

## 01 – Rapport de Présentation – Tome 3

---

*Etude de dérogation « Loi Barnier »*

**Prescrit le 23 mai 2012**

---

**Arrêté le 14 mars 2018**

---

**Approuvé le 12 juin 2019**

---

# Table des matières

<b>OBJET DE L'ETUDE ET RAPPEL REGLEMENTAIRE .....</b>	<b>3</b>
<b>PARTIE 1 – DIAGNOSTIC ET ETAT EXISTANT.....</b>	<b>5</b>
1. LE PERIMETRE DE LA DEROGATION A LA LOI BARNIER : CARACTERISTIQUES URBAINES ET OCCUPATIONS DES SOLS .....	5
1.1. <i>Les espaces largement construits justifiant la non application de la bande d'inconstructibilité.....</i>	<i>6</i>
1.2. <i>Les parties urbaines artificialisées faiblement bâties concernées par la dérogation .....</i>	<i>17</i>
2. LE FLUX DE CIRCULATION.....	22
3. LES NUISANCES SONORES .....	22
3.1. <i>Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres.....</i>	<i>22</i>
3.2. <i>Les cartes de bruit stratégiques.....</i>	<i>23</i>
4. LE RISQUE NATUREL .....	28
5. LE PERIMETRE D'ETUDE POUR LE PROJET DE RRTG .....	29
<b>PARTIE 2 - LE PARTI D'AMENAGEMENT ET LES DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES.....</b>	<b>30</b>
1. UN SECTEUR SPECIFIQUE CREE AU PLU POUR LES ZONES URBANISEES AUX ABORDS DE LA RN1 .....	31
2. LA REGLEMENTATION DES ZONES ANTHROPISEES PEU BATIES .....	33
2.1. <i>Le projet de valorisation du front de mer .....</i>	<i>33</i>
2.2. <i>Traduction règlementaire dans le PLU .....</i>	<i>38</i>
<b>PARTIE 3 - LA LOI « BARNIER » AU PLU REVISE APPROUVE .....</b>	<b>43</b>

## Objet de l'étude et rappel réglementaire

L'objectif de la loi Barnier (loi « entrée de ville ») est d'inciter les collectivités publiques et en particulier les communes, à préciser leurs projets de développement et à éviter une extension non maîtrisée de l'urbanisation.

Cette réflexion doit permettre de finaliser une réflexion urbaine qui trouvera sa traduction dans les documents d'urbanisme locaux (plan local d'urbanisme).

Les dispositions des articles L111-6 et suivants du code de l'urbanisme sont applicables à toutes les communes dont le territoire ou une partie longe une autoroute, une route express, une déviation ou une route classée à grande circulation et notamment aux espaces non urbanisés situés le long des voies.

L'article L111-6 du Code de l'Urbanisme stipule : « **En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière, et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des routes classées à grande circulation.** »

Cette interdiction ne s'applique pas :

- Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- Aux réseaux d'intérêt public ;
- A l'adaptation, la réfection ou l'extension de constructions existantes.

L'article L111-8 du Code de l'Urbanisme précise « **Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.** »

Par conséquent, l'objet de la présente notice consiste à prendre en compte les dispositions de la loi « Barnier », **article L111-6 et suivants du code de l'urbanisme**, au regard de la présence de la RN1, **voie classée à grande circulation**.

En effet, au titre de l'article L111-8 du code de l'urbanisme, la Ville a jugé utile de **réaliser une étude pour justifier et motiver les règles qu'elle a souhaité intégrer dans son PLU afin de déroger à la bande d'inconstructibilité** sur une partie de son territoire.

Cette étude de dérogation s'applique **uniquement au droit des zones urbaines** concernées (zones U aux documents graphiques).

Cette note a pour ambition de justifier qu'une partie des espaces concernés par la servitude d'inconstructibilité prévue à l'article L111-6 sont :

- soit, pour la majeure partie, **des espaces réellement urbanisés et construits**, légitimant la non application de la bande d'inconstructibilité de 75 mètres au PLU révisé ;
- soit, pour la plus petite partie, **des espaces largement anthropisés et artificialisés, mais qu'au regard du caractère néanmoins faiblement bâti de ces espaces, il est préférable de démontrer que le PLU en révision**, à travers ses pièces réglementaires, **est compatible avec les exigences attendues** par l'article L111-8 du code de l'urbanisme et la suppression de la bande des 75 mètres.

**Cette note se présente ainsi :**

- Le diagnostic et l'état existant de l'ensemble des sites concernés par la dérogation ;
- Les orientations portées par la Ville, à la fois en termes de projets d'aménagements que de réglementation au PLU révisé, en lien avec la dérogation ;
- La traduction graphique de la loi Barnier au PLU révisé approuvé.



## Partie 1 – Diagnostic et état existant

### 1. Le périmètre de la dérogation à la Loi Barnier : caractéristiques urbaines et occupations des sols

Dans le cadre de la révision de son PLU, la Commune de La Possession a identifié un périmètre concerné par la marge de recul de 75 mètres liée à la présence de la RN1 et pour lequel elle demande dérogation, au sud du grand centre-ville (de la rue Sarda Garriga à la rue Patrice Lumumba).

Le périmètre étudié, **de 9,3 ha**, permet de couvrir deux types de zones :

- Une **zone urbaine fortement construite** nécessitant une **cohérence avec la réalité du terrain** par une prise en considération de l'urbanisation existante, sur la façade est de la RN1 (5,8 ha) ;
- Une zone **urbaine au caractère moins bâti**, mais réellement **anthropisée et artificialisée** (3,5 ha), dont l'enjeu porte notamment sur le développement touristique du front de mer et la préservation d'équipements structurants (réseau routier, marché forain).

Le présent dossier de dérogation à la Loi Barnier **ne concerne pas les terrains situés en zone naturelle** (zone N) au PLU révisé, considérés réellement comme « entrées de ville » à maintenir. Dès lors, la bande d'inconstructibilité de 75 m de part et d'autre de la RN1 conservée s'applique sur ces sites-là.



## 1.1. Les espaces largement construits justifiant la non application de la bande d'inconstructibilité

Les marges de recul de l'article L111-6 ne s'appliquent « *qu'en dehors des espaces urbanisés des communes* ». Il n'existe pas de définition juridique précise d'« espaces urbanisés ». Toutefois, selon la jurisprudence, le caractère urbanisé des sols s'apprécie en fonction des terrains concernés. La notion d'espace d'urbanisé, dans le cadre de la Loi Barnier, doit s'appréhender comme dans le cadre de l'application de l'article L111-3 (inconstructibilité limitée) ou de l'article L122-5 issu de la « loi Montagne » du 9 janvier 1985 ». Elle s'apprécie alors au regard :

- de la densité de construction : le type d'habitat dense ou plus diffus que l'on trouve dans les environs ;
- la distance par rapport aux constructions les plus proches, et en fonction de la protection de l'activité agricole ou du paysage ;
- de la desserte par des équipements du secteur et de la zone environnante ;
- de la situation du site dans son espace, à travers notamment divers obstacles physiques ou topographiques qui peuvent séparer ces terrains des zones d'habitations existantes.

Au regard des critères cités ci-avant, les espaces suivants **peuvent être considérés comme des espaces urbanisés** de la commune **où la servitude « entrée de ville » ne s'applique pas**. Les références aux articles L111-6 à L111-8 du code de l'urbanisme ne peuvent justifier l'insertion d'une bande d'inconstructibilité. Il relève alors du choix communal d'intégrer dans son PLU les dispositions qu'elle souhaite afin de prendre néanmoins en considération la présence de la RN1 et les potentielles nuisances occasionnées (voir Partie 2 « *Le parti d'aménagement et les dispositions réglementaires* », chapitre 1 « *Un secteur spécifique créé au PLU pour les zones urbanisées aux abords de la RN1* »).

### 1.1.1. Séquence n°1

La première séquence, au sud du grand centre-ville, est véritablement **marquée par une ambiance urbaine**, à la fois aux abords de la RN1, mais également à proximité immédiate des terrains étudiés. Le secteur, jouissant d'une **bonne desserte et de l'ensemble des réseaux urbains**, est classé quasi intégralement en secteur UAa au PLU révisé, dont l'objectif est de contenir les populations exposées aux nuisances de la RN1.

Ce site, en contiguïté directe de la RN1, est caractérisé par la présence :

- d'activités économiques : des entreprises et une station-service
- d'équipements : caserne de pompiers, aires de jeux, place festival
- de parkings
- de voies de desserte

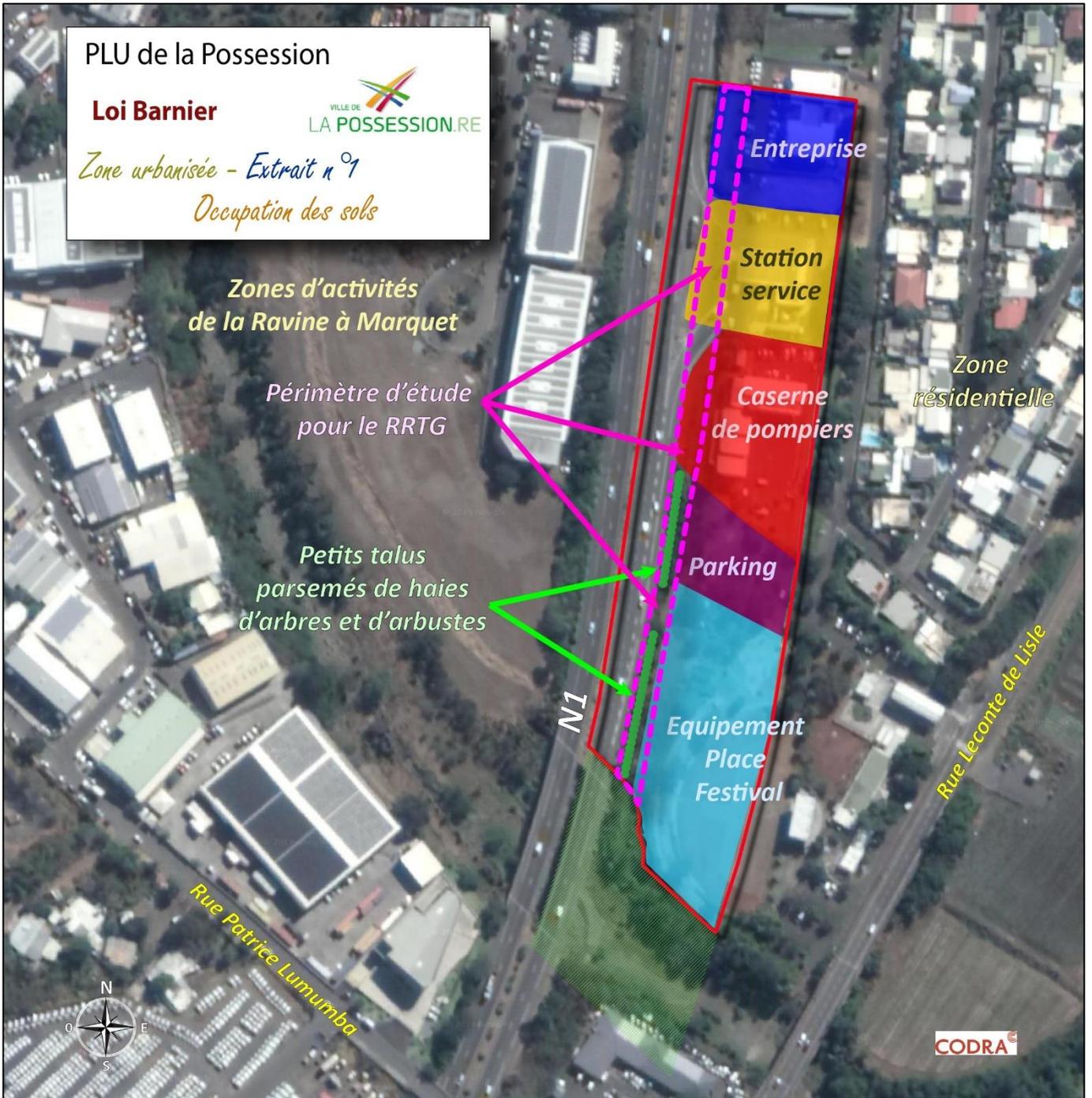
**Aucun habitant** ne réside à moins de 75 mètres de la RN1 sur ce secteur.

Pour la partie équipée mais densément moins bâtie, notamment au niveau de la place festival au sud de cette première séquence, la **présence de talus recouverts ponctuellement d'arbres et d'arbustes spontanés** assure une frange douce entre la RN1 et les terrains situés aux abords. A noter toutefois que ces talus sont superposés aux documents graphiques du PLU révisé (plans de zonage) par un périmètre d'étude en faveur du projet de réseau régional de transport guidé (RRTG) inscrit au titre de l'article L424-1 du code de l'urbanisme (voir chapitre 5 « *Le périmètre d'étude pour le projet de RRTG* » de la présente partie 1).

Par ailleurs, l'ensemble des constructions ou aménagements recensés sur le site **est en continuité immédiate d'un tissu urbain constitué** : zone résidentielle à dominante pavillonnaire, entreprises, zone d'activités économiques de la Ravine à Marquet (de l'autre côté de la RN1).

A noter qu'au sud du secteur, en zone naturelle, **la bande d'inconstructibilité de 75 mètres est conservée** au PLU révisé afin de protéger les terrains riverains à la Ravine à Marquet.





Entrée sud du site (à droite sur la photo), vue depuis la RN1



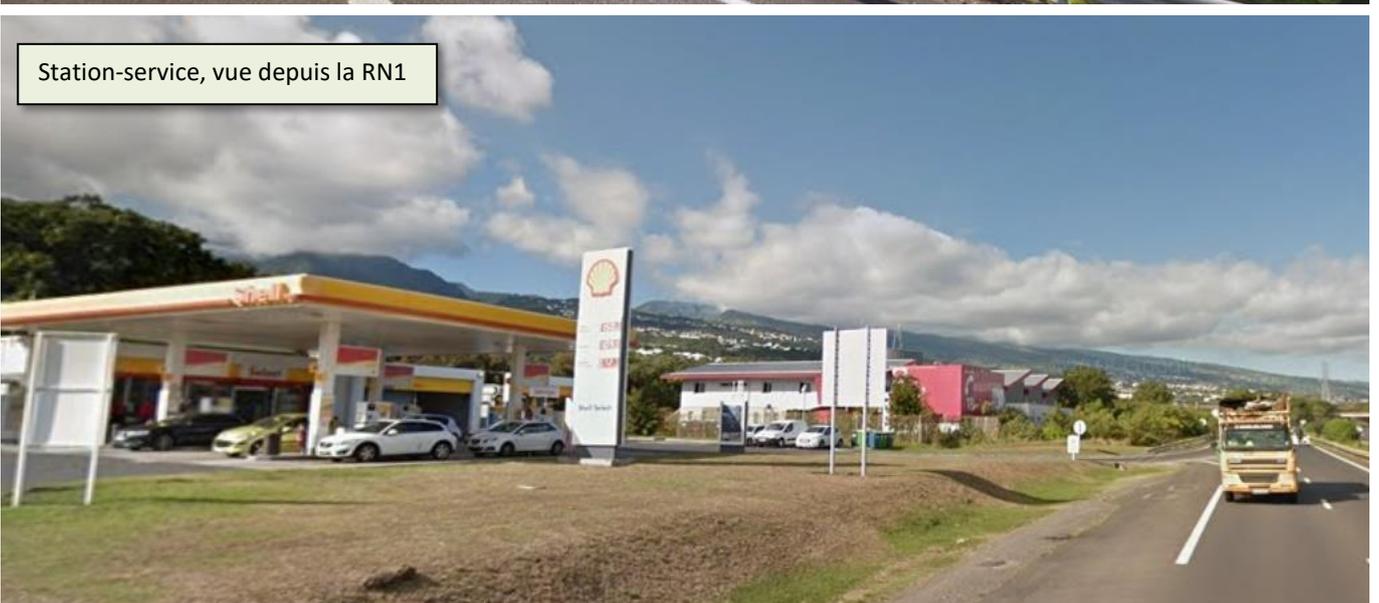
Caserne des pompiers, vue depuis la RN1



Caserne des pompiers et voie d'accès à la station-service, vue depuis la RN1



Station-service, vue depuis la RN1





Entrée nord du site, entreprise, vue depuis la RN1

### 1.1.2. Séquence n°2

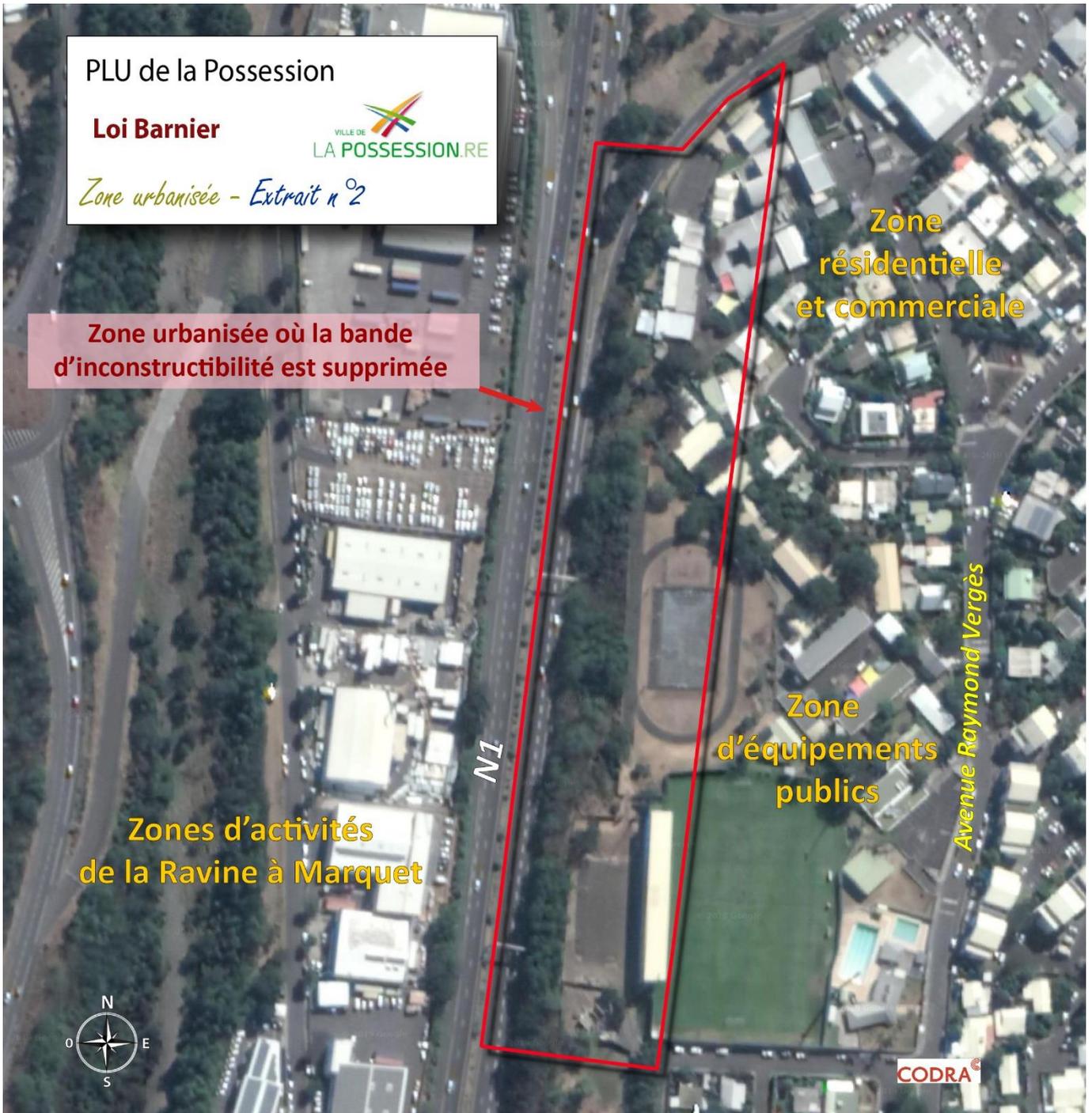
La deuxième séquence, allant géographiquement du stade Youri Gagarine à la sortie de la RN1 « La Possession – Port Est », est également pleinement caractérisée par un **environnement urbain**, à la fois aux abords de la RN1, mais également à proximité immédiate des terrains étudiés.

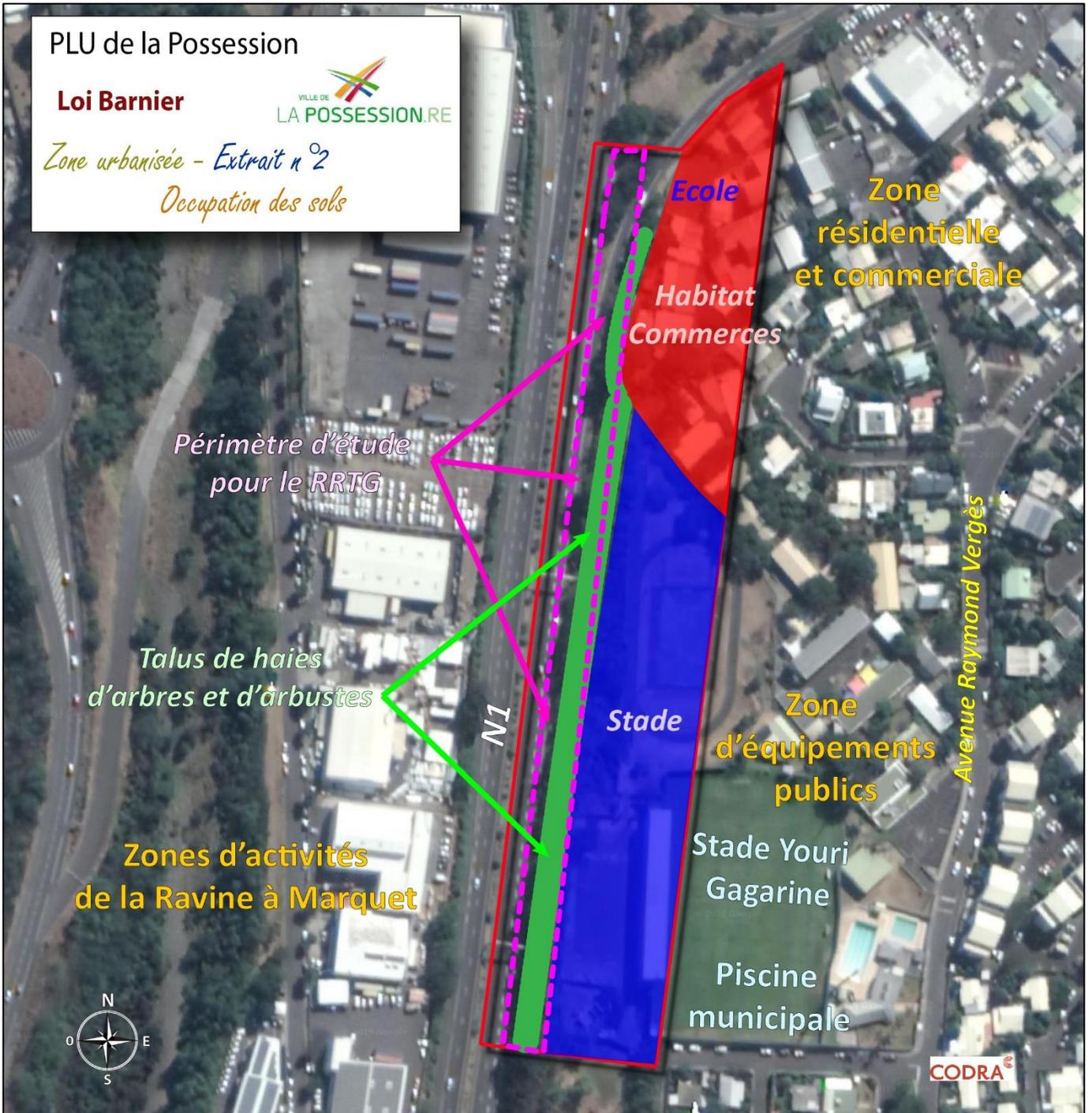
En effet, sur le site concerné par la présente dérogation, jouissant d'une **bonne desserte et de l'ensemble des réseaux urbains**, nous notons en contiguïté directe de la RN1 la présence :

- d'équipements collectifs avec notamment le complexe sportif du stade Youri Gagarine
- d'un tissu urbain mixte avec des habitations notamment sous forme de résidences collectives et des activités commerciales
- d'une école primaire
- d'une voie de sortie de la RN1

Ces constructions **se distinguent légèrement** depuis la RN1, malgré une proximité quasi immédiate. En effet, tout au long de la séquence, la présence de **talus recouverts d'arbres et d'arbustes spontanés** assure une frange douce entre la RN1 et les terrains situés aux abords. A noter toutefois que ces talus sont en très grande partie superposés aux documents graphiques du PLU révisé (plans de zonage) par un périmètre d'étude en faveur du projet de réseau régional de transport guidé (RRTG) inscrit au titre de l'article L424-1 du code de l'urbanisme (voir chapitre 5 « *Le périmètre d'étude pour le projet de RRTG* » de la présente partie 1).

Par ailleurs, l'ensemble des constructions ou aménagements du site est en **continuité immédiate d'un tissu urbain constitué de type centre-ville** : zone résidentielle pavillonnaire ou de résidences collectives avec de l'activité commerciale en rez-de-chaussée, zone d'équipements collectifs (stade, piscine municipale, équipements scolaires...), zone d'activités économiques de la Ravine à Marquet (de l'autre côté de la RN1).





Entrée sud du site (à droite sur la photo), vue depuis la RN1



Sortie « La Possession – Port Est » de la RN1



Au niveau du stade, vue de la RN1



Entrée nord du site avec visibilité des constructions, vue depuis la RN1



### 1.1.3. Séquence n°3

La troisième séquence, à proximité de la rue Edmond Albius, est **intégralement urbanisée**.

Le site est concerné par la présence :

- d'un centre d'animation socio-éducatif (CASE)
- d'une poissonnerie
- de voies de desserte

Les constructions sont **nettement visibles depuis la RN1**, malgré la présence d'un **petit talus partiellement végétalisé**. Ce talus est superposé aux documents graphiques du PLU révisé (plans de zonage) par un périmètre d'étude en faveur du projet de réseau régional de transport guidé (RRTG) inscrit au titre de l'article L424-1 du code de l'urbanisme (voir chapitre 5 « *Le périmètre d'étude pour le projet de RRTG* » de la présente partie 1).

Ces constructions ne présentent pas d'intérêt architectural, urbanistique ou paysager particulier, et sont marquées par quelques tags.

Le terrain est en **continuité immédiate d'un tissu urbain constitué de type centre-ville** : zone résidentielle pavillonnaire ou de résidences collectives avec de l'activité commerciale en rez-de-chaussée, place du marché forain de La Possession...

A noter qu'au :

- sud du secteur, au niveau de la place du marché forain et du projet de valorisation du front de mer, la bande d'inconstructibilité initialement liée à l'application de l'article L111-6 du code de l'urbanisme est également supprimée. Toutefois, au regard du caractère urbain artificialisé mais faiblement construit, la dérogation prévoit des règles compatibles à l'article L111-8 du code de l'urbanisme (voir chapitres suivants) ;
- nord du secteur, la bande d'inconstructibilité de 75 mètres est conservée au PLU révisé afin de protéger les terrains riverains situés en zone naturelle.





Le site, vue depuis la RN1



## 1.2. Les parties urbaines artificialisées faiblement bâties concernées par la dérogation

Le présent dossier de dérogation prend en considération une zone **fortement anthropisée, artificialisée, imperméabilisée, aménagée et desservie qui présente néanmoins la caractéristique d'être également faiblement bâtie**. Etant **intégrée dans un environnement particulièrement « citadin »**, avec la présence de zones d'habitats, d'activités économiques et de nœuds de transports à proximité immédiate, il paraîtrait légitime d'apprécier la zone comme s'inscrivant dans une partie actuellement urbanisée. Il s'agit d'ailleurs d'une **zone reconnue urbaine dans les documents de planification communaux** antérieurs (zone U au PLU de 2005), confortée dans ce statut par les **documents de planification de rang supérieur** (SAR, SCOT).

Toutefois, **sans définition juridique précise de la notion d'« urbanisée »**, il semble **préférable de distinguer ce secteur des zones urbanisées « construites »** citées au chapitre précédent, afin de se conformer à l'article L111-8 du code de l'urbanisme et de proposer un traitement adapté en conséquence au PLU révisé.

Cette zone aménagée, limitée aux sorties de la RN1 « La Possession – Port Est » pour chacun des deux sens, présente sur site, en contiguïté directe de la RN1 :

- un point de restauration côté mer
- un local pour les pêcheurs côté mer
- la place du marché forain (marché tous les samedis, brocantes fréquentes) côté montagne
- des échangeurs et autres voies de réseau routier

Paradoxalement, les zones urbaines « construites » exposées au chapitre précédent, offrent une transition paysagère davantage harmonieuse avec la RN1 que cette zone, pourtant moins bâtie, mais dont le **caractère artificialisé est très fortement marqué et visible depuis l'axe routier** : absence de talus ou très faiblement végétalisé, omniprésence de réseaux routiers (échangeurs, rond-point, voies de sortie « La Possession Port Est », pont...), clôtures en béton ou grillagées rigides laissant voir les quelques constructions présentes aux abords immédiats de la sortie de la RN1 (point de restauration, local des pêcheurs...) dont certaines « taguées », murs de soutènement « tagués » et en brique apparente côté marché forain... Soulignons toutefois que l'absence de fronts arborés ou de talus prononcés, permet de bénéficier ponctuellement de vues intéressantes sur le grand paysage (entrée du Cirque de Mafate et pentes de l'ouest).

La zone s'inscrit en **continuité immédiate d'un tissu urbain constitué de type centre-ville** : zone résidentielle pavillonnaire ou de résidences collectives avec de l'activité commerciale en rez-de-chaussée, zone d'activités économiques de la Ravine à Marquet.

La partie côté mer de la zone, à proximité immédiate d'une zone naturelle, est directement **concernée par le projet de valorisation du front de mer** (voir partie 2 « *Le parti d'aménagement et les dispositions réglementaires* », chapitre 2 « *La réglementation des zones anthropisées peu bâties* », sous chapitre « *Le projet de valorisation du front de mer* »).

Enfin, précisons que le projet de réseau régional de transport guidé (RRTG), matérialisé aux documents graphiques par un périmètre d'étude au titre de l'article L424-1 du code de l'urbanisme, traverserait la limite de la place du marché forain aux abords de la RN1 ainsi que les échangeurs routiers.





Entrée sud du site au niveau des échangeurs routiers , vue depuis la RN1



Les abords de la place du marché forain, vue depuis la RN1 (vue côté montagne)



Les abords de la place du marché forain, vue depuis la RN1 (vue côté montagne)



Les abords au niveau de la sortie « La Possession Port Est » , vue depuis la RN1 (vue côté mer)



Les constructions au niveau de la sortie « La Possession Port Est » , vue depuis la RN1 (vue côté mer)



## 2. Le flux de circulation

La Route Nationale n°1 (RN1) en direction de Saint-Denis et Saint-Pierre est un **axe caractérisé par quatre voies**.

La RN1 au niveau du secteur étudié, se caractérise par un profil en travers d'environ 25 mètres composé d'une 2x2 voies de 7 mètres séparées par une bande centrale végétalisée et bordées par un accotement.

D'après la carte des trafics moyens journaliers publiée par la Direction régionale des Routes, au droit de notre périmètre de réflexion, le trafic sur la RN1 a augmenté de 23% sur une dizaine d'années (depuis 2002) portant à près de **60 000 le nombre moyen de véhicules par jour**, soit un trafic à l'heure de pointe estimé à 7 200 véh/HP (12% du trafic)<sup>(1)</sup>.

Or, le seuil de saturation pour ce type de voie (2X2 voies) à l'heure de pointe est atteint pour la fourchette 6 000 à 7 200 véh/HP, hors carrefour et dénivelé. La RN1 à hauteur de La Possession peut donc être considérée comme saturée.

Le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) indique que le trafic poids lourds représente en moyenne 5% du trafic sur la RN1 à hauteur de La Possession, soit environ 3 000 PL/jour en augmentation continue.

## 3. Les nuisances sonores

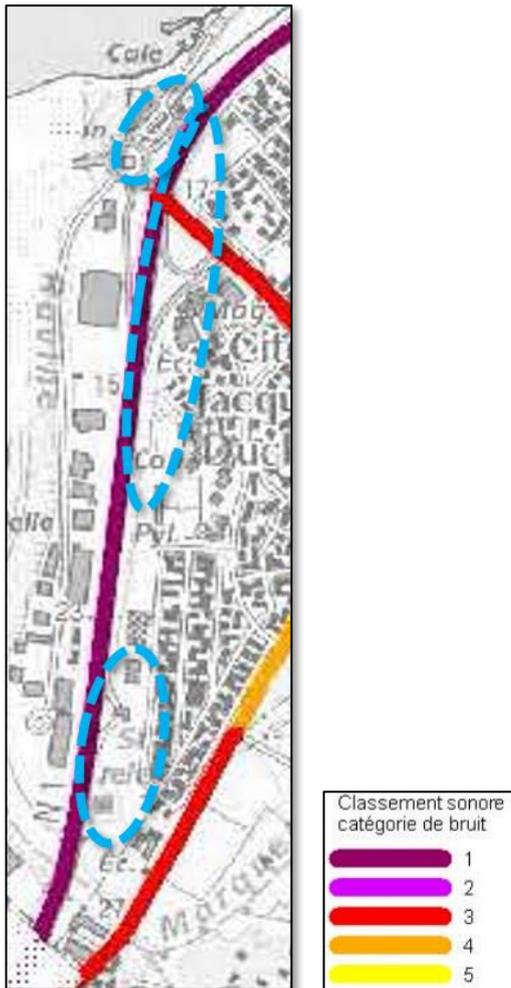
Le bruit dû aux infrastructures de transports terrestres est aujourd'hui la **principale nuisance ressentie** sur le site d'étude. En effet, l'ambiance sonore et vibratoire est sous influence directe de la RN1.

### 3.1. Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres

En application du Code de l'Environnement et suite à l'arrêté préfectoral n°2014-3744/SG/DRCTCV du 16 juin 2014 portant révision du classement sonore des infrastructures de transports terrestres sur le territoire de la commune de La Possession, la RN1 sur les terrains d'études est classée comme **infrastructure bruyante de catégorie 1 avec une largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de 300 mètres** de part et d'autre de la voie. En effet, il est considéré que le niveau de sonore de référence LAeq en dB (A) est supérieur à 81 durant la tranche horaire 6h-22h, et supérieur à 76 durant la tranche horaire 22h-6h.

L'arrêté rappelle que « dans le contexte climatique particulier de La Réunion, l'urbanisme « écran » (bâtiments peu sensibles au bruit, recul hors zones de bruit, ...) le traitement à la source, l'orientation adaptée des bâtiments et des pièces sensibles, la création d'espaces « tampon » en façades exposées, etc... devront être privilégiés conjointement par rapport à un traitement unique du bâti, afin de satisfaire les prescriptions d'isolation acoustique ».

<sup>(1)</sup> La méthodologie utilisée pour estimer les niveaux de saturation des infrastructures routières fait référence aux travaux du CERTU concernant 1/ le trafic à l'heure de pointe qui peut, en général, être estimé à 12% du trafic journalier moyen ; 2/ Le niveau de saturation des types d'infrastructures. Nom de l'ouvrage : « Le profil en travers, outil du partage des voiries urbaines », CERTU, 2009

**CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES****3.2. Les cartes de bruit stratégiques**

La carte de bruit stratégique permet l'évaluation globale de l'exposition sonore dans une zone donnée soumise à différentes sources de bruit et établit des prévisions générales d'évolution du bruit pour cette zone.

Elle informe sur les dépassements de valeurs limites pertinentes en vigueur et fournit une estimation du nombre de personnes dans les bâtiments d'habitations ainsi qu'une estimation du nombre d'établissements d'enseignement et de santé dans les zones cartographiées.

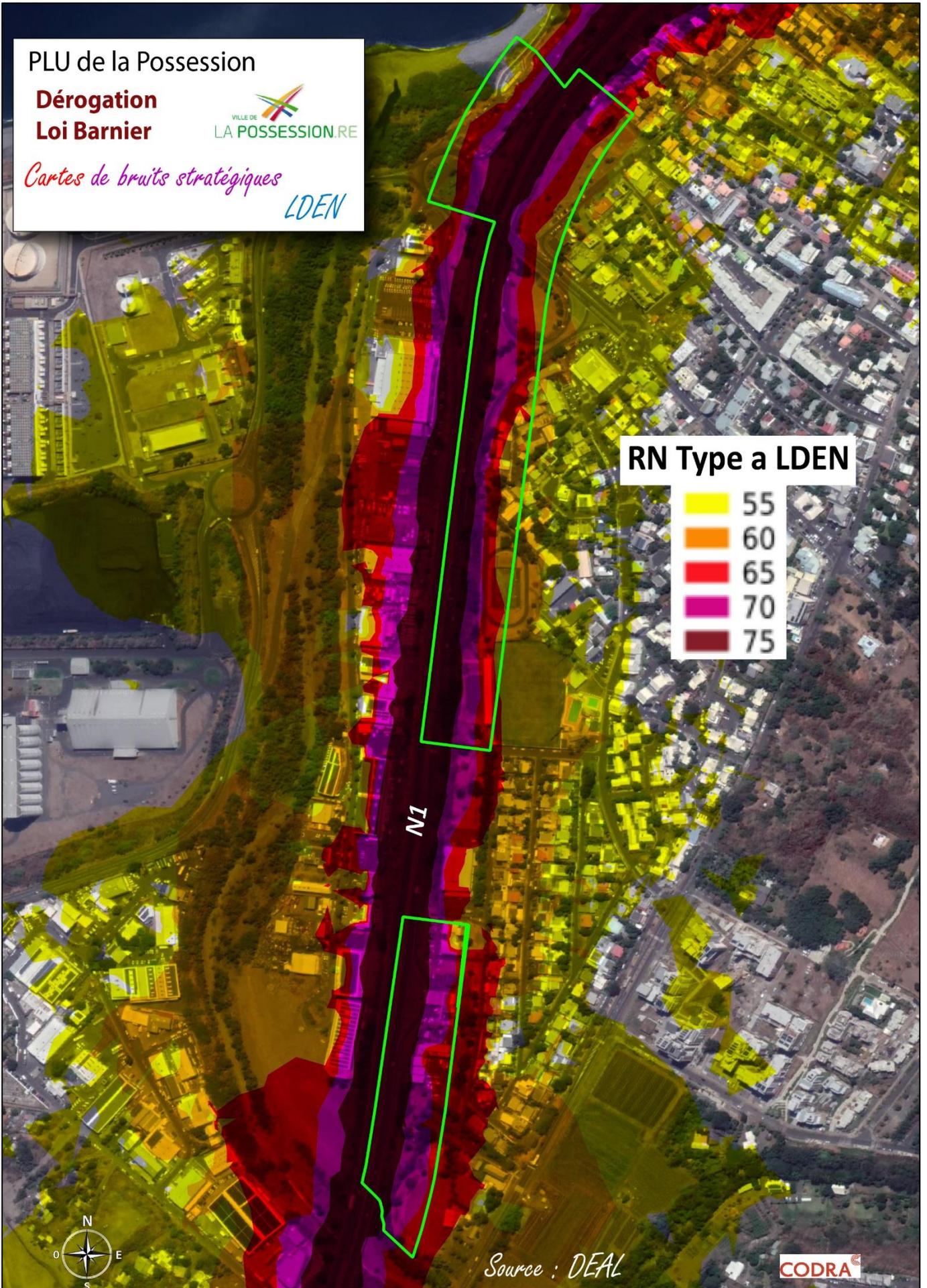
Les cartes sont établies selon des indicateurs de niveau sonore harmonisés Lden (jour, soirée, nuit) et Ln (nuit).

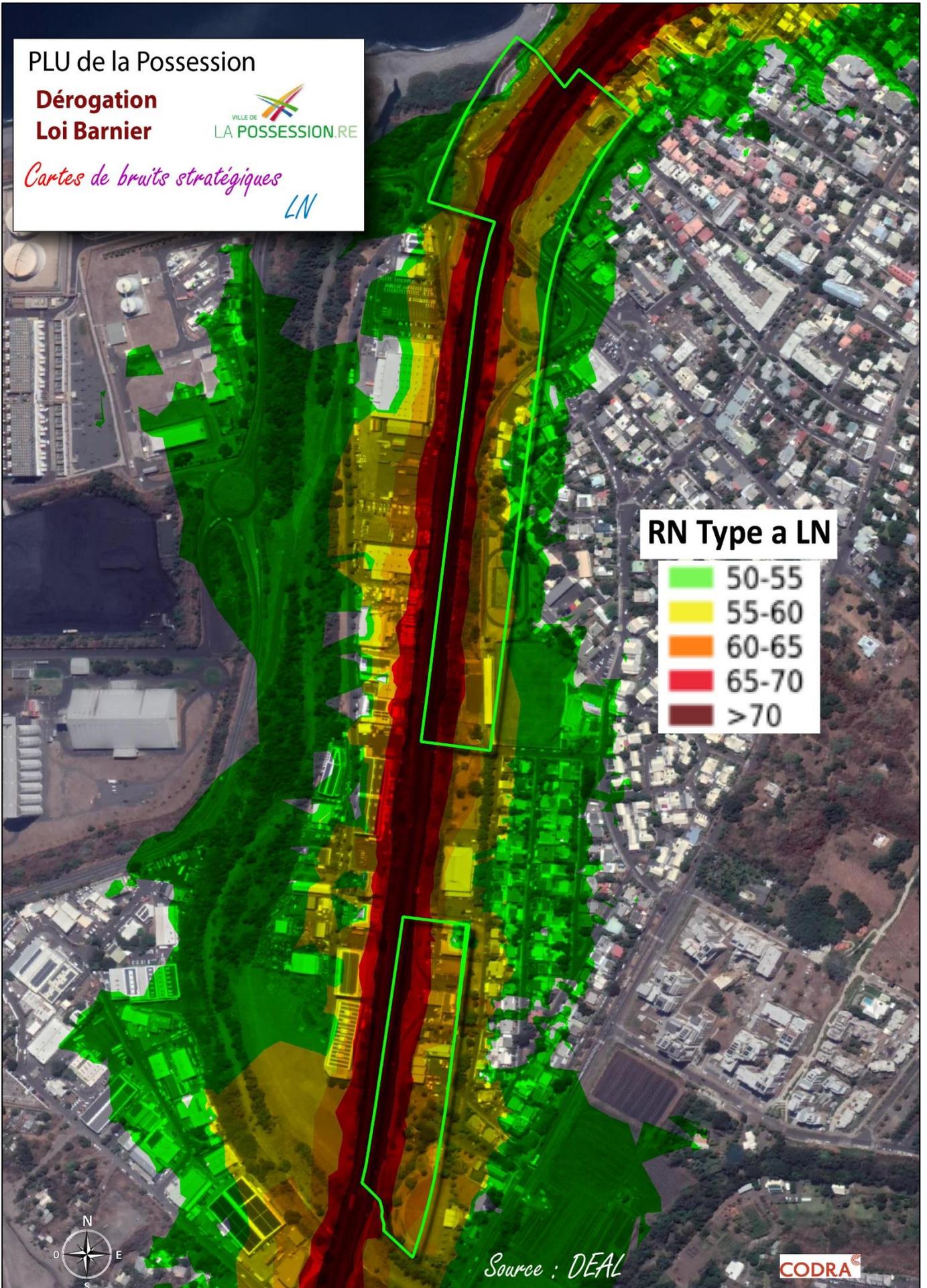
Les arrêtés préfectoraux du 11 janvier 2019 portant approbation des cartes de bruit stratégiques des grandes infrastructures régionales, départementales et communales répertorient désormais l'ensemble des voiries du territoire de la Réunion supportant un trafic de 8 200 véhicules par jour.

Les sites concernés par le présent dossier de dérogation sont en partie situés dans un seuil de bruit compris entre 55(A)(1) et 70 dB(A), mais peut aller au-delà de 75dB(A) pour les abords immédiats de la RN1. Ces seuils ne représentent aucun risque pour la santé car en dessous de 90dB(A) pour les zones où sont localisées les constructions, et encore moins nocifs car inférieurs à 130dB(A).

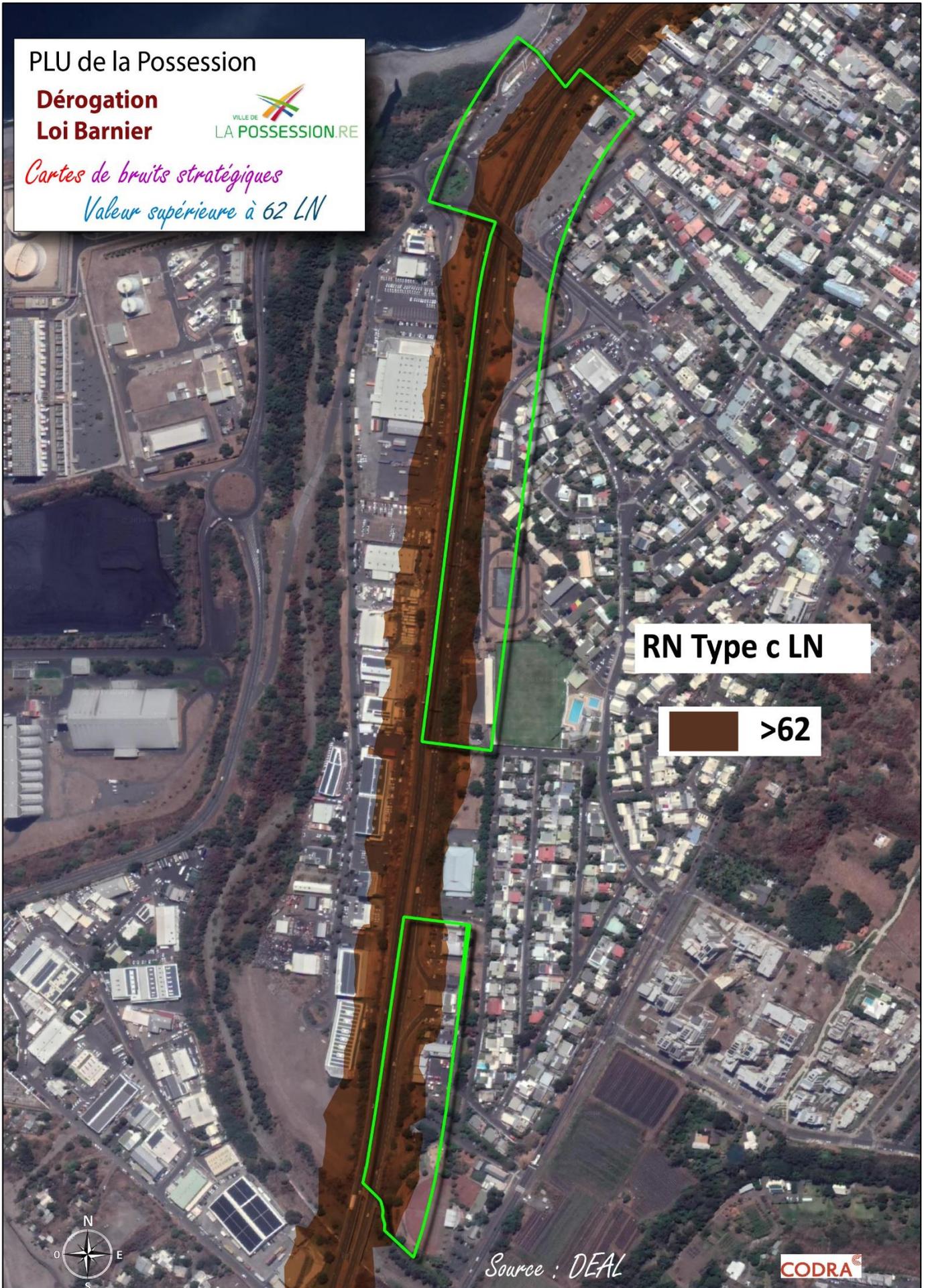
Cependant, ils peuvent être perçus comme pénibles sur long terme de présence. De fait, certaines zones dépassent les valeurs limites de niveau sonore pour les bâtiments d'habitations, d'enseignement et de santé : 68 dB(A) en Lden et 62 dB(A) en Ln.

<sup>(1)</sup> dB(A) : unité de mesure exprimant un niveau d'intensité (décibel) pondéré en fonction des caractéristiques physiologiques de l'oreille humaine



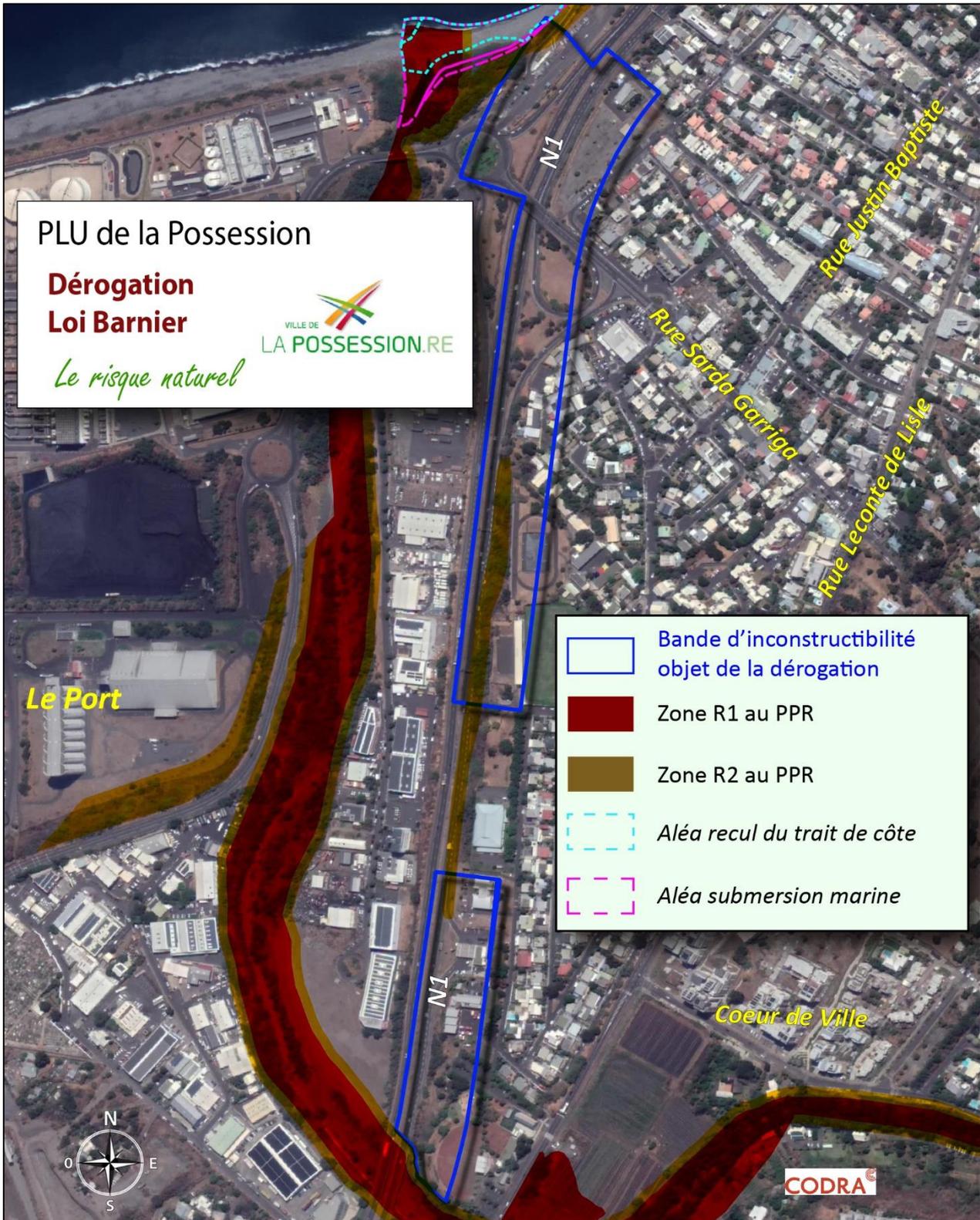






## 4. Le risque naturel

Enfin, notons que la suppression de la bande d'inconstructibilité ne conduira pas à exposer davantage la population au risque naturel, **les terrains concernés par la présente dérogation n'étant pas recensés comme à risque élevé ou moyen** au plan de prévention des risques naturels « inondation, mouvements de terrain » et au porter à connaissance des aléas côtiers. Seule une toute petite bande aux abords de la RN1 à proximité du stade Youri Gagarine est identifiée en risque R2. Cette bande est toutefois soumise au périmètre d'étude dans le cadre du projet RRTG.



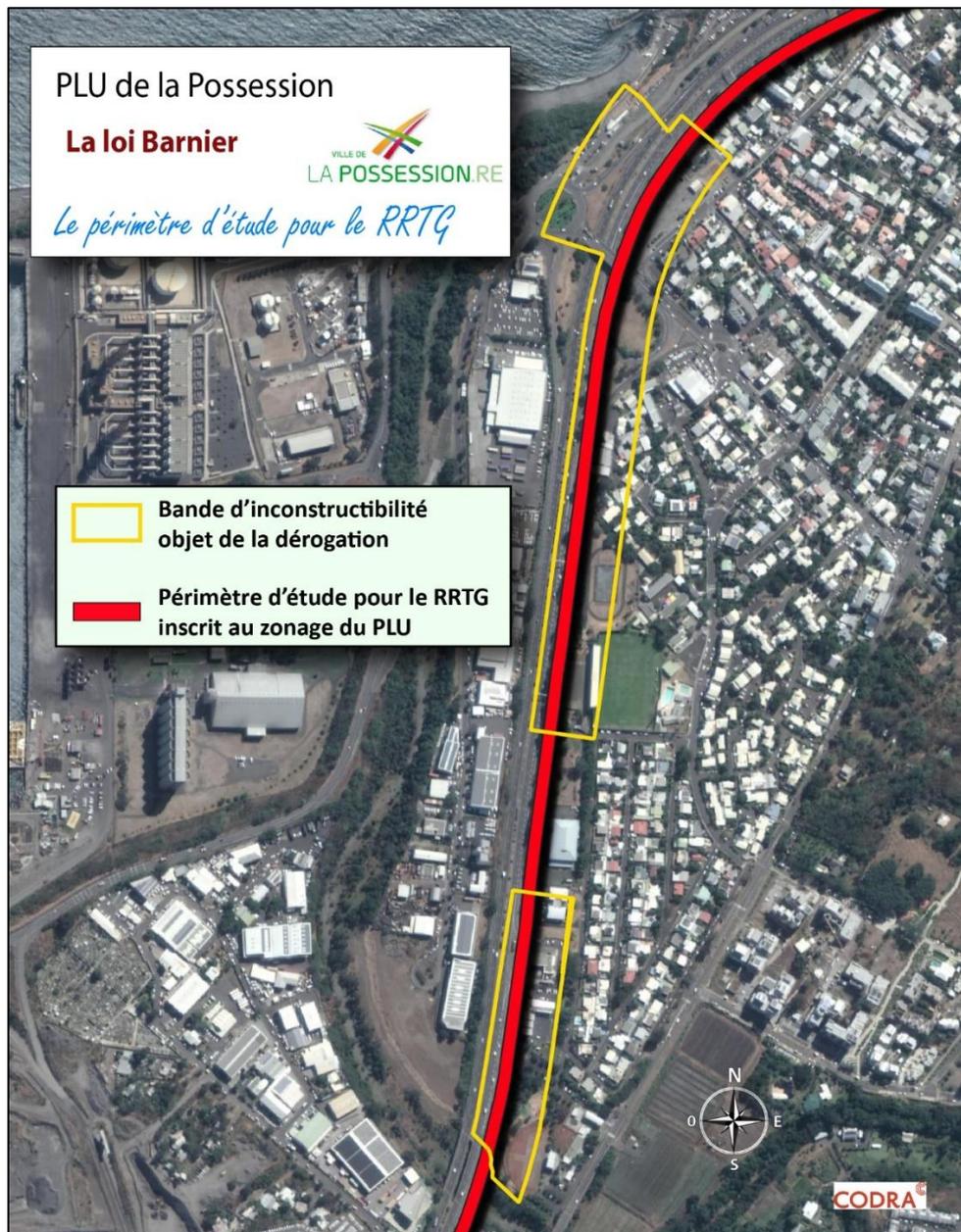
## 5. Le périmètre d'étude pour le projet de RRTG

Le Schéma d'Aménagement Régional (SAR), reporté également au Schéma de Cohérence Territoriale du Territoire de la Côte Ouest (SCOT), préconise la réalisation d'infrastructures de type Transport en Commun en Site Propre (TCSP) à court-moyen terme dans chaque bassin de vie et définit, à plus long terme, un tracé de principe pour la réalisation du Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG) entre Saint-Benoît et Saint-Joseph en passant par Saint-Denis et le littoral Ouest. Ce chantier fait partie des grands projets régionaux, et est la composante fondamentale d'un futur réseau de transport collectif performant, alternatif à la voiture et durable.

De fait, à la demande de la Région et des services de l'Etat, **un périmètre d'étude a été inscrit aux documents graphiques du PLU révisé** (plan de zonage) au titre de l'article L424-1 du code de l'urbanisme afin de **contribuer à la sécurisation du projet de RRTG**. Ce périmètre **traverse directement les secteurs concernés** par la présente dérogation.

Le périmètre d'étude permet de sursoir à statuer sur toute demande d'autorisation lorsque des travaux, des constructions ou des installations sont susceptibles de compromettre ou de rendre plus onéreuse l'exécution de travaux publics, dès lors que la mise à l'étude d'un projet de travaux publics a été prise en considération par l'autorité compétente et que les terrains affectés par ce projet ont été délimités. **Ce périmètre d'étude assure ainsi la non urbanisation immédiate des abords de la RN1 concernés.**

Il est donc primordial de veiller à ce que les prescriptions inscrites dans le PLU, notamment celles devant répondre aux exigences de l'article L111-8 du code de l'urbanisme, **ne compromettent pas la réalisation du projet de RRTG.**



# Partie 2 - Le parti d'aménagement et les dispositions réglementaires

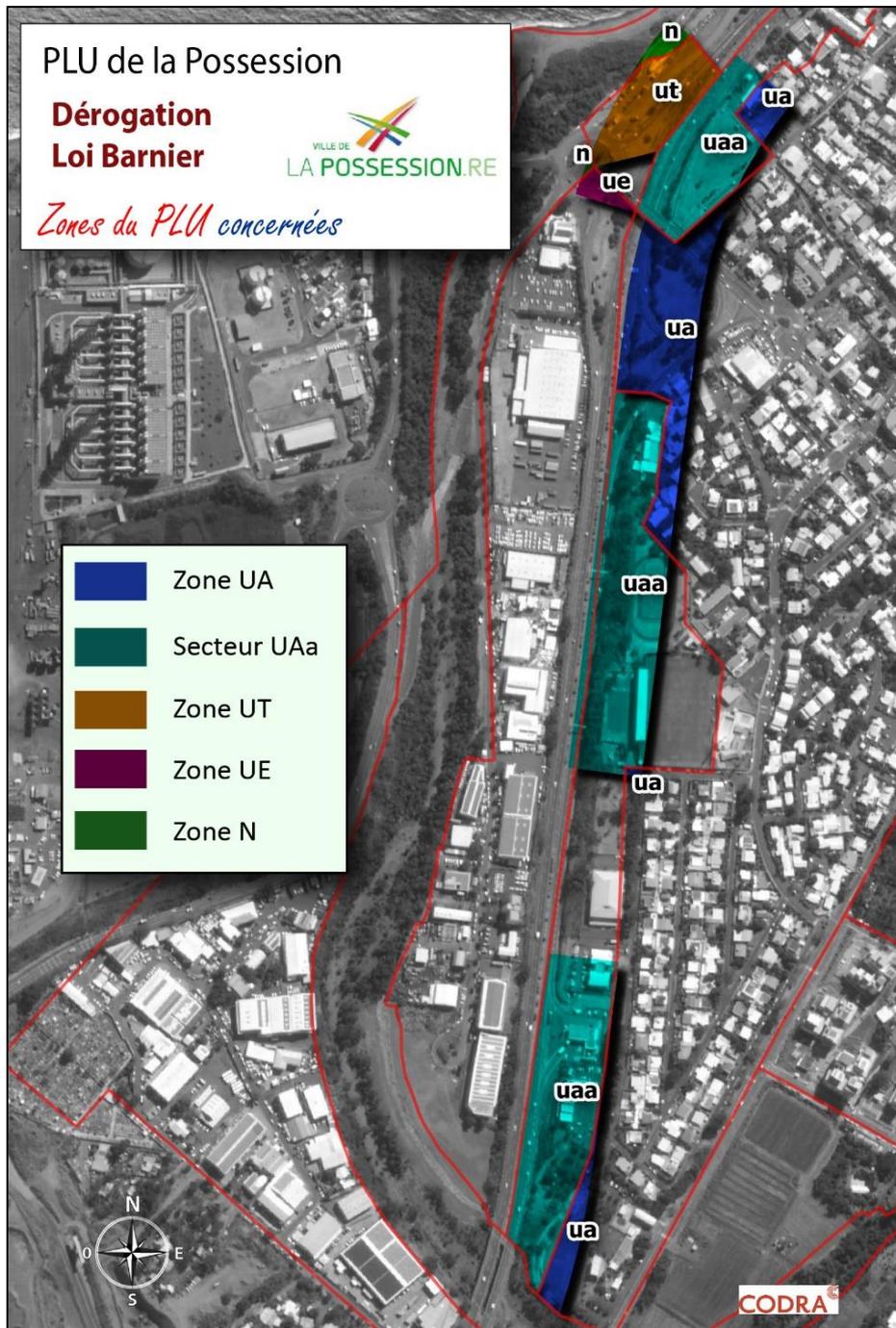
Le périmètre étudié est essentiellement concerné au PLU révisé approuvé par les zonages suivants :

- Zone **UA** (zone des bas dont le tissu urbain doit évoluer en privilégiant une densification harmonieuse), sur 2,2 ha
- Secteur **UAa** (terrains situés le long de la RN1), sur 5,95 ha
- Zone **UT** (à destination d'équipements touristiques et de loisirs), sur 0,9 ha

L'ensemble de ces sites **était déjà classé en zone urbaine** (zone U) au PLU approuvé en 2005.

Très ponctuellement, afin de conserver une cohérence dans la demande de dérogation, deux autres zones du PLU sont concernées à la marge :

- Zone **UE** (à destination d'activités économiques de production), sur 0,12 ha
- Zone **N** (zone naturelle), sur 0,12 ha



## 1. Un secteur spécifique créé au PLU pour les zones urbanisées aux abords de la RN1

Comme détaillé précédemment (voir partie 1 « *Diagnostic et état existant* » chapitre 1 « *Le périmètre de la dérogation à la Loi Barnier : caractéristiques urbaines et occupations des sols* »), les espaces urbanisés construits de la commune justifient la non application de la servitude « entrée de ville », et donc la suppression de la bande d'inconstructibilité de 75 m le long de la RN1 aux documents graphiques du PLU.

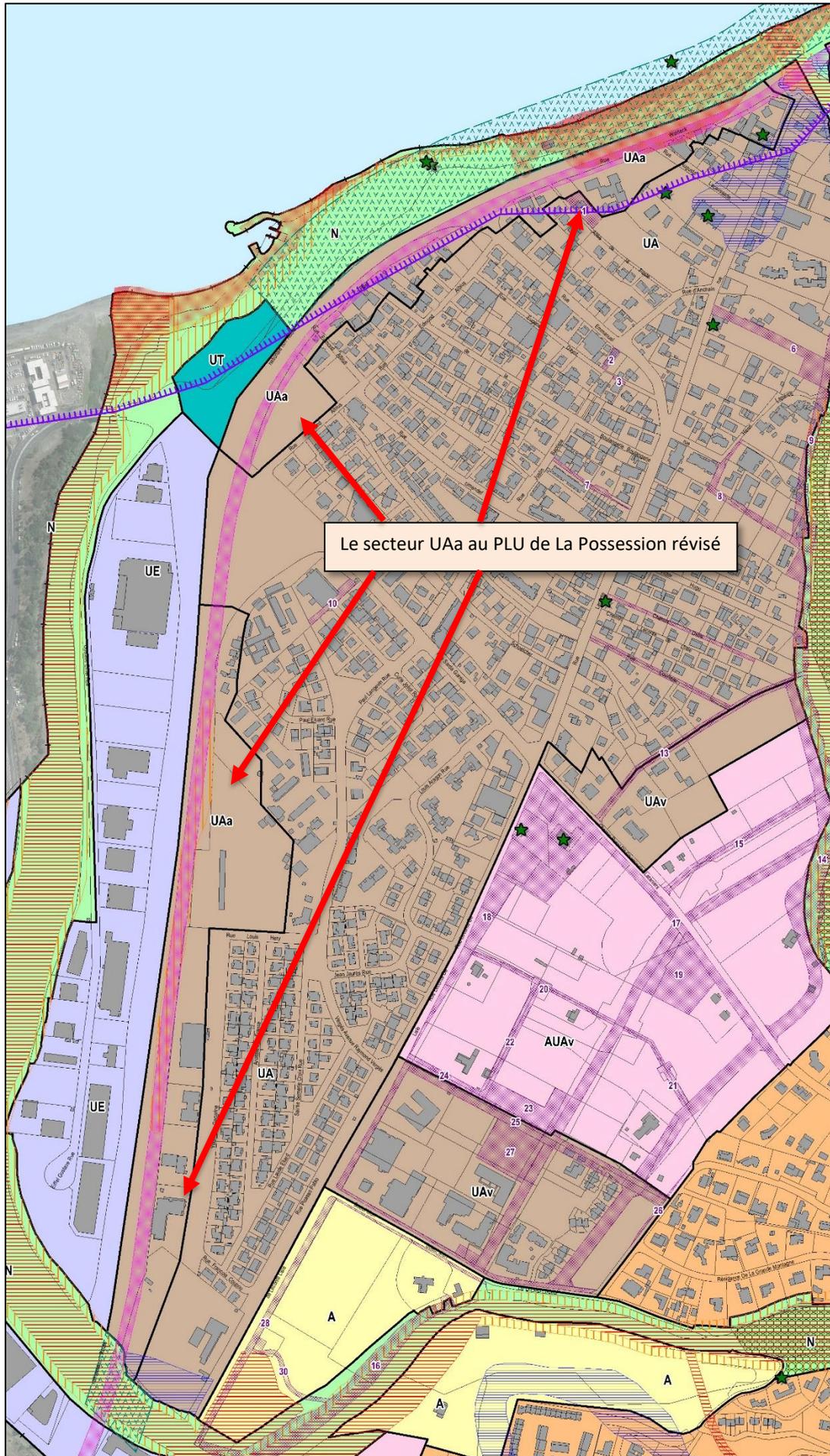
La Municipalité fait néanmoins le choix de prendre des mesures règlementaires nécessaires dans son PLU révisé, garantissant la prise en considération des nuisances occasionnées par la présence de la RN1 sur le territoire.

Ainsi, un secteur UAa de 15,2 ha, correspondant à la zone située le long de la RN1 côté « montagne », a été créé spécifiquement dans ce PLU révisé. L'objectif principal de ce secteur est de ne pas augmenter le nombre de personnes exposées aux nuisances de la RN1 et d'assurer la sécurité des biens et des personnes, en interdisant de nouvelles constructions à destination d'habitation.

De plus, dans une logique d'intégration paysagère des constructions aux abords de la RN1, la hauteur des bâtiments est limitée à 9 mètres en secteur UAa pour les autres vocations. Il s'agit d'une spécificité du secteur par rapport à la règle maximale de hauteur de la zone UA, qui autorise les constructions d'atteindre 22 mètres.

Afin de prendre en compte les quelques bâtiments d'habitations relativement proches de la RN1, essentiellement non concernés par le présent dossier de dérogation car non affectés par la bande d'inconstructibilité liée à la loi « Barnier », l'extension des constructions d'habitations existantes en secteur UAa est admise mais de manière très encadrée dans le règlement du PLU. En effet, l'extension ne doit pas augmenter la surface de plancher existante à la date d'approbation du PLU de plus de 30%, dans la limite de 30m<sup>2</sup> et sans pouvoir excéder une surface totale finale de 120 m<sup>2</sup> par logement.

A noter que la place du marché forain, non bâtie mais entièrement imperméabilisée, intègre également ce secteur UAa.



## 2. La règlementation des zones anthropisées peu bâties

Comme expliqué ci-avant dans le présent dossier de dérogation (voir partie 1 « *Diagnostic et état existant* » chapitre 1 « *Le périmètre de la dérogation à la Loi Barnier : caractéristiques urbaines et occupations des sols* »), une zone peu bâtie nécessite une réflexion d'aménagement supplémentaire afin de tendre vers des exigences règlementaires compatibles avec l'article L111-8 du code de l'urbanisme, malgré le caractère urbain de la zone concernée et son artificialisation avérée.

### 2.1. Le projet de valorisation du front de mer

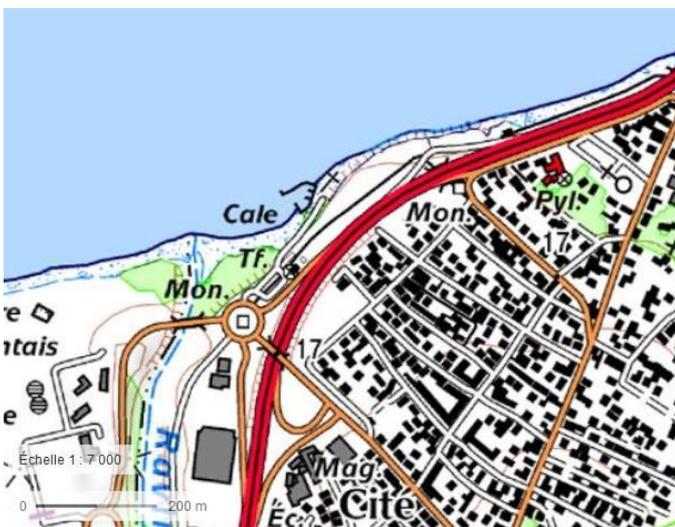
Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) du PLU révisé approuvé, dans son objectif 13, propose d'ouvrir la ville au littoral. Ce projet d'ouverture de la ville sur l'océan a fait l'objet d'études et rentre aujourd'hui dans sa phase opérationnelle.

La commune de La Possession ambitionne de reconnecter son centre-ville à son littoral par la création d'un aménagement visant à attirer les Possessionnais vers la mer, tout en y confortant l'activité de pêche préexistante.

A ce titre, une programmation détaillée est déjà établie et prévoit des aménagements qui seront réalisés dans les années à venir.

Le diagnostic sur le secteur front de mer fait ressortir les enjeux suivants :

- Un site proche du centre-ville actif mais isolé, déconnecté ;
- Une situation bénéficiant d'un cadre naturel exceptionnel ;
- Une reconquête écologique du littoral ;
- Une valorisation des usages existants : abris côtiers, snack, amphithéâtre, pêche, snack...





*Axonométrie illustrant le projet de reconquête écologique du littoral qui passe par une faible empreinte de l'urbanisation et un projet paysagé dense.*



Clichés présentant les barques, l’abri côtier, les installations du chantier de la Nouvelle Route du Littoral, les box des pêcheurs, les stationnements, l’amphithéâtre, l’arrêt de bus et le passage souterrain sous la route nationale.



Le programme du projet d’ouverture de la ville sur la mer propose les éléments suivants :

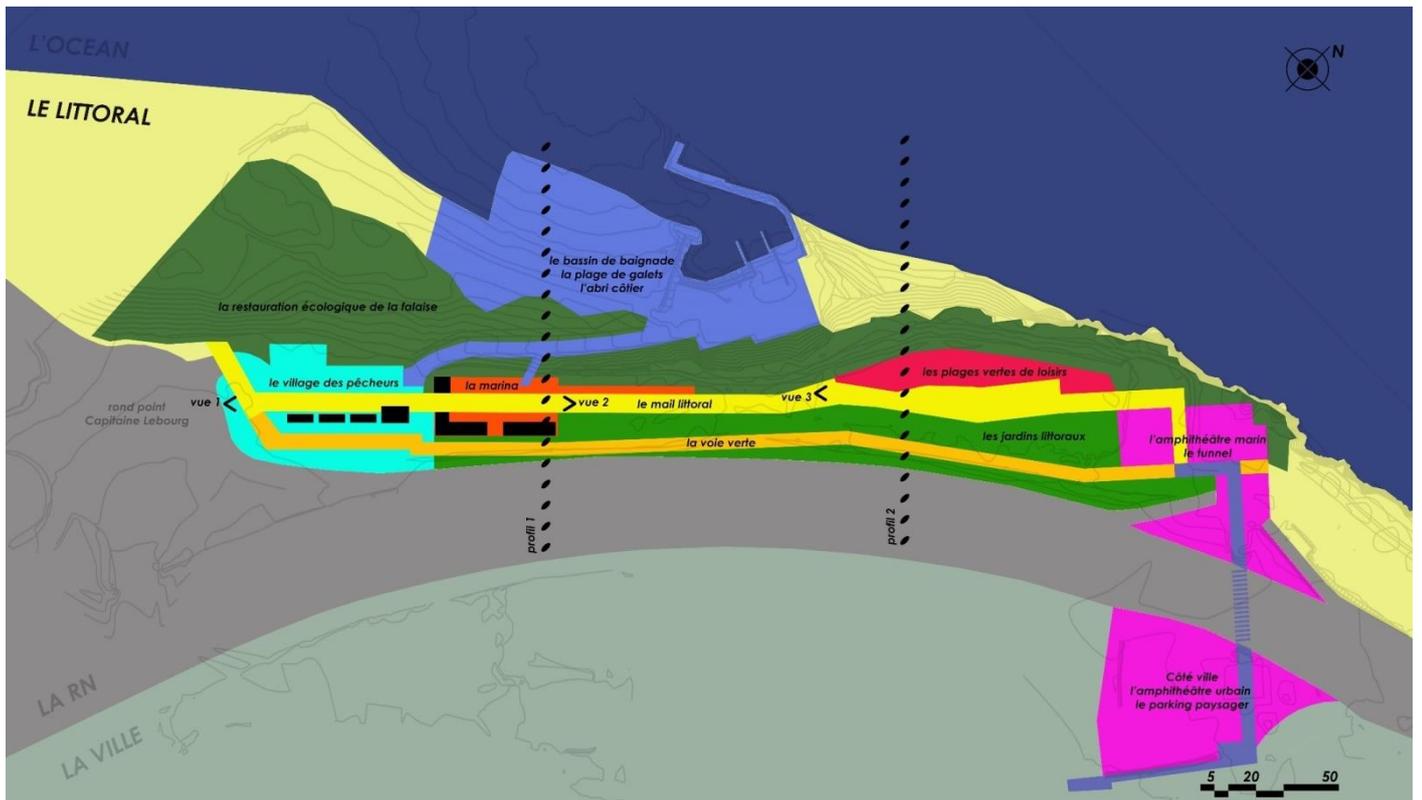
- Création :
  - o D’un cheminement doux sécurisé et confortable au-dessus de la RN1 ;
  - o Deux grands axes de déplacements doux : un mail littoral pour les ballades, une voie verte pour les déplacements rapides et sportifs ; **intègre, entre autres, le périmètre concerné par la présente dérogation**
  - o D’un bassin de baignade fermé et de sa plage.
- Construction :
  - o Du village des pêcheurs : intégration des box existants, positionnement des barques en vitrine, aire de carénage ; **intègre, entre autres, le périmètre concerné par la présente dérogation**
  - o De la Marina avec vue sur mer : un restaurant et deux snacks autour d’une place surplombant le bassin de baignade. **intègre, entre autres, le périmètre concerné par la présente dérogation**
- Valorisation :
  - o Des plages vertes de loisirs ;
  - o Des Jardins littoraux ; **intègre, entre autres, le périmètre concerné par la présente dérogation**
  - o Des espaces scéniques et lieux d’observation : les amphithéâtres existants magnifiés ;
  - o Des parkings paysagés.

Ce programme se décompose en différentes séquences d’aménagement :

- Le village des pêcheurs ;
- Le bassin de baignade et l’abri côtier ;
- Les jardins littoraux et ses plages de loisirs ;
- L’amphithéâtre marin, le belvédère de la croix ;
- L’amphithéâtre urbain et le parking côté ville.



Esquisse du projet



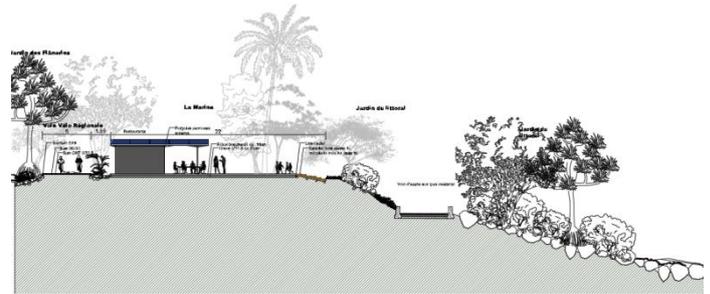
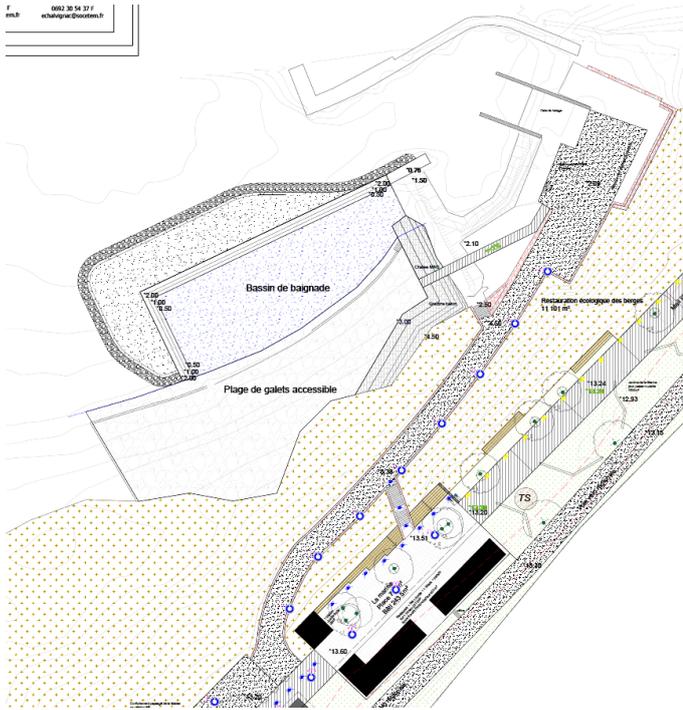
Les différentes séquences d'aménagement



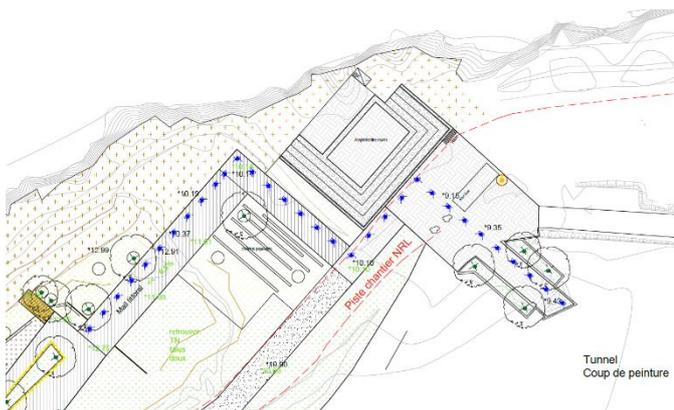
Illustration d'ambiance du village des pêcheurs



Plan d'avant-projet et illustration d'ambiance des jardins littoraux et ses plages de loisirs



Plan d'avant-projet présentant le bassin de baignade, l'abri côtier et la marina. Coupe et illustration d'ambiance de la marina présentant ses jardins et son pôle de restauration



Plan d'avant-projet de l'amphithéâtre marin et de l'amphithéâtre urbain

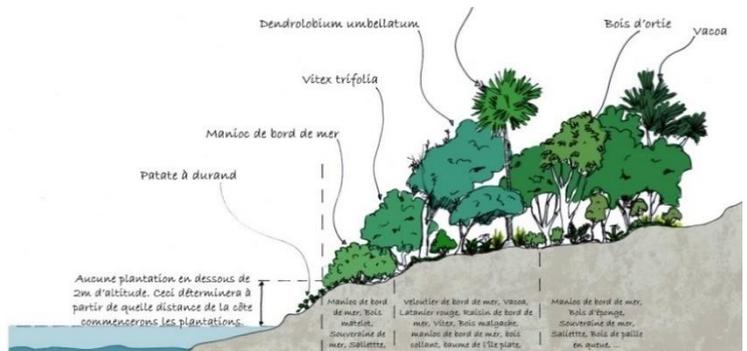
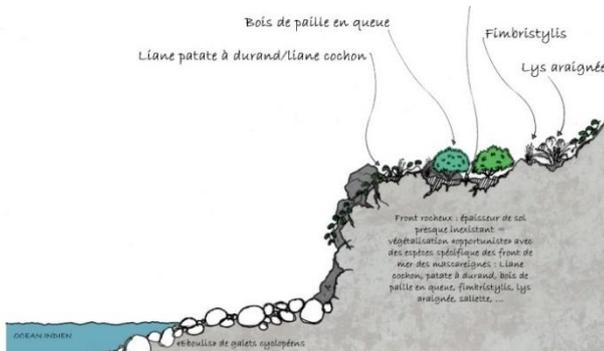


Illustration du projet paysager présentant la graduation végétale et l'adaptation en fonction du sol en place

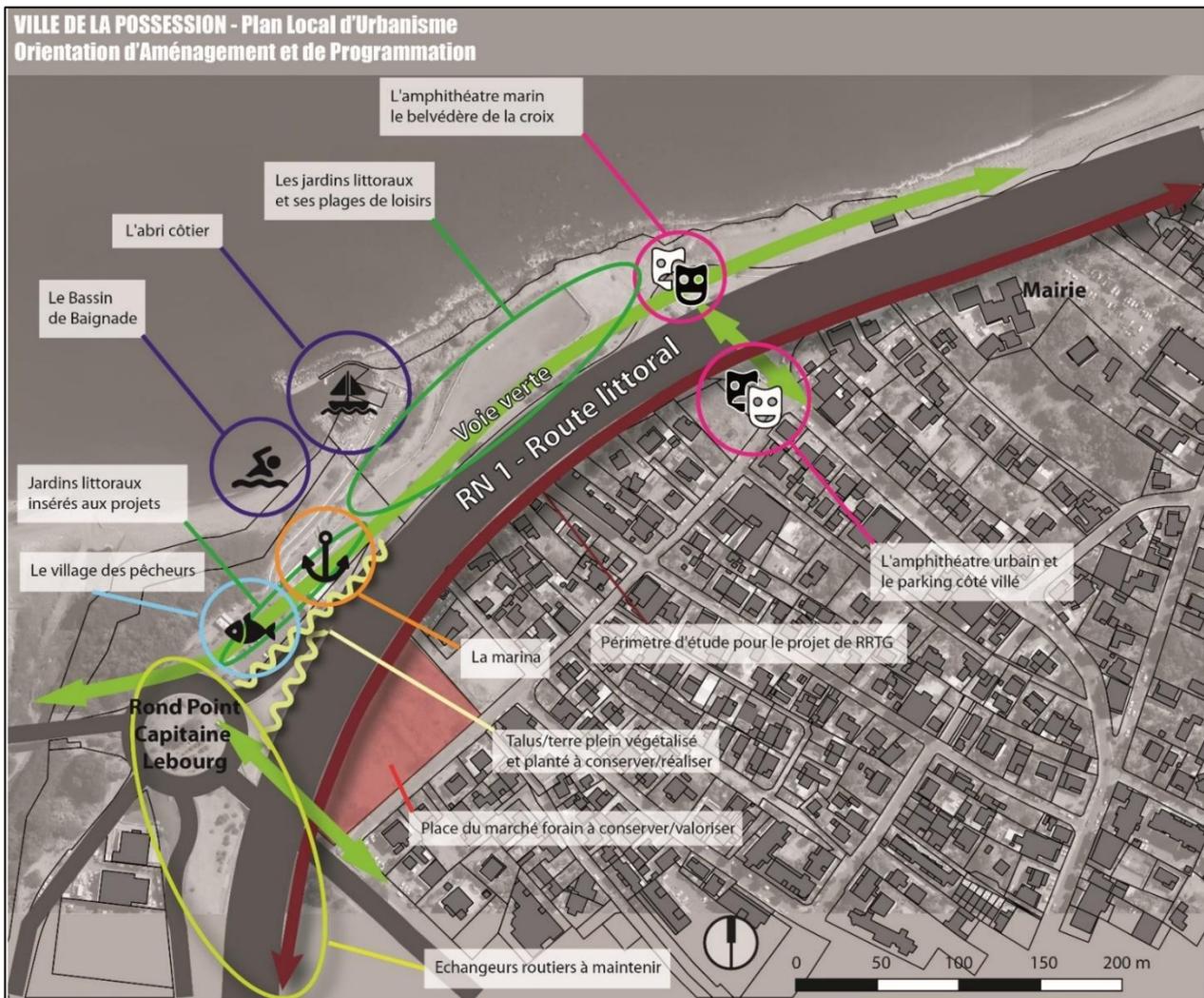
## 2.2. Traduction règlementaire dans le PLU

Afin de prendre en compte les terrains anthropisés faiblement bâtis le long de la RN1, notamment affectés par le projet de valorisation du front de mer, le PLU révisé intègre des mesures règlementaires concrètes compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

### 2.2.1. Une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) encadrant les aménagements

Dans le cadre du projet de valorisation du front de mer, une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) spécifique a été créée au PLU révisé. Si seulement une petite partie du projet de front de mer est concernée par la suppression de la bande d'inconstructibilité liée à la loi « Barnier », l'OAP inscrit tout de même des prescriptions très précises afin de tenir compte de la présence de la RN1 à proximité immédiate, notamment dans les 75 mètres de part et d'autre de la voie, à savoir :

- Conserver / aménager les talus / terres pleins végétalisés et plantés aux abords de la RN1 et de la sortie de la RN1 pour une transition paysagère douce entre la voie et le projet. Cette mesure permettra d'ailleurs d'améliorer nettement la perception qualitative du paysage depuis la voie, de faible intérêt aujourd'hui, ainsi que de réduire les nuisances sonores, les talus et bandes végétalisées faisant office de filtre sonore et visuel naturel.
- Introduire deux grands axes de déplacements doux : un mail littoral pour les ballades et une voie verte pour les déplacements rapides et sportifs. Il s'agit d'apaiser et de sécuriser la zone tout en embellissant le site.
- Insérer les jardins littoraux jusqu'aux projets du village des pêcheurs et de la Marina, afin de participer à l'intégration urbanistique, architecturale et paysagère de ces projets.
- Conserver / valoriser la fonction de la place du marché forain. Cette prescription assure la vocation du site et le fait qu'aucune construction impactante ne soit réalisée, nonobstant le classement de la place en zone UAa aux documents graphiques du PLU. Cela permet notamment de garantir les vues sur le grand paysage côté montagne depuis la RN1.
- Faciliter l'accessibilité du site par les échangeurs routiers existants préservés. Cette prescription assure la vocation des équipements de transports sans qu'aucune autre construction puisse impacter les sites concernés, nonobstant le classement de l'échangeur / rond-point en zones UA, UE ou UT aux documents graphiques du PLU.
- Ne pas nuire au projet du Réseau régional de transport guidé (RRTG), afin d'être compatible avec le périmètre d'étude inséré aux documents graphiques pour ce projet.



### 2.2.2. Un règlement exigeant

Le règlement du PLU révisé, soit à travers des dispositions communes à l'ensemble des zones du PLU soit à travers des règles spécifiques à la zone touristique UT, encadre plusieurs aspects de la qualité urbaine, architecturale et des paysages des terrains d'études concernés par la présente dérogation, ainsi que de la prise en compte des nuisances et de la sécurité.

Effectivement, en plus des prescriptions de l'OAP détaillée ci-avant, l'aspect extérieur des constructions et, de manière générale, l'ensemble des aménagements bénéficieront de la cohérence réglementaire d'ensemble définie par le règlement/zonage, qui doit permettre aux futurs projets de s'intégrer dans leur environnement urbain.

#### *Des vocations prévues très précises*

La destination des aménagements attendus dans le cadre du projet de valorisation du front de mer est maîtrisée.

Les articles 1 (*occupations et utilisations du sol interdites*) et 2 (*occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières*) du règlement du PLU de la zone UT, interdisent toutes les destinations autres que les constructions à destination :

- des restaurants/snacks ;
- de la pratique de sports, de loisirs, de la détente et du tourisme ainsi que les équipements nécessaires à leur fonctionnement dès lors qu'ils s'insèrent dans le milieu environnant ;
- d'habitation à condition qu'elles soient exclusivement destinées et liées au gardiennage et à la surveillance des installations autorisées dans la zone ;
- d'activités en lien avec l'abri côtier dont la pêche et les constructions à destination d'équipement d'intérêt collectif.

Sur le site concerné par la présente dérogation, l'OAP affine les vocations projetées (village des pêcheurs, marina, jardins littoraux, voie verte, talus/terre-plein) (voir chapitre précédent).

### **Un règlement veillant au respect des dispositions prévues dans la bande des 50 pas géométriques**

Une partie de la zone UT relevant des terrains d'études de la présente dérogation, est localisée à l'intérieur de la bande des 50 pas géométriques, encadrée par les articles L121-45 à L121-49 du code de l'urbanisme.

Afin de veiller au strict respect des dispositions prévues par le code de l'urbanisme, l'article 2 du règlement de la zone UT au PLU révisé (*occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières*) est complétée par la disposition suivante : « Pour les terrains urbanisés ou aux droits de ceux-ci, sous réserve d'être équipés ou occupés au 1<sup>er</sup> janvier 1997, situés à l'intérieur des cinquante pas géométriques délimités au document graphique, seules sont autorisées, sous réserve de la préservation de plage, d'espaces boisés, de parcs ou de jardins publics, les services publics, les équipements collectifs, les opérations de réaménagement de quartier, de logement à caractère social et de résorption de l'habitat insalubre, les commerces, les structures artisanales, les équipements touristiques et hôteliers ainsi que toute autre activité économique dont la localisation à proximité de la mer est justifiée par son usage ou par une nécessité économique de desserte par voie maritime. Ces installations organisent ou préservent l'accès et la libre circulation le long du rivage. Dans ces secteurs, sont autorisés l'adaptation, le changement de destination, la réfection, la reconstruction et l'extension limitée des constructions existantes ».

Il s'agit d'une prescription nouvelle par rapport au PLU de 2005.

L'OAP destinée à la valorisation du front de mer rappelle ces obligations.

### **Un rappel réglementaire de la nécessaire prise en compte des nuisances sonores**

Les dispositions générales du PLU sont complétées afin de rappeler que pour l'ensemble des zones du PLU, la construction de bâtiments situés dans le voisinage des infrastructures de transports doit répondre aux normes d'isolement acoustique déterminées par l'arrêté préfectoral du 16 juin 2014, portant révision du classement sonore des infrastructures de transports terrestres sur la commune de La Possession.

L'arrêté préfectoral et les cartes du classement sonore des infrastructures de transports terrestres sont insérés dans la partie « Annexes et servitudes d'utilité publique » du PLU révisé.

Il s'agit d'un rappel réglementaire ne figurant pas au PLU de 2005.

### **Des risques naturels et technologiques considérés**

Plusieurs prescriptions sont insérées au règlement du PLU afin de tenir compte des risques naturels et technologiques, et, de manière générale, afin que les projets d'aménagements ne portent pas atteinte à la sécurité des habitants.

Ainsi, l'article 1 du règlement (*occupations et utilisations du sol interdites*) pour l'ensemble des zones du PLU, rappelle que :

- Dans les secteurs soumis aux aléas inondation et/ou mouvement de terrain, délimités par le zonage réglementaire du Plan de Prévention des Risques approuvé par arrêté préfectoral, le règlement de ce Plan de Prévention des Risques doit être appliqué.
- Dans les secteurs concernés, les prescriptions du porter à connaissance risques technologiques, inséré dans la partie « Annexes et servitudes d'utilité publique » du présent plan local d'urbanisme, s'appliquent, notamment en lien avec la présence de la centrale thermique EDF-Péi Port Est sur la commune du Port qui impacte aussi La Possession.

L'article du 11 du PLU révisé (*aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords*) intègre de nouvelles règles par rapport au PLU de 2005 en imposant que :

- Les clôtures doivent préserver une transparence hydraulique (écoulement des eaux pluviales), par le biais notamment d'ouvertures dans la maçonnerie.
- Toutes les clôtures implantées sur les secteurs soumis à un risque naturel élevé ou moyen d'inondation et délimités aux documents graphiques, doivent comporter des transparences pour permettre le libre écoulement des eaux pluviales de l'amont vers l'aval du terrain.

### **Des accès et des voiries devant garantir la sécurité des usagers**

L'article 3 du PLU révisé (*conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public*) impose de nouvelles prescriptions portant sur la sécurisation de l'accès des sites et des voiries. Ainsi :

- La localisation des accès des véhicules doit être choisie en tenant compte du risque éventuel pour la circulation.
- Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique.
- Les caractéristiques des accès doivent permettre de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie, la protection civile et de la collecte des ordures ménagères.
- Les dimensions, formes et caractéristiques techniques des voies publiques ou privées ou des servitudes de passage doivent être adaptées à l'importance ou à la destination des constructions et doivent notamment permettre l'approche du matériel de lutte contre l'incendie, des services de sécurité et de collecte des ordures ménagères.
- Les voies publiques ou privées de plus de 50 mètres de long se terminant en impasse doivent être aménagées avec des aires de retournement de telle sorte que les véhicules de lutte contre l'incendie, des services de sécurité et de la collecte des ordures puissent faire demi-tour.

Pour rappel, l'OAP portant sur la valorisation du projet front de mer sur les terrains d'études, impose la réalisation d'une voie verte sécurisée propice aux déplacements actifs.

### **Une qualité architecturale et urbaine recherchée**

Le PLU révisé affiche plusieurs normes nouvelles et ambitieuses à l'article 11 du règlement (*aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords*).

Ces prescriptions doivent aussi permettre d'assurer la qualité architecturale, urbaine et paysagère pour les terrains concernés par la présente dérogation :

- le permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve du respect de prescriptions spéciales, si la construction par sa situation, son volume ou l'aspect de ses façades, terrasses, toitures et aménagements extérieurs, est de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains, ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales
- l'implantation d'antennes paraboliques et d'appareils de climatisation doit s'effectuer sur les façades non visibles depuis l'espace public au droit de la construction. En cas d'impossibilité technique, la pose de compresseurs est autorisée en façade sous réserve d'être dissimulés par des éléments décoratifs.
- Sont interdits :
  - les pastiches d'architectures régionales étrangères à la Réunion,
  - les partis architecturaux inadaptés sur les terrains en pente,
  - la conception de façades présentant des disparités manifestes entre elles, ainsi que les rythmes de façade horizontaux et les grandes surfaces vitrées,
  - les imitations artificielles de matériaux naturels,
  - les climatiseurs, chauffe-eau solaires, panneaux photovoltaïques, antennes paraboliques insuffisamment intégrés dans la conception des façades ou toitures,
  - l'utilisation à nu des matériaux destinés à être enduits.
- L'aspect et les matériaux des clôtures sur voie doivent être choisis en fonction de la construction principale
- Les murs de clôture en parpaings apparents sont interdits.
- Pour les terrains construits situés en limite de zone agricole et naturelle, une clôture végétale doit être édiflée pour marquer la limite entre l'urbain, l'agricole et le naturel
- Dans le cas de terrains en pente, la construction doit s'adapter au sol et non l'inverse.

En outre, dans une logique d'intégration paysagère des constructions et à l'instar de la réglementation du secteur UAa créée spécifiquement afin de prendre en compte la proximité de la RN1, l'article 10 du règlement de la zone UT (*hauteur maximale des constructions*) limite la hauteur des bâtiments à 10 mètres,. Il s'agit d'une hauteur abaissée par rapport aux zones environnantes UA (hauteur maximale de 22 mètres) et UE (12 mètres).

### Une préservation des paysages et de l'environnement

Le règlement du PLU révisé intègre plusieurs normes nouvelles déterminantes pour assurer l'insertion paysagère des aménagements projetés et la protection écologique des sites.

L'article 11 du règlement (*aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords*) impose que les éclairages, nécessaires et indispensables à la sécurisation de la zone, émettent une source lumineuse garantissant la non diffusion de la lumière vers le haut. Le choix et l'emplacement des modèles de luminaires doit permettre de limiter les intensités lumineuses. Il est préconisé l'utilisation d'éclairage solaire/LED avec possibilité de régler l'intensité. Il s'agit ainsi de limiter l'impact des nuisances lumineuses nocturnes et le risque d'échouage des oiseaux.

L'article 13 du règlement (*obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs et de plantations*) propose les dispositions suivantes :

- Au minimum 50% des surfaces extérieures aménagées en voirie, accès et stationnement doivent être traitées de façon perméable
- Le choix des plantations tiendra compte du contexte climatique, en privilégiant les essences adaptées au secteur (ensoleillement, température, pluviométrie).
- Les arbres remarquables et les spécimens de qualité existants présents sur site doivent être recensés et maintenus. En cas d'impossibilité technique de conservation ou par mesure de sécurité, ils peuvent être remplacés uniquement par des plantations équivalentes par leur aspect et leur qualité.
- Les arbres de haute tige au système racinaire envahissant doivent être plantés à une distance suffisante de l'espace public.
- L'introduction d'espèces envahissantes est proscrite.
- Il est recommandé de favoriser les plantations d'espèces végétales indigènes et endémiques, adaptées au contexte bioclimatique.

L'article 15 (*obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière de performances énergétiques et environnementales*) incite à éviter les surfaces bitumées et bétonnées aux abords du bâtiment afin de ne pas augmenter les apports thermiques ni de réchauffer l'air ambiant autour du bâtiment. Les façades doivent être plantées par arbres et arbustes sur 75 % de leur linéaire sur une bande d'au moins 3 m de profondeur. Cette bande peut notamment être constituée :

- d'une végétalisation du sol (pelouse, arbustes, végétation) aux abords du bâtiment,
- par toute solution de type écran solaire végétal situé au-dessus du sol et protégeant celui-ci du rayonnement direct, etc...

Pour rappel, l'OAP portant sur la valorisation du projet front de mer sur les terrains d'études, impose également de conserver/aménager les talus/terres pleins végétalisés et plantés aux abords de la RN1 et de la sortie de la RN1 ainsi que l'aménagement de jardins littoraux.

Enfin, il convient de relever qu'une réflexion a été menée au cours de l'élaboration du présent dossier de dérogation, afin de préserver les talus végétalisés localisés sur les sites d'études aux abords de la RN1, notamment par l'application de l'article L151-19 du code de l'urbanisme permettant d'identifier les éléments du paysage à protéger.

Toutefois, ces talus sont pratiquement intégralement traversés par le périmètre d'étude inscrit aux documents graphiques au titre de l'article L424-1 du code de l'urbanisme, devant permettre la réalisation du projet de RRTG (voir partie 1 « *Diagnostic et état existant* », chapitre 5 « *Le périmètre d'étude pour le projet de RRTG* »). Si la perception paysagère de ces talus semblait intéressante à préserver réglementairement au PLU révisé, l'insertion de dispositions de protection au titre de l'article L151-19 du code de l'urbanisme sur ces espaces tendrait à compromettre sérieusement la réalisation du projet de transport en commun. Nous pouvons néanmoins considérer que l'intégration d'un périmètre d'étude est aussi une mesure réglementaire garantissant la préservation de ces talus jusqu'à la concrétisation du projet de RRTG.



Espaces soumis aux dispositions de l'article L111-6 du code de l'urbanisme, dite loi « Barnier », **APRES** dossier de dérogation au PLU révisé

