

PLAN LOCAL D'URBANISME COMMUNE DE LE PORT

Pièce écrite n°2
RAPPORT DE PRESENTATION - Tome 4
Étude de dérogation "Loi Barnier"



PLU :

Prescrit le :

28/03/2013

Arrêté le :

05/12/2017

Approuvé le :

02/10/2018

Cachet Mairie :

Dossier approuvé par le conseil
municipal en date du

Modifié le :

17/12/2019

ACCOMPAGNEMENT À LA GRENELLISATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME

Commune du Port



Etude amendement Dupont permettant de déroger aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme



Août 2018

Cyathia-N°1184-Dossier dérogation-Indice E



Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

Suivi et visa du document

Emetteur :

Cyathea

Bureau d'Études Environnement Agronomie
24 rue de la Lorraine – 97 400 / SAINT-DENIS
Tél : 0262 53.39.07 – Fax : 0262 53.95.07
cyathea@cyathea.fr



Etude :

Accompagnement à la grenellisation du PLU de la commune du Port

Phase :

Etude de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du CU

Référence document :

Cyathea-N°1184-Dossier dérogation-Indice E

Date de remise :

Statut du document :

Définitif

Historique du document :

| Indice | Date | Commentaire | Auteur | Validation |
|--------|------------|---|---------------------------------|-----------------------------------|
| A | 28/07/2017 | Création du document | Chargée d'étude C.BERRA | Directeur d'étude P-Y. FABULET |
| B | 12/09/2017 | Intégration des remarques du MO | Chargée d'étude C.BERRA | Directeur d'étude P-Y. FABULET |
| C | 30/11/2017 | Intégration des remarques du MO | Chargée d'étude C.BERRA | Directeur d'étude P-Y. FABULET |
| D | 07/08/2018 | Compléments apportés au dossier | Chargée d'étude C.BERRA | Directeur d'étude P-Y. FABULET |
| E | 11/09/2018 | Intégration des remarques du MO | Chargée d'étude C.BERRA | Directeur d'étude P-Y. FABULET |
| F | 17/12/2019 | Modification n°1 du PLU, schémas d'OAP | Chef de projet PLU F.SEVERIN | Chef de projet PLU F.SEVERIN |

Propriétaire du document :

Commune du Port

Diffusion :

M. SEVERIN Frederick

Photographie de couverture :

site internet de la commune



Table des matières

| | |
|---|-----------|
| A. CONTEXTE DE L'ETUDE | 6 |
| 1. RAPPEL REGLEMENTAIRE (ARTICLES L111-6 A L111-8 DU CODE DE L'URBANISME) | 6 |
| 2. APPLICATION A LA COMMUNE DU PORT ET IDENTIFICATION DES SECTEURS FAISANT L'OBJET DE L'ETUDE . | 6 |
| B. DIAGNOSTIC | 9 |
| 1. PRESENTATION DU PERIMETRE D'ETUDE ET DE SON CONTEXTE REGLEMENTAIRE | 9 |
| 2. ETAT INITIAL DU SITE | 11 |
| 2.1. <i>Caractéristiques des voiries</i> | 11 |
| 2.2. <i>Caractéristiques du site</i> | 22 |
| C. PRINCIPE D'AMENAGEMENT DU SITE | 36 |
| 1. RAPPEL DE L'INTERET DU PROJET ET DE SES OBJECTIFS | 36 |
| 2. PRESENTATION DU PARTI D'AMENAGEMENT | 36 |
| 2.1. <i>Prise en compte de la sécurité</i> | 43 |
| 2.2. <i>Prise en compte des nuisances</i> | 45 |
| 2.3. <i>Prise en compte de la qualité architecturale et urbaine</i> | 47 |
| 2.4. <i>Prise en compte de la qualité des paysages</i> | 54 |
| 2.5. <i>Prise en compte de la qualité environnementale</i> | 63 |



Table des illustrations

| | |
|---|----|
| FIGURE 1 : SECTEUR CONCERNE PAR LA PRESENTE ETUDE | 8 |
| FIGURE 2 : PERIMETRE D'ETUDE RETENU | 9 |
| FIGURE 3 : ZONAGES DU PLU AU NIVEAU DU SECTEUR D'ETUDE | 10 |
| FIGURE 4 : LOCALISATION DES PRISES DE VUE DE NOTRE PERIMETRE D'ETUDE DEPUIS LES 4 VOIRIES | 12 |
| FIGURE 5 : PRISE DE VUE 1, PERCEPTION DEPUIS LA RN1001 | 13 |
| FIGURE 6 : PRISE DE VUE 2, PERCEPTION DEPUIS LA RN1001 | 13 |
| FIGURE 7 : PRISE DE VUE 3, PERCEPTION DEPUIS LA RN4A | 14 |
| FIGURE 8 : PRISE DE VUE 4, PERCEPTION DEPUIS LA RN4A | 15 |
| FIGURE 9 : PRISE DE VUE 5, PERCEPTION DEPUIS LA RN4A | 15 |
| FIGURE 10 : PRISE DE VUE 6, PERCEPTION DEPUIS LA RN4A | 16 |
| FIGURE 11 : PRISE DE VUE 7, PERCEPTION DEPUIS LA RN4A | 16 |
| FIGURE 12 : PRISE DE VUE 8, PERCEPTION DEPUIS LA RN7 | 17 |
| FIGURE 13 : PRISE DE VUE 9, PERCEPTION DEPUIS LA RN1 | 18 |
| FIGURE 14 : PRISE DE VUE 10, PERCEPTION DEPUIS LA RN1 | 18 |
| FIGURE 15 : PRISE DE VUE 11, PERCEPTION DEPUIS LA RN1 | 19 |
| FIGURE 16 : PRISE DE VUE 12, PERCEPTION DEPUIS LA RN1 | 19 |
| FIGURE 17 : PRISE DE VUE 13, PERCEPTION DEPUIS LA RN1 | 20 |
| FIGURE 18 : PRISE DE VUE 14, PERCEPTION DEPUIS LA RN1 | 20 |
| FIGURE 19 : PRISE DE VUE 15, PERCEPTION DEPUIS LA RN1 | 21 |
| FIGURE 20 : OCCUPATION DES SOLS | 22 |
| FIGURE 21 : TYPOLOGIE ET FORMES URBAINES AU NIVEAU DE LA ZAC D 2000 | 23 |
| FIGURE 22 : TYPOLOGIE ET FORMES URBAINES DES EQUIPEMENTS PUBLICS | 23 |
| FIGURE 23 : TYPOLOGIE ET FORMES URBAINES DES ZONES RESIDENTIELLES | 24 |
| FIGURE 24 : OCCUPATION DES SOLS DE PART ET D'AUTRE DE LA RN1 | 25 |
| FIGURE 25 : DIVERSITE DU PATRIMOINE VEGETAL DU PERIMETRE D'ETUDE | 27 |
| FIGURE 26 : PYLONES ELECTRIQUES A PROXIMITE DE L'ENTREE DU CENTRE PENITENTIAIRE | 27 |
| FIGURE 27 : LOCALISATION DES ESPACES NATURELS PROTEGES DE LA COMMUNE | 28 |
| FIGURE 28 : ZONE A ENJEUX ECOLOGIQUES PRESENTE AU NIVEAU DU PERIMETRE D'ETUDE | 29 |
| FIGURE 29 : ENJEUX FLORISTIQUES AU DROIT DE LA ZONE EXPERTISEE | 29 |
| FIGURE 30 : CARACTERISTIQUES DES HABITATS AU DROIT DE LA ZONE EXPERTISEE..... | 30 |
| FIGURE 31 : OCCURRENCE ET PROBABILITE D'OCCUPATION DE <i>ZORNIA GIBBOSA</i> AU DROIT DE LA ZONE EXPERTISEE | 30 |
| FIGURE 32 : PHOTOGRAPHIE DE <i>ZORNIA GIBBOSA</i> | 30 |
| FIGURE 33 : ENJEUX D'ACCESSIBILITE ET DE NUISANCES AU NIVEAU DU SECTEUR D'ETUDE | 32 |
| FIGURE 34 : CARTOGRAPHIE DU RESEAU KAROUEST SUR LA COMMUNE DU PORT | 33 |
| FIGURE 35 : CONNEXIONS PIETONNES PRINCIPALES DE LA COMMUNE DU PORT | 35 |
| FIGURE 36 : MARGE DE REcul DE PART ET D'AUTRE DE LA RN1001 AU DROIT DE NOTRE PERIMETRE D'ETUDE | 38 |
| FIGURE 37 : MARGE DE REcul DE PART ET D'AUTRE DE LA RN4A AU DROIT DU PERIMETRE D'ETUDES..... | 39 |
| FIGURE 38 : MARGE DE REcul DE PART ET D'AUTRE DE LA RN7 AU DROIT DE NOTRE PERIMETRE D'ETUDES ... | 40 |
| FIGURE 39 : MARGE DE REcul A L'OUEST DE LA RN1 (TRONÇON 1) AU DROIT DE NOTRE PERIMETRE D'ETUDES | 41 |
| FIGURE 40 : MARGE DE REcul DE PART ET D'AUTRE DE LA RN1 (TRONÇON 2) AU DROIT DE NOTRE PERIMETRE D'ETUDES..... | 42 |
| FIGURE 41 : NOUVELLES VOIRIES INTERNES PREVUES DANS LE CADRE DE L'OAP ZAC MASCAREIGNES..... | 43 |
| FIGURE 42 : CONFORTEMENT DES AXES DE DESSERTS EXISTANTS | 45 |
| FIGURE 43 : LOCALISATION DES FORAGES AEP ET PERIMETRES ASSOCIES DANS LE SECTEUR D'ETUDES | 47 |
| FIGURE 44 : EXEMPLE D'ORGANISATION POSSIBLE DES ILOTS MIXTES..... | 48 |
| FIGURE 45 : PROFIL EN TRAVERS PROPOSE POUR LA RN4A AU DROIT DU PARC BOISE EXISTANT | 49 |
| FIGURE 46 : PROFIL EN TRAVERS PROPOSE POUR LA RN7 (PARTIE OUEST DE NOTRE PERIMETRE) | 50 |
| FIGURE 47 : PROFIL EN TRAVERS PROPOSE AU DROIT DE LA FUTURE VOIE STRUCTURANTE | 50 |
| FIGURE 48 : PROFIL EN TRAVERS PROPOSE AU DROIT DES FUTURES VOIES INTERNES DU PERIMETRE | 51 |



Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

| | |
|---|----|
| FIGURE 49 : SCHEMA DU PADD IDENTIFIANT NOTAMMENT LES ENJEUX DE MOBILITE SUR LE SECTEUR | 52 |
| FIGURE 50 : PRECONISATIONS D'AMENAGEMENT AUX ABORDS DE LA RN1001 | 54 |
| FIGURE 51 : PRECONISATIONS D'AMENAGEMENT AUX ABORDS DE LA RN4A | 55 |
| FIGURE 52 : PRECONISATIONS D'AMENAGEMENT AUX ABORDS DE LA RN7 | 56 |
| FIGURE 53 : EXEMPLE DE CLOTURE PRECONISEE..... | 57 |
| FIGURE 54 : EXEMPLE DE TRAITEMENT DES TALUS EN LIMITE DE PARCELLE (SOURCE : ESPRIT DU LIEU)..... | 59 |
| FIGURE 55 : ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE LA ZONE ARRIERE PORTUAIRE..... | 61 |
| FIGURE 56 : ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE LA COURONNE DE LA ZONE ARRIERE PORTUAIRE | 62 |
| FIGURE 57 : ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE LA RAVINE A MARQUET | 62 |
| FIGURE 58 : ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE LA ZAC DES MASCAREIGNES | 63 |
| FIGURE 59 : PRINCIPE D'ADAPTATION DE LA COULEE VERTE AVEC PRISE EN COMPTE DES ENJEUX ECOLOGIQUES | 63 |



Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

A. CONTEXTE DE L'ETUDE

La commune du Port dispose actuellement d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé le 29/07/2004.

La procédure de révision du PLU a été prescrite par délibération du conseil municipal en date du 28/03/2013 afin d'intégrer les nouvelles dispositions réglementaires.

1. Rappel réglementaire (articles L111-6 à L111-8 du Code de l'Urbanisme)

L'article 52 de la loi n°95.101 relative au renforcement de la protection de l'environnement a introduit un nouvel article au sein du code de l'urbanisme, visant à maîtriser davantage le développement urbain le long des voies de circulation les plus importantes et à éviter une multiplication anarchique de bâtiments sans qualité.

Article L111-6 du Code de l'Urbanisme

En dehors des espaces urbanisés des communes*, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent 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 soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.**

Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19.

*Selon la jurisprudence, le caractère urbanisé des sols s'apprécie en fonction des terrains concernés, indépendamment du zonage du PLU et règlement lié.

Article L111-8 du Code de l'Urbanisme

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 L. 111-6 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.

2. Application à la commune du Port et identification des secteurs faisant l'objet de l'étude

Au droit de la commune du Port, plusieurs routes sont classées comme « route à grande circulation » au titre du **Décret n° 2010-578 du 31 mai 2010 modifiant le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation.**



Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

Ces routes sont répertoriées dans le tableau suivant :

| DEPARTEMENT | ROUTE | ROUTE de début de section | COMMUNE de début de section | ROUTE de fin de section | COMMUNE de fin de section |
|-------------|--------|---------------------------|-----------------------------|-------------------------|---------------------------|
| 974 | N 4A | Port Est | LE PORT | N 7 | LE PORT |
| 974 | N 1001 | Echangeur N 1 | LE PORT | N 4A | LE PORT |
| 974 | N 7 | Echangeur N 1 | LE PORT | N 4A | LE PORT |
| 974 | N 7 | N 4A | LE PORT | Echangeur N 1 | SAINT-PAUL |
| 974 | N 1 | Extrémité | SAINT-DENIS | Extrémité | SAINT-PIERRE |

Suite à la réception d'un dossier de demande de dérogation aux marges de recul instaurés par la Loi Barnier par un porteur de projet indépendant, la commune du Port a choisi de mener une étude globale sur un vaste périmètre concerné par ces marges de recul afin :

- De s'assurer de la cohérence et de l'harmonie du projet urbain de la commune et notamment de son entrée de ville,
- De gagner en clarté et en praticité en évitant de devoir traiter des dossiers de demande de dérogation multiples pour chacun des futurs projets à venir dans les espaces à urbaniser

Par conséquent, dans le cadre de la révision de son PLU, la commune a identifié un périmètre d'aménagement concerné par la marge de recul de 75 mètres et pour lequel elle souhaiterait obtenir une dérogation.

Le périmètre choisi permet de couvrir les principales zones à enjeux d'urbanisation pour les années à venir, majoritairement situées de part et d'autre du quadrilatère formé par la RN1-RN1001-RN4a-RN7, et le long de la RN1. L'objectif de cette étude est de proposer une adaptation des marges de recul permettant de préserver le foncier, de prendre en compte l'urbanisation existante ainsi que les enjeux relatifs aux nuisances, à la sécurité et au cadre de vie.

Une étude au titre de l'article L111-8 du code de l'urbanisme s'avère nécessaire pour justifier et motiver les règles que la commune souhaite intégrer dans son PLU.

La poursuite de l'aménagement de ce périmètre permettra d'affirmer le positionnement stratégique économique et commercial de la commune, en confortant son attractivité à l'échelle du TCO et du Département, conformément au diagnostic territorial du PLU et aux orientations du SCOT.

En effet, selon le diagnostic territorial du PLU, ce sont près de 500 hectares de la ville, soit presque un tiers de son territoire, qui sont exclusivement dédiés aux activités économiques.

La ville du Port peut, par ailleurs, être qualifiée de place commerciale d'importance, à l'échelle de l'Ouest et significative à l'échelle de La Réunion. A terme, ce sont près de 24000 m² de surface de vente qui seront ouverts.

Le périmètre concerné dans le cadre du présent dossier est délimité ci-dessous :



Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

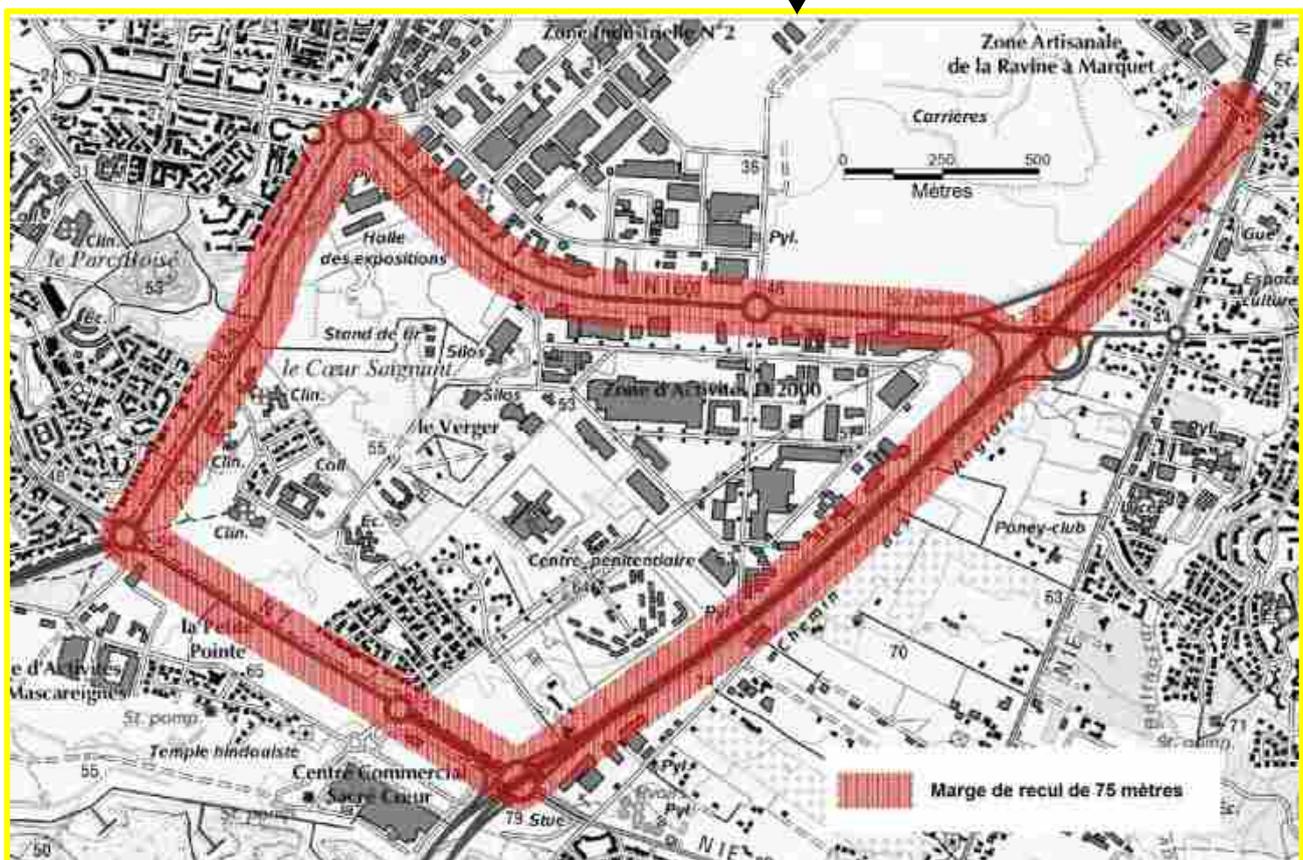
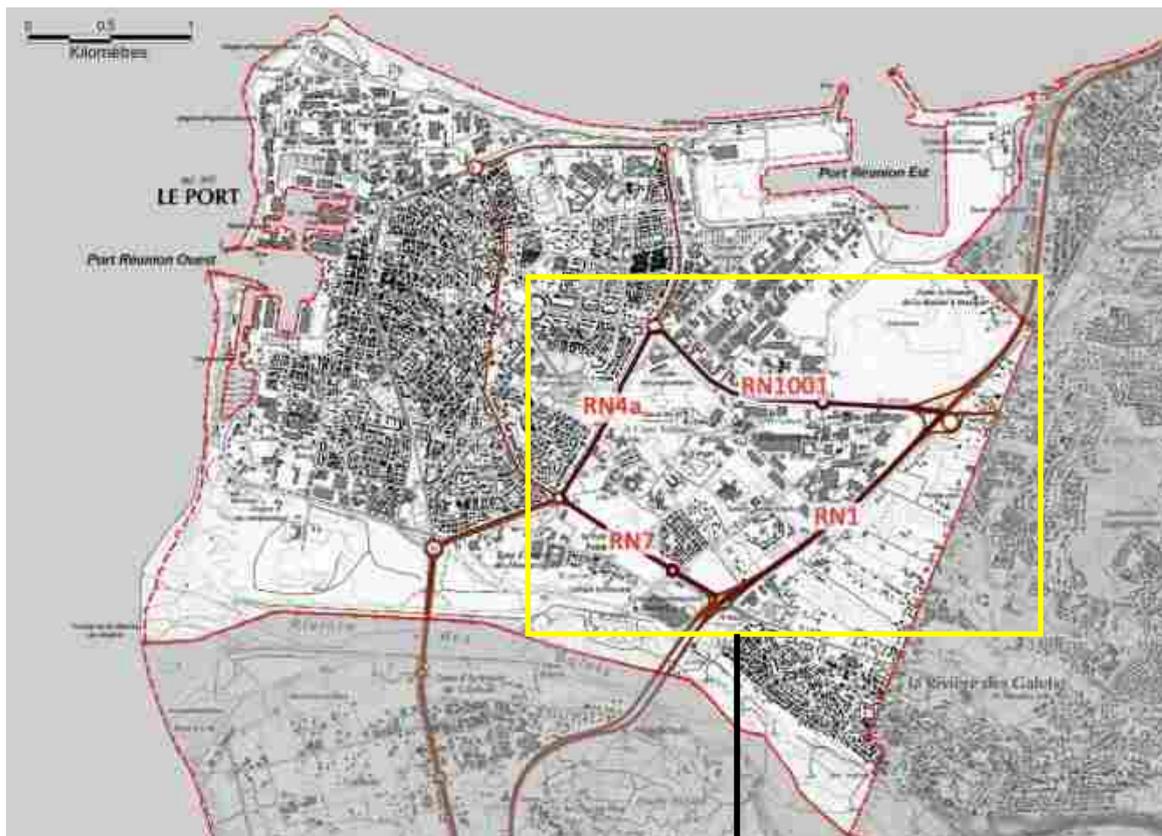


Figure 1 : Secteur concerné par la présente étude



B. DIAGNOSTIC

1. Présentation du périmètre d'étude et de son contexte réglementaire

Le périmètre d'étude est situé en partie Est de la commune du Port. Localisé en entrée de ville, ce secteur représente un enjeu essentiel d'aménagement pour la commune. Sa position est en effet stratégique du fait de la **grande visibilité générée par les 4 voies à grande circulation**. L'enjeu en termes d'image est important, de ce fait, le projet d'aménagement du site doit tenir compte de la trame urbaine, des paysages et des styles architecturaux en présence, pour s'intégrer à l'existant en proposant un projet urbain harmonieux et qualitatif.

L'étude de dérogation aux marges de recul applicables dans le cadre de l'article 111-6 du Code de l'urbanisme porte sur les secteurs situés de part et d'autre de la RN7, RN4a, RN1001 et uniquement sur la façade Ouest de la RN1. En effet, la façade Est est d'ores et déjà aménagée ou est classée en zonage agricole. La surface du périmètre d'étude est de 2,28 km². Par « périmètre d'études » nous entendons le secteur au sein duquel pourront porter nos sollicitations de dérogations aux marges de recul. Notre diagnostic de l'état initial pourra en revanche porter sur un secteur élargi afin de tenir compte de l'ensemble des paramètres pouvant avoir une influence sur notre secteur d'aménagements.



Figure 2 : Périmètre d'étude retenu

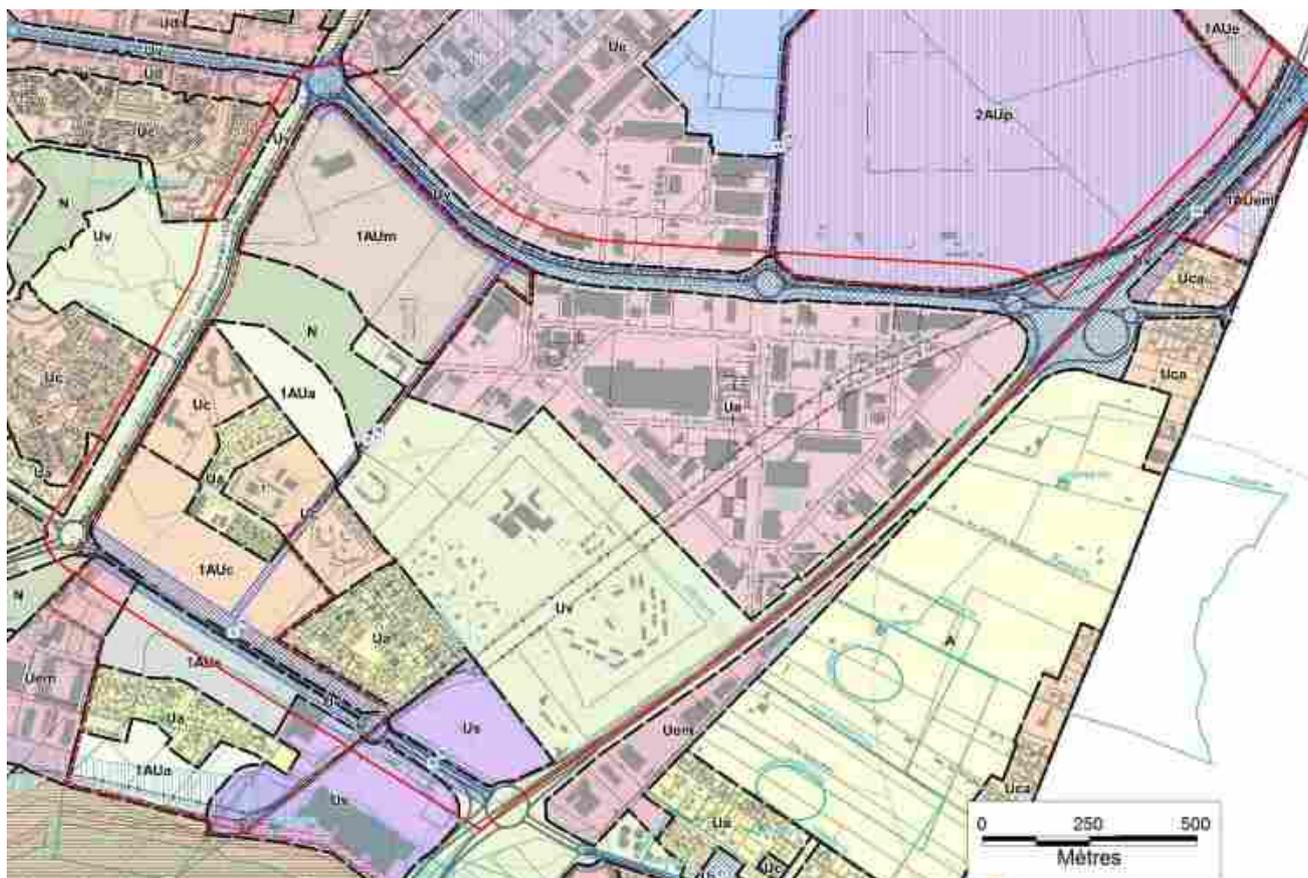
Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

Figure 3 : Zonages du PLU au niveau du secteur d'étude

Le projet de révision du PLU identifie différents zonages au niveau du périmètre d'études :

- Ua (quartier résidentiel à préserver),
- Uc (secteurs de mixité : habitats/commerces/services),
- Ue (zones économiques),
- Us (zones commerciales),
- Uv (zones urbaines vertes),
- N (zone naturelle)
- Zones à urbaniser : 1Aua, 1Auc, 1AUe, 1AUem, 1Aum, 1 AU, 2Aup (zones portuaires)

Ces différentes zones sont (en partie) concernées par la **bande inconstructible de 75 m** de part et d'autre des 4 voiries **classées routes à grande circulation**. Afin de s'intégrer au contexte et de répondre aux 5 critères pour **déroger aux dispositions de l'article L111-6 du code de l'urbanisme**, ces zones sont soumises à des règles déterminées par la présente étude.



2. Etat initial du site

2.1. Caractéristiques des voiries

2.1.1. Statut, usages et flux de circulation

Le périmètre d'études est encadré par 4 voiries classées à grande circulation :

- La **RN1** est une 2x2 voie nationale reliant Saint-Denis à Saint-Pierre. Elle permet la desserte de la commune du Port au niveau de trois échangeurs : celui du Port Est, celui de la RN1001 et celui du Sacré Cœur (RN7). Le périmètre du projet est concerné par les échangeurs de la RN1001 et du Sacré Cœur. Le trafic routier sur cet axe est l'un des plus importants de l'île. D'après la carte des trafics moyens journaliers publiée par la Direction régionale des Routes, au droit de notre périmètre d'étude, le trafic routier sur la RN1 était en 2015 de 59 820 véhicules/jour. Ce trafic est en constante augmentation. 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. Au droit de notre périmètre d'étude la RN1 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. A noter que des travaux sont en cours au droit de la portion de la RN1 située au niveau de l'échangeur du Sacré Cœur afin de permettre l'insertion en partie centrale d'une voie réservée aux TCSP (cf Figure 13).
- La **RN1001** (Avenue de la Compagnie des Indes) est une voirie à double sens de 7 mètres de large encadrée par deux accotements. Elle représente l'une des principales voies de desserte de la commune depuis la RN1 (accessible en venant du Nord ou du Sud de l'île). A noter que le profil en travers de la voirie entre l'échangeur RN1/RN1001 et le rond-point de desserte de la ZAC D 2000 a été modifié en 2014/2015 afin d'intégrer deux voies réservées au TCSP et une voie réservée aux modes doux (cf Figure 5). D'après les données de comptages transmises par les services de la Région dans le cadre de cette étude, au lieudit Vilebrequins (situé au niveau de notre périmètre d'études), le débit moyen journalier de véhicules est de 20 435 véhicules/jour (données de 2016).
- La **RN4a** (Boulevard des Mascareignes) est une voirie à double sens de 7 mètres de large. A noter que des travaux ont eu lieu en 2015 afin de permettre l'insertion d'une voie dédiée aux TCSP :
 - au niveau de la section située entre la halle des manifestations et le rond-point de jonction avec la RN1001
 - au niveau de la section située entre les cliniques et le rond-point de jonction avec la RN7.
 D'après les données de comptages transmises par les services de la Région dans le cadre de cette étude, au lieudit Clinique des Tamarins (situé au niveau de notre périmètre d'études), le débit moyen journalier de véhicules est de 12 341 véhicules/jour (données de 2016).
- La **RN7** (Route du Cœur Saignant) est une voirie à double sens de 7 mètres de large. Elle représente l'une des principales voies de desserte de la commune depuis la RN1 (accessible en venant du Nord ou du Sud de l'île). D'après les données de comptages transmises par les services de la Région dans le cadre de cette étude, au droit du centre commercial Sacré Cœur (situé au niveau de notre périmètre d'études), le débit moyen journalier de véhicules est de 20 441 véhicules/jour (données de 2016).

Selon les comptages réalisés par les services de la Région, sur les voiries RN1001, RN4 et RN7 (au droit de notre projet), le trafic de poids lourds représente de 7 à 16% du trafic total observé sur les voiries.



Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

Le diagnostic territorial du projet de Grenellisation du PLU précise que « tandis que 2500 portois vont travailler ailleurs qu'au Port, plus de 12000 actifs viennent y travailler : 2000 de la CINOR, plus de 5000 depuis St Paul, près de 4000 depuis La Possession et 1250 de Saint Leu ou plus loin au Sud. Pour l'essentiel ces déplacements pour motif travail ont recours à la VP (voiture personnelle). Si on ajoute les déplacements vers le centre commercial de Sacré Coeur, on imagine bien la fréquentation importante des voies principales de desserte de la ville du Port : en pénétrantes l'avenue de la Compagnie des Indes (RN 1001) et la route du Coeur Saignant (RN 4); en rocade : l'avenue de l'amiral Bouvet et le boulevard des Mascareignes (RN 7)46, notamment. »

2.1.2. Visibilité du périmètre d'études depuis les voiries

De par l'étendue du périmètre étudié et la diversité des occupations du sol qui y sont recensées (cf chapitre 2.2.1 Analyse de l'occupation des sols et des formes urbaines), les perceptions du site sont très différentes depuis les quatre voiries concernées par le projet.

Les aménagements réalisés de part et d'autres de chacune des quatre infrastructures sont par ailleurs variés.

La planche suivante localise les différentes prises de vue réalisées lors de la visite de terrain qui permettent d'appréhender les perceptions du périmètre depuis les voiries.

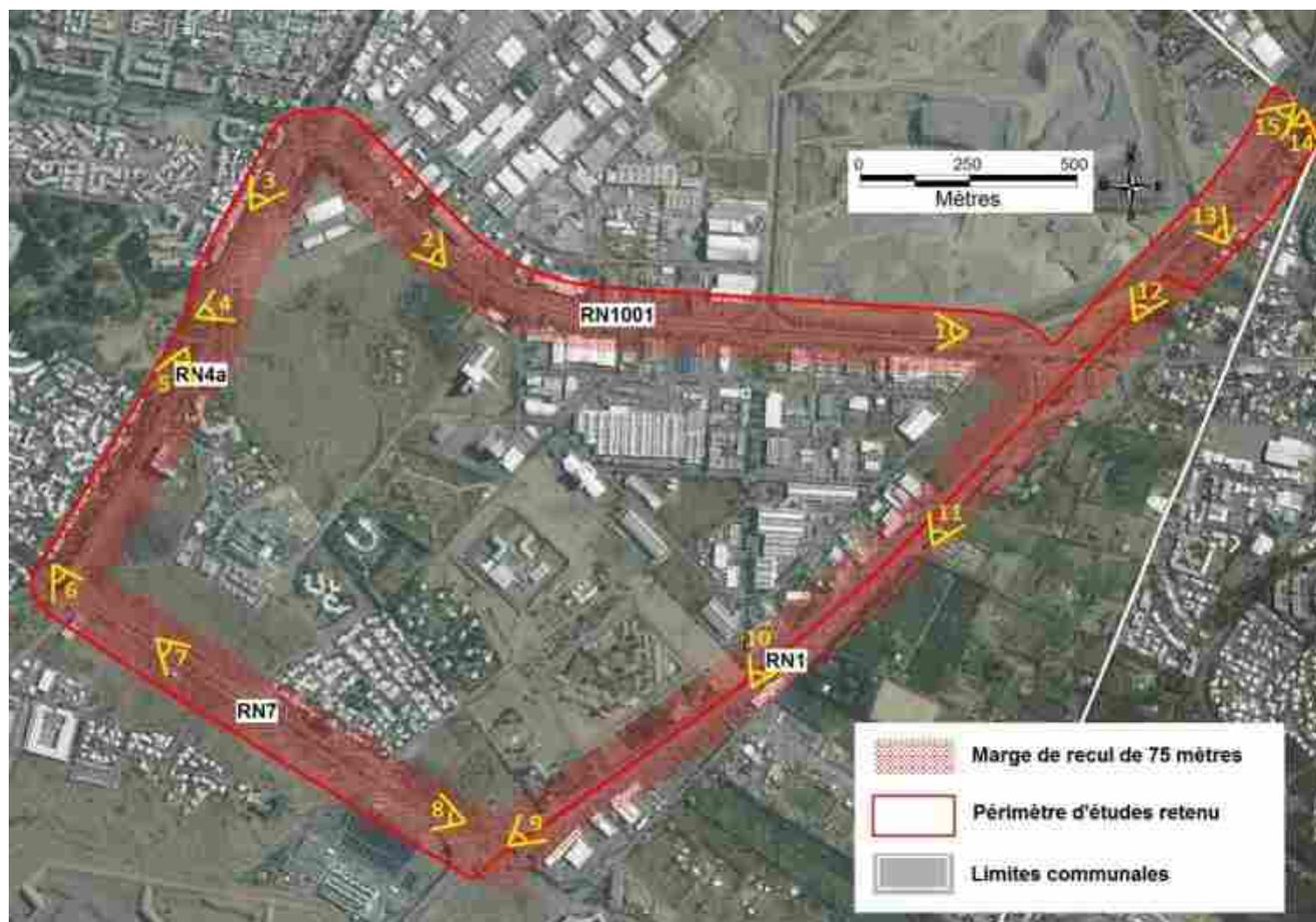


Figure 4 : Localisation des prises de vue de notre périmètre d'étude depuis les 4 voiries



*Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme***2.1.2.1. Perceptions depuis la RN1001**

Depuis la RN1001, trois perceptions distinctes s'offrent aux usagers de la voirie :

- La façade de la ZAC D 2000 (situé au Sud de la RN1001) présente au premier plan une large bande d'espaces verts aménagés et entretenus (de 25 mètres de large) qui constitue un premier visuel de qualité vis-à-vis des bâtiments industriels situés au second plan. Cette large bande d'espaces verts associée à l'horizon dégagée donne une impression d'ouverture et de confort pour les usagers de la RN1001, notamment pour les usagers de la piste cyclable. **Cf prise de vue 1**
- La façade située en Nord de la RN1001 (ZAP et zone industrielle) offre un visuel de moindre qualité avec une bordure occupée par des friches végétales de 12 à 15 mètres de large précédant des clôtures / murs qui délimitent des parcelles occupées par des bâtiments de type industriel et activités liées (stockage de conteneurs, parkings, etc.). Aucune bande piétonne ou cyclable n'y est matérialisée. **Cf prises de vue 1 et 2**
- La façade sud de la RN1001 non aménagée est occupée par des terrains végétalisés en friches (végétation sèche caractéristique de la savane) et propose un cheminement piéton (non revêtu) à environ 10 mètres en retrait de la voirie. **Cf prise de vue 2**



Figure 5 : Prise de vue 1, perception depuis la RN1001



Figure 6 : Prise de vue 2, perception depuis la RN1001



Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme**2.1.2.2. Perceptions depuis la RN4a**

Les façades Est et Ouest de la RN4a offrent 2 perceptions distinctes aux usagers de la voirie :

- La façade Ouest, entièrement aménagée, présente un premier plan de qualité occupé par un espace végétalisé entretenu offrant des cheminements piétons et cyclables, ainsi qu'un parcours sportif. D'une largeur de 35 à 50 mètres au niveau des bâtiments d'habitations, cet espace de verdure s'étend considérablement au niveau du Parc boisé, espace de « respiration » majeur de la commune. Cette bande de recul vis-à-vis de la voirie, ainsi que les légères différences de topographie créées par les talus végétalisés, permettent de dissimuler en grande partie le front bâti depuis la voirie. Elle permet également de séparer les flux piétons et cycles du trafic routier, créant ainsi des conditions de circulations confortables de nature à encourager le développement de ces circulations alternatives. **Cf prises de vue 3 et 5.**
- La façade Est est occupée, sur la moitié de son linéaire environ, par des équipements publics ou établissements recevant du public (Halle des manifestations et cliniques). Au droit de la Halle des manifestations, une bande végétalisée de 15 mètres d'emprise sépare les espaces aménagés de la voirie. Au droit des cliniques en revanche, seul un accotement enherbé d'environ 5 mètres sépare les limites de parcelles de la bordure de voirie. **Cf prise de vue 5**
- Au niveau des sections de la façade Est non aménagées, les parcelles sont occupées par une végétation caractéristique de la savane, confortant l'impression d'ouverture conférée à la RN4a grâce à sa façade Ouest. **Cf prise de vue 4**

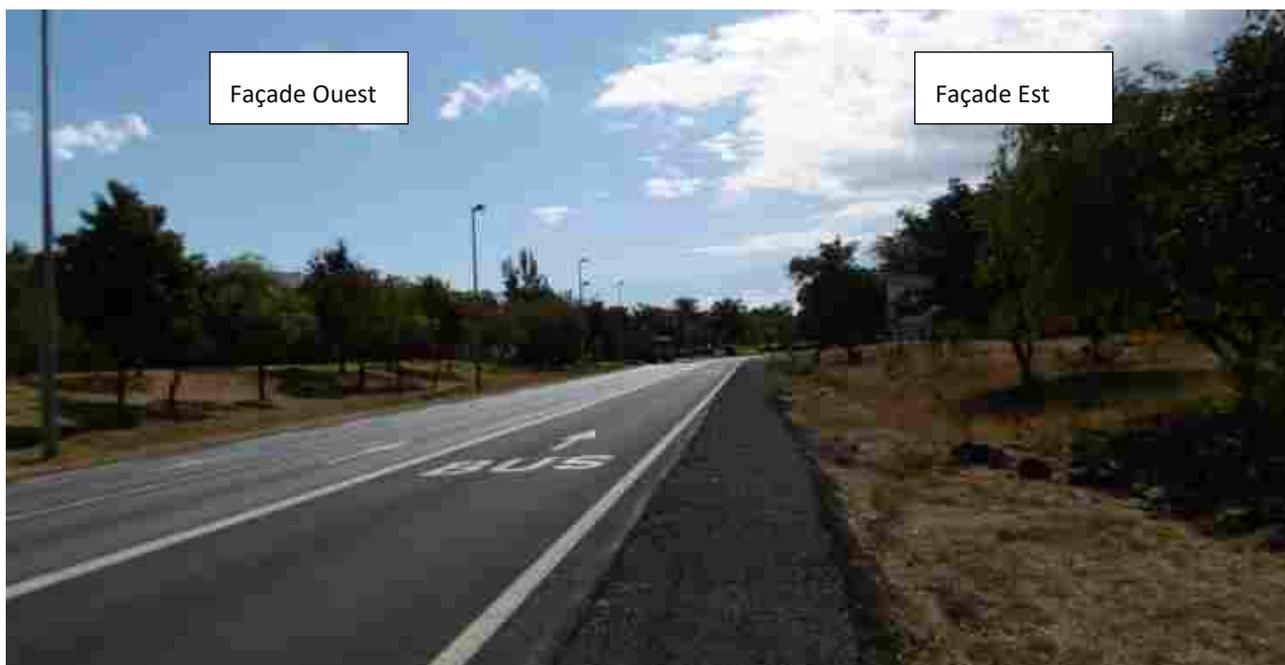


Figure 7 : Prise de vue 3, perception depuis la RN4a

Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

Figure 8 : Prise de vue 4, perception depuis la RN4a



Figure 9 : Prise de vue 5, perception depuis la RN4a

2.1.2.3. Perceptions depuis la RN7

Les façades Nord et Sud de la RN7 se caractérisent (au niveau de notre périmètre d'étude) par un linéaire en grande partie non aménagé.

Au niveau de la façade Nord, seul le lotissement Cité Ravine à Marquet présente un caractère urbanisé. Celui-ci reste peu perceptible depuis la RN7 du fait d'une bande de recul végétalisée d'environ 45 mètres de large entre la bordure de voirie et les limites de propriétés. Ces bandes de recul se caractérisent par une végétation herbacée sèche de type savane, ainsi que par quelques arbres plantés en bordure de voirie. Les habitations constituant le front bâti sont par ailleurs en grande majorité de plain-pied



Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

Sur l'ensemble du linéaire de la façade Nord, un cheminement non revêtu permet la circulation des modes doux, à environ 8 mètres en retrait de la RN7 (**Cf prise de vue 7**).

Au niveau de la façade Sud, la portion située entre l'échangeur RN1/RN7 (Sacré Cœur) et le rond-point de desserte du lotissement Cité Ravine à Marquet et du centre commercial est occupé, au premier plan par le parking du centre commercial Sacré Coeur et au deuxième plan par les bâtiments constitutifs de ce dernier (**cf prise de vue 8**).

L'ensemble du linéaire restant de la façade Sud est actuellement occupée par des friches végétalisées, à l'exception d'un bâtiment commercial situé en sortie du rond-point de jonction RN7/RN4a. Cette parcelle se caractérise par une marge de recul de 35 mètres par rapport à l'axe de la RN7 (**cf prise de vue 6**).



Figure 10 : Prise de vue 6, perception depuis la RN4a



Figure 11 : Prise de vue 7, perception depuis la RN4a



Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

Figure 12 : Prise de vue 8, perception depuis la RN7

2.1.2.4. Perceptions depuis la RN1

Au droit de notre périmètre d'étude, deux zones sont à distinguer :

- **La portion de la RN1 comprise entre l'échangeur du Sacré Cœur et l'échangeur RN1/RN1001** pour laquelle la façade Ouest se caractérise par un linéaire entièrement aménagé à l'exception de deux parcelles situées à chaque extrémité du linéaire (l'une au niveau de l'échangeur du Sacré Cœur et l'autre au niveau de l'échangeur RN1/RN1001) **cf prise de vue 11**. Une large partie de la façade Ouest de la RN1 est occupée par le centre pénitencier du Port et ses aménagements/équipements annexes. Du fait de la présence d'une haie végétalisée (bougainvilliers) ainsi que de murs surmontés de barbelés, les bâtiments du centre pénitencier restent pratiquement invisibles depuis la RN1 (**cf prise de vue 9**). Le linéaire restant de la façade Ouest est occupé par des bâtiments industriels de la ZAC D 2000. Ces constructions se situent en moyenne à 35 mètres de l'axe de la RN1 : du fait de l'absence de haies végétales et de la grande hauteur de certains bâtiments (SOLAR Réunion et GUINET TRANSIT par exemple), ces constructions sont très visibles depuis la RN1 (**cf prises de vue 10 et 11**).

Il en va de même de la portion urbanisée de la façade Est de la RN1 qui accueille essentiellement des concessionnaires automobiles, dont les bâtiments et parkings sont très visibles depuis la voirie. Aux bâtiments commerciaux et industriels succèdent des parcelles agricoles. Ces parcelles sont séparées de la RN1 par un bas-côté végétalisé et par un chemin non revêtu (chemin des Anglais).

- **La portion de la RN1 comprise entre l'échangeur RN1/RN1001 et la limite communale du Port avec la Possession**

La façade Est est occupée par une zone urbanisée au tissu lâche (urbanisation non continue), puis par une zone à urbaniser à vocation économique dont près de la moitié est actuellement occupée par des friches végétalisées.

La façade Ouest est occupée sur une large part de son linéaire par la zone arrière portuaire, actuellement majoritairement exploitée en carrières de matériaux alluvionnaires, une autre partie étant dédiée à la fabrication d'éléments destinées au chantier de la Nouvelle Route du Littoral. Une zone à urbaniser à vocation économique lui succède sur un linéaire d'environ 150 mètres, en bordure de la limite communale avec la Possession.

L'ensemble n'est pas ou peu visible depuis la RN1 puisque dissimulé à l'arrière d'un talus enherbé et d'une bande végétale « spontanée », comme l'illustrent les **prises de vue 12 à 15**.



Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme



Figure 13 : Prise de vue 9, perception depuis la RN1

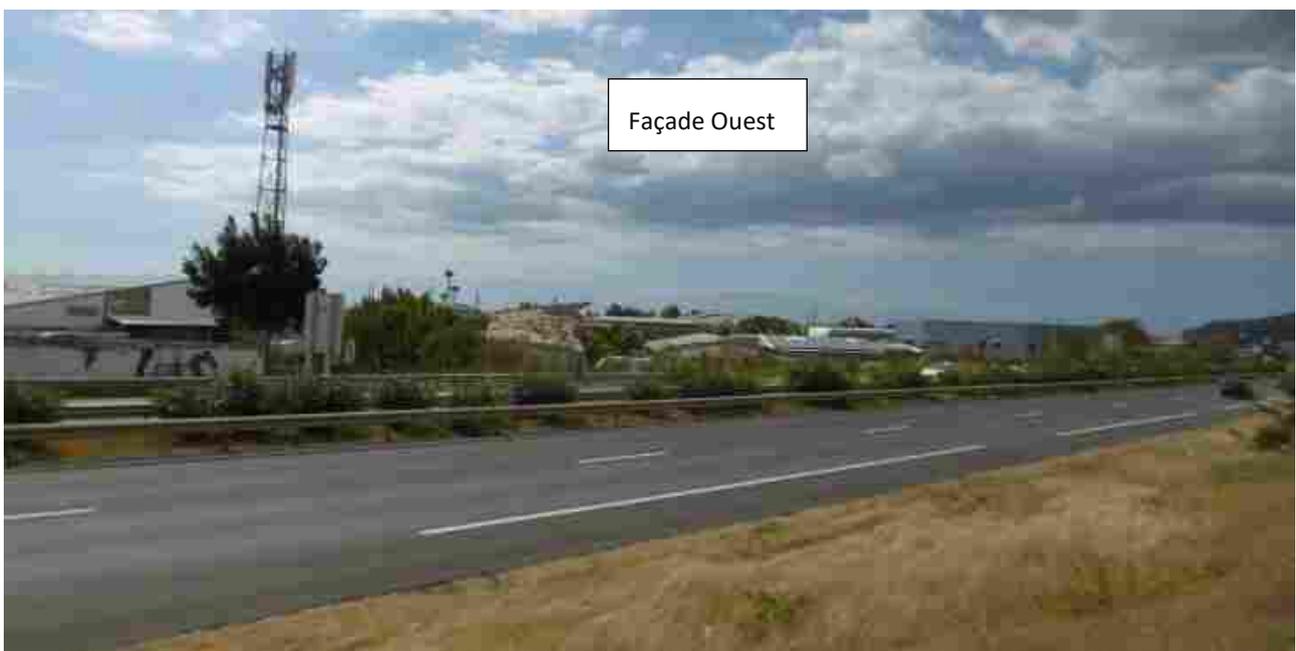


Figure 14 : Prise de vue 10, perception depuis la RN1

Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme



Figure 15 : Prise de vue 11, perception depuis la RN1



Figure 16 : Prise de vue 12, perception depuis la RN1



Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme



Figure 17 : Prise de vue 13, perception depuis la RN1



Figure 18 : Prise de vue 14, perception depuis la RN1



Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme



Figure 19 : Prise de vue 15, perception depuis la RN1

2.2. Caractéristiques du site

2.2.1. Analyse de l'occupation des sols et des formes urbaines



Figure 20 : Occupation des sols

Au niveau du périmètre d'études, trois typologies principales de formes urbaines peuvent être relevées :

- **Les bâtiments de type industriel ou commercial associés à la ZAC D 2000, au village artisanal des Mascareignes et au centre commercial du Sacré Coeur.**

Les bâtiments sont pour la plupart imposants, les architectures métalliques sont répandues. Certaines grandes entreprises agroalimentaires ou d'alimentation animale sont implantées dans la zone et se démarquent par la présence de silos ou de bâtiments de grande envergure.

Ces constructions sont localisées en bordure de voies de circulation intégrant de nombreux espaces de stationnement et des alignements d'arbres ornementaux renforçant la qualité du cadre de vie du parc économique.

« Considérée comme l'une des plus belles vitrines commerciales de l'île, les entreprises qui y sont implantées travaillent dans le secteur automobile, le bâtiment, la grande distribution, la manutention, les télécommunications, l'alimentaire, le dessin animé, etc. » [Extrait Diagnostic Territorial PLU- Mai 2017]

Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme



Figure 21 : Typologie et formes urbaines au niveau de la ZAC D 2000

- **Les équipements publics ou établissement recevant du public.**

Placées en bordures de voiries, ces infrastructures modernes se veulent un reflet de la qualité urbaine, avec comme exemple les cliniques ou la halle des manifestations du Port



Figure 22 : Typologie et formes urbaines des équipements publics

Enfin les zones à vocation résidentielle se caractérisent par deux types de formes architecturales :



Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

- Les quartiers « créoles » caractéristiques avec des maisons pour la plupart de plain-pied, devancées par des cours végétalisées clôturées : exemple de la cité Ravine à Marquet
- Les lotissements pavillonnaires plus récents qui se traduisent par des formes architecturales identiques (agencement, matériaux et coloris), à l'image des pavillons situés au niveau du collège et des cliniques.



Figure 23 : Typologie et formes urbaines des zones résidentielles

A noter que, le long de la portion de la RN1 située entre l'échangeur RN1/RN1001 et la limite communale du Port et de la Possession :

- La façade Ouest est exempte de toute construction « pérenne » : elle se caractérise par des carrières d'exploitation de matériaux et zones d'installations de chantier (zone arrière portuaire) puis par un terrain non revêtu actuellement utilisé comme zone de stationnement/dépôt de véhicules.
- La façade Est classée en zone 1 AUem est destinée à accueillir des activités industrielles artisanales et services liés. A l'heure actuelle, seule une partie des terrains est aménagée, l'autre étant occupée par des friches végétalisées, régulièrement parsemées de décharges sauvages

Terrain en zone 1AUe



Exemple d'aménagement actuel sur la zone dite Ravine à Marquet (zone 1AUem)



Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

Exemple de friche végétalisée détériorée au droit de la zone 1AUem



Figure 24 : Occupation des sols de part et d'autre de la RN1

2.2.2. Positionnement des limites de parcelles et des bâtiments vis-à-vis de l'axe des voiries

➤ RN1

Au droit de notre périmètre d'étude, deux zones sont à distinguer :

- La portion de la RN1 comprise entre l'échangeur du Sacré Cœur et l'échangeur RN1/RN1001

La RN1 se caractérise sur sa façade Ouest par un recul moyen de 36-38 mètres entre la majorité des bâtiments (ZAC D2000) et l'axe de la voirie, à l'exception d'une habitation située au niveau du centre pénitentiaire à 25 mètres de l'axe de la RN1. Les premiers aménagements (parkings essentiellement) sont situés à 28 mètres de l'axe de la RN1 et séparés de la bordure de voirie par un accotement enherbé/végétalisé.

En façade Est, les bâtiments commerciaux sont situés à 40 mètres vis-à-vis de l'axe de la RN1. Un accotement enherbé sépare la bordure de la voirie des premiers aménagements observés (parkings essentiellement), situés à 20 mètres au plus près de l'axe de la RN1.

- La portion de la RN1 comprise entre l'échangeur RN1/RN1001 et la limite communale du Port avec la Possession

Au droit de la façade Ouest, actuellement dépourvue de constructions, la limite parcellaire de la couronne Est de la ZAP (Zone Arrière Portuaire) est située en moyenne à environ 21 mètres de l'axe de la RN1.

En façade Est, la limite parcellaire est située en moyenne à 32-35 mètres de l'axe de la RN1, ce qui correspond également au recul minimum entre les constructions existantes au droit de la zone dite « ravine à Marquet » et l'axe de la voirie.

➤ RN1001

La RN1001 présente sur sa façade Sud aménagée (ZAC D 2000) un recul de 35 à 40 des constructions vis-à-vis de l'axe de la voirie, à l'exception de la Halle des manifestations, dont le bâtiment le plus proche est situé à 80 mètres de l'axe de la voie. La façade du parc économique de la ZAC D 2000 se caractérise par la présence d'une large bande végétalisée séparant la RN1001 des limites de parcelles aménagées (situées au plus proche à 30 mètres de l'axe de la voirie).

La façade Nord de la RN1001 est entièrement aménagée (parc économique dont les limites de parcelles aménagées sont situées à 20 mètres au plus près de l'axe de la voirie) à l'exception de la grande parcelle AX 049 actuellement occupée par des activités liées au chantier de la Nouvelle Route du littoral et faisant partie de la ZAP du Port.

➤ RN4a

La RN4a présente sur sa façade Ouest une grande cohérence et une grande qualité urbaine de par la présence d'une large bande d'espaces verts aménagée séparant les parcelles résidentielles de la voirie. Les premières habitations sont ainsi localisées à 45 mètres vis-à-vis de l'axe de la RN4a et présentent un alignement harmonieux.



Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

La façade Est de la RN4a au niveau du périmètre d'étude est libre de tout aménagement à l'exception de la Halle des manifestations et de deux établissements médicaux.

Les bâtiments de la Halle des manifestations sont situés à 80 mètres au plus proche de l'axe de la RN4a, et la bordure de parcelle aménagée en parking, à 40 mètres. Les bâtiments des établissements médicaux en revanche se caractérisent par un recul de 15 mètres au plus proche de l'axe de la voirie.

➤ **RN7**

Enfin la RN7 se caractérise au niveau de notre périmètre d'étude par un linéaire peu aménagé et un vrai enjeu d'image urbaine à créer, cet axe marquant l'une des entrées de ville principales de la commune.

La façade Sud est occupée sur une portion de son linéaire par le centre commercial du Sacré Cœur ainsi que par un bâtiment commercial en sortie du rond-point de jonction avec la RN4a. Les bâtiments les plus proches sont situés à 38 mètres de l'axe de la voirie tandis que les espaces aménagés les plus proches de la voirie sont à 27 mètres de l'axe (route de sortie du centre commercial).

2.2.3. Eléments remarquables d'un point de vue paysager, écologique et culturel**2.2.3.1. Eléments remarquables du paysage**

Le premier élément marquant du site d'étude est lié à sa **topographie plane**.

La commune du Port s'est construite sur l'ancien cône de déjection de la Rivière des Galets, formant une plaine alluviale, dont la pente légèrement orientée du Sud vers le Nord ne dépasse pas 5 %. L'altitude au niveau du périmètre d'étude est comprise entre 30 et 75 m NGR et la pente générale est inférieure à 3%.

Du fait de sa topographie et de sa situation littorale, la ville du Port bénéficie de vues sur le grand paysage : la mer, la Rivière des Galets, l'entrée du Cirque de Mafate et les pentes de l'Ouest.

Malgré la densité de son urbanisation, cela lui procure une impression d'ouverture, de décloisonnement, de respiration. [OAP Générales Fil Vert- PLU du Port – Esprit du lieu- Juillet 2017]. Cette caractéristique géographique influence également la morphologie urbaine. Par conséquent, la typologie des constructions, la densité, sont des facteurs importants de l'image de la ville.

A noter par ailleurs que du fait de cette topographie plane et de sa faible altitude, la commune du Port exploite de nombreux captages/forages AEP. Le périmètre d'étude intercepte ponctuellement les périmètres de protection rapproché (PPR) des forages F4, F5, P 11 et P11 bis. L'ensemble du périmètre est concerné par la zone de surveillance renforcée (ZSR) liée à tout ou partie de ces forages.

Un autre élément caractéristique du secteur d'études réside dans **l'étendue et la diversité de son patrimoine végétal** :

- Présence de reliquats de savane (paysage naturel sec et aride) sur de larges parcelles en friches non aménagées à l'heure actuelle,
- Présence de larges bandes de recul végétalisées le long de certaines infrastructures (RN1001, RN4a) et d'arbres remarquables au niveau de certains ronds-points (exemple : Banian du Rond-Point des danseuses)
- Présence du parc boisé de 17 ha qui offre un parcours botanique comprenant environ 150 espèces d'arbres. On y trouve une île arboretum, une île aux oiseaux, une cascade artificielle, des aires de jeux et de pique-nique...
- Présence d'un verger communal au centre du périmètre, cependant très peu visible depuis l'extérieur.



Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

Figure 25 : Diversité du patrimoine végétal du périmètre d'étude

La présence d'un verger au centre du périmètre, prolongée par une zone de savane originelle résiduelle permet d'aérer l'espace et de le qualifier, d'autant qu'il se situe dans le prolongement du Parc Boisé situé à l'Ouest de la RN4A.

Enfin, deux autres structures « remarquables » sont à noter sur un plan paysager :

- La présence d'une ligne électrique HT (et pylônes liés) qui survole le périmètre d'étude au niveau de l'établissement pénitentiaire, de la ZAC 2000, de l'échangeur RN1/RN1001 puis en façade Est de la RN1
- La présence d'une centrale photovoltaïque composée de 27000 panneaux solaires à l'intérieur du centre pénitentiaire et donc visible pratiquement uniquement depuis les vues aériennes du site

Figure 26 : Pylônes électriques à proximité de l'entrée du centre pénitentiaire



2.2.3.2. *Éléments remarquables d'un point de vue écologique*

➤ **Espaces naturels protégés**

Le périmètre d'étude n'intercepte aucun espace naturel protégé. En effet, l'ensemble des protections du milieu naturel sur la commune du Port concerne la Rivière des Galets.



Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

La commune du Port n'est par ailleurs pas concernée par les zonages suivants :

- Réserve Naturelle ;
- Réserve Biologique ;
- Espaces Boisés Classés ;
- Espaces Naturels Sensibles
- Protection de biotope ;
- Domaine Forestier ;
- Conservatoire du Littoral ;

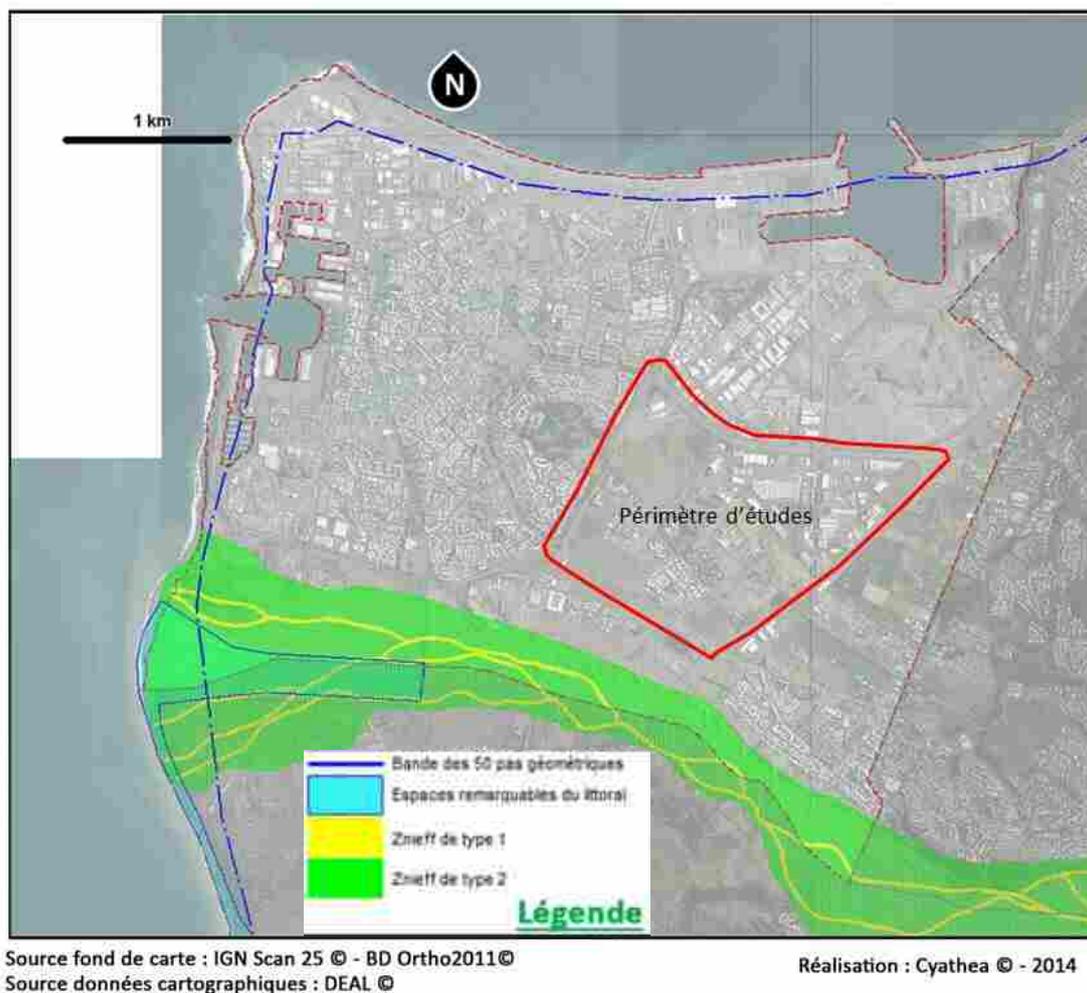


Figure 27 : Localisation des espaces naturels protégés de la commune

➤ Habitats et espèces

La végétation présente au Port appartient à la série mégatherme semi-xérophile (forte chaleur, faibles précipitations). Avant anthropisation, l'ensemble de la végétation située sur la commune correspondrait à la série de savane arborée à palmiers et ébéniers.

D'une façon générale, l'ensemble de la commune se trouve dans un milieu semi-urbain à urbain fortement anthropisé. Des cortèges de graminées, rudérales et ligneux exotiques présentant un intérêt écologique minime se sont développés sur ces milieux. Il s'agit donc d'un espace artificialisé à dominante exotique. **[Extrait Rapport de Présentation évaluation environnementale du PLU du Port - CYATHEA Juillet 2016]**

Cependant, une expertise écologique réalisée en 2014 (ECODDEN) a mis en évidence l'existence d'enjeux de biodiversité superposés à des zonages U et AU (urbanisé et à urbaniser) du PLU. Ces enjeux sont majoritairement concentrés au niveau des zones résiduelles de savane existant sur la commune.

Une expertise complémentaire a été réalisée sur ces espaces sensibles en 2017 par ECOMED OI. Notre périmètre d'étude est concerné, comme l'illustre la figure suivante.



Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

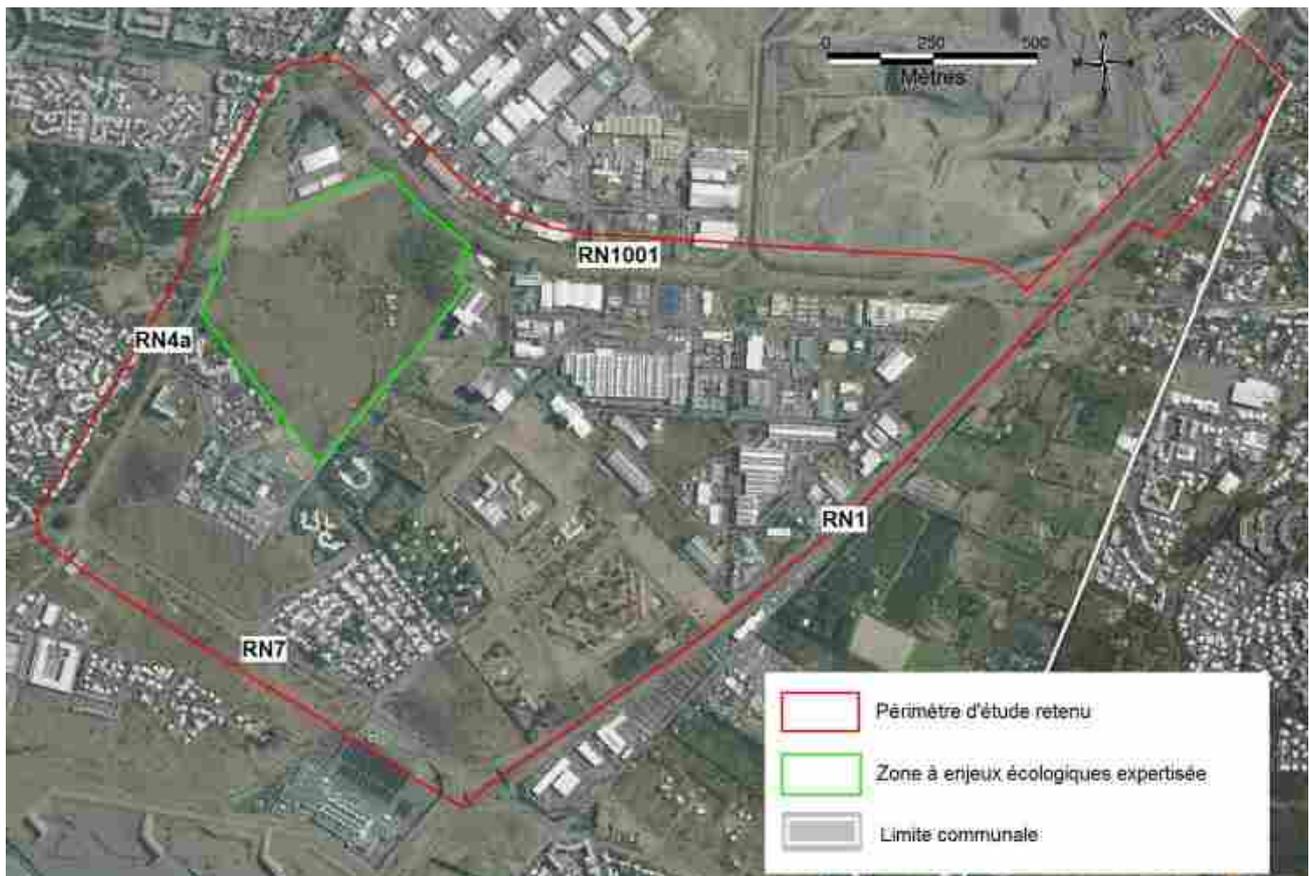


Figure 28 : Zone à enjeux écologiques présente au niveau du périmètre d'étude



Figure 29 : Enjeux floristiques au droit de la zone expertisée



Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme



Figure 30 : Caractéristiques des habitats au droit de la zone expertisée



Figure 31 : Occurrence et probabilité d'occupation de Zornia Gibbosa au droit de la zone expertisée

La présence d'un taxon à enjeu fort, *Zornia Gibbosa* (en danger d'extinction et en cours de protection) sur certaines portions du périmètre d'expertise écologique a permis de hiérarchiser des zones particulièrement sensibles à préserver dans la mesure du possible (zones d'occurrence avérée identifiées sur la carte précédente).



Figure 32 : Photographie de Zornia Gibbosa

*Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme***2.2.3.3. Eléments remarquables d'un point de vue culturel**

Aucun monument historique protégé n'est présent sur le périmètre d'étude.

Nous pouvons en revanche relever la représentation marquée sur le secteur d'outils industriels qui rayonnent à l'échelle de l'île et au-delà : industries agroalimentaires (Mascarin, Danone, Sanders, etc.), studio d'animation Pipangaï Production, etc.

2.2.4. Analyse de l'accessibilité et de la desserte du périmètre d'étude : les enjeux de nuisances et de sécurité**2.2.4.1. Accessibilité et sécurité**

Le périmètre d'étude est délimité par le quadrilatère de voiries « RN1-RN1001-RN4a-RN7 ». Les quatre infrastructures sont classées comme voiries à grande circulation. La RN1 accueille essentiellement une circulation de transit entre la commune et les autres parties de l'île. Les trois autres voiries accueillent à la fois une circulation locale (desserte des zones industrielles/artisanales, du pôle médical, du centre commercial et des lotissements résidentiels) et une circulation de transit depuis et vers la RN1 (nombreuses migrations pendulaires d'actifs).

Aucun accès direct au périmètre d'étude n'existe depuis **la RN1**, pour laquelle la vitesse de circulation maximale autorisée est de 110 km/h : les accès se font par le biais des échangeurs RN1/RN1001 et RN1/RN7 (Sacré Cœur). Aucun arrêt de bus où cheminement piéton/cyclable n'y est existant, pour des raisons évidentes de sécurité.

Depuis la RN1001, un accès au périmètre d'étude est matérialisé par un rond-point desservant la façade Sud (ZAC D 2000) et la façade Nord de la RN1001 (zone d'activité et ZAP). La vitesse de circulation sur ce tronçon est limitée à 70 km/h. De récents travaux (2015-2016) ont été réalisés sur la portion située entre l'échangeur RN1/RN1001 et le rond-point permettant :

- de créer une voie réservée aux TCSP de part et d'autre de la voirie
- de créer un cheminement piéton/cyclable revêtu au sein de la bande d'espaces verts située en bordure Sud.



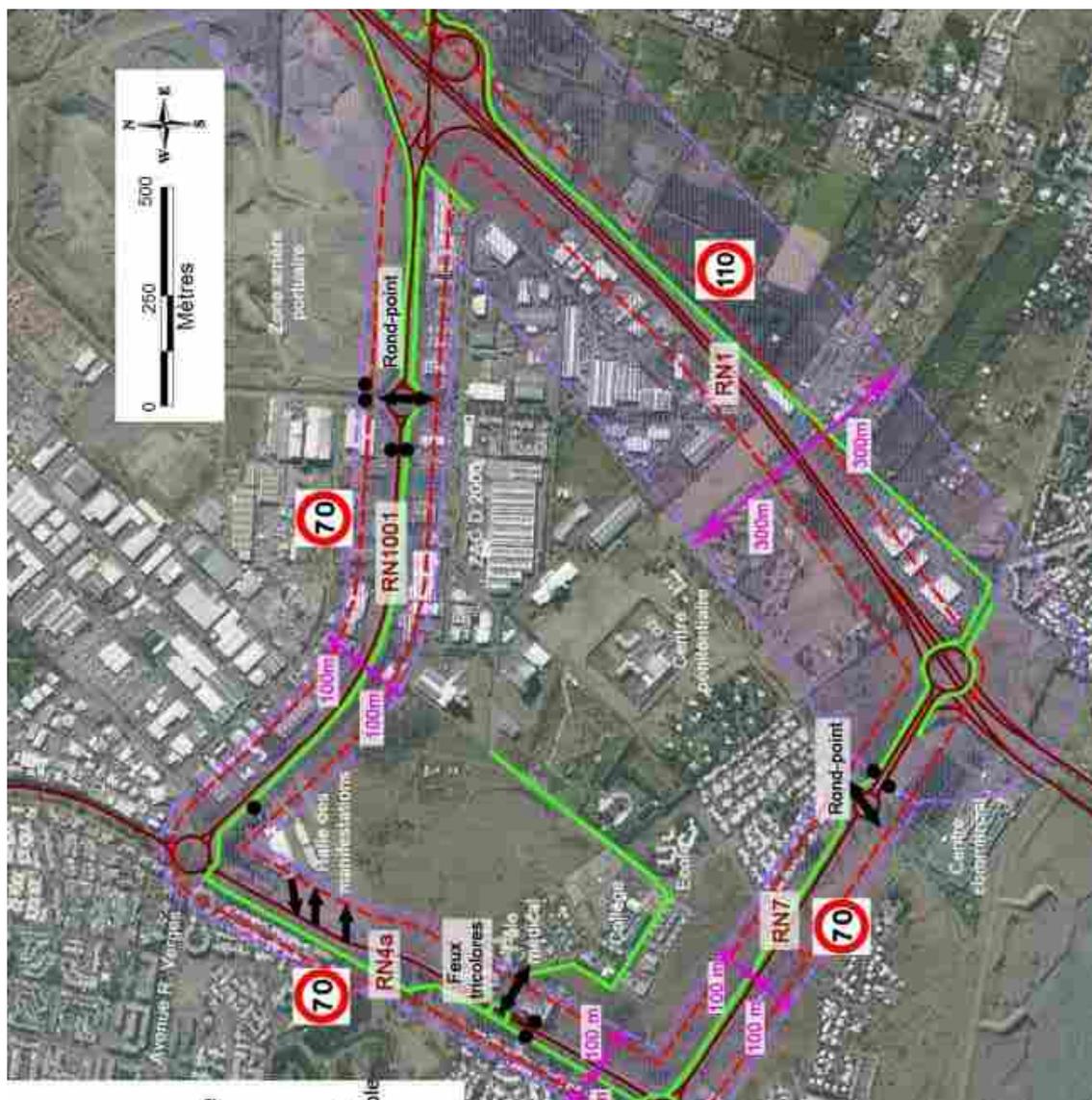
Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

Figure 33 : Enjeux d'accessibilité et de nuisances au niveau du secteur d'étude

La RN4a ne permet aucun accès direct à sa façade Ouest à vocation résidentielle : l'accès aux habitations se fait par le biais des avenues Raymond Vergès et Rico Carpaye (en direction du centre-ville).

La vitesse de circulation maximale autorisée sur ce tronçon de la RN4a est de 70 km/h.

La desserte de la halle des manifestations (façade Est) se fait en trois points au niveau de la RN4a :

- un accès (non revêtu) direct au parking, uniquement accessible dans le sens de circulation Sud-Nord.
- Un accès revêtu à l'entrée du parking, accessible dans les deux sens de circulation (tourne à gauche + cédez le passage dans le sens de circulation Nord-Sud)
- Une sortie matérialisée par un marquage au sol « stop »

L'accès depuis la RN4a au pôle médical, lotissement résidentiel, école/collège se fait par le biais de feux tricolores.

Des travaux récents sur la RN4a ont permis l'insertion de voies réservées aux TCSP :

- entre la sortie de la halle des manifestations et le rond-point de jonction RN4a/RN1001 (uniquement dans le sens de circulation Sud-Nord)
- entre le pôle médical et le rond-point de jonction RN4a/RN7 (uniquement dans le sens de circulation Sud-Nord).

Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

Les circulations douces sont optimales au niveau de cette portion de la RN4A de par l'existence de cheminements piétons et cyclables au niveau de la bande végétalisée en façade Ouest.

Depuis la RN7 (vitesse de circulation limitée à 70 km/h), deux accès au périmètre d'étude sont existants :

- l'un au niveau du rond-point de jonction RN4a/RN7 : une bretelle permet de desservir le village artisanal des Mascareignes et le lotissement de Petite Pointe.
- un second rond-point permet l'accès au centre commercial du Sacré Cœur (façade Sud de la RN7), au lotissement cité Ravine à Marquet et au centre pénitentiaire (façade Nord).

Un cheminement piéton (non revêtu) est existant le long de la bordure Nord de la RN7.

Le réseau interne au périmètre d'étude se compose de voiries communales de desserte, dont certaines à sens unique (cité ravine à Marquet notamment) ou en impasse (dans la ZAC D 2000).

➤ **Transports en commun**

Selon le diagnostic territorial du projet de Grenellisation du PLU : « La ville est desservie par une douzaine de lignes de bus du réseau Kar Ouest dont, en général, la fréquence est de 12 à 14 passages/jour, ce qui est relativement faible. La grande majorité des lignes sont communes au Port et à La Possession. »

Les lignes 1 et 4 du réseau Car Jaune passent également en façades du projet (RN1001, RN4a et RN7). La RN7 est la voirie la plus empruntée par le réseau Kar Ouest : les lignes 1, 4 et 8 y transitent.

Trois arrêts de bus sont recensés sur la portion de la RN1001 au niveau du périmètre d'études : deux au niveau de l'entrée de la ZAC D 2000 et un au niveau de la halle des manifestations.

Au niveau de la RN4a, deux arrêts de bus sont présents au niveau du pôle médical.

Au niveau de la RN7, deux arrêts de bus sont présents au niveau du centre commercial du Sacré coeur.

Figure 34 : Cartographie du réseau KarOuest sur la commune du Port

➤ **Modes doux**

Comme l'illustre la planche suivante, des connexions piétonnes sont existantes au niveau des façades de notre périmètre d'étude (à l'exception de la RN1) et se prolonge vers l'Ouest, en direction du centre-ville.

Si des pistes cyclables sont aménagées sur certaines portions de notre périmètre d'étude (RN4a et RN1001 notamment), d'autres segments restent à créer/ revêtir afin de permettre un confort de circulation optimal.



Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

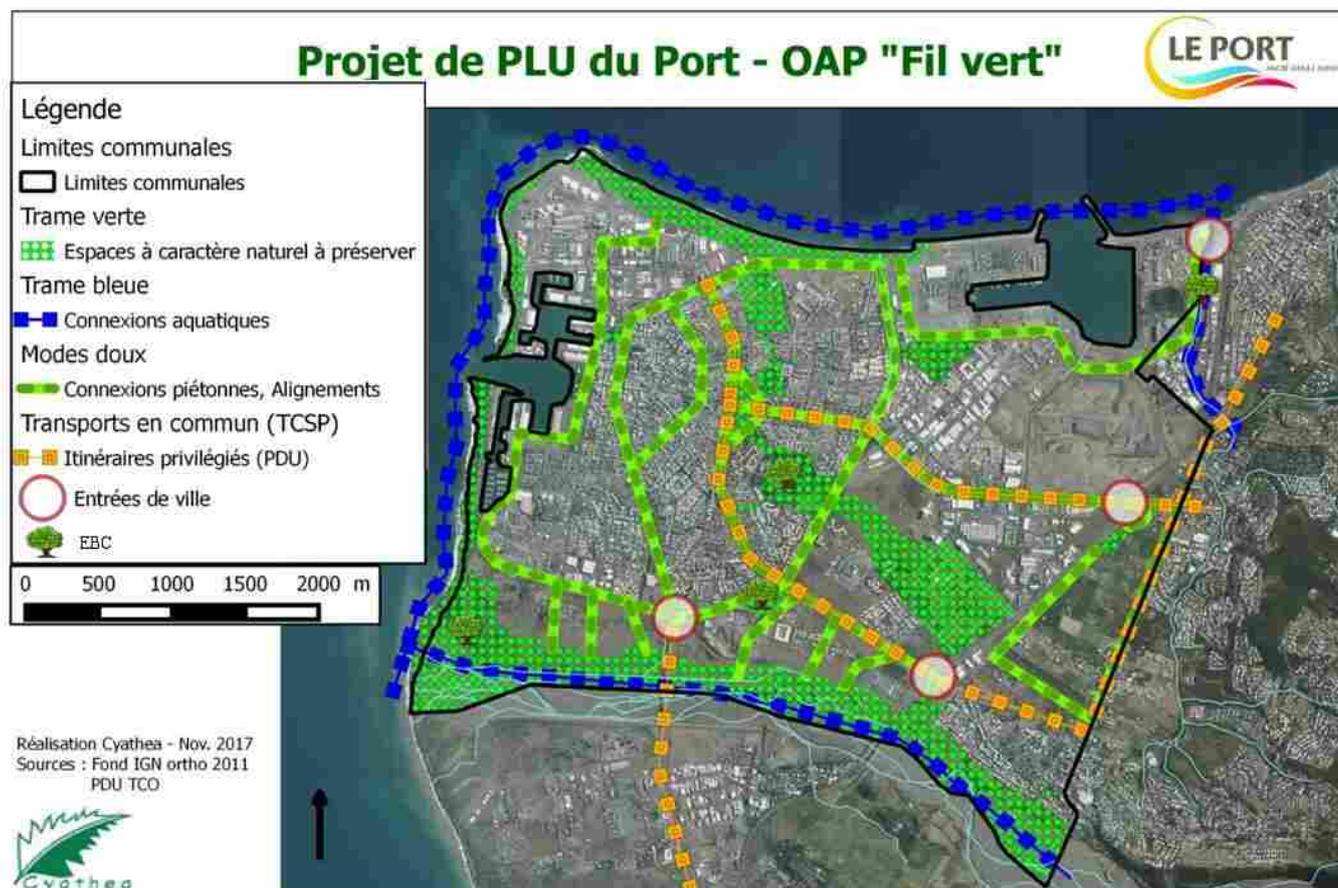


Figure 35 : Connexions piétonnes principales de la commune du Port

2.2.4.2. Nuisances

Au titre du classement sonore des infrastructures routières :

- La RN1 est classée en catégorie 1, ce qui implique que le secteur concerné par les nuisances sonores liées au trafic routier sur cet axe s'étend sur une largeur de 300 mètres de part et d'autre de l'axe (cf Figure 33 : Enjeux d'accessibilité et de nuisances au niveau du secteur d'étude).
- Les RN1001, RN4a et RN7 sont classées en catégorie 3, ce qui implique que le secteur concerné par les nuisances sonores liées au trafic routier sur ces axes s'étend sur une largeur de 100 mètres de part et d'autre de l'axe (cf Figure 33 : Enjeux d'accessibilité et de nuisances au niveau du secteur d'étude).

Ces nuisances sonores sont donc susceptibles de concerner les bâtiments du parc économique et commercial situés le long de la RN1, RN1001 et RN7 mais également :

- la première ligne d'habitations situées en façade Est de la RN4a et en façade Nord de la RN7 (cité Ravine à Marquet,
- les cliniques situées en façade Ouest de la RN4a.

Les nuisances visuelles liées au trafic routier au niveau des habitations sont atténuées par la présence de bandes de recul végétalisées.

C. PRINCIPE D'AMENAGEMENT DU SITE

1. Rappel de l'intérêt du projet et de ses objectifs

Localisé en entrée de ville, ce secteur représente un enjeu essentiel d'aménagement pour la commune. Sa position est stratégique du fait de la **grande visibilité générée par les 4 voies à grande circulation**.

Les principales réserves foncières de la commune du Port sont concentrées au niveau du périmètre d'études, qui est par ailleurs positionné en entrée de ville.

L'enjeu lié à l'aménagement de ce secteur est donc essentiel pour la commune, qui propose donc, par le biais de la présente note d'établir des règles d'aménagement générales (marges de recul harmonisées) à l'échelle du périmètre afin d'assurer la cohérence du développement urbain et économique à venir sur les différentes façades de la RN1, RN1001, RN4a et RN7.

La vocation du périmètre d'études se retrouve également dans les différents documents de planification de l'île ou de la zone ouest (TCO) :

- Au SAR, l'ensemble du périmètre concerné par la présente étude est classé en espace urbain à densifier ou en zone d'urbanisation prioritaire, à l'exception d'une bande de terrain végétalisées en limite sud-ouest du périmètre (au Sud de la RN7, sortie du rondpoint du Cœur Saignant. A noter que la sensibilité écologique de ce secteur a été traduite dans le PLU : la zone y est classée en zone N (naturelle).
- Dans le SCOT de 2016, le projet est inscrit en tant qu'espace d'urbanisation prioritaire.

2. Présentation du parti d'aménagement

Suite à l'analyse de l'état initial, nous proposons de déroger aux marges de recul de 75 mètres en proposant les reculs suivants, choisis suivant la vocation des zonages du PLU concernés (ou OAP), et tenant compte de l'existant observé.

- Zone économique ou commerciale (Us, Ue, Uem, 1AUm, 1AUe, 1AUem, 1AUs, 2AU) : recul de **25 mètres** vis-à-vis de l'axe de la voirie,
- Zone résidentielle et zone d'espaces publics supports de la trame verte (Ua, Uc, Uv, 1AUa, 1AUc, N) : recul de **45 mètres** vis-à-vis de l'axe de la voirie,

N.B : au droit de la façade Ouest de la RN1, le recul moyen existant au droit de la zone Uv occupé par le centre pénitentiaire et la ferme photovoltaïque est de 25 mètres vis-à-vis de l'axe de la voirie, dans la continuité des aménagements de la ZAC 2000.

- Zone réservée au secteur de la santé à l'Est de la RN4a (cf OAP ZAC Mascareignes) : recul de **15 mètres** vis-à-vis de l'axe de la voirie.

Ces marges de recul établies à l'échelle du périmètre d'étude permettent :

- De proposer un projet urbain harmonieux et cohérent sur l'ensemble du secteur
- De tenir compte de la vocation des sols et des exigences propres à chacune d'elles
 - o le recul de 45 mètres pour les zones résidentielles permet de préserver le cadre de vie des habitants,
 - o le recul de 25 mètres pour les zones économiques et commerciales permet de présenter une « vitrine avantageuse » faisant la part belle au végétal,
 - o le recul de 15 mètres pour le secteur de la santé permet de répondre à l'important besoin en foncier de ce type d'équipements, ainsi qu'à la volonté d'afficher une « vitrine » de qualité grâce à des bâtiments modernes et attractifs.



Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

Ces marges de reculs et le projet urbain lié tiennent compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité urbaine et architecturale ainsi que de la qualité paysagère, comme le démontrent les paragraphes ci-après.





Figure 36 : Marge de recul de part et d'autre de la RN1001 au droit de notre périmètre d'étude

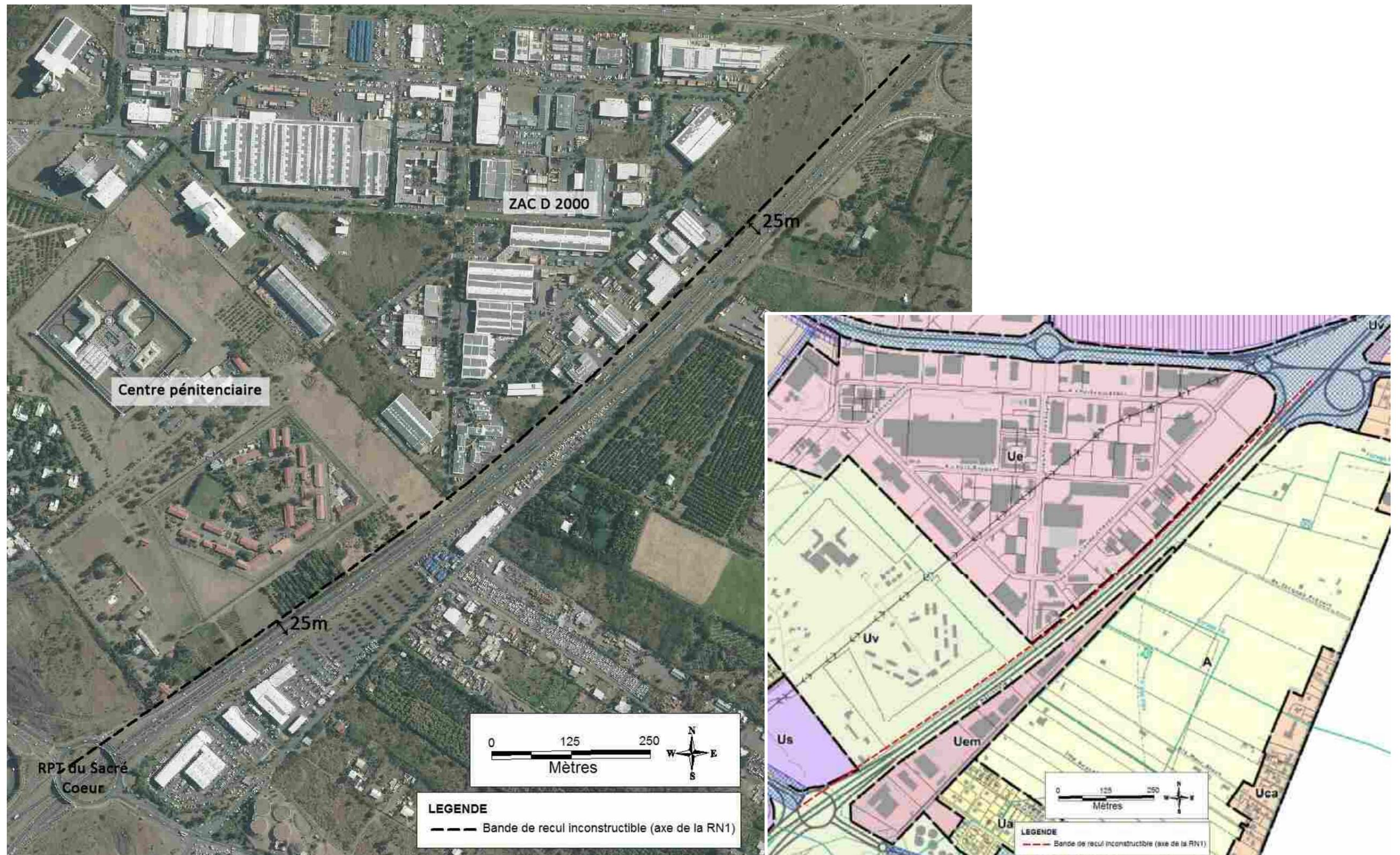
Les zonages concernés par le recul de part et d'autre de la RN1001 ont uniquement une vocation économique, artisanale ou commerciale.





Figure 37 : Marge de recul de part et d'autre de la RN4a au droit du périmètre d'études

Un recul de 45 m vis-à-vis de l'axe de la voirie est appliqué pour les zones à vocation résidentielle, espaces publics supports de la trame verte ou zone économique associée à la halle des expositions (1AUc, 1AUa, 1AUem, Uv et N). Une exception est accordée aux deux zonages UC et 1 AUC situés à l'Est de la voirie et destinés à accueillir des équipements de santé : le recul y est de 15 mètres.



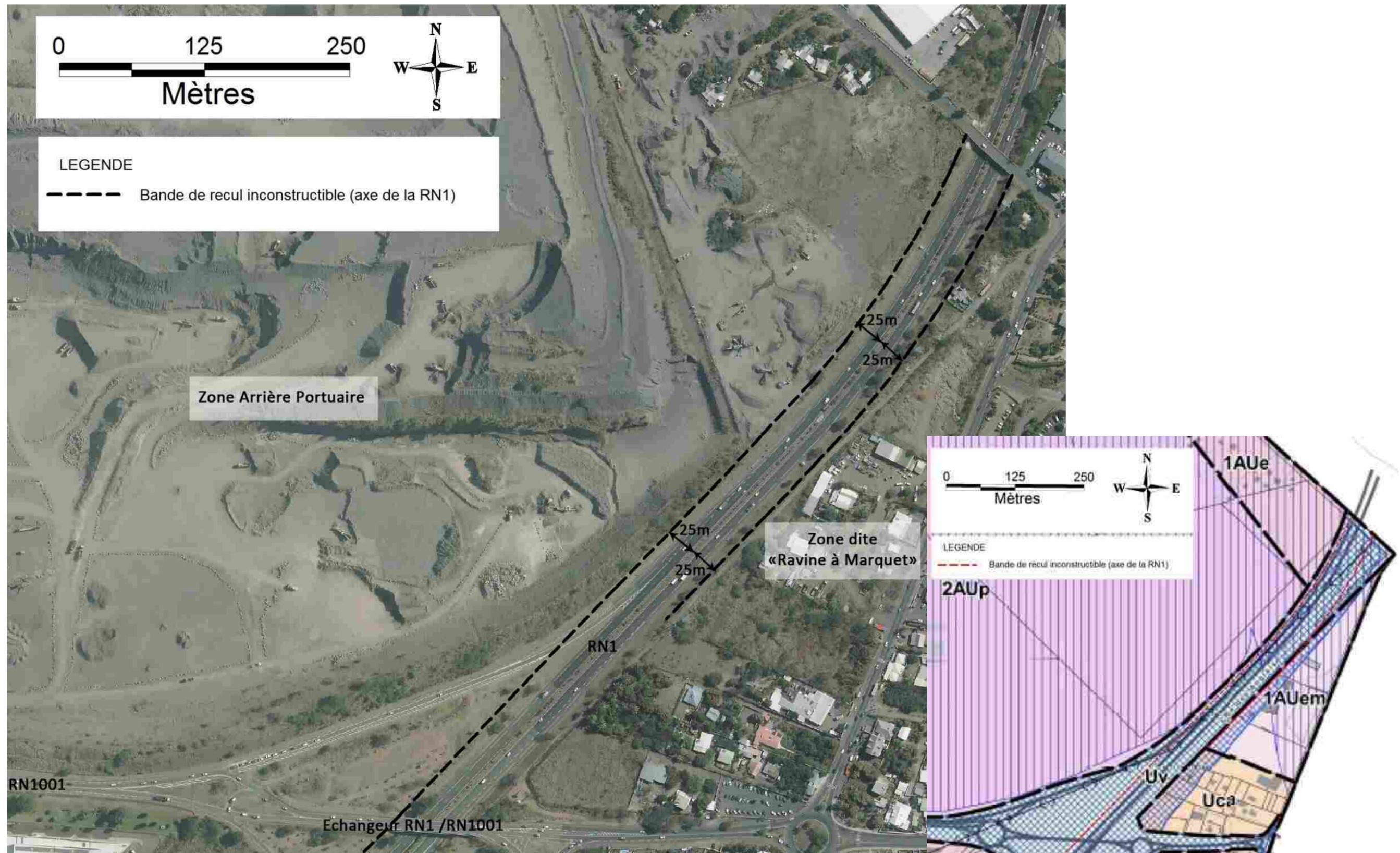


Figure 40 : Marge de recul de part et d'autre de la RN1 (tronçon 2) au droit de notre périmètre d'études

Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

2.1. Prise en compte de la sécurité

Afin d'assurer une desserte efficace des futurs aménagements de la ZAC Mascareignes, l'OAP prévoit la mise en œuvre de quatre voiries internes principales :

- Une voie structurante permettant une liaison complémentaire entre la RN1001 et la RN7. Elle permettra notamment d'optimiser la desserte des équipements présents dans le périmètre d'étude (collège, école, services techniques, etc).
- Deux voies de desserte interne permettant de raccorder la future voie structurante à la RN4a.
- Une voie de desserte interne permettant d'assurer la desserte de la zone mixte en bordure de la RN7.

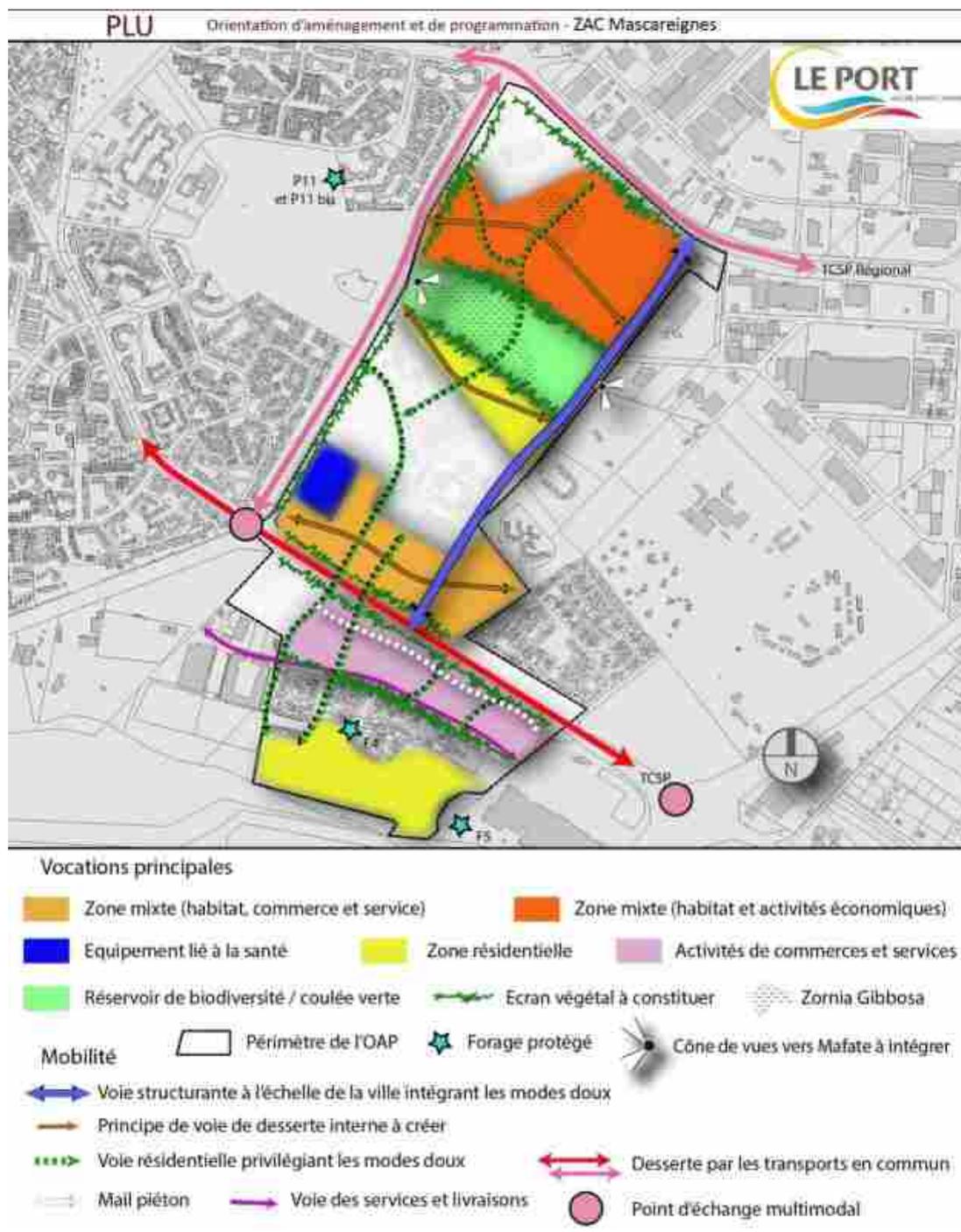


Figure 41 : Nouvelles voiries internes prévues dans le cadre de l'OAP ZAC Mascareignes



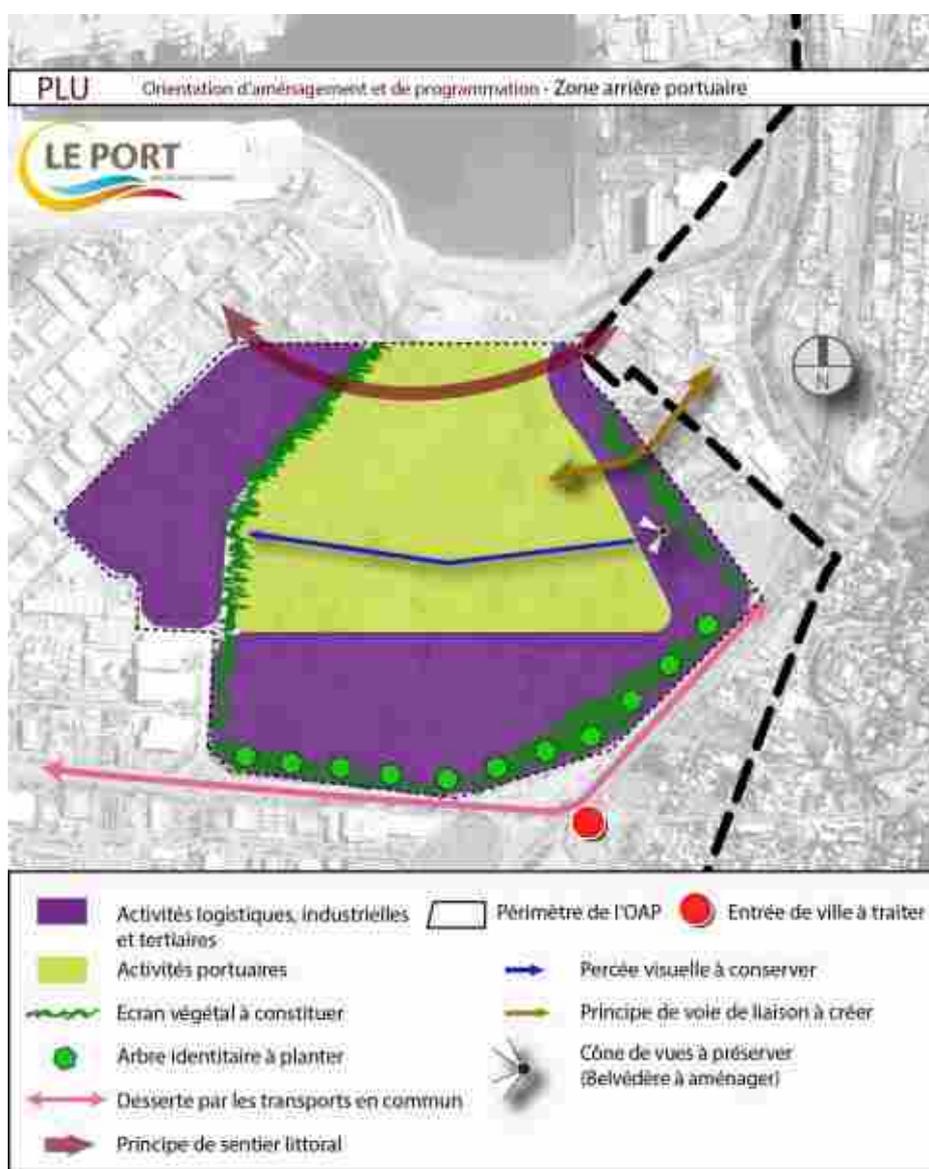
Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

Ces liaisons permettront de faciliter la desserte de la ZAC, des équipements publics et futures zones résidentielles. La circulation sur ces voiries sera limitée à 50 km/h et des trottoirs conformes à la réglementation seront mis en place pour assurer la sécurité des piétons.

Ces liaisons principales seront complétées par des voies résidentielles privilégiant les modes doux.

Les points de raccordement des nouvelles voiries au droit des routes existantes feront l'objet d'études ultérieures afin de déterminer la solution technique la plus adaptée à la sécurité des usagers et à la fluidité du trafic (ronds-points, feux tricolores, stop, etc.). Ces nouveaux axes n'auront pas d'impact sur les risques liés à la circulation, dans la mesure où des aménagements spécifiques seront réalisés pour sécuriser ces points de raccordement.

A l'exception de ces trois axes nouveaux (voie structurante et 2 voies internes), aucun raccordement complémentaire n'est envisagé sur les voiries délimitant le périmètre de projet (RN1, RN1001, RN4a, RN7), notamment dans le cadre de l'aménagement de la Zone Arrière Portuaire, de la couronne Est de la Zone Arrière Portuaire et de la zone dite « Ravine à Marquet ». Il s'agira de conforter la desserte par les transports en commun des voiries existantes, et de développer les échanges « interzones ».



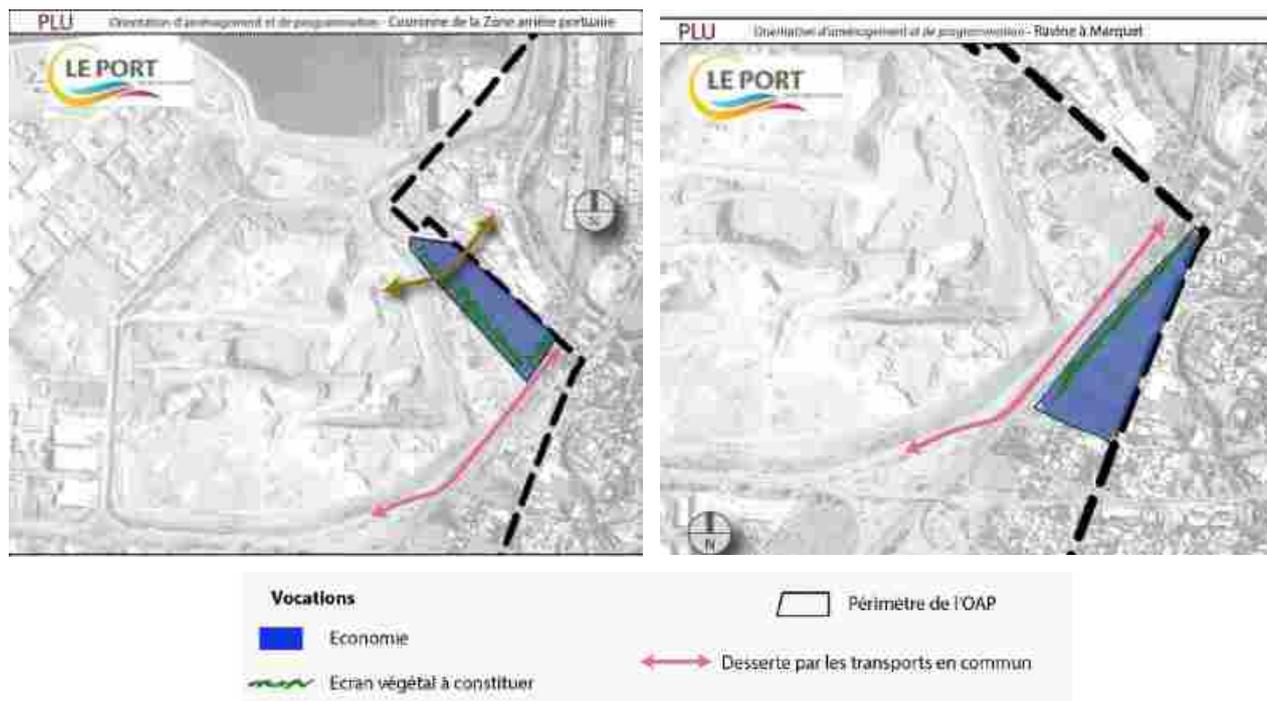
Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

Figure 42 : Confortement des axes de desserte existants

2.2. Prise en compte des nuisances

2.2.1. Nuisances sonores

Les marges de recul proposées tiennent compte des nuisances sonores produites par le trafic routier.

Le recul proposé au niveau des futures zones résidentielles (zones 1AUa et 1AUc) est de **45 mètres** vis-à-vis de l'axe de la voirie, à l'exception du secteur 1AUc situé à l'Est de la RN4a, destiné à accueillir des équipements de santé (cf OAP des Mascareignes sur la Figure 41 : Nouvelles voiries internes prévues dans le cadre de l'OAP ZAC Mascareignes Figure 41), où le recul est réduit à **15 mètres**. Les raisons nous ayant conduit à proposer ce recul réduit sont les suivantes :

- Equipement existant construit selon cette marge de recul : conserver une cohérence d'alignement,
- Volonté des porteurs de projets de ces établissements modernes d'avoir un effet « vitrine » depuis la voirie. Cette volonté est par ailleurs en cohérence avec l'orientation 3 du PADD du PLU : « Diversifier la base économique vers la constitution d'une économie urbaine : santé et enseignement supérieur ». Le développement des programmes de santé est prévu d'être localisé notamment dans notre périmètre d'études (secteur Mascareignes).
- Typologie de bâtiment ne permettant pas de ventilation naturelle (climatisation obligatoire pour raisons sanitaires) et sur laquelle la partie administrative de la structure peut être placée en façade : moindre sensibilité aux nuisances.
- Rareté du foncier pour l'établissement d'infrastructures de cette envergure

A noter également que, bien que le classement sonore de la RN4a soit identique à celui de la RN7 et la RN1001, le trafic journalier y est moins important : un débit moyen journalier de 12 341 véhicules/jour y est observé contre environ 20 000 véhicules/jour sur la RN7 et la RN1001 (données de comptage des services de la Région -2016).

La marge de recul proposée au droit des zones économiques, activités commerciales ou de services est de **25 mètres** vis-à-vis de l'axe des voiries.

La bande de recul inconstructible, a minima partiellement végétalisée, fera office de filtre sonore et visuel naturel.



Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

La proximité des voiries au regard des zones urbaines (et en particulier des équipements de santé) implique nécessairement un traitement acoustique des façades approprié selon le type de construction implanté aux abords des voiries.

Les différents bâtiments devront donc répondre aux exigences d'isolement acoustique standardisé. L'enveloppe de ces bâtiments sera conçue de manière à ce que les niveaux sonores dans les différents types de locaux soient compatibles avec les enjeux environnementaux et la réglementation en vigueur (exemple : utilisation de matériaux isolants phoniques, triples vitrages...).

Par ailleurs, pour les nuisances sonores émises par les activités présentes sur le périmètre d'études (par rapport aux bâtiments d'habitation proches), la réglementation impose de respecter, vis-à-vis du voisinage, un niveau sonore en limite de propriété et une émergence par rapport au bruit résiduel.

2.2.2. Proximité de forages d'alimentation en eau potable

De nombreux forages destinés à l'alimentation en eau potable (AEP) sont présents sur la commune du Port. Le périmètre d'étude intercepte les périmètres de protection rapprochés des forages AEP suivants :

- PPR des forages P11 et P11Bis en partie ouest de la RN4a, au droit du Parc Boisé
- PPR des forages F4 et F5 au sud de la RN7 (sur une emprise limitée).

En partie Ouest de la RN4a est prévue l'implantation d'un équipement lié à la santé selon l'OAP de la ZAC Mascareignes (cf Figure 41 : Nouvelles voiries internes prévues dans le cadre de l'OAP ZAC Mascareignes). Cet établissement sera situé dans le PPR des forages P11 et P11 bis. La réglementation liée détaillée par l'arrêté préfectoral n°06-1715 du 28 avril 2006 devra être strictement respectée, notamment dans le cadre des travaux et des raccordements aux réseaux.

De même, les aménagements réalisés au Sud de la RN7 (future zone artisanale/commerciale) concerneront ponctuellement les PPR des forages F4 et F5. Le règlement détaillé dans les arrêtés préfectoraux associés (arrêté n°06-3899 et arrêté n°06-3900) devra être strictement respecté.

Au sein des PPR est notamment interdite l'implantation de toute nouvelle Installation Classée pour la Protection de l'Environnement. L'implantation d'établissements industriels ou commerciaux est autorisée sous réserve de non stockage et utilisation de produits polluants, toxiques liquides ou solides.



Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

Figure 43 : Localisation des forages AEP et périmètres associés dans le secteur d'études

Une étude a été réalisée en juillet 2017 par le bureau d'étude Antea : « Accompagnement de la Commune dans la recherche de solutions d'optimisation de la ressource en eau potable ». Ce document, qui constitue un annexe réglementaire du PLU, établit notamment les scénarii d'optimisation et de planification de la gestion de la ressource en eau. Si les forages P 11 et P11bis seront conservés (voire remplacés), l'abandon du forage F4 à horizon N+10 est en revanche envisagé. Cette étude impose par ailleurs des prescriptions plus contraignantes que celles des arrêtés.

Par ailleurs, la grande majorité du périmètre d'étude est concernée par la zone de surveillance renforcée des forages P11 et P11 bis et plus ponctuellement par celle des forages F4 et F5. Aucune réglementation n'y est associée, en revanche, une stricte application des réglementations existantes en matière de protection des eaux devra y être respectée, et une attention particulière devra être portée à tout projet pouvant avoir une incidence particulière sur la qualité des eaux superficielles ou souterraines.

A noter que, selon le règlement du PLU révisé, toute zone nouvellement aménagée doit être équipée d'un déboureur/déshuileur installé en sortie d'ouvrage de régulation de débit des eaux pluviales. Il en est de même pour tout aménagement permettant le stationnement regroupé de plus de 10 véhicules.

2.3. Prise en compte de la qualité architecturale et urbaine

L'étude d'aménagement et de structuration d'entrée de ville ZAC des Mascareignes » réalisée par le groupement m. a studio / Hélios Paysages / I.S.R. / AID Observatoire / SIDR en 2009 a permis de proposer de grands axes d'aménagement qui seront appliqués dans le cadre du projet urbain.

Ces principes sont notamment les suivants.

- **Continuités piétonnes prévues en particulier au niveau des zones d'habitation et zones mixtes habitat/commerces/services**



Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

- Stationnement résidentiel privilégié en sous-sol.
- Des « cœurs verts végétalisés » sont prévus au niveau des futurs îlots.
- Principe de création d'une nouvelle ligne de bus urbaine au sein du périmètre (desservant la nouvelle voie structurante, des équipements publics et la ZAC D2000).

A titre d'exemple, les îlots d'occupation mixte habitations/commerces/services pourront être organisés à l'image de la figure suivante :



Figure 44 : Exemple d'organisation possible des îlots mixtes

Selon la pièce écrite n°4 du PLU « Orientations d'Aménagement Mascareignes :

Les nouvelles constructions devront s'inscrire harmonieusement dans le site et l'environnement bâti (forme urbaine, hauteur des constructions) en fonction de la topographie et dans le respect du règlement de chaque zone.

Le stationnement résidentiel sera privilégié en sous-sol.

Concernant les ambiances urbaines proposées, elles correspondent à la valeur guide proposée par le SCoT : 50 logements à l'hectare.

Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

Les profils en travers suivants, également proposés dans le cadre de l'étude « Etude d'aménagement et de structuration d'entrée de ville ZAC des Mascareignes » réalisée par le groupement m. a studio / Hélios Paysages / I.S.R. / AID Observatoire / SIDR en 2009 pourraient être privilégiés dans le cadre du projet urbain :

2.3.1. Profil en travers de la RN4a au niveau du Parc Boisé

Au droit du Parc Boisé et de la future « coulée verte » maintenue au niveau de notre périmètre la RN4a pourra bénéficier d'un traitement particulier visant à assurer une transparence afin d'améliorer la visibilité des espaces vert, à l'image du profil en travers proposé ci-après.

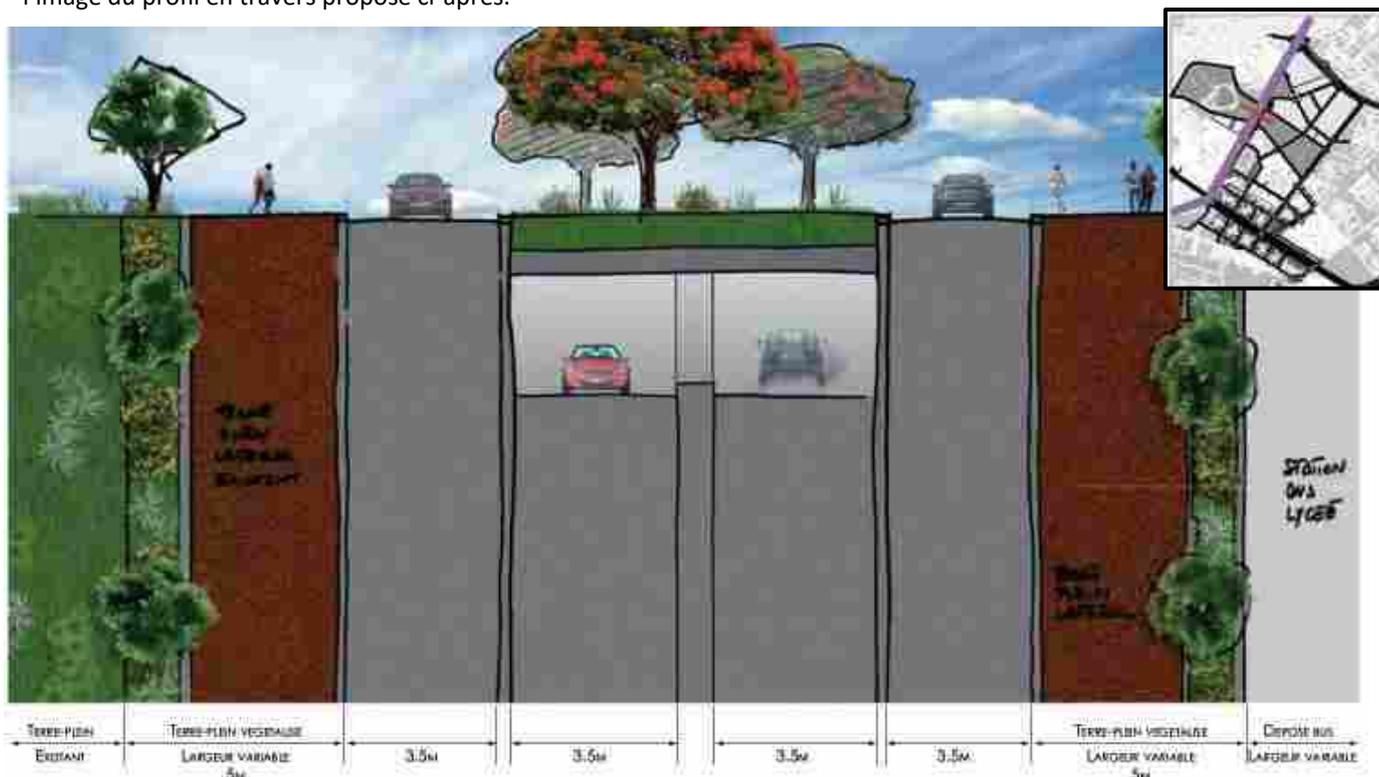


Figure 45 : Profil en travers proposé pour la RN4a au droit du Parc Boisé existant

2.3.2. Profil en travers proposé pour la RN7

Le profil en travers proposé intègre des voies réservées aux TCSP, de vastes emprises ombragées destinées aux piétons et cycles, un large terre-plein central faisant office de noue, ainsi que des espaces de stationnement.

Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme



Figure 46 : Profil en travers proposé pour la RN7 (partie Ouest de notre périmètre)

2.3.3. Profil en travers proposé pour la future voie structurante (interne au périmètre)

La future voie structurante, présentera une voie circulaire à double sens, des espaces de stationnement de part et d'autres de la voirie ainsi que des emprises latérales généreuses dédiées aux modes de circulation doux.

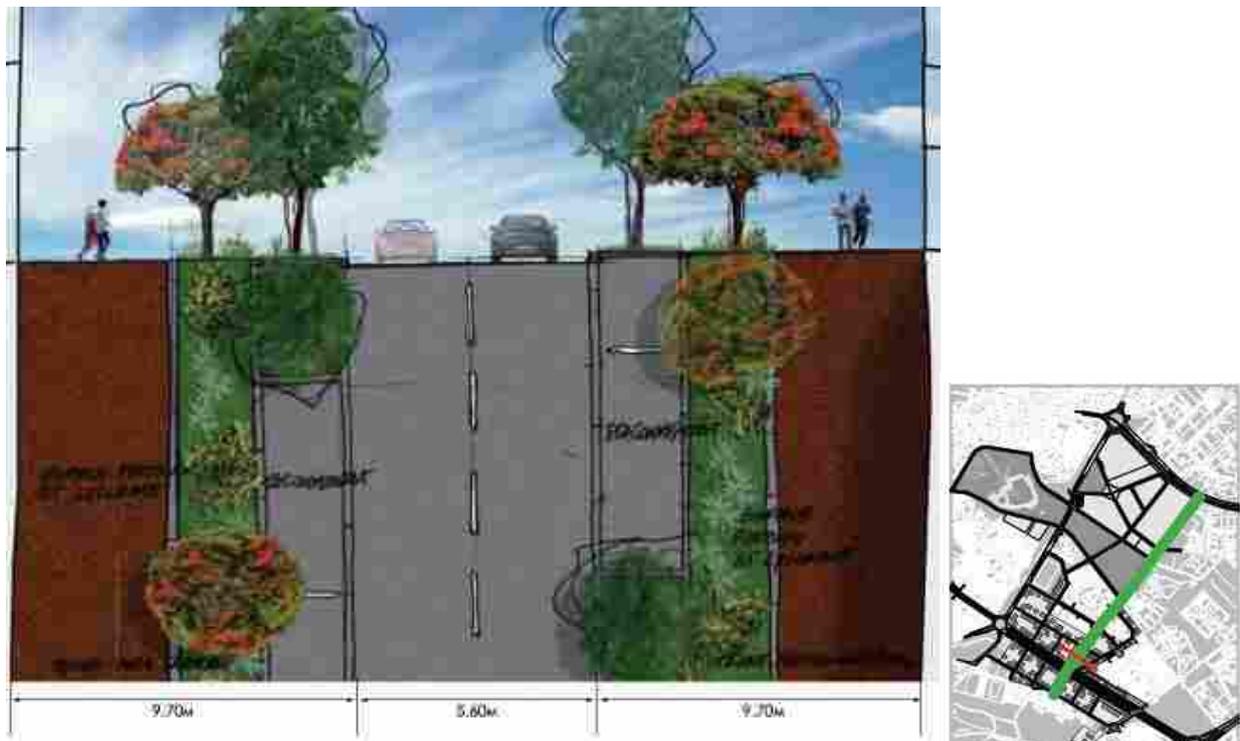


Figure 47 : Profil en travers proposé au droit de la future voie structurante



*Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme***2.3.4. Profil en travers proposé pour les futures « voies résidentielles » internes au périmètre d'études**

Le modèle proposé privilégie les voies à sens unique de circulation, avec de part et d'autre, un espace de stationnement/bande vert, une piste cyclable et un trottoir. Ces voies donnent donc la priorité aux modes doux de circulation (« voies vertes »).



Figure 48 : Profil en travers proposé au droit des futures voies internes du périmètre

Ces différents principes de profils en travers permettront de marquer la hiérarchisation des voies, en conformité avec le schéma du PADD identifiant les grands axes de circulation du secteur.

Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

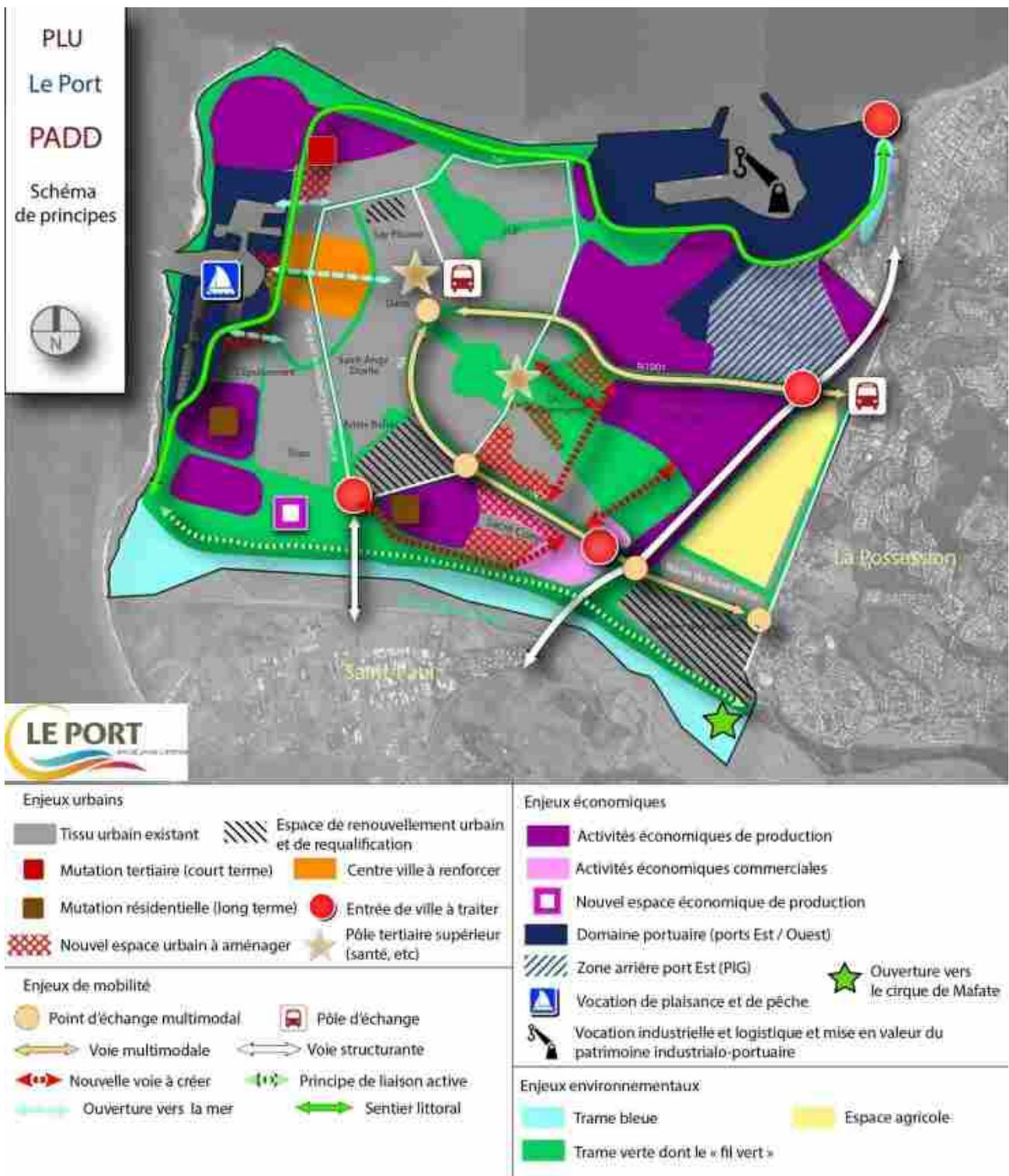


Figure 49 : Schéma du PADD identifiant notamment les enjeux de mobilité sur le secteur

Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme**2.3.5. Règlement du PLU**

Le règlement du PLU encadre par ailleurs certains aspects de la qualité urbaine et architecturale notamment sur les volets suivants :

- Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques
- Emprise au sol des constructions
- Hauteur des constructions
- Orientations d'aménagements prioritaires paysagères (exemples : clôtures préconisées)

L'aspect extérieur des constructions (façades, revêtements, toitures, couvertures, percements, clôtures) bénéficiera de la cohérence réglementaire d'ensemble définie par le PLU et permettront que les futurs bâtiments s'intègrent dans leur environnement urbain.

Le périmètre du projet est concerné par les zonages suivants du PLU : Ua, Uc, Ue, Uem Us, Uv, 1AUm, 1AUe, 1AUem, N, 1AUa, 1AUc, 2AUp et 1AUs.

Le règlement associé est le suivant [extrait] :

➤ **Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques**

Important : le règlement du PLU inclut les retraits minimums réglementaires à respecter vis-à-vis de l'axe des voiries RN1, RN1001, RN4a et RN7, tels que définis dans le présent dossier.

➤ **Emprise au sol des constructions**

- En zones Ua, Ue, Us, 1AUa, 1AUm, 1AUe et 1AUem

L'emprise au sol des constructions ne doit pas excéder 60% de la superficie de l'unité foncière.

- En zones Uc, Ud, 1AUc,

L'emprise au sol des constructions ne doit pas excéder 80% de la superficie de l'unité foncière.

- Aucune règle en zones Uv, Up, 2AUp, N

➤ **Hauteur des constructions**

- En zones Ua

La hauteur maximale des constructions ne peut excéder 9 mètres au faitage ou au sommet de l'acrotère. Un dépassement ou une réduction de cette hauteur peut être imposé afin d'être cohérent avec la hauteur des constructions voisines en bon état, ou celle d'autres bâtiments en bon état existants sur l'unité foncière ou afin de masquer le mur pignon d'un bâtiment mitoyen en bon état.

- En zones Uc

La hauteur maximale des constructions ne peut excéder 16 mètres au faitage ou au sommet de l'acrotère. Un dépassement ou une réduction de cette hauteur peut être imposé afin d'être cohérent avec la hauteur des constructions voisines en bon état, ou celle d'autres bâtiments en bon état existants sur l'unité foncière ou afin de masquer le mur pignon d'un bâtiment mitoyen en bon état.

- En zones Ue, Uem et Us

La hauteur maximale des constructions est fixée à 18 mètres.

- En zones N

La hauteur maximale des constructions est fixée à 4 mètres.

- En zones 2AUp

Sans objet



Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

2.4. Prise en compte de la qualité des paysages

Des préconisations paysagères propres à chacune des voiries structurantes de notre périmètre d'étude ont été proposées par le bureau d'études paysagiste « Esprit du lieu » dans le cadre des OAP paysagères du PLU.

Les prescriptions et figures suivantes sont extraits de la pièce « Règlement du PLU OAP Fil Vert-Orientations spécifiques » :

2.4.1. Préconisations paysagères au droit de la RN1001, RN4a et RN7

2.4.1.1. Objectifs

→ pour la RN1001

- Participer à rendre confortable les circulations douces le long du boulevard en végétalisant et en ombrageant la voirie,
- Masquer les vues au sein de la parcelle pour toutes activités industrielles et sur les stationnements en végétalisant les limites,
- Maintenir et mettre en valeur les points de vue depuis l'espace public sur la zone arrière portuaire,
- Utiliser des essences adéquates au site (voir palette préconisée).

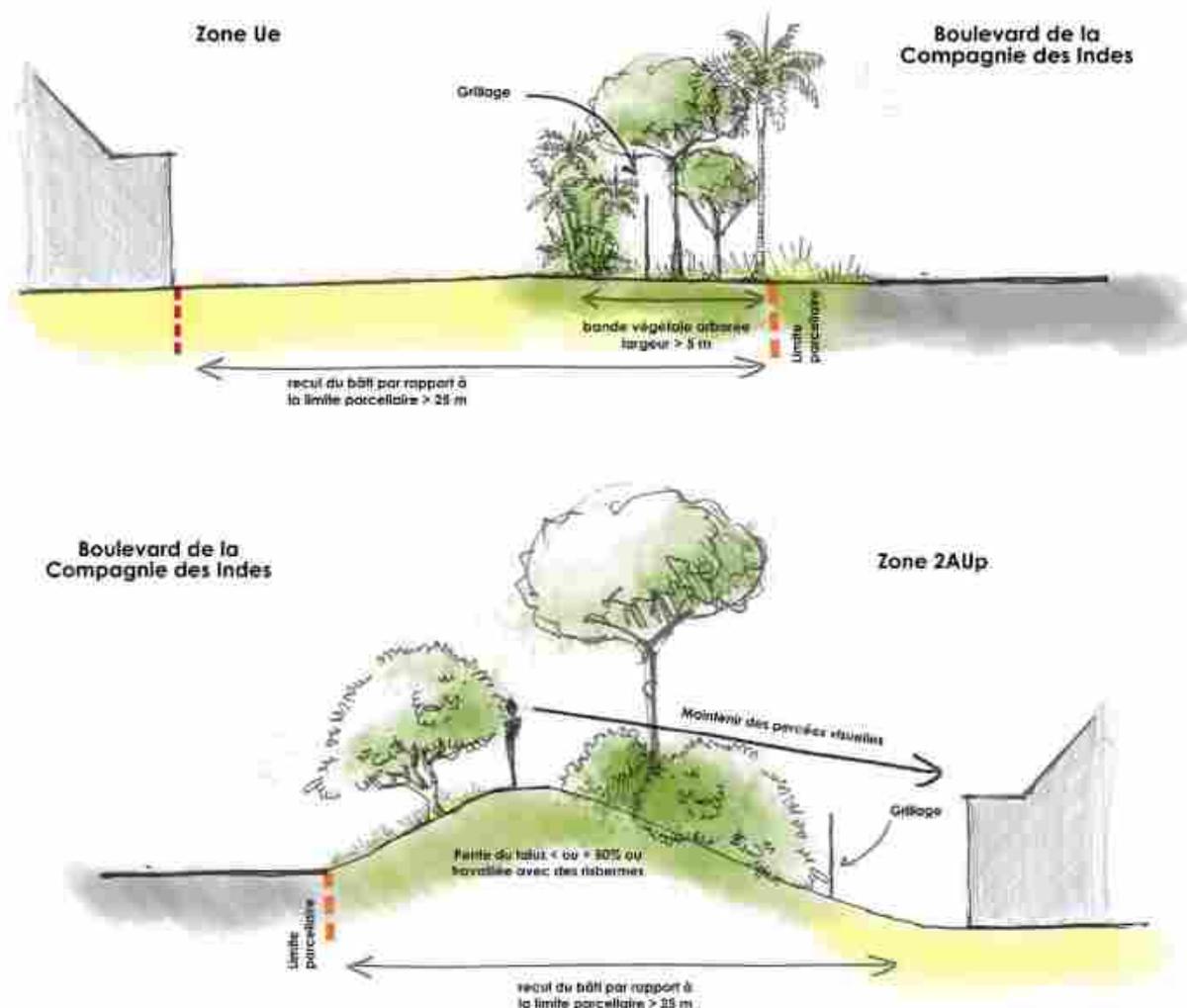


Figure 50 : Préconisations d'aménagement aux abords de la RN1001



Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

→ Pour la RN4a

- Participer à conforter la végétation arborée et de rendre confortable les abords du boulevard,
- Masquer les vues au sein de la parcelle pour toutes activités industrielles et sur les stationnements en végétalisant les limites,
- Maintenir et mettre en valeur les cônes de vue depuis l'espace public sur le grand paysage,
- Rester homogène avec les aménagements privés en limite de voirie
- Utiliser des essences adéquates au site (voir palette préconisée).

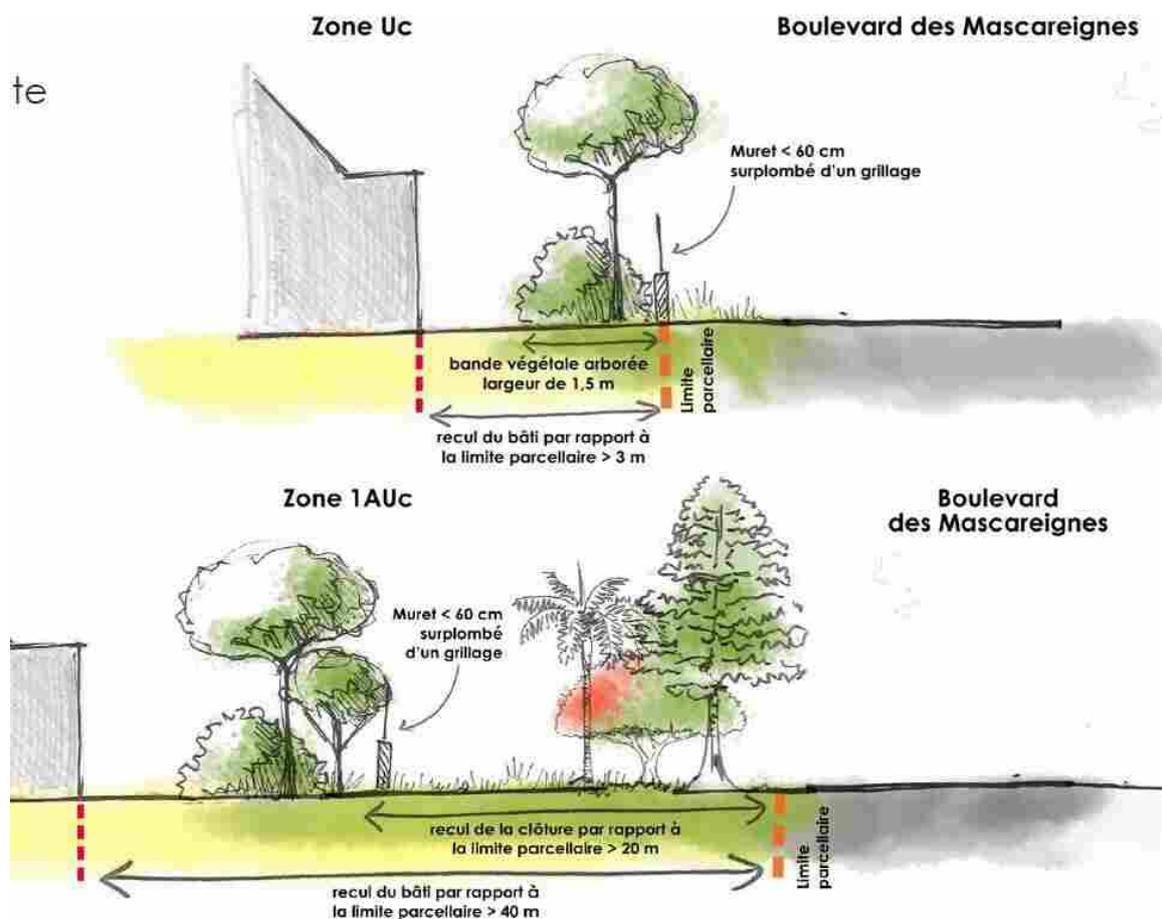


Figure 51 : Préconisations d'aménagement aux abords de la RN4a

→ Pour la RN7

- Mettre en valeur l'entrée de ville
- Participer à rendre confortable les circulations douces le long de la voirie en ombrageant la voirie,
- Masquer les vues au sein de la parcelle et sur les stationnements en végétalisant les limites,
- Maintenir une atmosphère de savane et d'espace ouvert,
- Utiliser des essences adéquates au site (voir palette préconisée).

Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

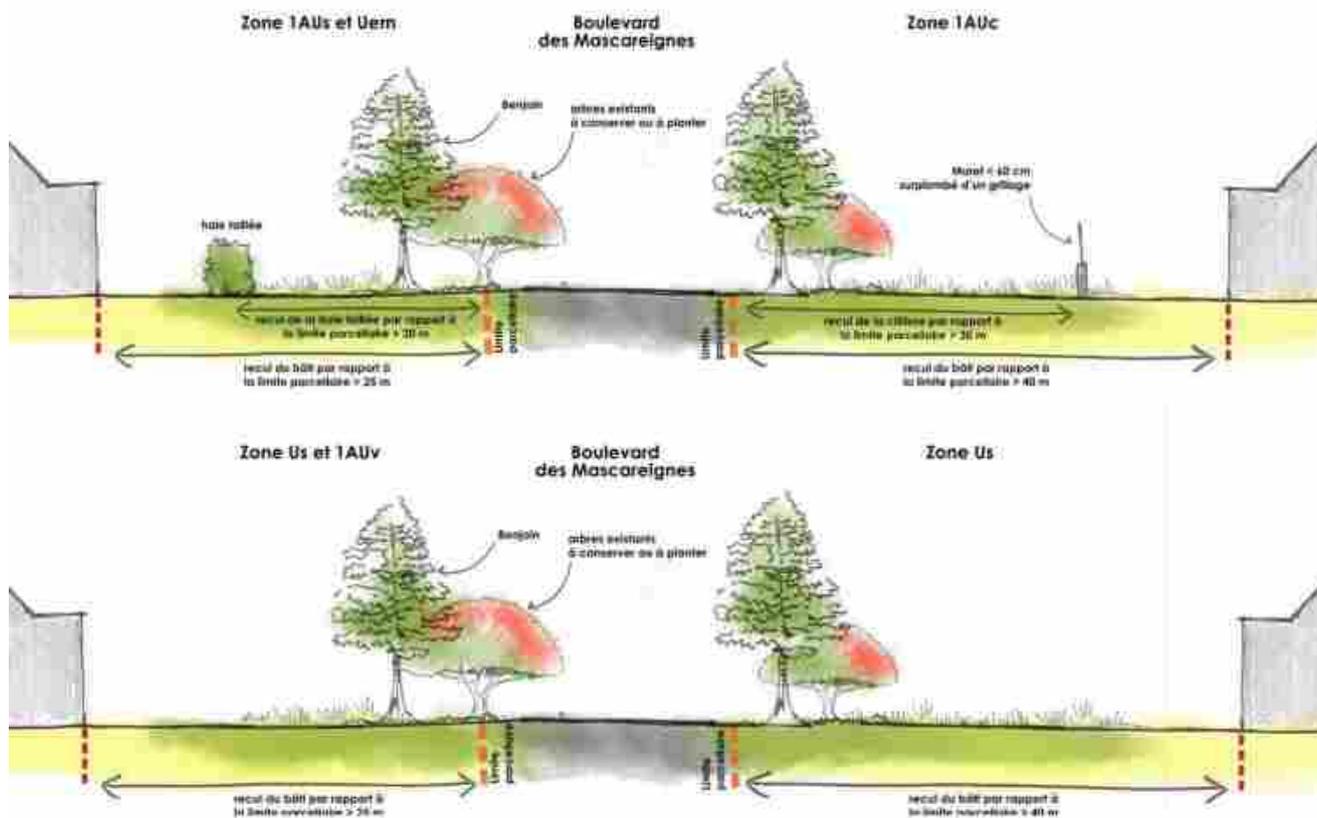


Figure 52 : Préconisations d'aménagement aux abords de la RN7

2.4.1.2. Type de clôture préconisé

→ Pour les parcelles destinées aux activités industrielles ou commerciales

Clôture du côté de la rue
Hauteur maximale : 2 m

- Matériaux :
 - La base de la clôture en mur moellon (hauteur max 0.60m)
 Le mur doit respecter une transparence hydraulique.
 - Clôture transparente : grillage métallique rigide de couleur noire ou verte
 Ces grilles doivent respecter une transparence hydraulique, aéraulique et visuelle.
 - La clôture doit être doublée d'une haie d'arbres et d'arbustes (à l'extérieur de la clôture dans l'idéal)

→ Pour les parcelles résidentielles

Clôture du côté de la rue
Hauteur maximale : 1,80 m

- Matériaux :
 - La base de la clôture en mur moellon (hauteur comprise entre 0.60m et 1m)
 - Clôture transparente : grille rigide
 - Clôture en lames de bois verticale ou en goyavier
 • La clôture doit être doublée d'une haie d'arbres et d'arbustes (à l'extérieur de la clôture dans l'idéal)



Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

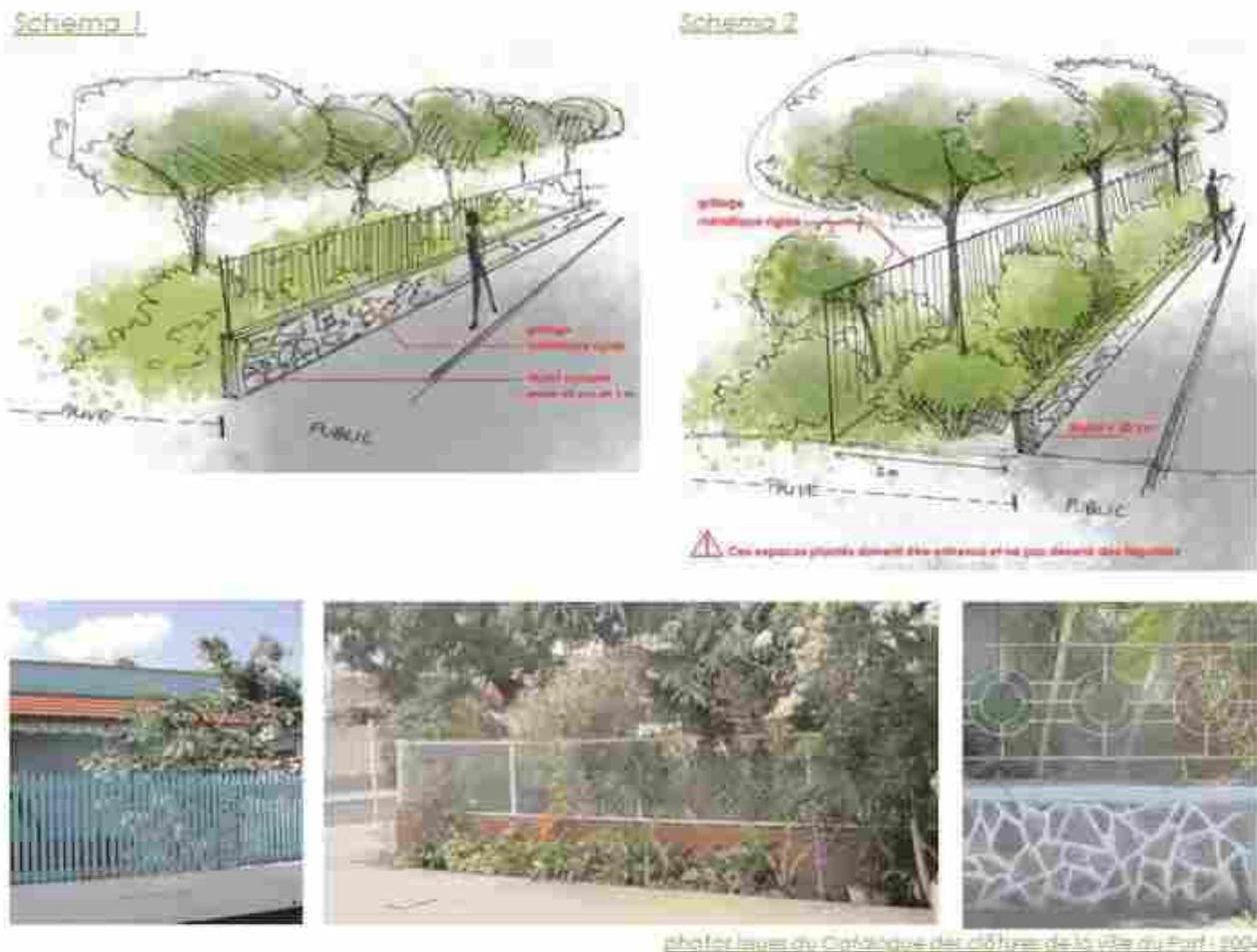


Figure 53 : Exemple de clôture préconisée

2.4.1.3. Bande végétale préconisée (valable pour les 3 voiries)

Largeur de la bande végétale : 5 mètres minimum.

- Strates de végétation : arbres et arbustes (et plantes à massifs optionnelles)
- Densité de plantation des arbres : 1 unité tous les 5 m
- Densité de plantation des arbustes : 4 u/m²

2.4.1.4. Type de revêtement préconisé

Perméabilité sur une bande entre 7m et 12 m de large à partir de la limite parcellaire.

Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

2.4.1.5. Palette végétale préconisée (valable pour les 3 voiries)

• Arbres

Endémiques et indigènes

Foetidia mauritiana – Bois puant
 Hibiscus boryanus – Fousapate marron
 Polyscias cutispongia – Bois d'éponge
 Ruizia cordata – Bois de senteur blanc
 Thespesia populnea – Parcher
 Polyscias cutispongia – Bois d'éponge
 Terminalia bentzoë – Benjoin
 Phyllanthus casticum - Bois de demoiselle

Exotiques

Arthocarpus heterophyllus – Arbre à pain
 Moringa oleifera – Bâton mourogue
 Delonix regia – Flamboyant
 Tamarindus indica – Tamarinier
 Terminalia catappa – Badamier
 Pongamia pinnata – Pongame
 Ziziphus mauritiana – Jujube
 Azadirachta indica – Neem
 Barringtonia – Bonnet d'évêque
 Bauhinia variegata – Arbre à papillon
 Cananga odorata – Ylang Ylang
 Crescentia cujete – Calebassier
 Hibiscus filiceus - Hibiscus de bord de mer
 Mimosa catalpa - Pomme jacquat
 Inga laurina - Arbre à miel

• Palmiers

Endémiques et indigènes

Hyophorbe indica – Palmiste poison
 Latania lontaroides – Latanier

Exotiques

Dypsis lutescens – Palmier multipliant
 Livistona sinensis – Faux latanier
 Phoenix canariensis – Dattier des Canaries
 Washingtonia robusta
 Bismarckia nobilis – Palmier de Bismarck

• Arbrisseaux et arbuste

Endémiques et indigènes

Croton mauritiana – Ti bois de senteur
 Clerodendrum heterophyllum – Bois de chenille
 Gastonia cutispongia – Bois d'éponge
 Olea lancea – Bois d'olives blanc
 Olea europaea – Bois d'olive noir
 Hibiscus boryanus – Fousapate marron
 Heliotropium foertherianum – Veloutier
 Pittosporum senacia – Bois de joli cœur
 Agarista salicifolia – Bois de rempart
 Dodonaea viscosa – Bois d'arnette

Dombeya acutangula - Mahot tantan
 Fernelia buxifolia – Bois de buis
 Indigofera amoxylum – Bois de sable
 Pandanus sylvestris – Petit vacoa
 Phyllanthus casticum – Bois de demoiselle
 Hibiscus columnaris - Mahot rempart
 Abutilon exstipulare - Mauve
 Pandanus sylvestris – Petit vacoa
 Doratoxylon apetalum - Bois de gaulette
 Pouzozia laevigata - Bois de tension
 Pemphis acidula - Bois de matelot
 Psidia dentata - Bois collant

Exotiques

Plumeria alba – Frangipanier à fleurs blanches
 Plumeria rubra – Frangipanier à fleurs rouges
 Brunfelsia hopeana – Franscicea
 Codiaeum variegatum – Croton
 Malvasviscus penduliflorus – Hibiscus piment
 Pseuderanthemum caruthersii - Pseudéranthème
 Pandanus utilis – Vacoa
 Acalypha wilkesiana purpurea - Foulard rouge
 Brunfelsia pauciflora- Franscicea
 Calistemon citrinus – Calistemon
 Plumbago bleu - Dentelaire du Cap
 Hibiscus filiceus - Mova

• Plantes à massifs

Endémiques et indigènes

Nephrolepis bisserata – Fougère rivière
 Phymatosorus scolopendria – Fougère patte lézard
 Psidia retusa – Saliette

Exotiques

Penthas lanceolata – Penthas
 Rhoea discolor – Sonde
 Rosmarinus officinalis - Romarin
 Vetiveria zizanioides – Vétiver
 Ixora chinensis
 Catharanthus roseus - Perrenche de Madagascar
 Turnera angustifolia
 Psidia dentata / retusa – Saliette
 Russelia equisetiformis - Gouttes de sang

• Plantes succulentes

Endémiques et indigènes

Lomatophyllum macrum - Mazambron marron

Exotiques

Aloe vera – Aloès
 Sansevieria trifasciata - Langue de belle mère
 Agave attenuata - Agave sans épines

NB : Liste non-exhaustive



*Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme***2.4.2. Préconisations complémentaires dans le cadre du développement urbain du secteur
(source : OAP Paysagères du PLU – Esprit du Lieu)****2.4.2.1. Préconisations générales**

Ces préconisations générales sont davantage détaillées et illustrées dans le volet « OAP Paysagères du PLU ».

- Favoriser la végétalisation des toits
- Conforter les itinéraires de découverte de la ville, LE FIL VERT (la RN1001, RN4a et RN7 en font partie)
- Accompagner l'effort de qualité dans le traitement de l'espace public

2.4.2.2. Traitement des espaces verts en bordure de parcelles bâties

Les espaces ouverts des parcelles sont en relation visuelle directe avec l'espace public : il est important d'apporter un traitement de qualité à ces espaces. Leur traitement, particulièrement lors de l'implantation en recul des constructions, doit favoriser le végétal, et notamment la pleine terre.

L'un des enjeux du projet urbain consiste à concevoir des espaces extérieurs capables de renforcer la présence du végétal mais également de permettre une continuité et un confort de cheminement avec l'espace public.

Objectifs d'aménagement :

Concevoir une adaptation au sol des bâtiments et des accès voiture au plus près du nivellement existant,

- Eviter les raccordements brutaux aux franges de la parcelle de type talus et privilégier une accessibilité facilitée aux bâtiments,
- Accroître la part des espaces végétalisés par une végétalisation généreuse des parcelles qui améliore tout à la fois le filtrage des vis à vis et l'esthétique du lieu,
- Favoriser l'implantation de stationnement enterré sous l'emprise des constructions afin d'éviter les terrasses stériles à plus ou moins long terme,
- Favoriser dans le cadre des opérations de logements, une diversité d'appropriation des rez-de-chaussée, en développant les jardins privatifs au côté des collectifs,
- Optimiser les surfaces imperméables pour favoriser l'infiltration des eaux de pluie,
- Limiter sur la parcelle, les surfaces dédiées à la voiture (limitation de la largeur des voies d'accès),
- Adopter des types de revêtements perméables : dalles alvéolées, dalles engazonnées, béton drainant, graviers, ...

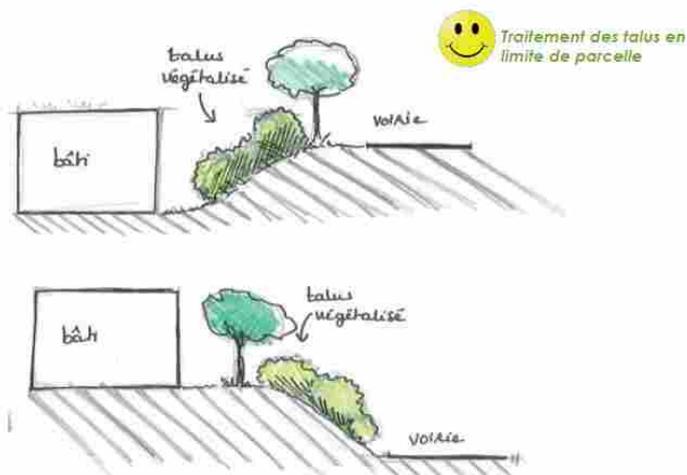


Figure 54 : Exemple de traitement des talus en limite de parcelle (source : Esprit du Lieu)

2.4.2.3. Les clôtures

Que ce soit dans un cadre urbain ou un contexte plus rural, la clôture rentre dans la composition de l'espace public. Elle est le lien entre le bâti et la rue ou le paysage alentour. Il est question ici du traitement des limites des parcelles avec l'espace public.

Le traitement des limites et des interfaces appelle un triple objectif :



Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

- mettre en avant la perméabilité visuelle,
- utiliser le végétal comme outil de perception,
- diminuer au maximum la limite public/privé.

Principe dans le choix des matériaux : promouvoir une authenticité des matériaux et rechercher la simplicité d'agencement.

Les moyens d'atteindre les objectifs

- Des clôtures plus transparentes sont à privilégier. Les clôtures peuvent ne pas être marquées ou seront à dominante végétale,
- Observer la nature des clôtures voisines pour ne pas créer des chocs de style et participer à l'ambiance déjà existante.
- Ne pas mélanger plus de 3 matériaux pour garantir une meilleure harmonie,
- Intégrer les coffrets et boîtes à lettres dès la conception de la clôture,
- Préférer une clôture semi transparente composée d'un petit muret entre 0,60 et 1 m de haut surélevé d'un grillage rigide ou de lames de bois entre 0,80 et 1,20 m de haut (hauteur totale de la clôture de 1,80 m),
- Doubler la clôture d'une haie végétale, en préférant la haie libre.

Interdiction

- les lisses, panneaux et canisses en PVC,
- les formes complexes, les balustres, les détails inutiles,
- les assemblages de matériaux différents,
- les clôtures en béton avec lisses béton,
- les imitations de matériaux (fausse pierre, faux bois, fausse brique ...),
- les grillages tendus ou en panneaux rigides (avec poteaux métalliques ou béton) non végétalisés,
- les surélévations non harmonieuses en panneaux de bois,
- les claustras bois non végétalisés.

2.4.3. Préconisations applicables au niveau de l'OAP des Mascareignes

Extrait Pièce écrite n°4 du PLU « Orientations d'Aménagement et de Programmation »

L'aménagement de ce secteur fera l'objet d'un important traitement paysager en compatibilité avec l'OAP Fil Vert : une bande verte devra être conservée le long de la Compagnie des Indes, du boulevard Mascareignes mais aussi le long de la RN7.

La « coulée verte » assurera une continuité paysagère forte avec le parc boisé. Les aménagements autour de ce réservoir de biodiversité devront proposer des espaces de vie traversés par des réseaux de cheminements et de circulations douces reliés à la ville. Les clôtures réalisées en frange de ce réservoir de biodiversité devront être végétalisées et perméables.

Des respirations végétalisées devront également être développées à l'intérieur même des zones constructibles et des continuités piétonnes prévues en particulier au niveau des zones d'habitation et zones mixtes habitat/commerces/services.

Les interfaces avec les zones d'activités devront être végétalisées. La végétation existante sera préservée au maximum.



*Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme***2.4.4. Préconisations applicables au niveau de l'OAP de la zone arrière portuaire**

Extrait *Pièce écrite n°4 du PLU « Orientations d'Aménagement et de Programmation »*

« En arrière des installations portuaires du Port Est se situe une zone d'environ 85 hectares actuellement exploitée en grande partie en tant que carrière. Cette zone est connue sous le nom de zone arrière portuaire (ZAP). La majeure partie du foncier est propriété du Département de La Réunion. Cette zone est par ailleurs contournée par la RN1001 et est jouxtée par la ZI2, la ZI3, la ZAC D2000.

Une attention particulière doit être portée à l'aménagement des frontières urbano-portuaires par des traitements soignés portant aussi bien sur les limites entre mondes urbain et portuaire.

Ces traitements se traduisent par un choix des matériaux pour le sol, par du mobilier urbain et portuaire adaptés, et par une qualité de design qui permet d'intégrer les deux paysages.

Cette zone se situant en entrée de ville, il conviendra de réaliser des aménagements compatibles avec l'OAP Fil Vert, notamment par le traitement paysager des franges et par la création de connexions urbano-portuaires à minima visuelles pouvant également se traduire par l'aménagement d'un espace public type mail piéton au sein de la zone permettant de mettre en valeur le patrimoine industrialo-portuaire

Le paysage urbano-portuaire offre un spectacle spécifique et très riche mêlant les éléments techniques liés aux fonctions portuaires, bassins et navires, à l'urbain.

La topographie de la Ville du Port permet de disposer de balcons naturels ou d'aménager des parcours surplombant ce spectacle (sentier littoral) unissant un port actif à sa ville.

Cette mise en scène pourra être également intégrée dès la conception des projets en prévoyant des toits terrasses ou en créant spécifiquement des belvédères en frange de la ZAP.

L'aménagement de la zone doit prendre en compte le principe de liaison permettant de desservir la ZAP tout en traversant les terrains du Département.

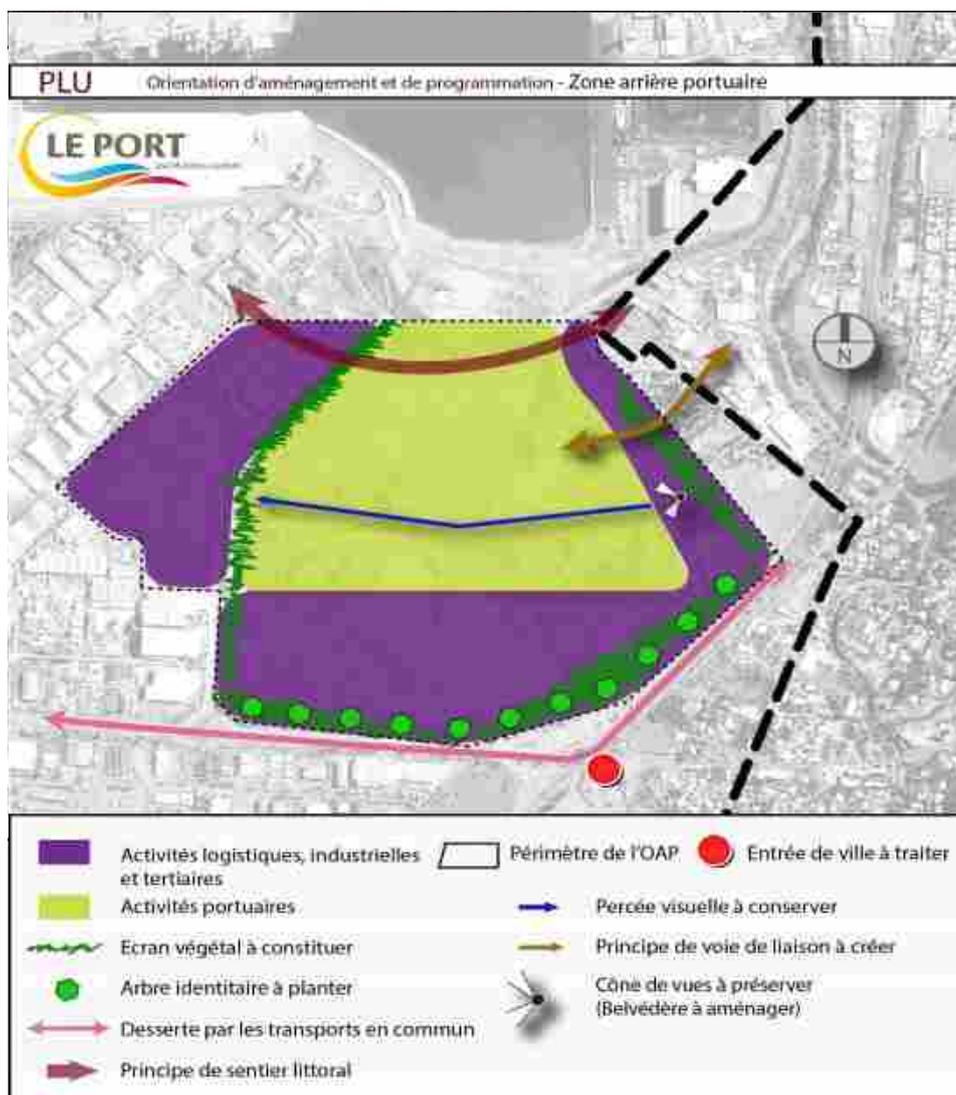


Figure 55 : Orientation d'aménagement et de programmation de la Zone arrière portuaire

Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

2.4.5. Préconisations applicables au niveau de l'OAP de la couronne Est de la zone arrière portuaire

Extrait *Pièce écrite n°4 du PLU « Orientations d'Aménagement et de Programmation »*

Cette zone située en entrée de ville est contiguë à la Zone Arrière Portuaire. Elle bénéficie d'un effet de vitrine.

Cette zone est destinée à accueillir des activités économiques.

La mise en place d'écrans végétaux le long de la RN et de la Zone Arrière Portuaire doit être privilégiée.

L'aménagement de la zone doit favoriser le principe de liaison traversant les terrains du Département et desservant la ZAP.

Figure 56 : Orientation d'aménagement et de programmation de la couronne de la Zone arrière portuaire



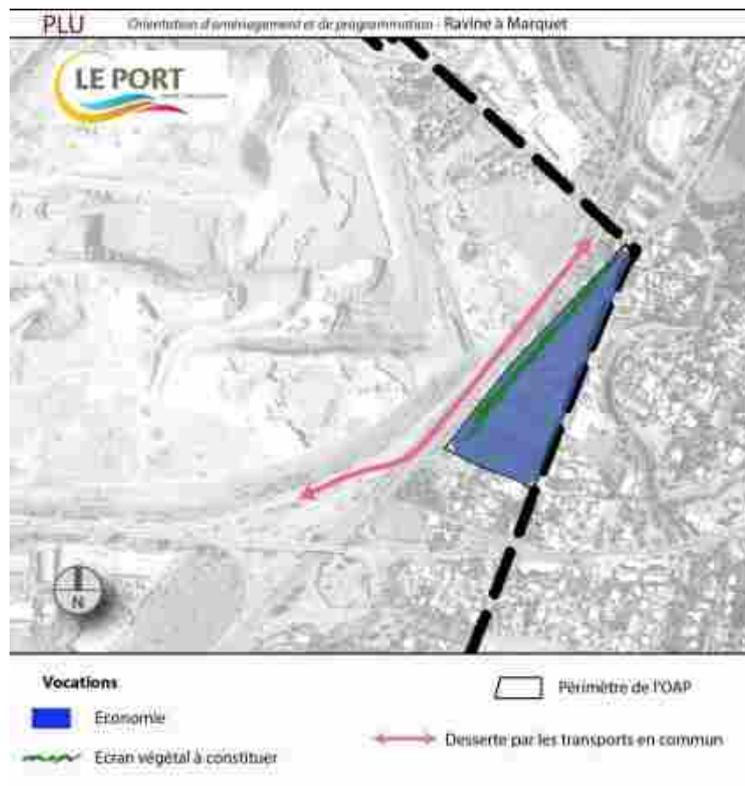
2.4.6. Préconisations applicables au niveau de l'OAP Ravine à Marquet

Extrait *Pièce écrite n°4 du PLU « Orientations d'Aménagement et de Programmation »*

Cette zone située en entrée de ville est contiguë à la Zone Arrière Portuaire. Elle bénéficie d'un effet de vitrine.

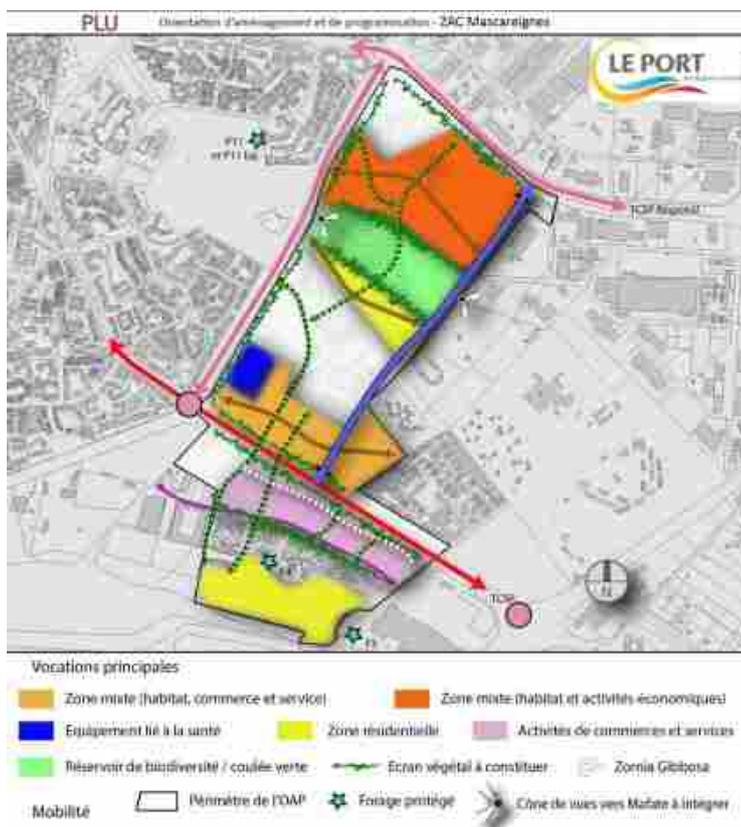
Cette zone est destinée à accueillir des activités économiques pour répondre au besoin de développement par la constitution d'une continuité urbaine, compatible et cohérente avec le développement actuel en limite Est du territoire de la commune limitrophe.

Figure 57 : Orientation d'aménagement et de programmation de la Ravine à Marquet



Note de dérogation aux dispositions de l'article L 111-6 du code de l'Urbanisme

2.5. Prise en compte de la qualité environnementale



L'orientation d'aménagement et de programmation relative à la ZAC des Mascareignes prévoit un principe de coulée verte permettant de maintenir une continuité végétale entre le Parc Boisé situé à l'Ouest de la RN4a et le Verger communal du périmètre.

Ce principe a fait l'objet d'adaptation suite à l'expertise écologique réalisée en 2017 par ECO-MED OI, qui a permis d'affiner les zones de sensibilité (habitat et flore).

Figure 58 : Orientation d'aménagement et de programmation de la ZAC des Mascareignes

Par conséquent, la zone d'habitat la plus sensible en rouge sur la planche ci-contre a été intégrée à la coulée verte (polygone vert) et classée en zone N du PLU tandis que la zone d'habitat ne pouvant être préservée dans le cadre de l'urbanisation du secteur (en pointillés vert) fera l'objet de mesures compensatoires et d'une demande de dérogation « espèce protégée ».

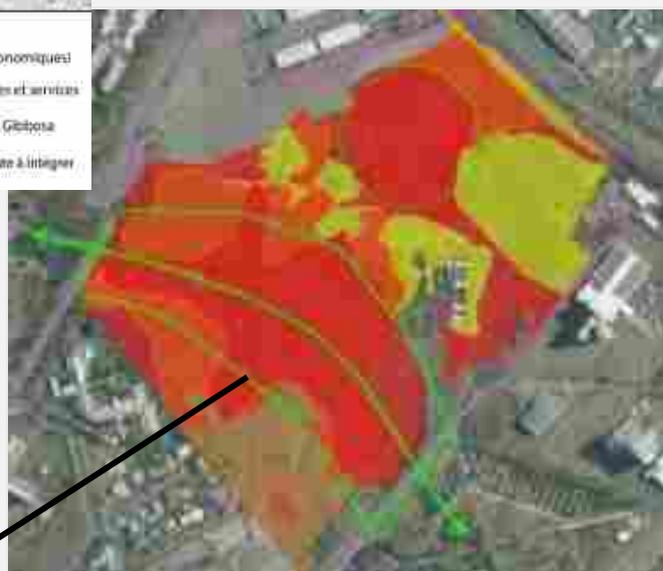


Figure 59 : Principe d'adaptation de la coulée verte avec prise en compte des enjeux écologiques

Par ailleurs et selon la Pièce écrite n°4 du PLU « Orientations d'Aménagement et de Programmation », pour l'OAP des Mascareignes : « La qualité des futurs bâtiments devra s'inscrire dans une démarche globale de développement durable, notamment sur les aspects

qualité énergétique (maîtrise de l'énergie et intégration des énergies renouvelables) et qualité environnementale (gestion des déchets). Un effort particulier devra être entrepris concernant le confort urbain sur le plan climatique, il conviendra de privilégier une approche bioclimatique des aménagements et des constructions en étant attentif à l'aérialité urbaine, à la protection solaire des bâtiments et leur ventilation naturelle et à la végétalisation de l'ensemble des espaces libres notamment pour les bâtiments à vocation économiques ».





BUREAU D'ETUDES CYATHEA

