

La Réunion

Avis délibéré de la Mission Régionale d'Autorité environnementale de La Réunion projet de prolongement et de réaménagement de l'axe mixte (RN n°7) sur la commune de Saint-Paul

n°MRAe 2026APREU8

Préambule

Le présent avis est rendu par la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de La Réunion, en application du 3° du I de l'article R.122-6 du code de l'environnement modifié par le décret n°2020-844 du 3 juillet 2020 relatif à l'autorité environnementale.

L'avis de l'autorité environnementale (Ae) est un avis simple qui ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le pétitionnaire et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisation préalables à sa réalisation, et n'est donc ni favorable, ni défavorable.

Porté à la connaissance du public, cet avis vise à apporter un éclairage sur les pistes d'amélioration du projet dans la prise en compte des enjeux environnementaux qui ont pu être identifiés, et à favoriser la participation du public dans l'élaboration des décisions qui le concerne.

La MRAe Réunion s'est réunie le 25 août 2026. Étaient présents et ont délibéré : M. Christophe VIRET, président ; M. Yves MAJCHRZAK et M. Olivier ROBINET, membres permanents ; M^{me} Sonia RIBES-BEAUDEMOULIN, membre associée.

En application du règlement intérieur de la MRAe de La Réunion adopté le 11 septembre 2020 et publié au bulletin officiel le 25 septembre 2020, chacun des membres délibérants cités ci-dessus, atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Sommaire

Introduction.....	3
Résumé de l’avis.....	4
1. PRÉSENTATION DU CONTEXTE ET DES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET.....	6
2. ANALYSE DE LA QUALITÉ DU DOSSIER D’ÉTUDE D’IMPACT.....	8
3. ÉTAT INITIAL, ANALYSE DES IMPACTS ET PROPOSITIONS DE MESURES D’ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION (ERC).....	9
3.1. Milieu physique.....	9
3.2. Milieu naturel.....	11
3.3. Milieu humain.....	16
4. EFFETS CUMULES.....	20
5. JUSTIFICATION DU PROJET.....	21

Introduction

Conformément au 3° de l'article R.122-6 et au I de l'article R.122-7 du code de l'environnement, concernant l'évaluation environnementale, la MRAe a été saisie pour avis par le préfet de région sur le projet de prolongement et de réaménagement de l'axe mixte sur la commune de Saint-Paul.

Le service régional chargé de l'environnement qui apporte un appui à la MRAe, est la direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL) de La Réunion. En application du III de l'article R.122-7 du code de l'environnement, l'agence régionale de santé (ARS) de La Réunion a été consultée.

Sur la base des travaux préparatoires du service régional chargé de l'environnement, et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Localisation du projet : Lieux-dits « Cambaie » et « Savannah » sur la commune de Saint-Paul

Demandeur : Conseil Régional de La Réunion

Procédures principales : Autorisation environnementale (IOTA)

Date de saisine de l'Ae : 3 juillet 2026

Date de l'avis de l'agence régionale de la santé (ARS) : 20 juillet 2026

Le projet consiste à réaliser la prolongation de la RN n°7 appelée également « axe mixte », par la création d'une nouvelle voie de desserte d'une longueur de 2,1 km comprenant des pistes cyclables et des voies pour un transport en commun en site propre (TCSP). Il relève de plusieurs catégories du tableau annexé à l'article R.122-2 du Code de l'environnement, notamment les catégories 6°a, 10°, 41° et 47° qui concernent respectivement la « *construction de routes classées dans le domaine public de l'État* », la « *canalisation et régularisation des cours d'eau* », les « *aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus* » et les « *autres déboisements en vue de la reconversion des sols, portant sur une superficie totale, même fragmentée, de plus de 0,5 hectares* ».

Le porteur de projet a décidé de réaliser une démarche d'évaluation environnementale de manière volontaire, sans solliciter l'avis de l'autorité compétente en matière d'examen au cas par cas.

Le présent avis porte sur la qualité de l'étude d'impact (établie à la date du 6 mai 2026), ainsi que sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

Enfin, le présent avis de l'Ae sera joint au dossier soumis à enquête publique ou à la procédure équivalente de consultation du public conformément aux dispositions du code de l'environnement (article R.122-7.II) et cette dernière ne pourra débuter avant réception de celui-ci. Le pétitionnaire est tenu de produire une réponse écrite à l'avis de l'Ae au plus tard au moment de l'ouverture de ladite procédure (article L.122-1.V et VI du code de l'environnement).

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur une demande d'autorisation environnementale présentée par le Conseil Régional de La Réunion concernant le prolongement et le réaménagement de l'axe mixte (ou RN n°7) sur le territoire de la commune de Saint-Paul entre le giratoire de Cambaie et celui de Savannah.

Pour rappel, le projet d'axe mixte entre Le Port et Saint-Paul a vu sa première section livrée entre Le Port et le rond-point de Cambaie en 2003. Le projet de prolongement de cet axe routier, reliant le rond-point de Cambaie à l'échangeur de Savannah, a quant à lui fait l'objet d'une concertation préalable en 2020 à l'issue de laquelle le choix du public s'est porté sur un boulevard urbain multimodal à réaliser en cohérence avec l'Écocité du Territoire de l'Ouest et le futur réseau régional de transport guidé (RRTG).

Ce projet d'infrastructure routière d'une longueur de 2,1 km, est composé :

- de deux voies centrales réservées aux transports en commun ;
- de deux voies latérales réservées aux automobilistes et aux cyclistes ;
- de deux voies périphériques réservées aux piétons ;
- d'un pôle d'échanges multimodal (PEM) ;
- d'un parking relais de 100 places de stationnement.

Le projet est scindé en deux parties :

- le secteur 1 qui correspond à la partie nord de l'itinéraire compris entre le giratoire de Cambaie et le rue du Stade. Ce tronçon dont les travaux débuteront en 2027, permettra d'assurer l'accès et la desserte aux différents aménagements prévus dans le projet d'Écocité « insulaire et tropicale » du Territoire de l'Ouest, dont la première phase qui sera lancée prochainement est la ZAC de Phaonce ;
- le secteur 2 située au sud entre la rue du Stade et le giratoire de Savannah et dont les travaux sont prévus à partir de 2029. Ce tronçon permettra de désenclaver le quartier Jacquot et des infrastructures existantes (stade, cinéma multiplexe, parc des expositions). L'itinéraire de l'axe mixte sur ce tronçon nécessite de déplacer la ravine la Plaine et de reprofiler son lit afin d'améliorer les écoulements superficiels et réduire les risques d'inondation du quartier Jacquot. Des ouvrages de franchissement de la ravine, une passerelle piétonne et la suppression du radier existant de la rue du Stade font partie du programme de travaux.

L'étude d'impact et l'ensemble des pièces constitutives de la demande d'autorisation d'exploiter sont claires et de qualité, et permettent de disposer d'un état initial qualitatif identifiant les principaux enjeux environnementaux, et indispensable pour la mise en œuvre de la séquence éviter-réduire-compenser.

En raison de la présence immédiate de l'étang de Saint-Paul, les aménagements envisagés et les différentes mesures proposées dans le dossier sont de nature à limiter les incidences sur les espèces de flore et de faune en présence, réhabiliter des milieux naturels actuellement dégradés par la prolifération d'espèces exotiques et in fine, améliorer les fonctionnalités écologiques de cette partie de la zone humide.

Une attention doit par contre être portée sur le suivi des évolutions potentielles de la qualité des masses d'eau, et plus particulièrement de l'étang de Saint-Paul qui rassemble les plus forts enjeux environnementaux pour le projet de prolongement de l'axe mixte.

L'autre point de vigilance majeur concerne les nuisances du projet pour les riverains actuels comme pour les futurs habitants et usagers de la ZAC Phaonce qui sera entièrement traversée par cette nouvelle infrastructure. Des précisions et des compléments mériteraient d'être produits dans l'étude d'impact afin d'améliorer la prise en compte des enjeux sanitaires dans le cadre de ce projet d'axe routier structurant pour les divers aménagements de l'Écocité.

Les recommandations de l'Ae sont présentées ci-après dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. PRÉSENTATION DU CONTEXTE ET DES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

L'axe mixte (ou RN n°7) est une infrastructure routière de l'ouest de l'île, qui a été réalisée entre 2001 et 2003 par le Conseil Régional de La Réunion afin de relier directement les zones d'activités économiques de Cambaie, situées sur la commune de Saint-Paul, à la zone industrio-portuaire de la commune du Port, et soulager ainsi la RN n°1 en captant une grande partie du transit de poids lourds.

Dans le cadre de la démarche de l'Écocité « insulaire et tropicale » du Territoire de l'Ouest labellisée par l'État en 2009, un Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) a été signé en 2020 entre l'État, le Conseil Régional, le Conseil Départemental, le Territoire de l'Ouest, ainsi que les communes du Port, de La Possession et de Saint-Paul. Ce document définit la stratégie pour la période 2020-2030, notamment pour ce qui concerne :

- le développement de la future ZAC Phaonce qui accueillera à la fois de nouveaux logements, un quartier réservé aux activités économiques et un parc de loisirs ;
- la requalification et le prolongement de l'axe mixte intégrant des voies réservées aux transports en commun et des pistes cyclables ;
- la végétalisation dense des aménagements pour atténuer les effets de la chaleur urbaine.



Plan de situation du projet (source Artelia : étude d'impact)

Le projet est décomposé en deux parties :

- secteur 1 à Cambaie (en rouge sur le plan de masse) d'une longueur d'un kilomètre environ correspondant au tronçon de l'axe mixte entre le giratoire existant de l'axe mixte jusqu'à la rue du Stade comprenant une voie de TCSP¹ bidirectionnelle en voie centrale. Les travaux envisagés à partir de 2027, comprennent également un pôle d'échange multimodal (PEM) de 8 quais pour des bus, un parking-relais de 100 places de stationnement, une piste cyclable sécurisée et une noue plantée pour apporter de l'ombrage aux usagers ;
- secteur 2 à Savannah (en bleu sur le plan de masse) qui prolonge l'axe mixte sur 1,2 km jusqu'au quartier Jacquot et dont les travaux comprennent deux ouvrages d'art, une passerelle pour le passage des piétons et des cycles et le reprofilage de la ravine la Plaine. Les travaux sont envisagés en 2029.

Le montant global des travaux est estimé à 53 900 000 €.



Plan de masse (source Artelia : étude d'impact)

¹ TCSP : transport en commun en site propre

2. ANALYSE DE LA QUALITÉ DU DOSSIER D'ÉTUDE D'IMPACT

L'état initial met en exergue les enjeux du projet avec une analyse environnementale illustrée, proportionnée à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet et qui décrit les différents milieux (humain, physique, naturel et paysager).

Les incidences potentielles du projet sur l'environnement et la santé sont argumentées et font l'objet de mesures ayant pour objectif d'aboutir à un évitement ou une réduction des incidences résiduelles. Une mesure de compensation prévoit la transplantation de flore patrimoniale présente sur le site.

L'étude d'impact procède à des analyses de trafic qui conduisent à constater que le projet n'induit qu'un faible report modal de la voiture vers les transports collectifs ou les mobilités actives aux horizons 2029 et 2049, ce qui est dommageable au regard des difficultés actuelles de la circulation automobile dans cette partie du territoire saint-paulois, et contradictoire vis-à-vis des ambitions mises en avant dans le dossier.

Le résumé non technique est clair, synthétique et précise les enjeux du secteur d'étude. Les incidences potentielles concernant les milieux physiques, naturels et humains sont bien déclinées.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae sont les suivants :

- ➔ l'amélioration des déplacements et la promotion de la mobilité bas-carbone (désenclavement, transport collectif performant, modes actifs) ;
- ➔ la protection de la santé des riverains vis-à-vis des nuisances liées au trafic routier (bruit, qualité de l'air, cadre de vie) ;
- ➔ la préservation des milieux naturels et de la biodiversité, la lutte contre l'imperméabilisation et la valorisation des continuités écologiques ;
- ➔ la non aggravation des risques naturels d'inondations ;
- ➔ la préservation des sols et de la ressource en eau.

L'avis de l'Ae analyse sur le fond la pertinence des informations figurant dans le dossier d'étude d'impact au regard de ces principales thématiques à enjeux. Il s'agit d'une analyse croisée de l'état initial, des impacts et des mesures suivant la séquence ERC.

3. ÉTAT INITIAL, ANALYSE DES IMPACTS ET PROPOSITIONS DE MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION (ERC)²

3.1. Milieu physique

Sols et sous-sols

La zone de Cambaie s'inscrit dans la plaine alluviale de la Rivière des Galets. Les matériaux en présence sont constitués de blocs basaltiques, galets, graviers et sables.

La zone de Savannah est, quant à elle, constituée d'alluvions à dominante de sables limoneux, de graviers et de galets.

Sur le secteur 1, le projet comprend un tronçon qui traverse les anciens terrains de l'antenne Oméga. Depuis le démontage de cette infrastructure militaire, cet espace vierge de construction a fait l'objet d'une exploitation de matériaux alluvionnaires destinés aux activités du BTP. La topographie de l'itinéraire du projet de prolongation de l'axe mixte sur la partie de Cambaie est ainsi marquée par une ancienne carrière exploitée par la société SCPR.

Sur le secteur 2, le projet suit la ravine de la Plaine le long de la RN n°1, avant de la traverser pour rejoindre les axes routiers existants situés en rive droite de l'exutoire de l'étang de Saint-Paul.

A l'issue de la campagne de reconnaissance des sols réalisés en 2022 sur huit points le long du projet, la présence de déchets du BTP a été constatée ponctuellement dans des remblais en deux points.

Eaux souterraines et superficielles

Le projet se situe au-dessus de la nappe d'eau souterraine stratégique « Unité aquifère littorale de l'étang Saint-Paul Plaine des Galets », référencée FRLG112 qui constitue une réserve importante pour le territoire, et dont l'état qualifié de médiocre au SDAGE³ 2022-2027, s'est amélioré depuis 2019 selon les mesures produites par l'Office de l'Eau.

Cette nappe est également classée dans la zone de répartition des eaux (ZRE)⁴, identifiant les territoires sur lesquels il est nécessaire d'agir prioritairement en vue de retrouver une gestion équilibrée et durable de la ressource, en prenant en compte la préservation des milieux aquatiques associés et les adaptations nécessaires au changement climatique.

Le Plan de prévention des risques naturels (PPRn) de la commune de Saint-Paul en date du 26 octobre 2016 indique que l'itinéraire du projet est concerné par des mesures d'interdiction (de type R1) et de prescriptions (de type B2 et B3) et il appartient au porteur de projet de justifier que le projet ne provoque pas de nouveau risque et n'augmente ni le nombre de personnes exposées, ni la vulnérabilité des biens et des activités existants.

² La séquence « éviter-réduire-compenser » (ERC) qui s'applique à toutes les composantes de l'environnement et de la santé humaine, consiste à :

- supprimer certains impacts négatifs via des mesures d'évitement ;
- à défaut, définir des mesures de réduction des impacts ;
- et enfin, en dernier lieu, compenser les atteintes qui n'ont pu être évitées et réduites

³ Schéma directeur d'aménagement et de gestion (SDAGE) de La Réunion accessible sur le site du comité eau et biodiversité : <https://www.comite-eau-biodiversite-reunion.fr/sdage-2022-2027-et-programme-de-mesures-r91.html>

⁴ Voir l'arrêté préfectoral 2019-132/SG/DRECV du 21 janvier 2019 : https://www.reunion.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2019-01-21_arrete_zre_signe.pdf

En raison des divers aménagements et des nombreux sites d'extraction de matériaux en présence, le réseau hydrographique du secteur d'étude est principalement représenté au nord par la ravine Piton Défaud sans véritable exutoire, et par la ravine de la Plaine qui longe la partie sud du projet de voirie avant de le croiser pour rejoindre l'embouchure de l'étang de Saint-Paul.

Les simulations hydrauliques réalisées dans le cadre de l'étude d'impact apportent les enseignements suivants :

- les écoulements issus des débordements de la ravine Piton Défaud et des ruissellements des eaux pluviales dans la zone industrielle de Cambaie, induisent des hauteurs d'eau comprises entre 10 et 25 cm en cas d'événement pluvial majeur (de type centenal) ;
- l'actuelle capacité hydraulique de la ravine de la Plaine au droit du présent projet, est assez faible avec des hauteurs d'eau de l'ordre d'un mètre au niveau du quartier Jacquot pour la crue décennale.

Compte tenu de l'implantation du projet à l'endroit où se situe actuellement l'axe du lit de la ravine la Plaine, le porteur de projet envisage de procéder à un recalibrage de cette ravine depuis l'ouvrage de franchissement de la RN n°1 jusqu'au radier existant de la rue du Stade du quartier Jacquot. Ces travaux permettent de faire transiter une crue décennale dans le lit mineur de la ravine qui sera désormais située entre la RN n°1 et le futur axe mixte, mais également de réduire le risque de débordement de la ravine qui affecte principalement le quartier Jacquot, par l'aménagement de terrasses dans le lit majeur pouvant servir de zones d'expansion pour l'écoulement des eaux dans la ravine la Plaine.

La gestion des eaux pluviales en phase exploitation fait l'objet d'une attention particulière dans le dossier, notamment avec la mise en place d'un réseau de noues végétales ayant la capacité d'absorber des débits générés par des pluies jusqu'à une période de retour de cinq ans. Pour des pluies d'occurrence supérieure, le projet prévoit la création de bassins de rétention pour réguler les débits rejetés dans le milieu naturel, et éviter le transfert des substances polluantes issues du lessivage de la chaussée. Dans les cas où un bassin de rétention n'est techniquement pas envisageable, la mise en place d'un décanteur lamellaire est préconisée pour éviter un rejet direct dans la ravine de la Plaine.

Le dossier précise le mode opératoire à suivre pour le traitement de la pollution accidentelle des eaux pluviales⁵, mais n'évoque pas la situation en temps normal.

- ***Au regard des enjeux de protection et d'amélioration de la qualité des masses d'eau en présence mentionnés dans le SDAGE, la MRAe recommande de :***
- ***justifier l'efficacité sur le long terme des ouvrages (noues végétales, bassins de rétention et décanteur lamellaire) mis en place pour préserver la qualité de la nappe souterraine et de l'étang de Saint-Paul ;***
 - ***de proposer des mesures complémentaires de suivi post-travaux de la nappe souterraine (piézométrie, analyses chimiques, etc.) ;***

5 Voir la page 357 du rapport d'étude d'impact établie par ARTELIA le 6 mai 2026

- de proposer un protocole de suivi permettant d'évaluer les évolutions écologique, hydrologique ou physico-chimique de l'étang de Saint-Paul induites par le projet en phase d'exploitation ;
- de préciser les modalités de gestion des ouvrages, ainsi que le devenir des boues et/ou des eaux extraites de ces ouvrages et potentiellement chargées en substances polluantes.

3.2. Milieu naturel

Flore et habitats naturels

La partie sud du projet se situe à proximité immédiate de l'étang de Saint-Paul, classé en Réserve naturelle nationale et en Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF). Il s'agit donc d'un milieu naturel remarquable classé Espace naturel sensible géré par l'Office National des Forêts (ONF) et considéré comme une zone humide remarquable d'importance internationale labellisée Ramsar⁶. Il est à noter que la ravine la Plaine est incluse dans le périmètre de la zone humide en raison de son lien écologique avec l'étang de Saint-Paul.

Le diagnostic écologique a été établi à partir de visites de terrain et d'inventaires de la faune, la flore et les habitats réalisés en 2021 et 2025 en hiver austral et en été austral sur l'aire d'étude rapprochée correspondant au périmètre de réalisation des aménagements. Cette étude met en évidence que les milieux naturels en présence sont globalement dégradés en raison de leur envahissement par des espèces exotiques envahissantes. Les enjeux sont néanmoins importants au niveau de la zone de l'étang de Saint-Paul constituées de fourrés marécageux et de prairies humides.

Pour ce qui concerne la flore, l'herbacée *Zornia gibbosa*, espèce de flore indigène protégée par arrêté ministériel⁷ et qui se trouve essentiellement dans les savanes de l'ouest de l'île de La Réunion, est très présente dans la plaine de Cambaie puisque 75 000 individus recensés dans l'aire d'étude rapprochée.

Les autres espèces de flore à fort enjeu écologique sont situées dans les zones aquatiques incluses dans le périmètre immédiat du projet :

- dans la partie aval de la ravine la Plaine : *Phragmites mauritianus*, espèce protégée, considérée en danger d'extinction sur la liste rouge de l'UICN⁸ relative à la flore vasculaire de la Réunion ;
- dans les habitats marécageux au niveau de l'embouchure de l'étang de Saint-Paul, notamment l'espèce indigène *Nesaea triflora*, particulièrement rare à La Réunion et également considérée en danger d'extinction sur la liste rouge de l'UICN.

En raison de sa présence le long de l'itinéraire du projet, *Zornia Gibbosa* sera directement impactée en 32 points. Il est ainsi proposé une mesure de réduction (MR08) consistant en un déplacement des stations de *Zornia Gibbosa* par un décapage des horizons superficiels

6 Voir le site de la Réserve Nationale de l'étang de Saint-Paul : <https://reserve-etangstpaul.fr/page/62-zone-humide-dimportance-internationale-ramsar>

7 Arrêté du 27 octobre 2017 relatif à la liste des espèces végétales protégées dans le département de La Réunion

8 UICN : Union internationale pour la conservation de la nature. Voir le site : <https://uicn.fr/>

du sol et une replantation des plants au sein du périmètre du projet selon la procédure décrite dans le dossier⁹.

Les travaux de recalibrage et de reprofilage de la ravine la Plaine sont réalisés en tenant compte des enjeux environnementaux de la partie en eau et la partie humide de la ravine la Plaine qui assurent actuellement un rôle de fonctionnalité écologique avec l'étang de Saint-Paul. La partie en eau, qui constitue la zone la plus sensible, sera préservée de tous travaux de terrassements dans le lit mineur. La ravine sera, quant à elle, élargie et surcreusée afin de créer des zones en eau pérennes et de constituer un plateau inondable favorable à la colonisation d'espèces de flore caractéristiques des zones humides.

Toutefois, ces travaux nécessitent la destruction de la station existante de *Phragmites mauritanus*, ce qui conduit le porteur de projet à proposer une mesure de compensation (MC01) consistant à déplacer cette station et transplanter les plants de *Phragmites mauritanus* sur trois stations en pied de talus à la limite du niveau des basses eaux de la ravine la Plaine après réaménagement.

Par ailleurs, les travaux de terrassements vont nécessairement induire une remise en suspension des sédiments dans la partie humide de la ravine la Plaine si aucune disposition n'est entreprise, et ainsi impacter directement les stations de *Nesaea triflora*, comme les roselières et les prairies humides en aval du projet où sont notamment présentes *Typha domingensis* et *Paspalum vaginatum*. Pour remédier à cela, le pétitionnaire prévoit de mettre en place un filet en aval du radier actuel de la rue du Stade pour retenir les matières en suspension.

- **Au regard de la forte sensibilité du milieu récepteur, la MRAe recommande de :**
 - **préciser les caractéristiques techniques du filet de rétention des matières en suspension et les modalités de gestion (notamment en cas de fortes pluies) ;**
 - **démontrer l'efficacité du dispositif proposé à partir de retours d'expérience.**

Les berges de la ravine la Plaine et les terrasses réalisées dans son lit majeur à l'issue des travaux de reprofilage, font l'objet de deux mesures de réduction :

- la mesure MR10 consistant en un réensemencement de l'ensemble des surfaces nues après travaux par une espèce couvrante (comme *Heteropogon contortus*, ainsi que *Tephrosia purpurea*) afin de limiter la propagation des espèces exotiques envahissantes (EEE) très présentes dans le secteur d'étude. À cet effet, la mesure prévoit également quatre passages par an pendant deux ans pour enlever les EEE qui auront poussé et lutter ainsi contre leur développement dans l'emprise du projet ;
- la mesure MR07 prévoyant la renaturation de l'aval de la ravine la Plaine (MR07) avec la plantation d'espèces indigènes hygrophiles de sub-mangrove sur les berges côté axe mixte et d'espèces herbacées en pied de berges (après consultation du Conservatoire Botanique National de Mascarin), favorable à la colonisation par la faune aquatique.

⁹ Voir la page 381 du rapport d'étude d'impact établie par ARTELIA le 6 mai 2026

D'autres mesures sont également proposées pour restaurer les fonctionnalités écologiques de la ravine avec l'étang de Saint-Paul, notamment avec les missions de coordination avec le paysagiste et de coordination environnementale du chantier (mesure d'accompagnement MA01) et le suivi écologique des espaces renaturés (mesure de suivi MS01).

Au final, les travaux de renaturation de la ravine couvre les surfaces suivantes :

- 5 800 m² de berges plantées ;
- 660 m² de zones de compensation pour la transplantation des phragmites ;
- 2 900 m² de berges ensemencées.

Parallèlement au recalibrage du lit de la ravine, le projet prévoit également la suppression du radier actuel réalisé pour permettre la traversée de la ravine la Plaine au niveau de la rue du Stade. Cet ouvrage constitue actuellement un obstacle à la continuité écologique entre l'étang de Saint-Paul et la ravine la Plaine. L'effacement de ce radier contribuera ainsi à favoriser la circulation des espèces et éviter la pollution des milieux aquatiques occasionnée par les véhicules (hydrocarbures, huiles, caoutchouc, métaux lourds, etc) particulièrement préjudiciable pour la flore et la faune aquatiques.

La partie nord du projet (secteur 1) nécessite des travaux de défrichage au cours desquels 132 arbres seront abattus, ainsi que le comblement de l'ancienne carrière SCPR pour pouvoir réaliser le projet routier dans la continuité du terrain naturel de part et d'autre de ce site dont l'exploitation a été arrêtée depuis de nombreuses années. Cela nécessite d'apporter environ 25 500 m³ de remblai pour atteindre une hauteur comprise entre 3 et 8 mètres pour le support du corps de chaussée sur une longueur de 50 mètres environ.

La réutilisation des déblais de chantier sera privilégiée si les caractéristiques techniques de ces matériaux sont adaptées au remblai technique à réaliser pour supporter les efforts induits par la circulation (notamment en cas de transport ferré envisagée dans le cadre du réseau régional de transport guidé (RRTG).

La partie sud du projet nécessite, quant à elle, des travaux de déboisement au cours desquels 200 arbres seront abattus.

- ***Compte tenu de la nécessité de déplacer des volumes importants de matériaux et d'utiliser extérieur au site pour le comblement de l'ancienne carrière SCPR, la MRAe recommande de prévoir :***
 - ***des modalités de vérification de l'absence de pollution dans les matériaux de terrassements issus du chantier ;***
 - ***la rédaction d'un plan de suivi et de gestion des espèces de flore exotiques et potentiellement envahissantes pour éviter leur dissémination et leur prolifération au regard de la proximité de l'étang de Saint-Paul qui constitue une zone à forts enjeux écologiques.***

Faune

Concernant la faune, le diagnostic écologique révèle la présence notable dans la plaine de Cambaie :

- du Petit Molosse (*Mormopterus francoismoutoui*) en raison de la proximité de plusieurs gîtes situés à proximité (dont une colonie regroupant 14 000 individus). Cette espèce endémique et protégée de chiroptères, fréquente le secteur d'étude pour chasser et s'alimenter ;
- de deux espèces d'avifaune marine, le Pétrel de Barau (*Pterodroma barau*) et le Puffin Tropical (*Puffinus bailloni bailloni*), qui empruntent le corridor écologique que constitue la rivière des Galets pour rejoindre les Hauts de l'île. À noter que certains individus de Puffin Tropical nidifient sur le secteur d'étude ;
- de deux espèces d'oiseaux nicheurs : le Zoizo blanc (*Zosterops borbonicus*) et de la Tourterelle malgache (*Nesoenas picturatus*).

L'exutoire de la ravine la Plaine est, quant à lui, fréquenté par la Poule d'eau (*Gallinula chloropus pyrrhorhoa*) et le Héron strié (*Butorides striata*) en tant que site de reproduction et de nidification. Il est à relever que la ravine la Plaine se déverse dans l'étang de Saint-Paul dans lequel sont présents neuf espèces indigènes de poissons et sept espèces de crustacés indigènes.

Plusieurs mesures sont proposées dans le dossier pour éviter ou réduire les incidences du projet sur la faune :

- absence de travaux de nuit ;
- pêche de sauvetage en amont et aval de la ravine et remise dans l'étang de Saint-Paul des poissons et macro-crustacés ;
- adaptation de la période des travaux en dehors de la période de reproduction de la faune (sans que celle-ci soit précisée dans le dossier) et en dehors de la période de plus forte activité des chiroptères (à savoir, pendant l'été austral) ;
- mode de défrichement doux pour laisser la petite faune s'enfuir ;
- passerelle limité en hauteur et sans haubans pour réduire les impacts sur les chiroptères ;
- type d'éclairages de la voirie adapté pour éviter l'échouage des oiseaux marins (sans que ceux-ci soient décrits dans le dossier) et absence d'éclairage en surplomb de la ravine la Plaine.

Toutefois, aucune mesure n'est proposée concernant les oiseaux nicheurs et le Caméléon panthère.

➤ **La MRAe recommande de :**

- réaliser les travaux de défrichement et de déboisement sur la période de mai à août afin de réduire la perturbation des oiseaux forestiers et des reptiles ;**
- faire une reconnaissance par un écologue sur l'ensemble de l'emprise des travaux préalablement aux travaux de déboisement. En cas de présence de nids pérennes, et si les travaux ne peuvent se déplacer, de décaler le déroulement du chantier jusqu'à éclosion des œufs et l'envol des oisillons ;**
- mettre en œuvre une procédure de sauvegarde en cas de présence du Caméléon panthère (repérage, translocation vers un autre refuge pérenne), sous réserve d'une dérogation préalable¹⁰ ;**
- justifier que les dispositifs d'éclairage envisagés permettent de limiter significativement les incidences sur l'avifaune et l'entomofaune indigènes (notamment en se référant à la charte « Nature&Nuit »¹¹ élaborée avec plusieurs partenaires locaux).**

Paysage

Le projet prévoit une végétalisation adaptée aux ambiances paysagères permettant d'offrir de la fraîcheur et un ombrage pour les piétons et les cyclistes. Des plantations sont également envisagées au niveau des berges de la ravine la Plaine.

Compte tenu de l'aridité de cette partie du territoire de Saint-Paul, le porteur de projet prévoit de procéder aux plantations dans une fosse remplie de terre végétale, et de mettre en place un réseau d'irrigation raccordé au réseau d'eau brute.

La proximité du projet de prolongation de l'axe mixte avec la RN n°1, contribue à limiter les impacts paysagers, d'autant que l'itinéraire traverse des zones où la végétation arborée facilite l'intégration paysagère de cette nouvelle infrastructure routière.

Afin de tenir compte des principes de « Ville Jardin » de l'Écocité et de compenser les abattages d'arbres réalisés lors des opérations de débroussaillage préalables au démarrage des travaux, le porteur de projet prévoit de replanter 1 613 arbres au droit des bandes latérales de l'axe mixte, le long des noues pour apporter de l'ombrage pour les piétons et les cyclistes, et au niveau du pôle d'échange multimodal¹². L'objectif recherché est ainsi d'initier le paysage de l'Écocité à travers un profil de voie densément végétalisé favorable à lutter contre la création d'îlots de chaleur, ainsi qu'à la régulation et la filtration des eaux de pluie.

10 Protocole simplifié défini par la Direction de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DEAL) en cas de découverte de ou de nidification de cette espèce protégée en vue de sa protection et son éventuel déplacement, s'il est jugé nécessaire par l'écologue habilité.

11 Voir le site : <https://www.natureetnuit.re/>

12 Voir le parti pris paysager dans le rapport d'étude d'impact établie par ARTELIA le 6 mai 2026 (pages 444 à 454)

➤ **La MRAe recommande de :**

- démontrer l'adéquation entre les besoins d'eau brute utilisée pour l'irrigation des plantations et les ressources en eau mobilisables ;***
- préciser les enjeux écologiques associés à l'abattage des 332 arbres pour lesquels le dossier n'apporte aucune information, ni évaluation des impacts sur les habitats et les fonctionnalités écologiques ;***
- justifier que les aménagements paysagers envisagés sont favorables à la reconstitution des continuités écologiques du secteur.***

3.3. Milieu humain

Qualité de l'air

La première partie de l'itinéraire du projet (secteur 1) traverse une zone d'anciennes carrières d'extraction de matériaux alluvionnaires. Ce secteur est actuellement dépourvu d'habitations, mais des projets d'aménagement urbain sont envisagés dans le cadre de l'Écocité de Cambaie, notamment la ZAC Phaonce (anciennement dénommée ZAC Cambaie-Oméga) qui prévoit la construction de 1 700 nouveaux logements.

La seconde partie (secteur 2) se situe quant à elle entre la RN n°1 à l'est et le secteur urbanisé du quartier Jacquot à l'ouest comprenant le circuit de vélo-cross, le cinéma multiplexe de Cambaie, le parc des expositions et un groupe d'habitations. Ce tronçon se raccorde au niveau de l'échangeur et du giratoire de Savannah.

La circulation automobile dans cette partie du territoire saint-paulois est estimée à 90 000 véhicules par jour, et constitue aujourd'hui l'un des points noirs circulatoires les plus importants en l'absence d'alternative en dehors de la RN n°1 pour le trafic en transit sur la section comprise entre l'échangeur de Cambaie et celui de Savannah.

Il en est de même pour la circulation des transports en commun, que ce soit pour les liaisons communales, intercommunales ou régionales.

Dans ces conditions, la qualité de l'air sur le secteur d'étude est potentiellement affectée par les émissions issues des gaz d'échappement des véhicules thermiques circulant sur la RN n°1. Une campagne de mesures des principaux polluants de l'air et des particules fines, a été réalisée en 2022 sur vingt stations de mesure disposées le long de l'itinéraire du projet, ainsi qu'au droit d'habitations du quartier Jacquot. Ces mesures relèvent que la partie de l'itinéraire au niveau du giratoire de Savannah, connaît les valeurs les plus élevées en termes de concentrations de polluants atmosphériques.

Le profil de la voirie est envisagé dans le cadre du projet est le suivant :

- en 2x1 voies pour la circulation automobile entre le giratoire de Cambaie et la ZAC Phaonce ;
- en 2x2 voies entre la ZAC Phaonce et le giratoire de Savannah.

La vitesse maximale autorisée sur l'ensemble de l'itinéraire sera limitée à 50 km/h (et 30 km/h au niveau du PEM et des traversées de modes actifs).

Le dossier procède à une quantification actuelle et future des principaux polluants générés par la circulation automobile d'origine routière, puis à apprécier la dispersion de ces substances en intégrant le projet de prolongation de l'axe mixte, ainsi que les hypothèses d'évolution du parc automobile et des flux routiers en considérant le développement des déplacements en mode actif et/ou en transport en commun. Les résultats obtenus des modélisations informatiques réalisées aux horizons 2029 et 2049, permettent de constater une constance dans les émissions de ces polluants atmosphériques, mais également une augmentation de l'exposition de la population à ceux-ci.

Le pétitionnaire propose de réaliser des campagnes de mesure de la qualité de l'air de manière volontaire afin de vérifier que les résultats obtenus par les simulations informatiques sont confirmées et proposer des mesures éventuelles.

Ce suivi ne concerne que les constructions existantes au moment de la mise en service de l'infrastructure routière. Les diverses opérations prévues dans l'Écocité ne sont donc pas intégrées dans l'analyse des nuisances occasionnées par le projet de voirie.

➤ ***La pollution atmosphérique ayant un impact notable sur la santé selon l'Agence Européenne de l'Environnement, la MRAe recommande :***

– d'apprécier les incidences du projet sur la qualité de l'air en phase exploitation en se référant aux valeurs guides de l'OMS¹³ ;

– de justifier que les mesures intégrées dans le projet de prolongation de l'axe mixte (végétalisation aux abords de l'emprise, limitation et apaisement du trafic routier) sont suffisamment efficaces pour limiter les impacts sanitaires pour les populations les plus exposées aux polluants et aux particules fines, notamment pour les habitations les plus proches et les autres lieux de vie sensibles de la ZAC Phaonce pour laquelle le dossier de réalisation a été approuvé par le Territoire de l'Ouest le 8 décembre 2025 ;

– de préciser le choix des essences et les caractéristiques de mise en œuvre des plantations, sachant que certaines espèces végétales disposent d'un feuillage plus favorable à la captation des particules fines et qu'une disposition étagée des plantations pourrait assurer le rôle d'écran de protection.

13 Voir le site de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) : <https://www.who.int/europe/fr/news/item/27-11-2025-who-updates-guidance-to-better-inform-decisions-on-clean-air-and-climate-change-mitigation-policies>

Nuisances sonores

Le tronçon de la RN n°1 jouxtant l'itinéraire du projet, est affecté par le classement sonore des infrastructures de transport terrestre défini par arrêté préfectoral¹⁴. Le niveau du bruit routier est compris entre 70 et 75 dB au cours de la journée (de 6h00 à 22h00, et entre 60 et 65 dB la nuit (de 22h00 à 6h00).

Les mesures réalisées en trois points, montrent que l'ambiance sonore est assez bruyante et que les niveaux sonores actuels peuvent même dépasser les normes en vigueur en plusieurs points de la partie sud du projet (secteur 2).

Le projet de prolongation de l'axe mixte jusqu'au giratoire de Savannah induit une évolution du plan de circulation au sein du quartier Jacquot, notamment en raison de la suppression du radier de la rue du Stade et des nouvelles connexions à l'axe mixte.

Cette nouvelle infrastructure sera empruntée par les transports en commun :

- bus du réseau Kar'Ouest et Cars Jaunes à court terme ;
- train régional du réseau ferré interurbain « Réunion Express » à plus long terme.

Les simulations sur les évolutions du trafic routier, montrent un délestage modeste de la RN n°1 à l'issue de la mise en service de l'axe mixte prolongé jusqu'à Savannah. Il est à noter que la vocation de l'axe mixte entre le giratoire de Cambaie et celui de Savannah, est principalement de desservir les opérations immobilières et d'aménagement envisagées dans le cadre de l'Écocité, et de constituer une artère primaire pour la circulation des transports en commun en site propre.

Même si le présent projet constitue une nouvelle source de bruit routier, les simulations réalisées aux horizons 2029 et 2049, montrent qu'aucun bâtiment existant n'est concerné par un dépassement des seuils réglementaires relatif au bruit. Toutefois, le porteur de projet propose de mettre en œuvre un type de revêtement en enrobé spécifique permettant de diminuer les bruits routiers. Il prévoit également de réaliser des campagnes de mesure du bruit de manière volontaire afin de vérifier que les résultats obtenus par les simulations informatiques s'avèrent exactes et apporter des mesures correctives en cas de besoin.

Comme précédemment, cette mesure de suivi ne concerne que les constructions existantes au moment de la mise en service de l'infrastructure routière.

Il est à noter que l'ARS dans son avis du 20 juillet 2026, précise que les normes recommandées par l'OMS sont dépassées.

- ***La MRAe recommande d'analyser les incidences sonores du projet de prolongation de l'axe mixte sur les bâtiments (destinés à accueillir 1 500 logements, des activités tertiaires et des équipements publics) de la ZAC Phaonce pour laquelle le dossier de***

¹⁴ Arrêté préfectoral n°2734 du 14 décembre 2023 : <https://www.reunion.developpement-durable.gouv.fr/3-le-classement-sonore-des-itt-et-les-a53.html>

réalisation a été approuvé par le Territoire de l'Ouest le 8 décembre 2025. Au regard des niveaux sonores résultant des modélisations informatiques, elle recommande également de proposer dès maintenant des mesures à mettre en place dans le cadre de la réalisation des ouvrages afin de limiter efficacement les nuisances sonores pour les futurs habitants et usagers de la ZAC Phaonce.

Climat

Les émissions liées à la construction de l'infrastructure routière sont évaluées à 21 500 teqCO₂¹⁵. Le porteur de projet considère que l'utilisation de matériaux inertes permet de réduire l'empreinte carbone, sans toutefois apporter d'éléments chiffrés permettant de justifier les réductions d'émission de gaz à effet de serre.

L'analyse monétarisée des coûts collectifs liés à la pollution de l'air et à l'émission des gaz à effet de serre induits par le projet aux horizons 2029 et 2049, prend en compte la circulation des véhicules particuliers, des véhicules utilitaires, des poids-lourds et des transports en commun¹⁶. Cette approche n'est pas très explicite et ne conduit pas le porteur de projet à présenter les enjeux liés au climat, ni à justifier l'absence de nécessité de proposer des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation.

La MRAe préconise de se référer au guide du Ministère de la transition écologique, publié en février 2022, pour procéder à l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre générées par le projet selon une méthodologie éprouvée et utilisée à l'échelle nationale¹⁷.

- ***La MRAe recommande de reprendre la démarche d'évaluation de l'impact du projet sur le changement climatique en s'appuyant sur le guide précité pour proposer le cas échéant des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation en cohérence avec les objectifs nationaux de la stratégie nationale bas carbone (SNBC¹⁸) et du Plan Climat Air Énergie (PCAET) du Territoire de l'Ouest.***

15 Voir les pages 268 à 269 du rapport d'étude d'impact établie par ARTELIA le 6 mai 2026

16 Voir les pages 267 à 268 du rapport d'étude d'impact établie par ARTELIA le 6 mai 2026

17 Guide accessible sur le site du Ministère de la Transition écologique :

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/publications/cgdd_guides_effets_changement_climatique_etudes_impact_projets_juin2026.pdf

18 Voir le site du ministère de la Transition écologique :

<https://www.ecologie.gouv.fr/strategie-nationale-bas-carbone/feuille-route-climatique-francaise>

AVIS DÉLIBÉRÉ N° 2026APREU8 adopté lors de la séance du 25 août 2026 par

la MRAe de La Réunion – Projet de prolongation et réaménagement de

l'axe mixte de Saint-Paul

4. EFFETS CUMULES¹⁹

Plusieurs projets pouvant avoir une interaction possible avec le nouveau projet d'infrastructure routière ont été recensés dans le dossier, avec comme principal effet cumulable la variation du trafic routier. Il s'agit en particulier :

- de la ZAC Phaonce qui s'inscrit dans la quasi-totalité du présent projet ;
- de l'extension de la carrière SCPR située à l'ouest dans la plaine de Cambaie ;
- du projet de création d'une plateforme de production de terres fertiles réalisées à partir de mélanges de terres excavées criblées, de fines de lavage et du compost de déchets végétaux. Ce projet est situé au nord et au droit de l'axe mixte existant ;
- de la zone d'activités Henri Cornu située au nord et au droit de l'axe mixte existant.



Extrait du plan guide du projet Écocité d'ici 2045 (source Artelia : étude d'impact)

Le projet de production de terres fertiles est susceptible d'être concomitant avec les travaux de prolongation de l'axe mixte. Il est aussi indiqué que l'utilisation de terres fertiles pourrait servir à la mise en œuvre de terre végétale sur le périmètre de la nouvelle

¹⁹ L'article R.122-5 du code de l'environnement précise que l'étude d'impact doit étudier le cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, et qui ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une enquête publique, ou d'une évaluation environnementale et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

infrastructure routière, ce qui permettrait d'éviter les déplacements actuellement prévus pour acheminer la terre végétale depuis le nord de l'île.

Enfin, bien que l'axe mixte constitue l'épine dorsale de la ZAC Phaonce en assurant sa desserte et son désenclavement (voir l'extrait du plan guide ci-dessus), aucun calendrier, même indicatif, n'est présenté entre les deux opérations dont les interactions semblent pourtant incontournables.

- ***La MRAe recommande de compléter l'analyse des effets cumulés en présentant les prévisions du Territoire de l'Ouest sur le déroulement des différentes phases de l'opération de la ZAC Phaonce et en identifiant les éventuels points critiques pour lesquels des mesures complémentaires pourraient être proposées dès maintenant.***

5. JUSTIFICATION DU PROJET

La plaine de Cambaie est destinée à une transformation importante à travers le projet de l'Écocité de Cambaie qui prévoit la construction d'environ 20 000 nouveaux logements. Ce projet s'étend sur les 500 hectares qui appartenaient à l'armée du temps où l'antenne Oméga était en activité.

Le projet de prolongation de l'axe mixte s'inscrit pleinement dans le vaste projet d'aménagement de ce secteur de la commune de Saint-Paul destiné à devenir le pôle urbain majeur de l'agglomération de Saint-Paul.

Il est rappelé que le projet d'axe mixte reliant les communes du Port à Saint-Paul est un projet qui date des années 2000. La portion actuellement en service, a été construite entre 2001 et 2003. Le tracé du prolongement de l'axe mixte reliant le rond-point de Cambaie à l'échangeur de Savannah, a été arrêté à l'issue de la concertation publique lancée par le Conseil Régional le 9 novembre 2020. C'est ainsi que l'option d'un boulevard urbain multimodal intégrant des voies pour un transport en commun en site propre (TCSP) et des pistes cyclables, a été retenue en cohérence avec l'aménagement de l'Écocité et, à terme, avec le projet de remplacement des bus par un transport ferré (projet dénommé « Train Réunion Express »).

Ce projet de prolongation de l'axe mixte permettra ainsi d'améliorer les connexions viaires entre Le Port, La Possession et Saint-Paul, de désenclaver le quartier Jacquot et assurer un accès facilité aux équipements sportifs et culturels de la zone de loisirs, mais également de servir d'axe support au développement des mobilités actives et à la structuration du transport en commun à l'échelle du Territoire de l'Ouest et régionale pour améliorer l'efficacité de ces modes de déplacement alternatifs à la voiture.