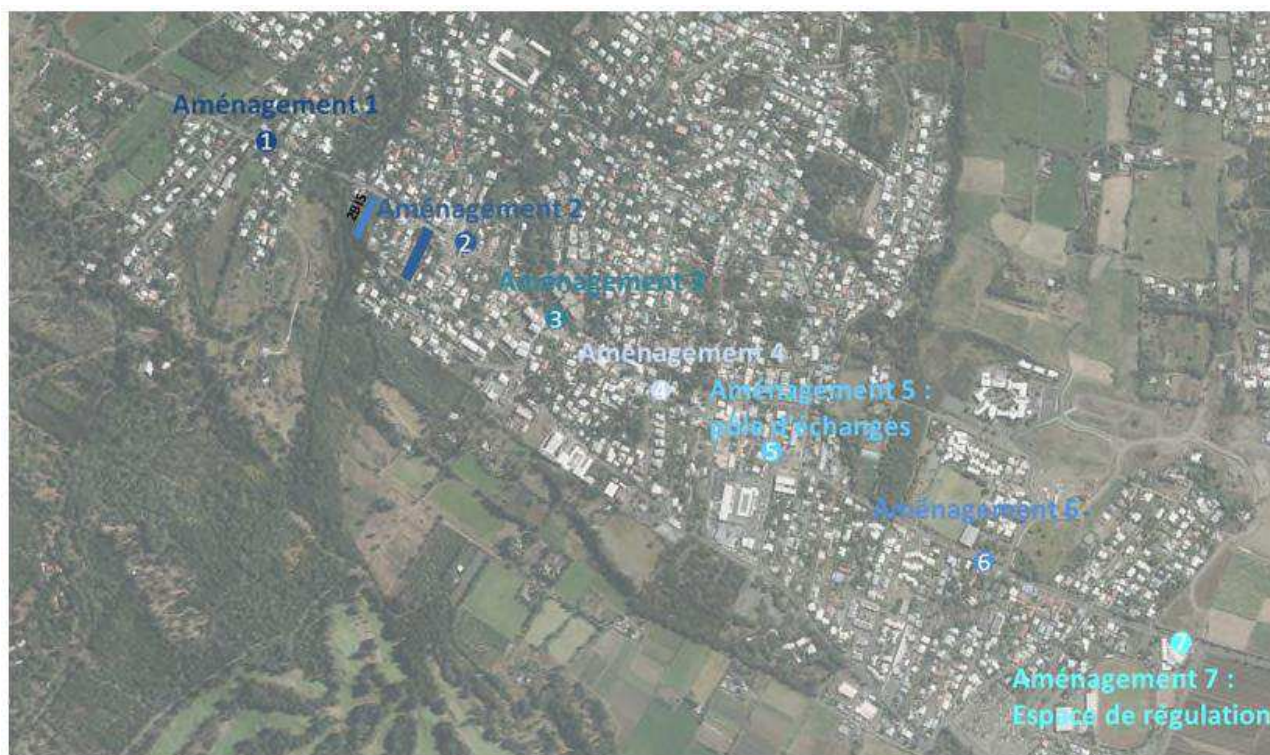
**Le présent dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme est une pièce à part entière du dossier d'enquête d'utilité publique du projet.**

## 2 - DESCRIPTION GÉNÉRALE DU PROJET

Le projet d'aménagement concerne la rue principale de la commune de l'Étang-Salé, la rue Raymond Barre (RD11) de l'avenue de l'Océan à la rue de la Laïcité sur une longueur d'environ 2250 m.

Suite aux études préliminaires, la solution retenue était la création d'une voie en site propre dans le sens Les Avirons → Saint-Louis sur l'avenue Raymond Barre, d'où une mise en sens unique de la rue dans le sens Saint-Louis → Les Avirons pour les usagers.

Dans le cadre des études AVP, il a été demandé par la maîtrise d'ouvrage d'étudier une solution moins contraignante pour la circulation de l'avenue Raymond Barre permettant le maintien du double sens de circulation. Cette solution consiste à des aménagements ponctuels (stations, pôle d'échange et zone de régulation) permettant une meilleure gestion des arrêts et de la régulation des bus. Dans cette solution, il n'y a plus de création de voie en site propre. Cette solution, décrite dans le présent rapport est intitulée « Solution allégée » ou « arrêts en ligne ».



La solution allégée proposée comprend l'aménagement de 7 aménagements ponctuels :

- **Aménagement 1 : Station Crédit Agricole et du giratoire d'entrée de ville côté Les Avirons.** Cet aménagement permet de créer un giratoire d'entrée de ville et la station Crédit Agricole.
- **Aménagement 2 : Station Les Canots et prolongation de la rue des Canots.** Cet aménagement comprend la réalisation de la station des Canots et la création de la voie nouvelle prolongeant la rue Canot jusqu'à l'allée Montaignac.
- **Aménagement 2 BIS : Raccordement des rues Montaignac et Aloes à l'Avenue Raymond Barre.** Cet aménagement permet de créer un nouvel axe de contournement afin de désengorger la RD11.
- **Aménagement 3 : Station et parking Vergers.** Cet aménagement comprend la réalisation de la station Vergers et la réfection du parking attenant. Le projet prévoit de reprendre l'aménagement de l'impasse des Vergers (y compris le carrefour) jusqu'à la station. **Aménagement déjà réalisé dans le cadre de la première phase d'aménagement du projet d'Étang-Salé-les-Hauts.**
- **Aménagement 4 : Station Charbonnier.** Cet aménagement prévoit la réalisation de la station Charbonnier et d'un parking.



- **Aménagement 5 : Espace Pôle d'Échanges.** Cet aménagement comprend la réalisation de l'espace Pôle d'Échanges sur la Place de la Mairie.
- **Aménagement 6 : Station du Stade.** Cet aménagement comprend la réalisation de la station du stade. **Aménagement déjà réalisé dans le cadre de la première phase d'aménagement du projet d'Étang-Salé-les-Hauts.**
- **Aménagement 7 : Station de la Piscine et zone de régulation.** Cet aménagement comprend la réalisation de la station de la Piscine, de la zone de régulation et du giratoire entrée est de L'Étang-Salé-les-Hauts. **Aménagement déjà réalisé dans le cadre de la première phase d'aménagement du projet d'Étang-Salé-les-Hauts.**

Cette séquence comprend également la création d'un ouvrage d'art franchissant la Ravine Deschenez en entrée de ville (dans le cadre de l'aménagement n°7). L'ouvrage actuel est dimensionné pour le passage des voitures. Le piéton, quand il emprunte l'ouvrage, est en insécurité totale (danger de contact avec la voiture ou de chute dans la ravine). Les continuités piétonnes sont donc restituées tout le long de cet ouvrage afin de sécuriser le passage d'une rive à l'autre. Ces trottoirs doivent directement être reliés aux cheminements piétons existants ou futurs.

Les aménagements concernent en grande partie des emprises déjà aménagées de voirie ou aménagements divers (parkings, places, etc.), souvent déjà imperméabilisés. Toutefois, dans certains cas, les emprises empièteront sur des surfaces en plein sol végétal, ou auront pour conséquence une modification des ruissellements pluviaux, et de la gestion de ces eaux.

## 2.1 - Aménagement 1 - Entrée de Ville Ouest

Le premier aménagement sur la RD 17 à l'Ouest de la ville concerne la station Crédit agricole et comprend le passage de la Ravine Sèche.

Cette séquence, typique d'entrée de ville péri-urbaine doit être revalorisée. Il s'agit plus d'organiser les voies de circulation et les circulations piétonnes à un niveau de qualité satisfaisant.

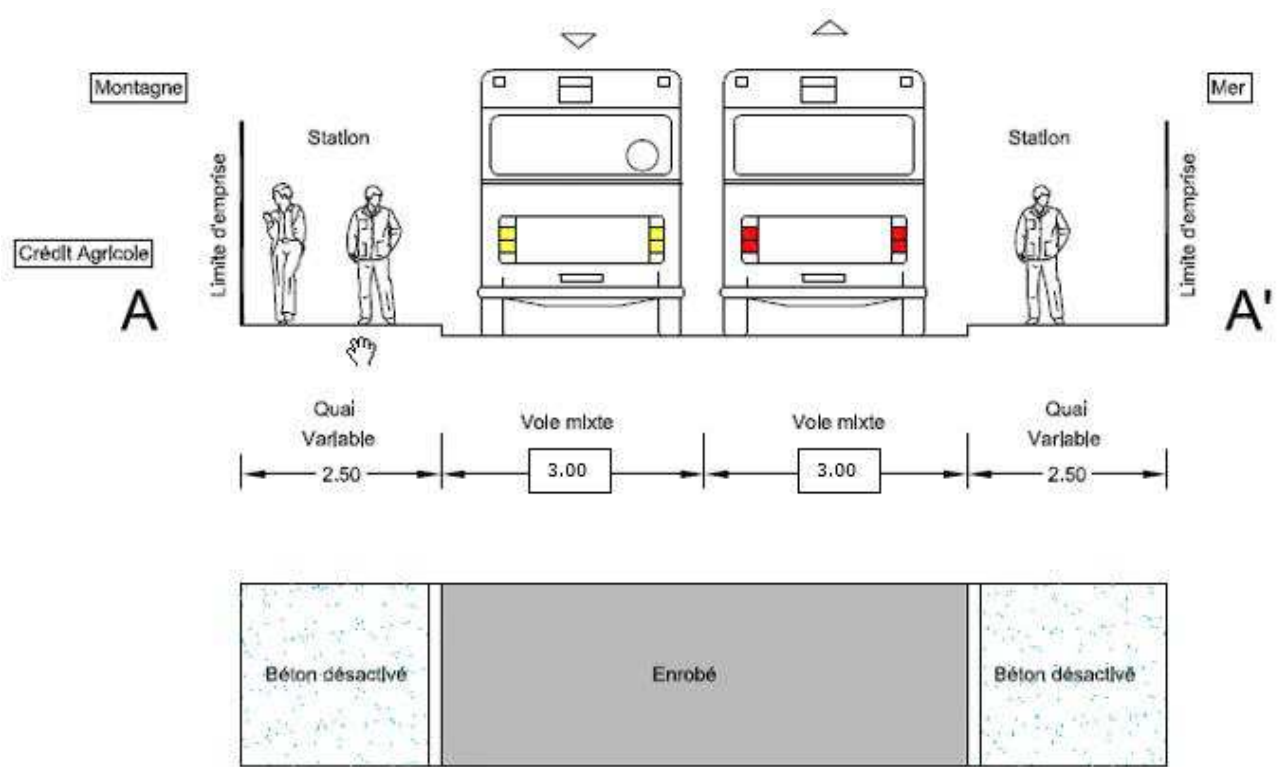
L'entrée de ville doit permettre une transition entre zone rurale (voie à double sens sans trottoir ni stationnement) et le centre urbain catalyseur des échanges commerciaux. Il est également nécessaire de retrouver au minimum des trottoirs aux emprises confortables, deux voies de circulation.

Ces aménagements marqueront un nouvel espace, où le piéton a toute sa place et doit se sentir en sécurité (zone limitée à 30 km/h afin d'apaiser la vitesse). Les différents usages pour les véhicules (circulation / stationnement / entrées de parcelles) sont lisibles et organisés. Les cycles sont intégrés à la circulation générale.

Concrètement, un mini-giratoire de 12 m de rayon est inséré au carrefour avenue de l'Océan / Avenue Raymond Barre, ce mini-giratoire permet de marquer l'entrée de ville.

Ce premier secteur comprend notamment :

- L'aménagement d'un mini-giratoire d'entrée de ville
- L'aménagement de trottoirs
- L'aménagement d'une station au droit du Crédit Agricole (station 1).



**Figure 1 : Coupe type au droit de la station 1 : Crédit Agricole**

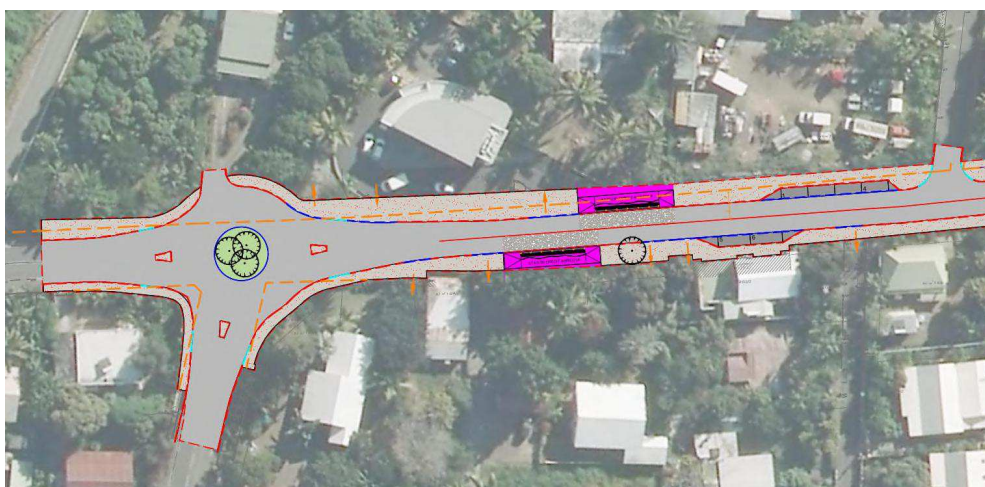


*Avenue Raymond Barre - Crédit Agricole*



Avenue Raymond Barre – Croisement Avenue de l'Océan

**Figure 2 : Situation actuelle (Source : Géoportail)**



**Figure 3 : Situation projetée (Source : Egis)**



## 2.2 - Aménagement 2 - Station les Canots

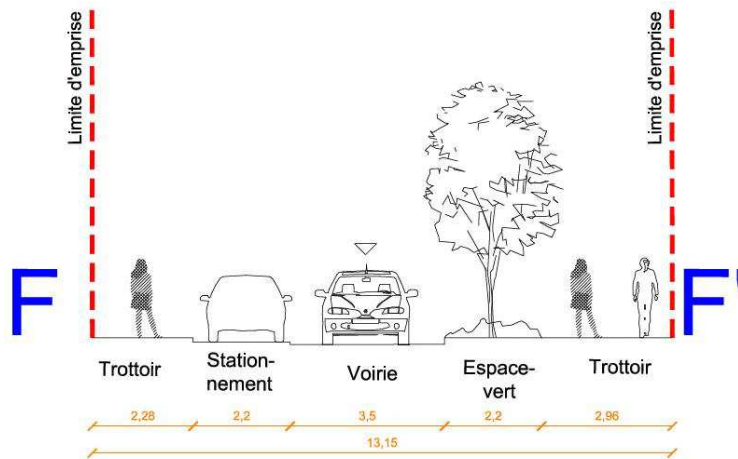
L'aménagement 2, toujours situé dans l'entrée de ville Ouest, vient en continuité de la station crédit agricole. Des places de stationnement seront retirées pour améliorer le confort et la sécurité des piétons. Le déficit de stationnement sera compensé par du stationnement le long de la nouvelle voie en sens unique en prolongement de la rue Canots.

Le projet sur le secteur consiste à :

- La création de la station Canots (Station 2)
- L'aménagement d'un carrefour à feu avenue Raymond Barre – route des Canots
- La création d'une voie nouvelle en sens unique avec trottoirs, stationnement, éclairage public et insertion paysagère. Les places de stationnement créées compenseront celles enlevées sur l'aménagement de l'avenue Raymond Barre.
- L'aménagement du carrefour entre la rue Canots et l'avenue Raymond Barre. Ce carrefour sera un carrefour à feux.



Figure 4 : Aménagement 2



**Figure 5 : Coupe type en section courante**

### 2.3 - Aménagement 2 bis : Raccordement des Impasses Aloes et Montaignac

Ce secteur correspond à la création d'une voie nouvelle en prolongement de l'impasse Aloès et allée Montaignac. Cette voie nouvelle permettra de rejoindre l'avenue Raymond Barre directement dans le sens Les Avirons => Saint-Louis.

L'aménagement de cette voie comprend notamment :

- La création d'un mur de soutènement le long de la ravine Sèche afin d'insérer la voie nouvelle
- La création d'une voie nouvelle en double sens avec trottoirs et éclairage public



Figure 6 : Aménagement 2bis

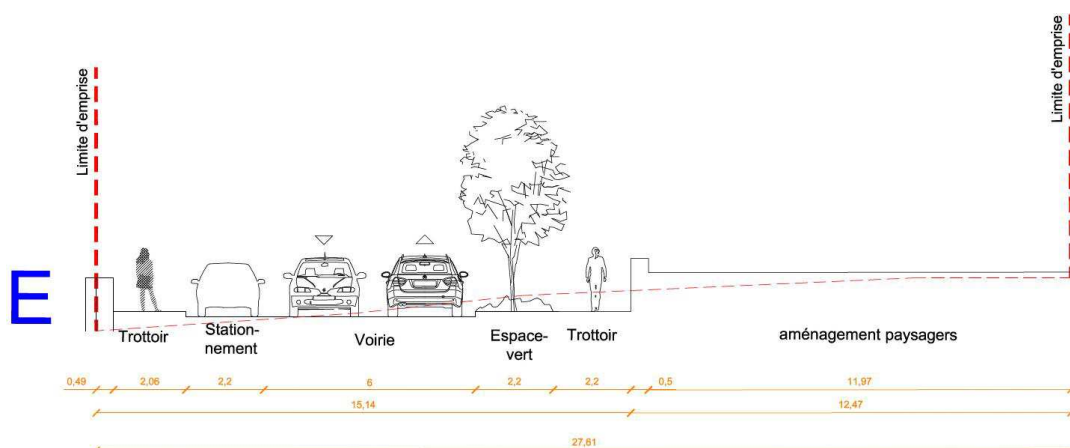


Figure 7 : Coupe type sur le barreau de raccordement



## 2.4 - Aménagement 3 - Station Vergers

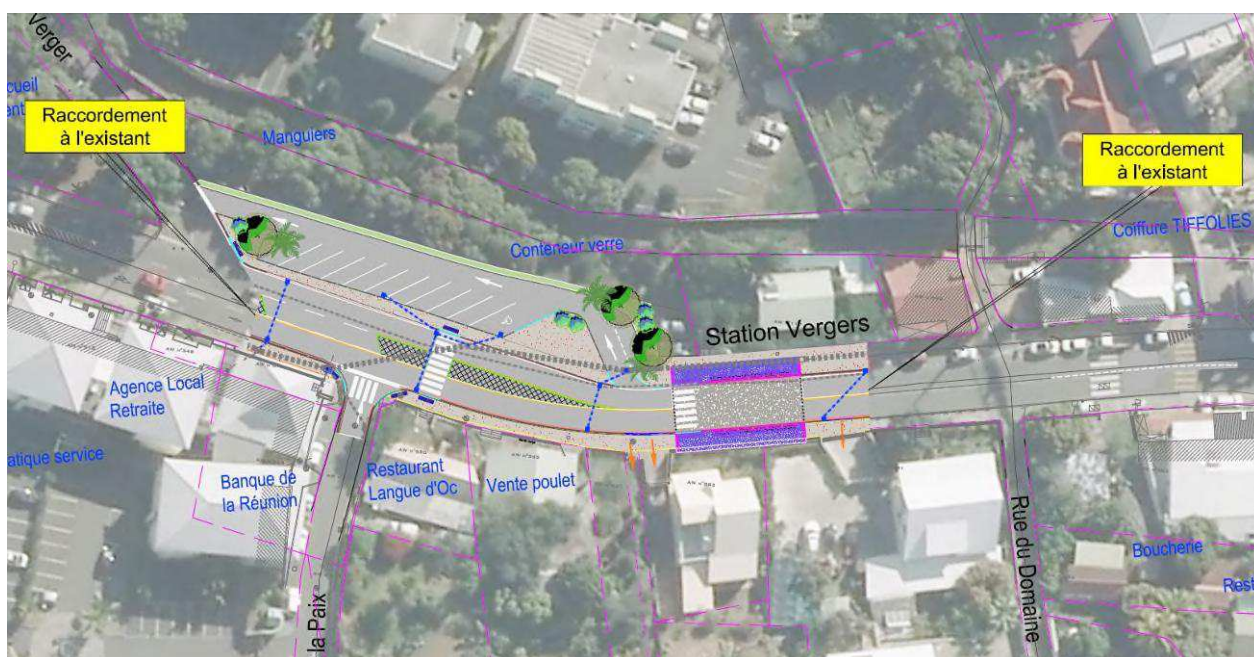
### Un espace voué aux activités commerciales

Les aménagements 3 et 4 sont situés au cœur de la ville de L'Étang-Salé Ces zones représentent le point d'attractivité de L'Étang-Salé les Hauts.

Le projet intègre des trottoirs devenant des espaces publics dont les emprises varient entre 2 et 5m. Nous avons voulu des trottoirs de large emprise, afin de dynamiser le commerce existant en facilitant son accès.

L'aménagement 3 consiste à :

- L'aménagement de la station Vergers (Station 3)
- L'aménagement d'un parking gratuit à l'arrière de la station
- Le réaménagement des trottoirs sur la zone.



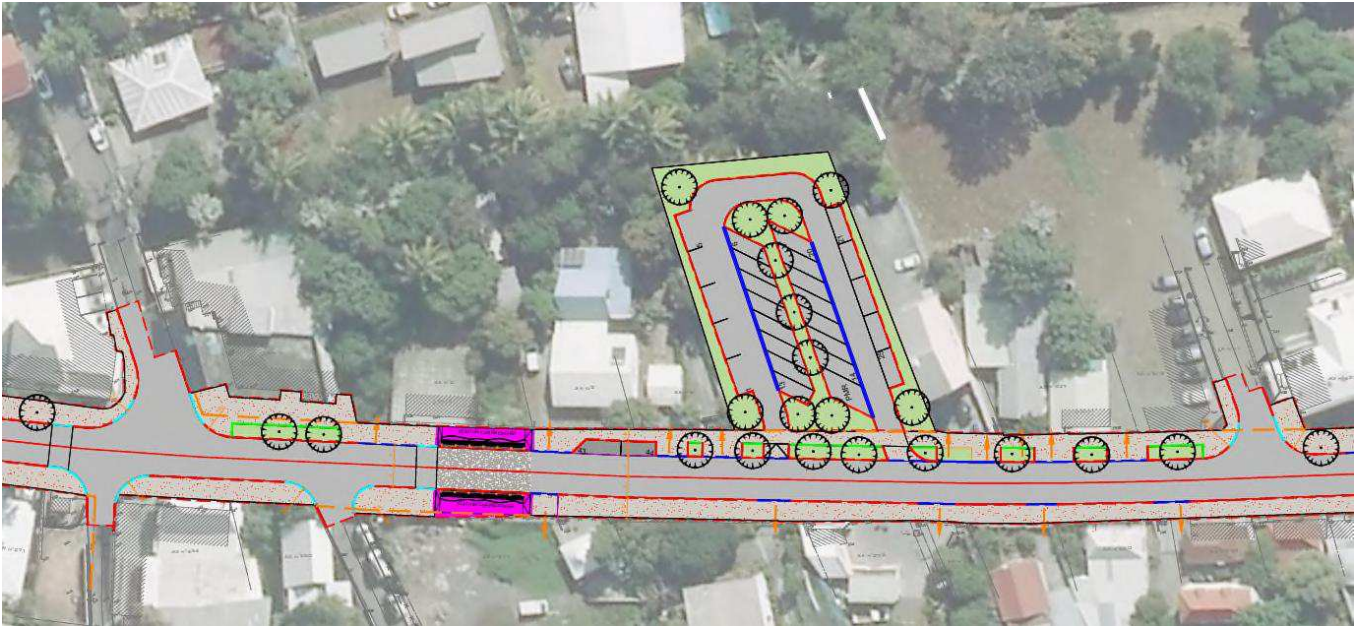
**Figure 8 : Aménagement 3**

**Aménagement déjà réalisé dans le cadre de la première phase d'aménagement du projet d'Étang-Salé-les-Hauts.**

## 2.5 - Aménagement 4 : station charbonnier

L'aménagement 4 consiste à :

- L'aménagement de la station Charbonnier (Station 4)
- L'aménagement d'un parking
- Le réaménagement des trottoirs sur la zone.



**Figure 9 : Aménagement 4**



## 2.6 - Aménagement 5 : Pôle d'échanges

L'aménagement 5 consiste à réaliser le pôle d'échanges.

Le programme comprend la démolition de la gare routière actuelle et l'aménagement d'un pôle d'échange comprenant notamment :

- Une nouvelle agence Alternéo
- Un local Vélo
- Deux snacks
- Des sanitaires
- Une place paysagère et ombragée intégrant la place de l'Église Saint-Dominique, la place de la mairie et le pôle d'échange
- L'aménagement d'une station au droit du pôle d'échanges, une zone de régulation étant créée en entrée de ville, il n'y aura plus de régulation au pôle d'échanges.



Figure 10 : Aménagement 5

## 2.7 - Aménagement 6 : Station du stade

Sur cette station, 2 variantes ont été étudiées :

### 2.7.1 - Variante 1 (non retenue) :

Cette variante de l'aménagement 6 consiste à réaliser la station du Stade en réaménageant le carrefour en T. Dans cette option l'aménagement comprend :

- La reconfiguration du carrefour en T
- La réalisation de la station Stade
- La création d'une place paysagère piétonne



Figure 11 : Aménagement 6 - variante 1 (non retenue)

### 2.7.2 - Variante 2 (retenue) :

Cette variante de l'aménagement 6 consiste à réaliser la station du Stade en maintenant le fonctionnement actuel du carrefour « en hippodrome » à la demande de la commune de L'Étang-Salé.

L'aménagement 6 consiste à :

- L'aménagement de la station Stade
- Le réaménagement des trottoirs sur la zone.





Figure 12 : Aménagement 6 (variante 2 - retenue)

Aménagement déjà réalisé dans le cadre de la première phase d'aménagement du projet d'Étang-Salés-Hauts.

## 2.8 - Aménagement 7 : Espace de régulation

La station Piscine est située au droit de la piscine et en amont du giratoire de la Laïcité, lieu stratégique entre les équipements de la ZAC du collège, ceux du collège Césaire et de la piscine. Elle participe donc à l'entrée de ville par son traitement urbain (sécurisation des passages piétons, arrêt des voitures lors des déposes de passagers à la station).

L'aménagement 7 consiste à :

- La création d'une zone de régulation permettant le stationnement de 6 bus de 8m et d'un bus de 12m.
- Un local d'exploitation comprenant un espace de repos pour les conducteurs
- Un aménagement paysager permettant une bonne intégration en entrée de ville
- L'aménagement d'une pergola permettant d'ombrager les bus.
- L'aménagement de places stationnement sur l'espace de régulation
- L'insertion d'une station : la station Piscine
- L'aménagement d'un giratoire en Entrée de Ville comprenant un ouvrage d'art sur la Ravine Deschenez
- Le réaménagement des trottoirs sur la zone.



Figure 13 : Aménagement 7

Aménagement déjà réalisé dans le cadre de la première phase d'aménagement du projet d'Étang-Salés-Hauts.



## 2.9 - Stations de bus

Les stations sont un des éléments forts de la ligne, ces équipements singuliers appartiennent autant à l'outil de transport qu'au quartier qui l'accueille. Leur présence change les usages, crée de nouvelles polarités, de nouvelles convergences. Elles doivent être intégrées mais aussi fonctionnelles, ergonomiques, identitaires et confortables.

À noter qu'une réflexion spécifique a déjà été menée pour la réalisation sur les projets de TCSP de Saint-Pierre et de Saint-Louis.

Néo étant un lien entre les communes du territoire qu'il traverse, le projet de Pôle d'Échanges de l'Étang-Salé-Hauts réutilisera le vocabulaire des stations. Ainsi, ces éléments agiront comme un repère, un signal du tracé Néo. Cela comprendra notamment un traitement paysager au niveau du mobilier urbain et l'implantation de végétaux afin de garder une cohérence dans les aménagements des communes traversées par le projet Néo.

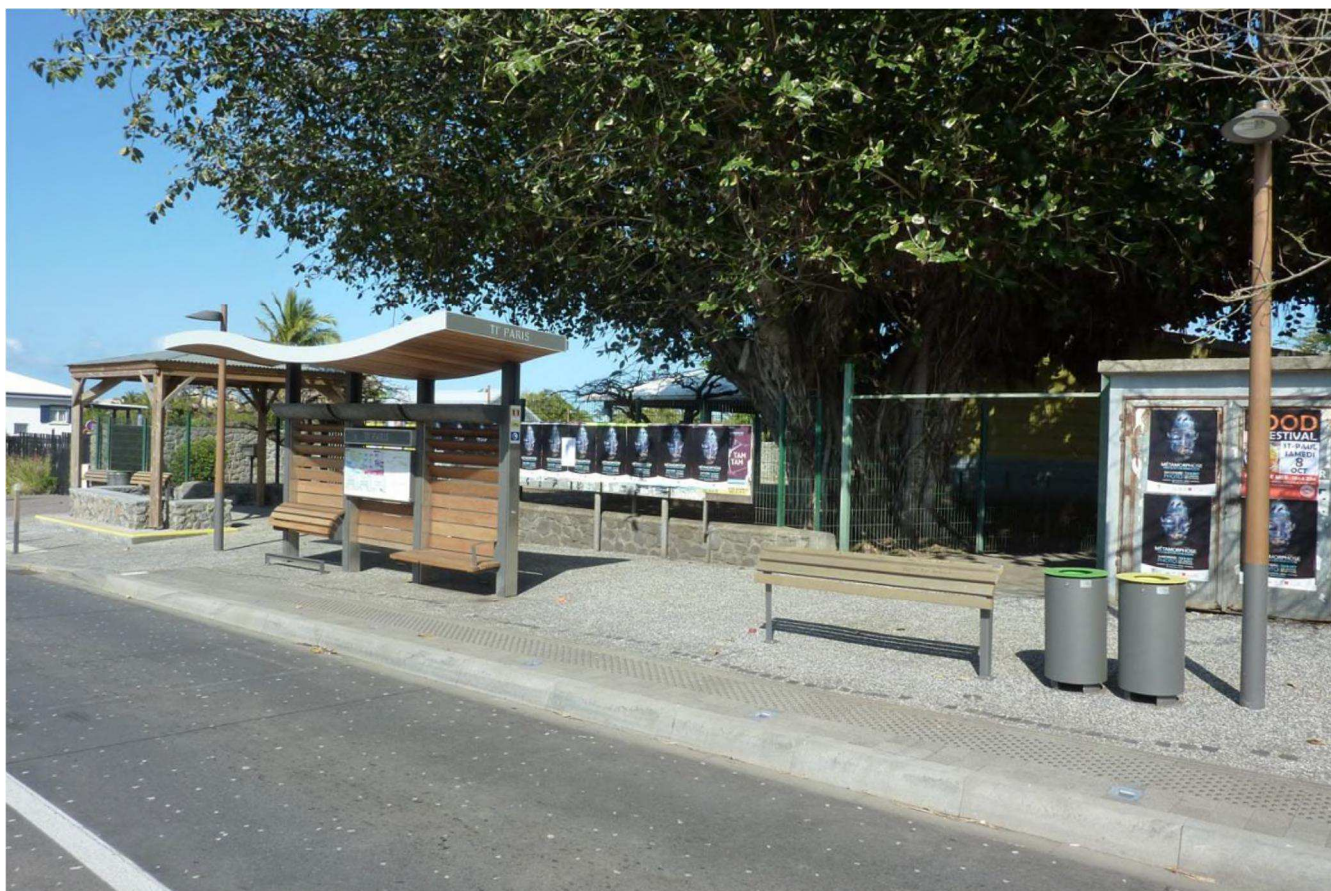


Figure 14 : Station à Saint-Pierre

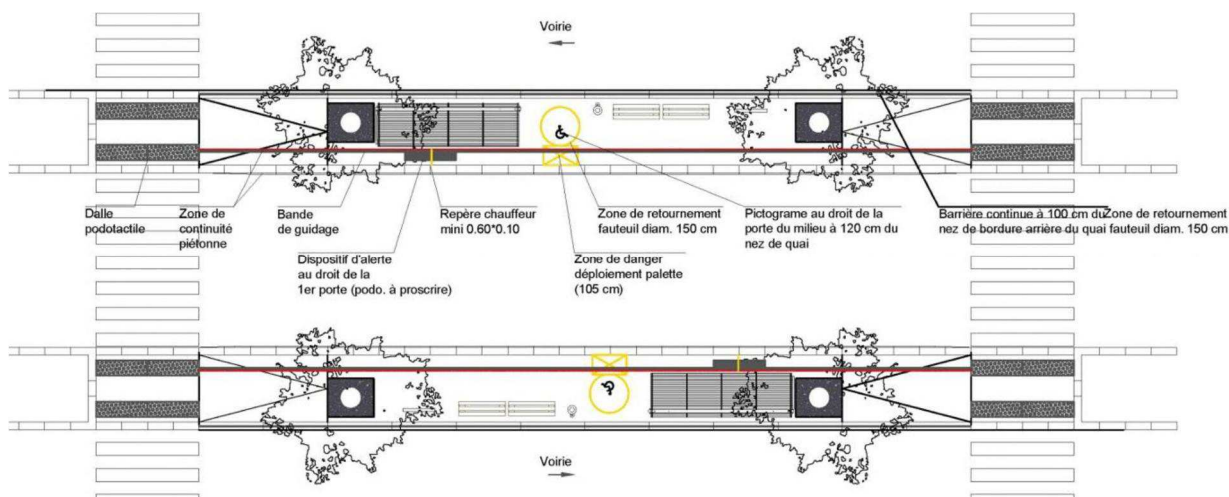


Figure 15 : Exemple d'aménagement de la station



Figure 16 : Potelets (à gauche) et barrières (à droite)

## 2.10 - Espaces cyclables

Le parti d'aménagement urbain ne prévoit pas la mise en œuvre d'espace cyclable spécifique sous la forme notamment de voie de vélo et cela pour des raisons techniques d'emprise disponible. Des appuis vélos seront cependant placés à proximité des stations et la circulation des vélos sera encouragée par l'apaisement des circulations routières dans la traversée de l'Étang-Salé-les-Hauts, liée à la limitation à 30km/h de l'avenue Raymond Barre.



## 2.11 - Ouvrage hydraulique

La création d'un giratoire à l'entrée est de la ville nécessite donc en parallèle la création d'un ouvrage d'art au niveau de la ravine Deschenez. Actuellement, un ouvrage existe, dimensionné pour le franchissement des voitures.

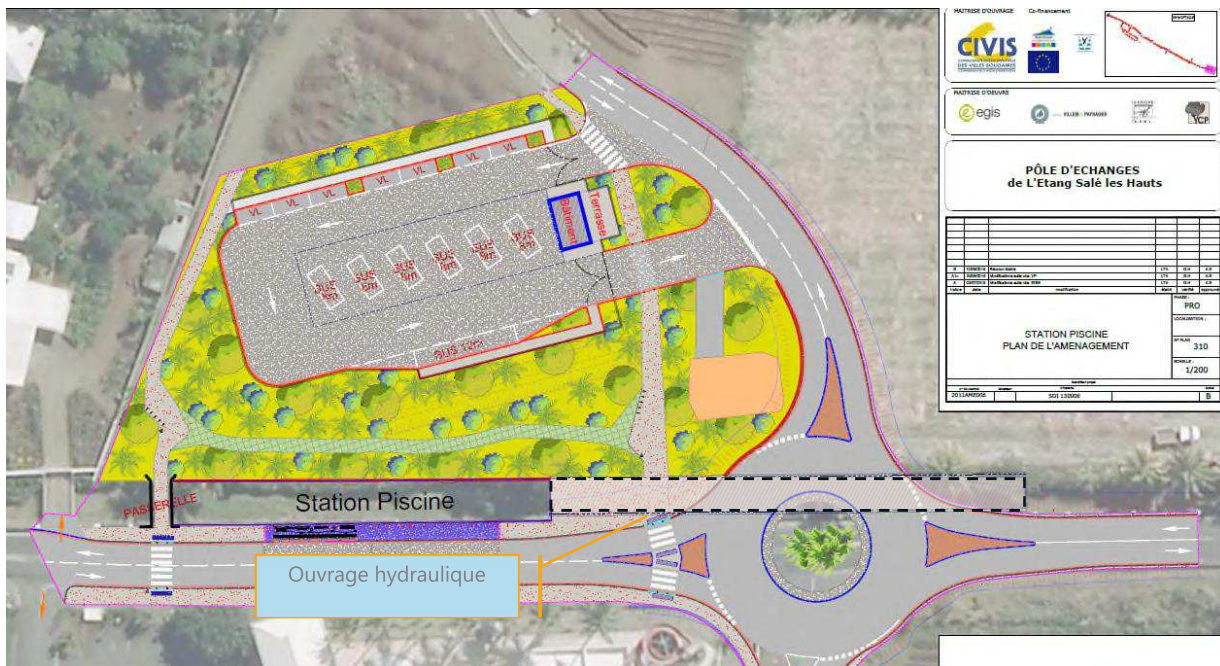


**Figure 17 : Ravine Deschenez longeant la RD11 (à droite « l'ouvrage » existant qui sera démolé)**

Lorsqu'un piéton emprunte l'ouvrage, il est contraint d'emprunter la bande roulante sur plusieurs mètres. Il est donc en insécurité, puisqu'il existe un risque de contact avec les voitures ou de chute dans la ravine.

Le projet prévoit la mise en place d'un ouvrage d'art engendrant le passage du cours d'eau en souterrain. En surface, les continuités pour les piétons et les véhicules sont donc rétablies et sécurisées grâce à la mise en place d'un carrefour giratoire et de voies piétonnes.

Cet ouvrage est la seule emprise du projet de pôle d'échanges sur un cours d'eau. La position de l'ouvrage est représentée ci-dessous.



**Figure 18 : Position de l'ouvrage de franchissement de la ravine Deschenez (Source : Egis)**

L'ouvrage projeté sera un cadre coulé en place ou préfabriqué. Il présentera les dimensions suivantes : 5 m x 1,80 m (largeur intérieure x hauteur intérieure), et une pente de 3/1000.

Sa longueur sera de 70 m.

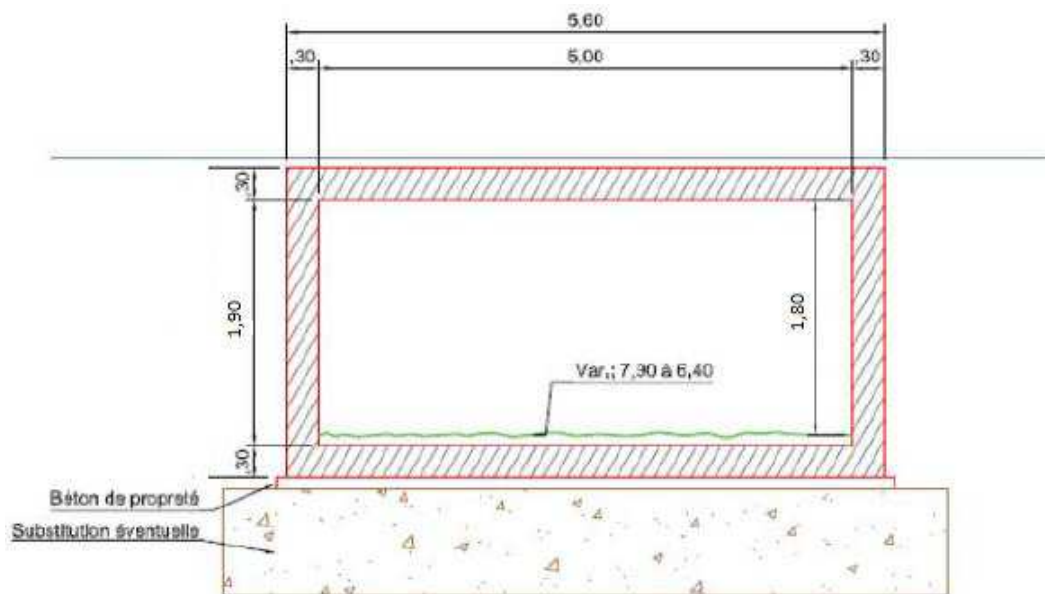


Figure 19 : Schéma de l'ouvrage hydraulique sur la ravine Deschenez (Source : Egis)

## 3 - GÉNÉRALITÉS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

### 3.1 - Définition

La mise en compatibilité est une procédure régie par le code de l'urbanisme.

Lorsque la réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général, nécessite une mise en compatibilité d'un document d'urbanisme (schéma de cohérence territoriale ou plan local d'urbanisme), ce projet peut faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

Dans ce cas, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme qui en est la conséquence.

La déclaration d'utilité publique ou la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un document d'urbanisme ne peut intervenir qu'au terme de la procédure prévue aux articles :

- L.143-44 à L.143-50, et R.143-10 (SCoT) ;
- L.153-54 à L.153-59 et R.153-14 (PLU).

Une jurisprudence<sup>1</sup> définit la notion de compatibilité comme « la non contrariété avec les options fondamentales du document d'urbanisme ».

Il est nécessaire de comprendre qu'un document d'urbanisme (PLU/ Carte communale) entretient des relations réglementaires avec d'autres documents, règles, et/ou lois : ce principe s'appelle l'opposabilité.

**Il existe trois niveaux d'opposabilité, du plus contraignant au moins contraignant :**

- La conformité impose la retranscription à l'identique de la règle, son respect à la lettre ;
- La compatibilité implique de respecter l'esprit de la règle ;
- La prise en compte induit de ne pas s'écarter de la règle.

### 3.2 - Le champ d'application

La procédure de mise en compatibilité est applicable pour :

- Un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) ;
- Un Plan Local d'Urbanisme (PLU) communal ou intercommunal.

Elle ne s'applique pas aux Cartes Communales.

### 3.3 - La mise en compatibilité d'un PLU

Un PLU est un document de gestion et de planification de l'occupation des sols qui s'applique, selon les cas, à un territoire communal ou intercommunal. Parmi ses principales fonctions, il :

- Définit le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de son territoire d'application;
- Découpe ce territoire en zones d'affectation gérées par un règlement spécifique ;
- Prévoit les futurs équipements publics ;

<sup>1</sup> Jurisprudence du Conseil d'État de 1998 concernant la commune de Balma (10 juin 1998, SA Leroy-Merlin)

- Fixe les règles pour les constructions.

La mise en compatibilité d'un PLU a pour objet d'adapter le contenu de ce document afin de permettre, sur son périmètre d'application, la réalisation de l'opération dont la Déclaration d'Utilité Publique est envisagée. Par ailleurs, tout projet de développement communal ou d'aménagement d'infrastructure aura à prendre en considération l'opération afin d'en assurer la réalisation.

### 3.4 - Déroulement de la procédure et des textes réglementaires

Le processus ci-après explicite les principales étapes règlementaires pour la mise en compatibilité d'un PLU dans le cadre d'une opération faisant l'objet d'une demande de déclaration d'utilité publique.

#### 3.4.1.1 - Examen du dossier par le préfet

Au vu des textes, quel que soit le bénéficiaire de la Déclaration d'Utilité Publique, la procédure de mise en compatibilité relève exclusivement de la compétence de l'État.

Le préfet apprécie, sur la base d'un dossier transmis par le Maître d'Ouvrage, la compatibilité des dispositions du PLU avec le projet.

En l'absence de compatibilité, il engage la procédure régie par les articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme.

#### 3.4.1.2 - Examen conjoint par les personnes publiques associées avant ouverture de l'enquête publique

Conformément à l'article R.153-13 du code de l'urbanisme « *l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme prévue par les articles L.153-49 et L.153-54 [...] a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure. Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique.* »

Selon les articles L.132-7 et L.132-9, lors de l'examen conjoint sont associées les personnes publiques suivantes :

- La région ;
- Les départements ;
- Les autorités compétentes en matière d'organisation des transports urbains ;
- L'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de programme local de l'habitat ;
- Les organismes de gestion des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux ;
- Les syndicats d'agglomération nouvelle ;
- L'établissement public chargé de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation du schéma de cohérence territoriale lorsque le territoire objet du plan est situé dans le périmètre de ce schéma ;
- Les établissements publics chargés de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation des schémas de cohérence territoriale limitrophes du territoire objet du plan, lorsque ce territoire n'est pas couvert par un schéma de cohérence territoriale.
- Les chambres de commerces et d'industries territoriales,
- Les chambres des métiers,
- Les chambres d'agriculture.

Le maire de la commune ou des communes intéressée(s) par l'opération est invité à cet examen conjoint.



### 3.4.1.3 - Enquête publique

L'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

L'article L.153-55 stipule que le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée par le préfet conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

### 3.4.1.4 - Avis de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis à l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou à la commune. La commune ou l'établissement consulté dispose alors d'un délai de deux mois pour émettre un avis. À défaut, ce dernier sera réputé favorable.

Les procédures nécessaires à une ou plusieurs mises en compatibilité peuvent être menées conjointement.

À noter que le Plan Local d'Urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique (article L.153-56 du code de l'urbanisme).

### 3.4.1.5 - Approbation de la mise en compatibilité du document d'urbanisme

La déclaration d'utilité publique emporte mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme, éventuellement modifié au préalable, afin de tenir compte des avis qui ont été joints et du résultat de l'enquête publique.

## 3.5 - Les textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité

La procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme est définie et décrite :

- Par les articles législatifs suivants :
  - Les articles L.153-49 à L153-53 du Code de l'Urbanisme : Mise en compatibilité ou prise en compte d'un document supérieur ;
  - Les articles L153-54 à L153-59 du Code de l'Urbanisme : Mise en compatibilité avec une opération d'utilité publique ou d'intérêt général.
- Par les articles réglementaires suivants :
  - R.153-14 du Code de l'Urbanisme, portant sur la mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique.
  - R.104-8 du Code de l'Urbanisme, portant les dispositions communes des documents d'urbanisme.

Il est important de noter qu'en application des articles L.104-2 et R104-8 et R.104-9 du Code de l'Urbanisme, les mises en compatibilité de documents d'urbanisme sont soumises à évaluation environnementale systématique lorsqu'elles :

- Permettent la réalisation de travaux affectant de manière significative un site Natura 2000 ;
- Réduisent un espace boisé classé, une zone agricole, une zone naturelle et forestière pour les PLU dont le territoire comprend en tout ou partie un site Natura 2000.

Les autres mises en compatibilité devront faire l'objet d'un examen au cas par cas.

### **Article L.153-54**

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L.300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. ».

#### **Article L.153-55**

« Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

1° Par l'autorité administrative compétente de l'État :

a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;

b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'État ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée par l'État ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

Lorsque le projet de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes. »

#### **Article L.153-56**

« Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité. »

#### **Article L.153-57**

« A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

1° Émet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée par l'Etat. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas. »

#### **Article L.153-58**

« La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

- 1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;
- 2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'État ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;
- 3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée par l'État ;
- 4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. [...] »

#### **Article L.153-59**

« L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L.153-25 et L.153-26.

Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.

Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma. »

#### **Article R.153-14**

« Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal.

Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable.

Le ministre chargé de l'urbanisme contresigne ou cosigne la déclaration d'utilité publique emportant approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsque cette déclaration ne relève pas de la compétence du préfet. »

## 4 - SITUATION DU PROJET VIS-À-VIS DES DOCUMENTS D'URBANISME

### 4.1 - Compatibilité avec le plan Local d'urbanisme de l'Étang-Salé

Le PLU de l'Étang-Salé a été approuvé le 22 juin 2017.

#### 4.1.1 - Rapport de présentation



Le **rapport de présentation du PLU** a pour fonctions principales d'exposer le diagnostic territorial permettant la prise en compte du contexte intercommunal ou communal, d'analyser l'état initial de l'environnement et d'évaluer les incidences du plan, d'expliquer les choix retenus pour établir le Projet d'Aménagement et de Développement Durable et les Orientations d'Aménagement et de Programmation, et d'expliquer les règles et orientations réglementaires déclinant ces choix.

L'offre de transports en commun est un des enjeux majeurs de l'aménagement futur de la Réunion, puisqu'elle constitue la seule réponse à la paralysie systématique des infrastructures routières existantes et mêmes futures.

Pour avoir un réseau de transport en commun efficace, il est primordial d'avoir une hiérarchisation de l'offre. Ainsi, la région engage dans une première phase son projet Trans Eco Express (TEE) qui vise à doter la Réunion d'une infrastructure en site propre. Quant à la mise en oeuvre du réseau régional de transport guidé de Saint-Benoît à Saint-Joseph, il s'agit d'un projet de déplacements durables à long terme articulé avec les réseaux locaux de TC des AOT concernées. Enfin, La CIVIS a entrepris un Schéma Directeur TCSP proposant des axes TC supports de l'urbanisation à venir.

Le réseau régional de transport guidé et les TCSP ont vocation à structurer le tissu urbain de la Réunion. En effet, le tracé traversant les principaux centres villes permettra un renouvellement urbain et une densification importante. Pour la commune de l'Étang-Salé, le Schéma Directeur T.C.S.P propose la mise en oeuvre de 2 types d'aménagement au profit des bus :

- Des "axes sites propres bus" : aménagement dans des voies existantes de sites dédiés intégralement aux bus, indépendamment du trafic automobile
- Site propre bus central ou latéral à double voie,
- Site propre central à voie unique, avec sens de circulation réversible,
- Des "axes prioritaires bus" : aménagement dans des voies existantes de couloirs bus d'approche

**Le projet n'est pas décrit dans le rapport de présentation du PLU mais s'inscrit pleinement dans cette optique de développement du réseau de transport en commun communal. Il permettra ainsi de renforcer l'attractivité de la ville.**

#### 4.1.2 - Le PADD

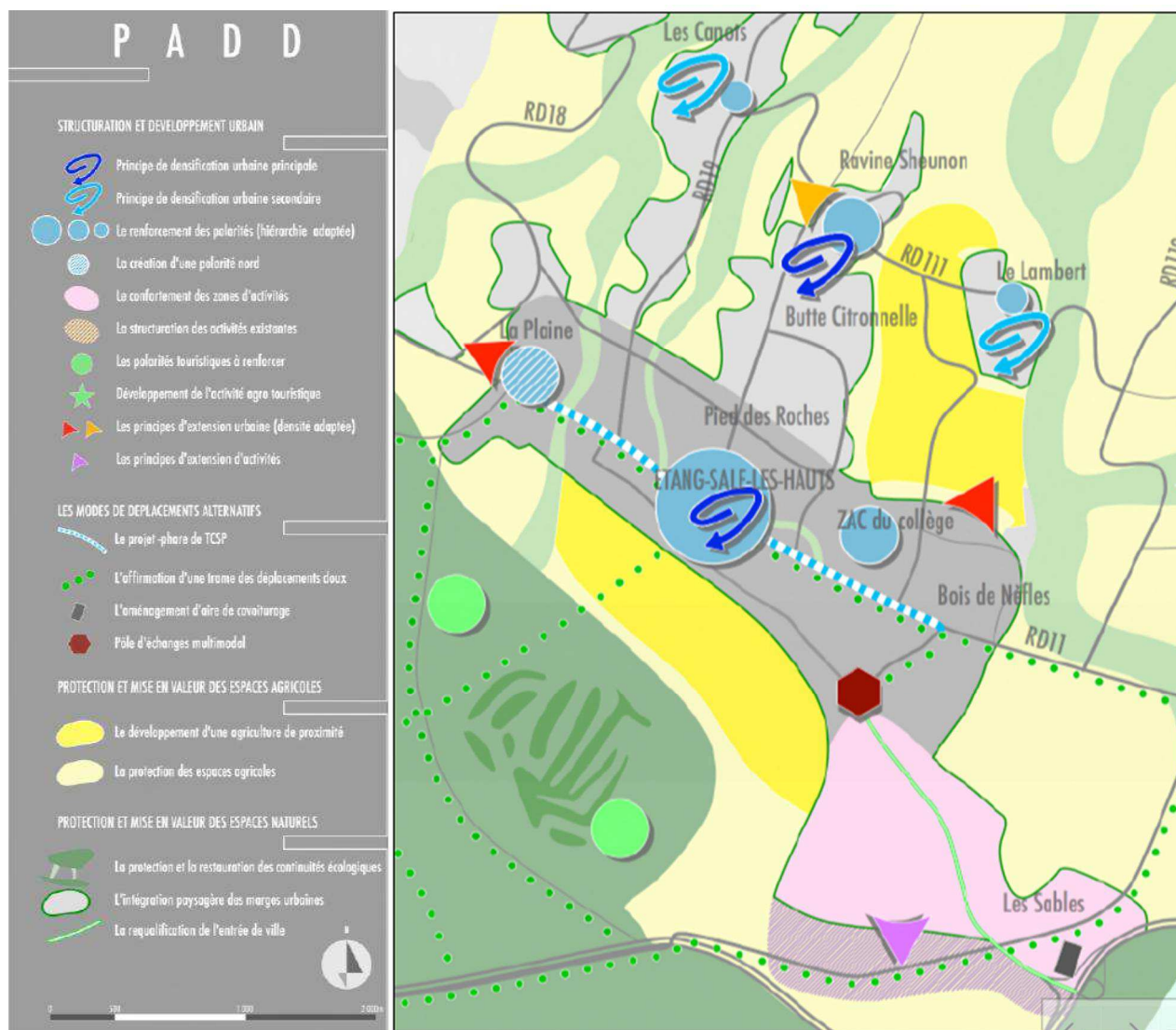


Le **Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)** a pour ambition de répondre aux enjeux posés dans le diagnostic environnemental du PLU. Il exprime le projet communal pour les 10 à 15 années à venir. Il s'agit d'un document destiné à l'ensemble des citoyens, qui définit les grandes orientations d'urbanisme et d'aménagement retenues par la commune.



**Le projet fait partie intégrante du PADD. Il participera pleinement à l'objectif du PADD de « répondre aux nouveaux besoins en logements en mettant l'accent sur la structuration urbaine » et notamment de répondre aux affirmations suivantes :**

- « Renforcer et hiérarchiser le réseau de voirie en lien avec le projet de TCSP et son nouveau schéma de circulation »
- « Le projet du centre-ville : Le centre-ville constitue la polarité principale à structurer et à développer. En effet, les opportunités d'intervention et les potentiels d'évolution y sont plus importants que dans les pentes. Par ailleurs, le centre-ville concentre la majeure partie des commerces et services de la commune et dispose d'une bonne accessibilité ainsi que l'ensemble du mobilier et des services associés (réseaux électrique, d'eaux usées, d'eau potable etc.). Avec l'arrivée du TCSP rue Raymond Barre, sa physionomie évoluera et les circulations seront réorganisées. C'est donc dans ce contexte que se construit le projet du centre-ville, autour de trois pôles à conforter et d'un pôle à créer. »



**Figure 20 : Le projet de PADD : « La polarité principale d'Étang-Salé-Les-Hauts se développant dans la plaine et dans les pentes »**

### 4.1.3 - Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)



Les **Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)** constituent l'une des pièces constitutives du Plan Local d'Urbanisme. Elles exposent la manière dont la collectivité souhaite mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager des quartiers ou des secteurs de son territoire.

Les OAP doivent être établies dans le respect des orientations générales définies au PADD.

Pour tout projet de construction, les aménagements doivent respecter les Orientations d'Aménagement et de Programmation.

Une orientation d'aménagement borde notre périmètre d'étude, l'OAP « **AUa Le stade** ».

Cette OAP s'étend au nord de la RD11 « Avenue Raymond Barre » et s'intercale entre deux futurs aménagements du projet qui sont le pôle d'échanges aménagé autour de la place centrale et la station « Stade ».

D'une surface de 5,4 ha, ce site représente un enjeu majeur en terme d'aménagement, comme l'a précisé le PADD.

À la croisée du centre-ville, de la ZAC du Collège et de la RHI, son urbanisation doit avoir pour objectif la création d'un espace de liaison entre tous ceux-ci.

L'existence d'une zone soumise à un fort risque d'inondation doit être l'occasion de préserver des continuités vertes qui viennent se raccorder sur la rue Raymond Barre. En complément, les arbres remarquables présents sur le site devront être préservés autant que possible.

Bordé par la ravine Deschenez, son aménagement doit être l'occasion d'accompagner cet élément marquant du paysage par un cheminement piéton qui participe à la mise en valeur des berges.

La création d'une trame de voirie liaisonnant les quartiers limitrophes doit également initier la réalisation d'espaces publics marquant les points de contact avec son environnement urbain.

En terme d'image urbaine, les projets de construction devront participer à la création d'un « urbanisme végétal », c'est-à-dire qui intègre pleinement le végétal dans la conception de l'espace (filtre végétal, jardins...) afin de participer au maintien de la tradition créole du jardin, à l'émergence d'une biodiversité et à l'amélioration du contexte bioclimatique local (limiter les îlots de chaleur urbains).

Son aménagement devra en outre répondre aux objectifs suivants :

- Une densité minimale de l'ordre de 50 log/ha,
- Un minimum de 50% de logements sociaux.

**Le projet de Pôle d'Échanges, en permettant une amélioration de l'offre de TC via la création de deux stations de bus, joue un rôle attractif sur le territoire et favorise ainsi grandement l'implantation de nouveaux logements dans le secteur.**

**Ainsi le projet est compatible avec cette orientation d'aménagement.**

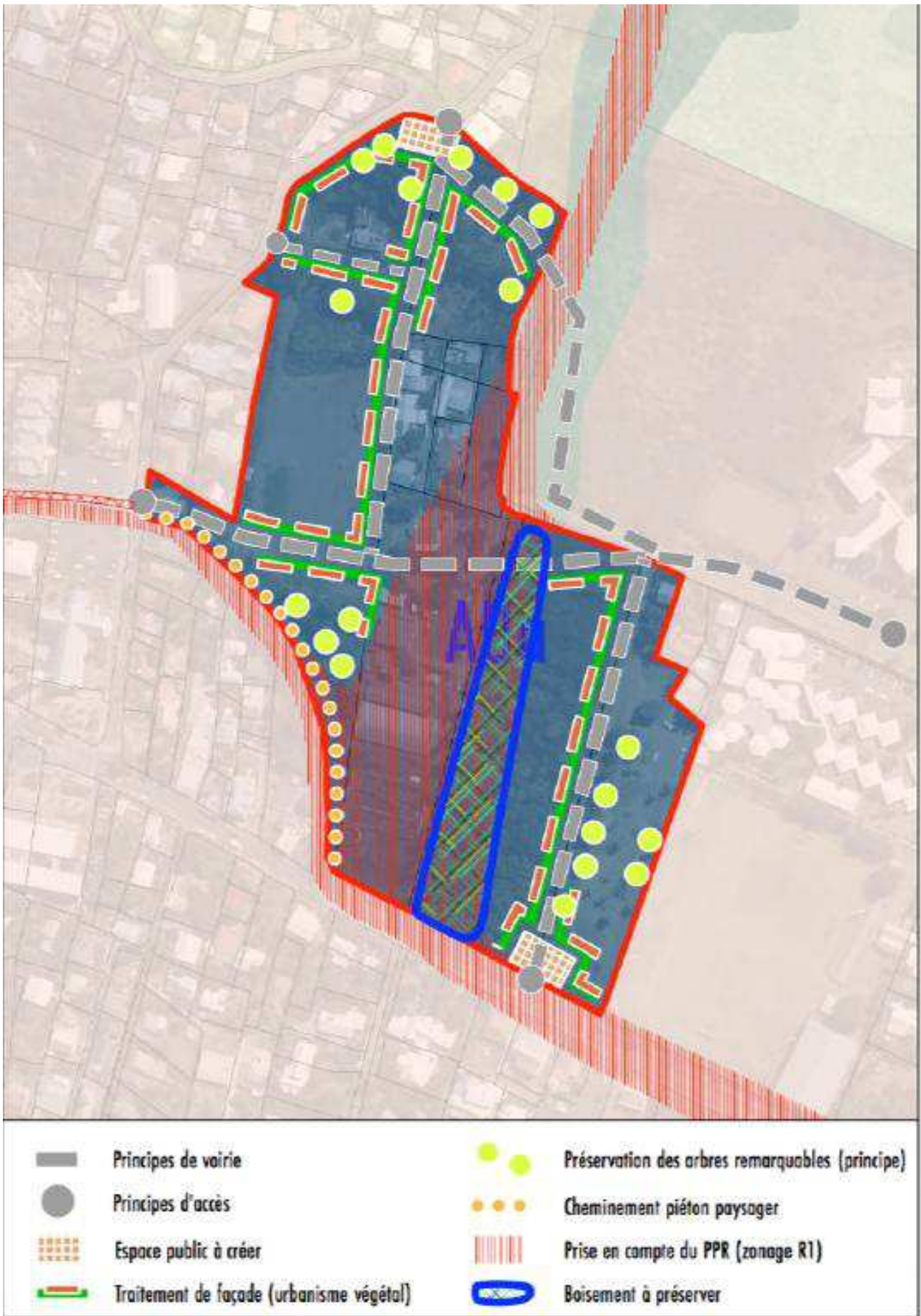


Figure 21 : OAP « AU Le stade »



#### 4.1.4 - Règlement et plan de zonage



Le **plan de zonage** est la traduction sur plan du règlement. Il délimite chaque zone décrite dans ce dernier et fait également apparaître les espaces protégés et les emplacements réservés.

Le **règlement du PLU** est la traduction sous forme de règles du PADD. Il définit les zones de la commune et les caractéristiques de celles-ci. Il encadre la réalisation des constructions, nouvelles ou extensions. Toute utilisation du sol doit être conforme au règlement.

Selon le plan de zonage du PLU, le périmètre d'étude du projet recoupe les secteurs suivants :

- **Des zones U** qui correspondent à des secteurs urbanisés,
- **Une zone A** qui correspond à des secteurs agricoles. En effet le projet, via l'aménagement n°7 ampute une faible partie d'une parcelle agricole, en son extrémité, sans toutefois gêner à son exploitation ni créer de délaissée. L'impact du projet sur les surfaces agricoles est donc faible

Dans le détail, la vocation des zones concernées par le projet est la suivante :

##### Les zones U

- La zone UA correspond au centre-ville de L'Étang-Salé-les-Hauts s'étendant depuis la ravine Sèche jusqu'au secteur d'équipements de l'entrée sud. En aval, il est bordé par les casiers agricoles tandis qu'en amont, sa limite haute est celle de la ZAC du Collège.
- Le secteur UC correspond aux mi-pentes d'Étang-Salé-les-Hauts, ainsi qu'au secteur de la Plaine.

##### Les zones A

Les zones A correspondent à des secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles

**Dans ces secteurs sont admis :**

- **Zones UA et UC** : Aucun restriction concernant des constructions et installations nécessaires à des équipements d'intérêt collectif ou de services publics n'est présente au sein du PLU concernant ces zonages.
- **Zone A** : « *les constructions et installations nécessaires à des équipements d'intérêt collectif ou de services publics, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages...* »

**Les règlements des différentes zones concernées du PLU de la commune sont donc compatibles avec la réalisation du Pôle d'Échanges.**

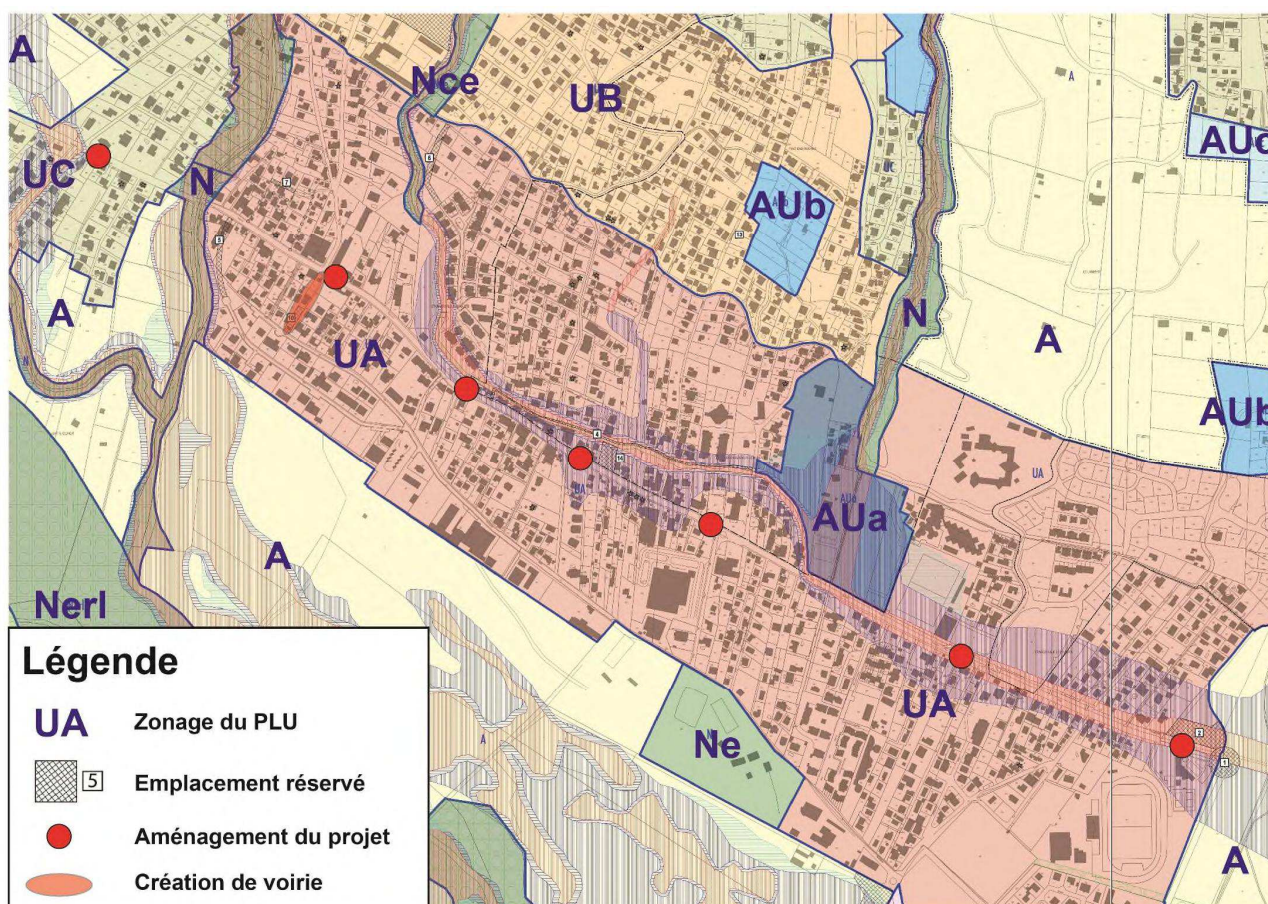


Figure 22 : Plan de zonage du PLU et localisation du projet

Dans ces différentes zones, **des règlements particuliers s'appliquent aux zones soumises à un risque naturel.**

Concernant l'ensemble des zones UA, UC & A : « Les constructions ou utilisations du sol sont soumises aux prescriptions et/ou interdictions :

- Du Plan de Prévention des Risques approuvé le 26 janvier 2016.
- Du Plan de Prévention des Risques Littoraux approuvé en Mars 2017 »

« Le plan local d'urbanisme reporte sur les documents graphiques les zones d'aléa élevé, moyen et faible soumises à des risques naturels. Les parties de terrains concernées et identifiées aux documents graphiques sont soumises à des prescriptions particulières quelle que soit la zone (U, AU, A ou N) dans laquelle elles se trouvent.

Ainsi, à titre conservatoire, la commune se réserve le droit, en vertu de l'article R.111-2 du code de l'urbanisme de s'opposer au permis de construire si elle estime, au vu des outils d'appréciation des risques qui sont en sa possession, que la sécurité publique peut être mise en jeu. Il s'agit d'une mesure qui s'applique indépendamment des règles établies par le PLU. Cette disposition peut s'appliquer dans tous les cas où l'on connaît l'existence d'un risque mais où l'on n'a pas eu le temps de mettre en œuvre d'autres outils de prévention. »

**Les règlements particuliers s'appliquant à ces zones soumises à un risque d'inondation semblent donc compatibles avec la réalisation du Pôle d'échanges dans la mesure où celui-ci peut être considéré comme une infrastructure nécessaire au fonctionnement des services publics. D'autre part, il emprunte le réseau routier existant.**

## 4.1.5 - Emplacements réservés



Les **emplacements réservés** sont des zones spéciales susceptibles d'être délimitées par les PLU en application de l'article L. 151-41 du Code de l'Urbanisme. Ils sont réservés aux voies et ouvrages publics, aux installations d'intérêt général, aux espaces verts ou nécessaires aux continuités écologiques ou aux programmes de logement incluant une mixité sociale.

Le Plan Local d'Urbanisme réserve les emplacements nécessaires aux voies et ouvrages publics, aux installations d'intérêt général et aux espaces verts publics. En outre, conformément à l'article L.151-41 du code de l'urbanisme, il est possible dans les zones urbaines de réserver les emplacements en vue de la réalisation, dans le respect des objectifs de mixité sociale, de programmes de logements.

Ils sont repérés aux documents graphiques et listés en annexe du dossier.

| N° | Plan | DESIGNATION   | BENEFICIAIRE | SURFACE              |
|----|------|---|--------------|----------------------|
| 1  | 1,4  | Aménagement d'un rond-point   | Commune      | 2 047 m <sup>2</sup> |
| 2  | 1,4  | Aménagement d'un parking bus  | CIVIS        | 3 036 m <sup>2</sup> |
| 5  | 1,3  | Aménagement d'une voie de liaison rue R.Barre/impasse des Aloès (largeur 8,00m) | CIVIS        | 1 079 m <sup>2</sup> |
| 10 | 1,3  | Création de voirie entre la rue R. Barre et l'allée Montaignac                  | Commune      | 508 m <sup>2</sup>   |
| 14 | 1,2  | Équipement public   | Commune      | 1 082 m <sup>2</sup> |

*Figure 23 : Liste des emplacements réservés concernés*

En vue des différents aménagements ponctuels (stations de bus, mais aussi voirie) prévus dans le cadre du projet il est à noter que **des emprises ne sont pas prévues au règlement graphique du PLU sous la forme d'emplacements réservés.**

- L'emprise du giratoire entre l'Avenue de l'Océan et la RD11 au niveau de la 1<sup>ère</sup> station de bus, correspondant à l'aménagement 1,
- Les parcelles 373 et 374, dans la continuité de l'emplacement réservé n°10 afin de permettre la création d'une nouvelle voirie donnant sur la future station Canots.

**De plus deux emplacements réservés existants ne correspondent pas aux aménagements mis en avant par le projet :**

- L'ER n°2 existe pour la réalisation de la zone de régulation à l'entrée Est de la commune cependant il est sous dimensionné en vue du projet actuel. Un redimensionnement de l'ER vers le Nord est nécessaire.
- L'ER n°5 existe pour la réalisation d'une voie de liaison entre la rue R. Barre (RD11) et l'impasse des Aloès, cependant il est sous dimensionné en vue du projet actuel. Un redimensionnement de l'ER sur l'ensemble de la parcelle AW392 est nécessaire.



L'ensemble de ces points relatifs aux emplacements réservés nécessitera une mise en compatibilité du document d'urbanisme.

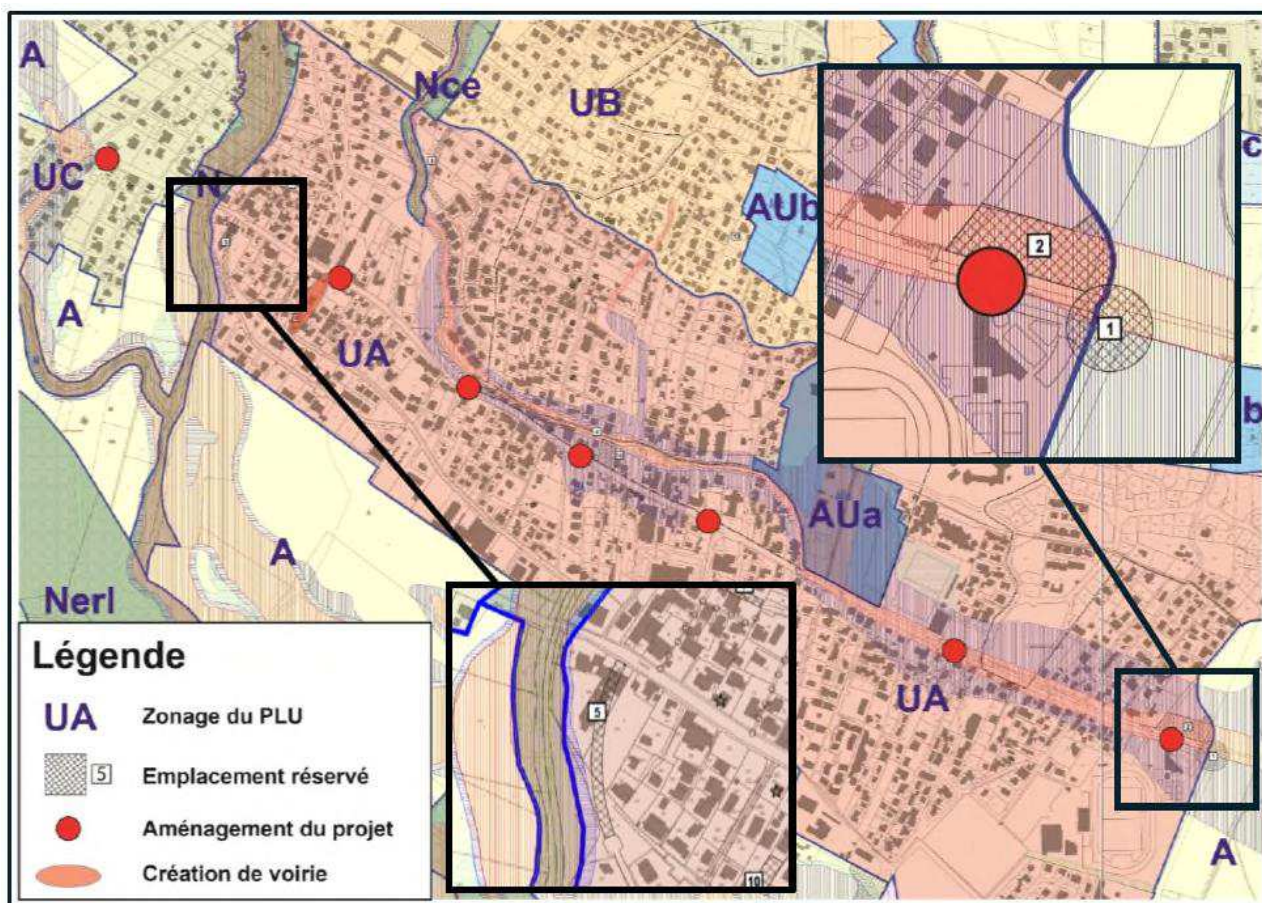


Figure 24 : Localisation des emplacements réservés N°2 et 5 (Source : PLU)

#### 4.1.6 - Espaces boisés classés (EBC)



En France, en application de l'article L. 130-1 du Code de l'urbanisme, les PLU peuvent classer les bois, forêts, parcs, arbres isolés, haies et plantations d'alignement comme **espaces boisés à conserver, à protéger ou à créer (EBC)**.

Conformément à l'article L.113-1 du code de l'urbanisme, les plans locaux d'urbanisme peuvent classer comme espaces boisés, les bois, forêts, parcs à conserver, à protéger ou à créer, qu'ils relèvent ou non du régime forestier, enclos ou non, attenant ou non à des habitations. Ce classement peut s'appliquer également à des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies, des plantations d'alignements.

Le classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements.

Nonobstant toutes dispositions contraires, il entraîne le rejet de plein droit de la demande d'autorisation de défrichement prévue aux chapitres Ier et II du titre Ier livre III du code forestier. (...)

Dans tout espace boisé classé, les coupes et abattages d'arbres sont soumis à la déclaration préalable prévue par l'article L.421-4, sauf dans les cas suivants :

- S'il est fait application des dispositions du livre I du code forestier ;
- S'il est fait application d'un plan simple de gestion agréé conformément à l'article L.222-1 du code forestier ou d'un règlement type de gestion approuvé conformément aux dispositions du II de l'article L. 8 et de l'article L.222-6 du même code ;
- Si les coupes entrent dans le cadre d'une autorisation par catégories définies par arrêté préfectoral, après avis du Centre national de la propriété forestière.

La délibération prescrivant l'élaboration d'un plan local d'urbanisme peut également soumettre à déclaration préalable, sur tout ou partie du territoire concerné par ce plan, les coupes ou abattages d'arbres isolés, de haies ou réseaux de haies et de plantations d'alignement.

Dans le périmètre d'étude, les bois classés sont localisés au droit des berges de la Ravine Deschenez et de la Ravine Sèche. Le projet de Pôle d'Échanges de l'Étang-Salé-les-Hauts se caractérisant par des aménagements ponctuels sur des emprises pré existantes et par la création d'une nouvelle voirie.

**Aucun EBC n'est présent au droit de ces aménagements. Il faut cependant noter que l'aménagement 3, avec la création d'un parking, sera limitrophe d'un EBC, mais ne l'affectera pas.**

#### 4.1.7 - Servitudes



Les **servitudes d'utilité publique** sont des limitations administratives au droit de propriété, instituées par l'autorité publique dans un but d'utilité publique.

Le projet n'est soumis à aucune servitude d'utilité publique.

#### 4.2 - Conclusion

**Au regard de l'analyse menée précédemment, le rajout ainsi que la modification d'emplacements réservés existants pour le projet nécessitent une mise en compatibilité du PLU de l'Étang-Salé.**

**Le projet nécessite la mise en compatibilité du PLU de L'étang-Salé et entraine :**

- La modification du plan de zonage du PLU de L'Étang-Salé, comprenant le classement et le déclassement d'emplacements réservés dédié au projet ;
- La modification du tableau des emplacements réservés d'après ces mêmes modifications.

## 5 - DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU D'ÉTANG-SALÉ

### 5.1 - Modification du plan de zonage

Les figures pages suivantes présentent le plan de zonage avant et après mise en compatibilité du PLU. Les emplacements réservés suivant sont créés pour le projet :

- Emplacement 16 : « Station crédit agricole ».
- Emplacement 17 : « Station Vergers ».
- Emplacement 18 : « Station église ».
- Emplacement 19 : « Station stade ».

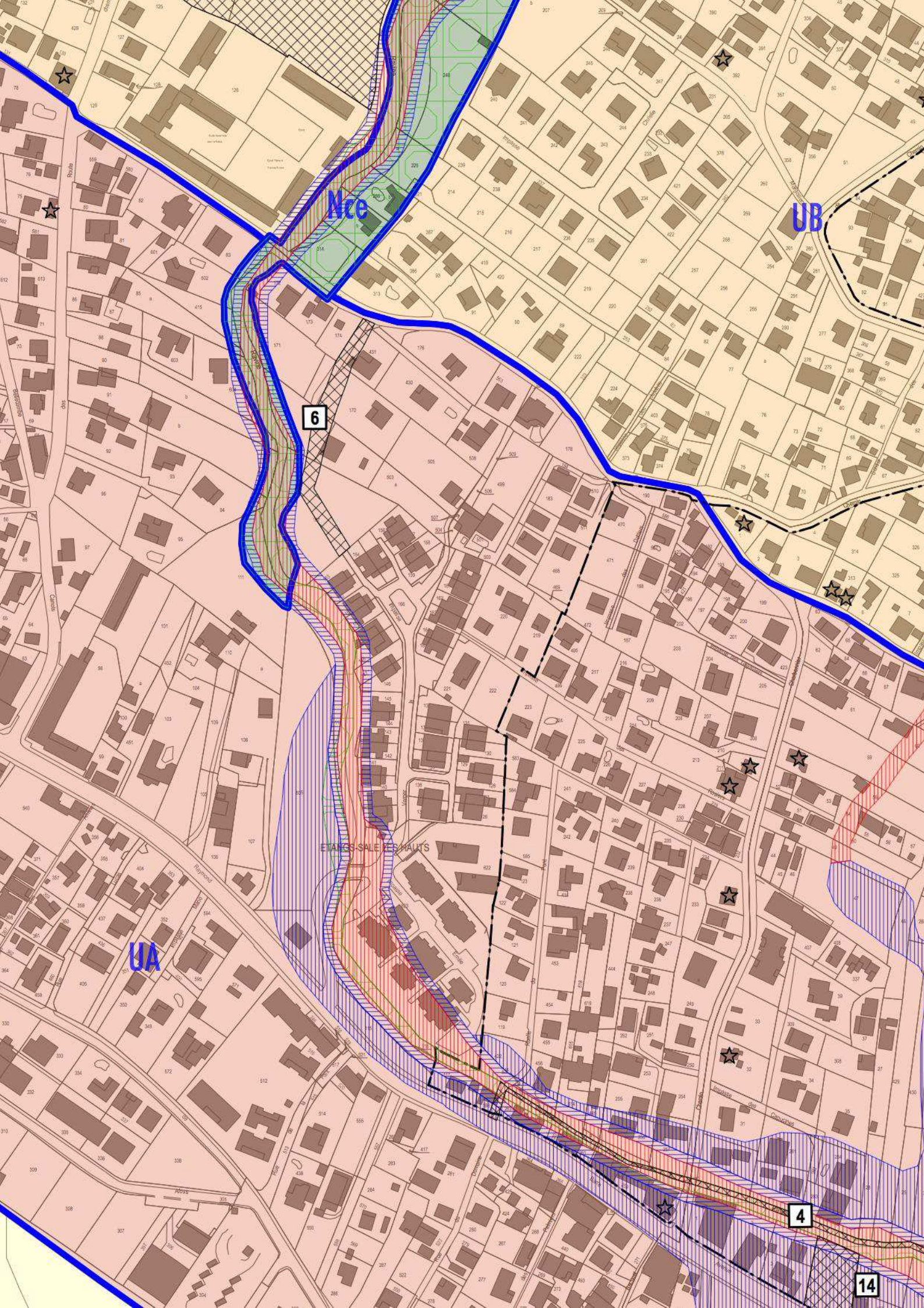
Les emplacements suivant sont modifiés :

- Emplacement 1 : « Aménagement d'un rond-point».
- Emplacement 2 : « Aménagement d'un parking bus».
- Emplacement 5 : « Aménagement d'une voie de liaison rue R. Barre/impasse des Aloès »,
- Emplacement 10 : « Création de voirie entre la rue R. Barre et l'allée Montagnac ».
- Emplacement 14 : « Équipement public ».



*Figure 25 : Plan de zonage du PLU avant mise en comptabilité avec le projet*





Nce

UB

6

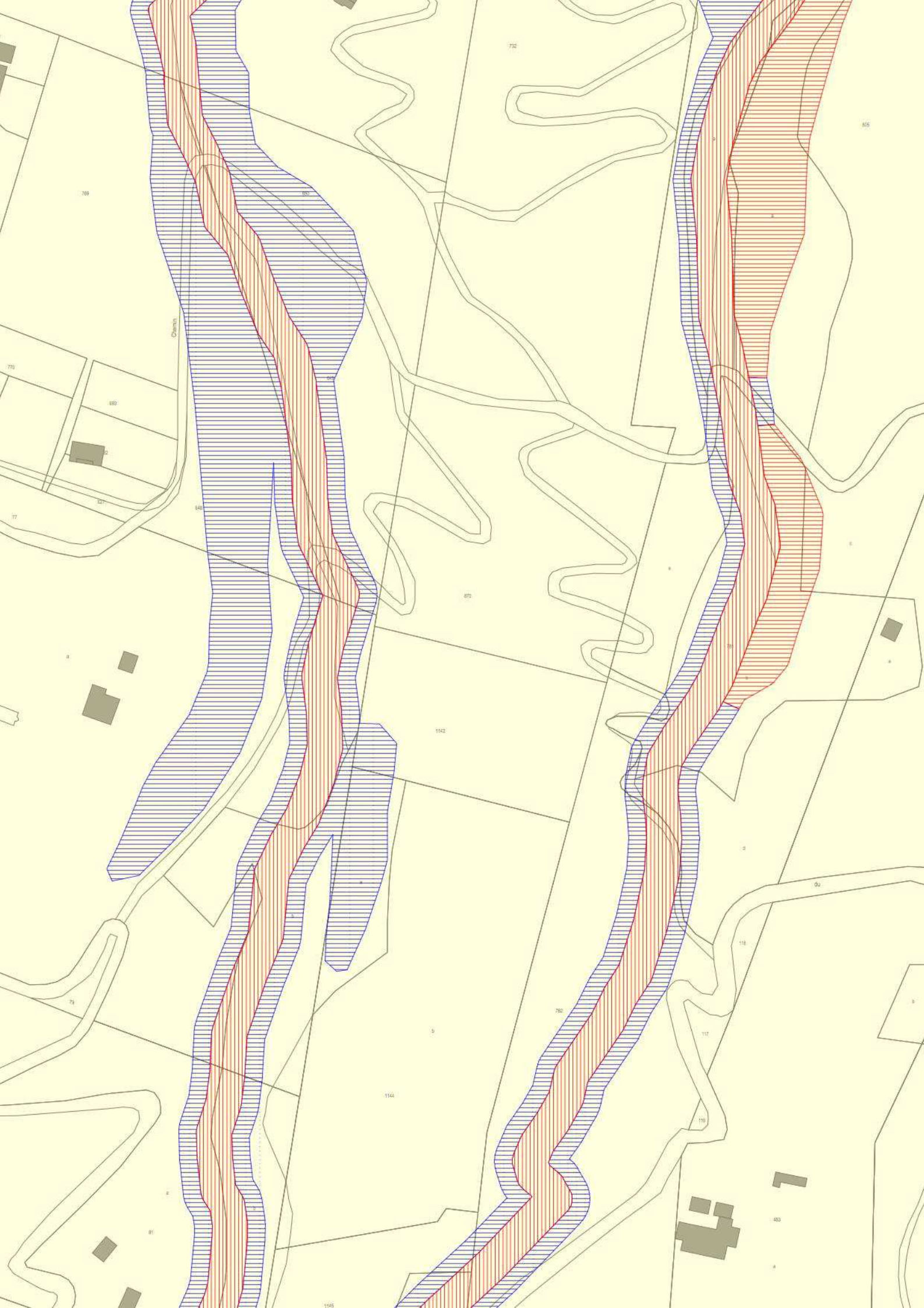
EVANGELINE HALLS

UA

4

14

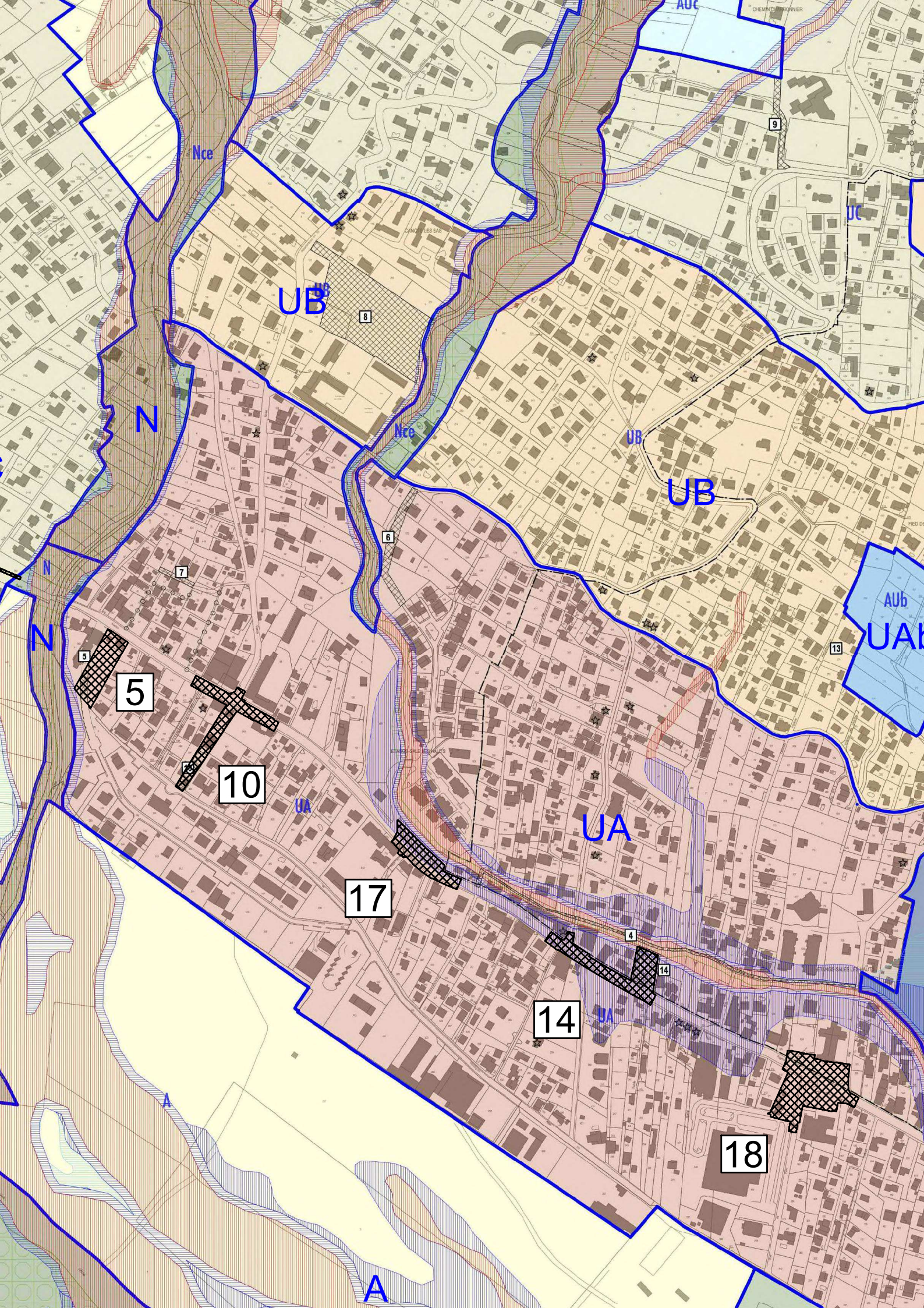






*Figure 26 : Plan de zonage du PLU après mise en comptabilité avec le projet*











## 5.2 - Modification de la liste des emplacements réservés

Le tableau des emplacements réservés présent sur le plan de zonage du PLU devra être modifié en conséquence.

Sont présentés ci-après le tableau actuel ainsi que le tableau modifié avec les nouveaux emplacements réservés.

| NUMERO | PLAN  | DESIGNATION  | BENEFICIAIRE | SURFACE              |
|--------|-------|--|--------------|----------------------|
| 1      | 1,4   | Aménagement d'un rond-point  | Commune      | 2 047m <sup>2</sup>  |
| 2      | 1,4   | Aménagement d'un parking bus   | CIVIS        | 3 036m <sup>2</sup>  |
| 3      | 1,3,4 | Réalisation d'un cimetière   | Commune      | 13 198m <sup>2</sup> |
| 4      | 1,3   | Voie de drainage le long de la ravine Deschenez                                  | Commune      | 1 346m <sup>2</sup>  |
| 5      | 1,3   | Aménagement d'une voie de liaison rue R. Barre/impasse des Aloès (largeur 8,00m) | CIVIS        | 1 079m <sup>2</sup>  |
| 6      | 1,3   | Aménagement d'une voie de liaison chemin Louis/impasse du Verger (largeur 8,00m) | Commune      | 1 281m <sup>2</sup>  |
| 7      | 1,3   | Aménagement d'une voie de liaison parallèle au chemin des Citronniers            | Commune      | 239m <sup>2</sup>    |
| 8      | 1,3   | Réalisation de logements sociaux à Ravine Sèche                                  | Commune      | 9 723m <sup>2</sup>  |
| 9      | 1,3   | Création de voirie pour la desserte de la zone AUc de Ravine Sheunon             | Commune      | 779m <sup>2</sup>    |
| 10     | 1,3   | Création de voirie entre la rue R. Barre et l'allée Montaignac                   | Commune      | 508m <sup>2</sup>    |
| 11     | 1,2   | Bande de 4,00m en bordure littorale  | Commune      | 3 570m <sup>2</sup>  |
| 12     | 1,2,3 | Aménagement piste cyclable RD 17 - RD 17E  | Département  | 58 090m <sup>2</sup> |
| 13     | 1,3   | Aménagement piste cyclable jonction RD17E/ancienne RN1                           | Région       | 12 730m <sup>2</sup> |
| 14     | 1,2   | Equipement public  | Commune      | 1 082m <sup>2</sup>  |
| 15     | 1,5   | Aménagement digue secteur des Sables (bande de 40 m)                             | CIVIS        | 33 688m <sup>2</sup> |

*Figure 27: Liste des emplacements réservés actuelle*

| NUMERO | PLAN  | DESIGNATION  | BENEFICIAIRE | SURFACE               |
|--------|-------|--|--------------|-----------------------|
| 1      | 1,4   | Aménagement d'un rond-point – station piscine                                    | CIVIS        | 2 126 m <sup>2</sup>  |
| 2      | 1,4   | Aménagement d'un parking bus – station piscine                                   | CIVIS        | 7 994 m <sup>2</sup>  |
| 3      | 1,3,4 | Réalisation d'un cimetière   | Commune      | 13 198 m <sup>2</sup> |
| 4      | 1,3   | Voie de drainage le long de la ravine Deschenez                                  | Commune      | 1 346 m <sup>2</sup>  |
| 5      | 1,3   | Aménagement d'une voie de liaison rue R. Barre/impasse des Aloès                 | CIVIS        | 2 671 m <sup>2</sup>  |
| 6      | 1,3   | Aménagement d'une voie de liaison chemin Louis/impasse du Verger (largeur 8,00m) | Commune      | 1 281 m <sup>2</sup>  |
| 7      | 1,3   | Aménagement d'une voie de liaison parallèle au chemin des Citronniers            | Commune      | 239 m <sup>2</sup>    |
| 8      | 1,3   | Réalisation de logements sociaux à Ravine Sèche                                  | Commune      | 9 723 m <sup>2</sup>  |
| 9      | 1,3   | Création de voirie pour la desserte de la zone AUC de Ravine Sheunon             | Commune      | 779 m <sup>2</sup>    |
| 10     | 1,3   | Création de voirie entre la rue R. Barre et l'allée Montaignac – station Canots  | CIVIS        | 2 835 m <sup>2</sup>  |
| 11     | 1,2   | Bande de 4,00m en bordure littorale  | Commune      | 3 570 m <sup>2</sup>  |
| 12     | 1,2,3 | Aménagement piste cyclable RD 17 – RD 17E  | Département  | 58 090 m <sup>2</sup> |
| 13     | 1,3   | Aménagement piste cyclable jonction RD17E/ancienne RN1                           | Région       | 12 730 m <sup>2</sup> |
| 14     | 1,2   | Équipement public – station carbonnier   | CIVIS        | 3 021 m <sup>2</sup>  |
| 15     | 1,5   | Aménagement digue secteur des Sables (bande de 40 m)                             | CIVIS        | 33 688 m <sup>2</sup> |
| 16     | 1,3   | Station crédit agricole  | CIVIS        | 2 623 m <sup>2</sup>  |
| 17     | 1,3   | Station Vergers  | CIVIS        | 1 918 m <sup>2</sup>  |
| 18     | 1,3   | Station église   | CIVIS        | 5 048 m <sup>2</sup>  |
| 19     | 1,3   | Station stade  | CIVIS        | 2 658 m <sup>2</sup>  |

*Figure 28 : Liste des emplacements réservés modifiée*



## 6 - ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

La CIVIS a sollicité la décision de l'Autorité environnementale (MRAe) relatif à l'examen au cas par cas pour la mise en compatibilité du PLU avec le projet d'aménagement du pôle d'échanges de l'Etang-Salé-les-Hauts. **Par arrêté N°2018-1400 du 31 juillet 2018** prise après examen au cas par cas l'autorité environnementale a pris la décision d'une **dispense d'évaluation environnementale du projet pour la Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme**.

L'arrêté N°2018-1400 du 31 juillet 2018 est disponible ci-après.



Mission régionale d'autorité environnementale

La Réunion

**Décision de la Mission régionale  
d'autorité environnementale de La Réunion  
après examen au cas par cas pour la mise en compatibilité  
du PLU avec le projet d'aménagement du pôle d'échanges de  
l'Etang-Salé-les-Hauts  
Commune de l'Etang-Salé**

n°MRAe 2019DKREU2

Vu la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, notamment son annexe II ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 104-2, R. 104-8 et R. 104-28 ;

Vu le décret n°2016-519 du 28 avril 2016 portant réforme de l'autorité environnementale ;

Vu l'arrêté du 12 mai 2016, portant nomination des membres des missions régionales d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (MRAe) ;

Vu la décision du 6 septembre 2016 de la MRAe de la Réunion donnant délégation à son président pour certaines décisions au cas par cas sans délibération collégiale ;

Vu la demande d'examen au cas par cas, enregistrée sous le numéro 2019DKREU2, présentée le 25 janvier 2019 par la communauté intercommunale des villes du sud (CIVIS), relative à la mise en compatibilité du PLU avec le projet de pôle d'échanges ;

Décision N° 2019DKREU2

Mission régionale d'autorité environnementale de La Réunion

1/5

■ **Considérant que le projet de pôle d'échanges de l'Etang-Salé-les-Hauts :**

- concerne la rue principale de la commune, la rue Raymond Barre (RD11), de l'avenue de l'Océan à la rue de la Laïcité, sur une longueur d'environ 2250 mètres,
- consiste à maintenir le double sens de circulation sur cet axe et à réaliser les 7 aménagements ponctuels suivants :
  - 1 : réalisation d'un giratoire d'entrée de ville côté Les Avirons,
  - 2 : station des Canots et prolongement de la route des Canots (création d'une nouvelle voie prolongeant la rue des Canots jusqu'à l'allée Montaignac,
  - 3 : réalisation de la station des Vergers et d'un parking pouvant accueillir 12 véhicules,
  - 4 : réalisation de la station Charbonnier et d'un parking pouvant accueillir 12 véhicules,
  - 5 : réalisation de l'espace « pôle d'échanges » comprenant un bâtiment d'exploitation et de service et une place paysagère liaisonnant la mairie, l'église et le pôle d'échanges,
  - 6 : réalisation de la station du Stade
  - 7 : réalisation de la station de la Piscine :
    - d'une zone de régulation avec local d'exploitation côté Saint-Louis,
    - d'un giratoire d'entrée de ville côté Saint-Louis,
    - une zone de stationnement de bus (7 bus de 12 mètres) et de véhicules légers (7 VL),
    - création d'un ouvrage d'art franchissant la ravine Deschenez en entrée de ville côté Saint-Louis de manière à conserver le passage des voitures tout en sécurisant la continuité piétonne dans le passage d'une rive à l'autre avec les cheminements piétons existants ou à venir.

■ **Considérant que le PLU de la commune de l'Etang-Salé** nécessite d'être mis en compatibilité avec le projet de pôle d'échanges de l'Etang-Salé afin de :

- redimensionner l'emplacement réservé relatif à l'aménagement n°7,
- inscrire 2 nouveaux emplacements réservés (aménagements n°1 et 2 : giratoire d'entrée de ville côté les Avirons, et prolongement de la rue des Canots),
- modifier certains emplacements réservés mitoyens du projet.

■ **Concernant la situation du projet au regard du zonage**

**Considérant que** le projet :

- se situe majoritairement en espace d'urbanisation à densifier inscrit au SAR, en zone urbaine de type UA,
- fait globalement partie d'une zone de survol de plusieurs espèces d'oiseaux marins endémiques de La Réunion et/ou protégées (Pétrel de barau, Puffin tropical),

**Considérant que** certaines sections du projet :

- sont concernées par des zones d'aléas fort inondation ,
- sont concernées par des risques de nuisances sonores,
- traversent ou sont concernées par des d'espaces de continuités écologiques avérées et/ou potentielles,



- prévoient la présence d'éclairages publics supplémentaires au niveau des giratoires,
- sont situées sur un espace agricole,

## ■ Concernant les risques et les nuisances

### • Les risques naturels

**Considérant que** le projet présente une sensibilité vis-à-vis du risque inondation :

- il est soumis au plan de prévention des risques (PPR) inondation et mouvement de terrain de l'Etang-Salé approuvé le 26 janvier 2016 (aménagement n°1 et 7);
- le giratoire d'entrée de ville côté Les Avirons (aménagement n°1) est situé en zone d'aléa inondation au titre du PPR dans laquelle sont autorisées les infrastructures routières sous réserve de ne pas aggraver l'aléa pour les tiers, ce qui n'est pas démontré dans le dossier,
- le projet d'espace de régulation avec local d'exploitation et la zone de stationnement de bus (aménagement n°7) sont en partie situés en zone d'aléa fort R1 du PPR dans laquelle l'aménagement ou la création de stationnements collectifs au niveau du terrain naturel sont interdits,
- les enjeux relatifs à la création de l'ouvrage d'art de franchissement de la ravine Deschenez (aménagement n°7) ne sont pas présentées ;

**Considérant que :**

- les enjeux relatifs à la réalisation de ces différents aménagements dans des zones concernées par un aléa fort inondation ne sont pas mis en exergue ;
- un dossier d'incidences au titre de la « loi sur l'eau » a été déposé en date du 1<sup>er</sup> février 2019 et a donné lieu à un courrier d'autorisation des travaux émis par la Préfecture en date du 26 février 2019.

### • Les nuisances sonores

**Considérant que** l'ouverture de la voie nouvelle dans le prolongement de la route des Canots permet d'améliorer les conditions de circulation du secteur, mais est susceptible d'occasionner une gêne pour les riverains en phase travaux comme en phase exploitation du fait qu'elle constitue un axe routier supplémentaire bordant les habitations du secteur et que certaines d'entre elles se trouveront encerclées;

**Considérant que** l'impact sonore des infrastructures routières, nouvelles ou faisant l'objet de modifications, est réglementé par le décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres, par l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières et par l'arrêté préfectoral n°037/DRASS/SE relatif à la lutte contre les bruits du voisinage ;

## ■ Concernant les milieux naturels

**Considérant que :**

- le projet traverse la Ravine sèche considérée comme un corridor écologique pour la faune et la flore présentes ;
- le projet intersecte des corridors potentiels situés de part et d'autre de la continuité écologique identifiée au SAR et traversant une partie du centre-ville le long de la ravine Dechenez (parking de

Décision N° 2019DKREU2

Mission régionale d'autorité environnementale de La Réunion

3/5

la station Charbonnier – aménagement n°4).

**Considérant que :**

- les enjeux relatifs à la mise en œuvre du projet sur les continuités écologiques potentielles ne sont pas mises en exergue ;
- la bordure de la ravine Deschenez est marquée par l'existence d'un mur de soutènement pouvant être considéré la limite de la continuité écologique située hors secteurs de travaux.

■ **Concernant l'avifaune marine**

**Considérant que :**

- le périmètre du projet est survolé par des espèces d'oiseaux marins endémiques protégés tels que le Pétrel de Barau et le Puffin tropical ;
- le projet prévoit des points d'éclairage supplémentaires au niveau des giratoires (aménagements n°1, 5 et 7) ;

**Considérant que :**

- les enjeux du projet au regard du survol de la zone par des espèces d'oiseaux marins protégés ne sont pas mis en exergue ;
- le matériel employé pour les éclairages envisagés, notamment au niveau des giratoires, est identique à celui déployé par la CIVIS sur des projets d'aménagement dédiés aux transports urbains sur les communes de Saint-Pierre et de Saint-Louis qui a fait l'objet d'une mise en point avec la SEOR pour limiter les impacts sur l'avifaune marine (orientation des flux lumineux, température des couleurs).

■ **Concernant les espaces agricoles**

**Considérant que** le parking de bus et de véhicules légers prévu dans le cadre de du pôle d'échanges (aménagement n°7) est situé sur un espace agricole ;

**Considérant que :**

- les enjeux relatifs au changement de destination et à l'imperméabilisation partielle de cette zone ne sont mis en exergue ;
- la parcelle concernée par cet aménagement n'est actuellement pas cultivée et ne présente pas de potentiel avéré pour une mise en exploitation du fait de son enclavement entre deux voiries existantes.

■ **Considérant que** le projet de mise en compatibilité du PLU de l'Etang-Salé avec le projet de pôle d'échanges prend en compte les enjeux liés aux risques naturels, à la préservation des milieux naturels, aux espaces agricoles

**conclut :**

qu'au regard des éléments fournis par la communauté intercommunale des villes du sud (CIVIS), le projet de mise en compatibilité du PLU avec le projet de pôle d'échanges n'est pas susceptible de présenter des incidences notables sur l'environnement et la santé humaine ;

**et décide :**

Article 1<sup>er</sup>

En application de l'article R. 104-28 du code de l'urbanisme, le projet de mise en compatibilité du PLU de l'Étang-Salé avec le projet de pôle d'échanges **n'est pas soumis à évaluation environnementale.**

Article 2

La présente décision ne dispense pas des autorisations administratives ou des procédures de consultations auxquelles les projets permis par le document d'urbanisme peuvent être soumis.

Article 2

La présente décision sera mise en ligne sur le site internet dédié donnant accès aux informations des missions régionales d'autorité environnementale, et notifiée au pétitionnaire par la MRAe.

Saint-Denis, le 19 mars 2019

Le président de la MRAe,



Voies et délais de recours

- 1) Vous pouvez déposer **un recours administratif** avant le recours contentieux. Il doit être formé dans le délai de deux mois suivant la réception de la décision. En cas de décision implicite, le recours doit être formé dans le délai de deux mois suivant la publication sur le site internet de l'autorité environnementale de la mention du caractère tacite de la décision. L'absence de réponse au recours administratif à l'issue d'un délai de deux mois vaut décision implicite de rejet du recours. Le recours administratif peut être un recours gracieux adressé à l'auteur de la décision :  
Monsieur le président de la Mission régionale de l'Autorité environnementale  
DEAL de la Réunion  
2, rue Juliette Dodu  
97706 SAINT-DENIS messag cedex 9
- 2) **Le recours contentieux** doit être formé dans le délai de deux mois à compter de la réception de la décision de rejet du recours administratif ou dans le délai de deux mois à compter de la décision implicite de rejet du recours administratif. Il peut aussi être formé dans le délai de deux mois suivant la réception de la présente décision.  
**Le recours contentieux doit être adressé au tribunal administratif compétent.**

Décision N° 2019DKREU2  
Mission régionale d'autorité environnementale de La Réunion  
5/5