

AGORAH

AGENCE POUR L'OBSERVATION DE LA RÉUNION,
L'AMÉNAGEMENT ET L'HABITAT.

| www.agorah.com |



agorah



OBSERVER, PLANIFIER, AMÉNAGER

OBSERVATOIRE LOTI DE LA ROUTE DES TAMARINS

Premiers éléments de « l'état 0 »

Évolutions 2000 - 2006

Avec les contributions de :

Olivier CHEVALIER - Urbanisme

Céline SANCH - Observatoire des loyers

Magalie CLEMENT-TECHER - Transports, Déplacements

Gilles POUPARD - Économique, Équipements et Agriculture

Cathy CHAUVEAU et Sabine RIVIERE - Démographie, Habitat et Foncier

Lydie SERVEAUX et Olivier CHANE-SEE-CHU - Géomatique et Cartographie

Table des matières

INTRODUCTION	4
RAPPEL DU PROJET	6
PÉRIMÈTRE DE L'ÉTUDE.....	7
SYNTHÈSE DES ÉVOLUTIONS.....	9
DÉMOGRAPHIE - HABITAT - URBANISME	11
POPULATION.....	11
Les soldes migratoires.....	14
Les projections de population.....	15
HABITAT.....	17
Prix des terrains à bâtir.....	17
Montant des loyers.....	19
ESPACES URBANISÉS.....	20
Typologie et évolution de l'espace urbanisé	23
STRUCTURATION DU TERRITOIRE	24
Organisation administrative.....	24
Documents réglementaires en vigueur.....	24
ÉQUIPEMENTS PUBLICS.....	25
Lits dans les établissements sanitaires (cliniques, hôpitaux, maisons de retraite).....	25
Nombre de lycéens et étudiants.....	25
ÉCONOMIE	27
EMPLOIS SALARIÉS PRIVÉS.....	27
NOMBRE DE CHÔMEURS.....	28
ENTREPRISES PRIVÉES.....	29
ATTRACTIVITÉ DES COMMUNES.....	30
ZONES D'ACTIVITÉS.....	32
SURFACE AGRICOLE UTILISÉE.....	35
TOURISME	37
Les hôtels.....	37
GRANDE DISTRIBUTION.....	39
Les grandes surfaces alimentaires.....	39

Les grandes surfaces non alimentaires.....	40
TRANSPORTS	42
TRANSPORTS INTÉRIEURS.....	42
Équipement automobile des ménages.....	42
Réseau routier.....	43
Traffics actuels.....	44
Sécurité routière.....	50
Transports collectifs urbains.....	51
Transports collectifs non urbains.....	52
Transports routiers de marchandises.....	53
TRANSPORTS EXTÉRIEURS : MARITIME - AÉRIEN.....	55
Transports maritimes.....	55
Transports aériens.....	56
JUSTIFICATION DU PARTI D'AMÉNAGEMENT RETENU.....	57
SYNTHÈSE DES EFFETS DU PROGRAMME	58
IMPACT SUR LES AUTRES MODES DE TRANSPORT.....	58
EFFET SUR LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES.....	59
EFFETS SUR LES TERRITOIRES DESSERVIS.....	59
La pression démographique.....	59
La pression foncière.....	59
TABLEAU RÉCAPITULATIF	60
TABLEAU DES INDICATEURS : BASE DU BILAN LOTI.....	62

INTRODUCTION



La route
d e s
T A M A R I N S

L'Observatoire de la « Route des Tamarins » a été initié en 2004 à la demande des partenaires de l'AGORAH. Il se base sur les dispositions de la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982. La loi prévoit que toute réalisation d'infrastructure de transport d'un montant supérieur à 545 millions de Francs (83,1 millions d'Euros), ou d'une 2x2 voies d'une longueur supérieure à 25 Km, doit faire l'objet d'une évaluation, en vue d'en mesurer les effets socio-économiques et sur l'environnement. Cette évaluation doit être réalisée dans un délai de trois à cinq ans après la mise en service de l'infrastructure.

Les aspects environnementaux font l'objet d'une étude distincte de celle-ci. Ils ne sont, par conséquent, pas pris en compte dans ce document.

Cette démarche s'inscrit très en amont des délais prescrits par la loi pour l'évaluation. Elle a pour but de permettre une évaluation en continu des effets de l'infrastructure et de marquer différents points d'étape à mesure de l'avancement des travaux.

La première phase de cette étude a consisté à définir une liste d'indicateurs de référence qui pourront être utilisés dans le cadre de l'évaluation prévue par la loi. Ces indicateurs doivent couvrir un ensemble de thématiques et permettre leur actualisation à différentes périodes.

Une première liste d'indicateurs a été remise au Maître d'ouvrage de la Route des Tamarins au cours de l'année 2005. Le présent document actualise et complète cette liste d'indicateurs.

Le présent rapport doit ainsi permettre au Maître d'Ouvrage, une prise en compte des évolutions enregistrées avant la livraison de l'ouvrage afin de proposer éventuellement des moyens de correction de certains d'entre eux.

Le tableau récapitulatif ci-après indique les données disponibles dans la présente actualisation et les indicateurs non renouvelés pour l'exercice 2000-2005. Pour les données non actualisées, les valeurs annoncées dans le DUP constituent la référence.

Indicateurs de l'observatoire	DUP 1999	Actualisation 2000-2005
<i>Population</i>	X	X
<i>Disponibilités foncières</i>	X	
<i>Prix des terrains à bâtir</i>		X
<i>Montant des loyers</i>		X
<i>Espaces urbanisés</i>		X
<i>Typologie et évolution de l'espace urbanisés</i>		X
<i>Structuration du territoire</i>	X	X
<i>Équipements publics</i>	X	X
<i>Emplois salarié privé</i>		X
<i>Nombre de chômeurs</i>		X
<i>Entreprises privées</i>	X	X
<i>Attractivité des communes</i>		X
<i>Zones d'activité</i>	X	X
<i>Surface agricole utilisée</i>	X	X
<i>Tourisme</i>	X	X
<i>Grande distribution</i>	X	X
<i>Trafics moyens journaliers annuels</i>	X	X
<i>Réseau routier</i>	X	X
<i>Indice de saturation</i>		X
<i>Temps de parcours</i>	X	
<i>Sécurité routière</i>	X	X
<i>Transports individuels</i>	X	X
<i>Transports collectifs</i>	X	X
<i>Transports routiers de marchandises</i>	X	X
<i>Transports maritimes</i>	X	X
<i>Transports aériens</i>	X	X
<i>Trafics prévus</i>	X	
<i>Fonctions attendues de la future RN1</i>	X	
<i>Condition de financement</i>	X	
<i>Gain de temps</i>	X	
<i>Rentabilité des investissements</i>	X	
<i>Impact sur les autres modes</i>	X	X
<i>Effets liés à la mise en oeuvre du programme</i>	X	
<i>Effets sur les territoires desservis</i>	X	
<i>Cohérence avec les stratégies locales</i>	X	
<i>Synthèse des effets du programme</i>	X	X

1. Rappel du projet

La liaison entre Saint-Paul et l'Etang-Salé, baptisée Route des Tamarins, constitue une infrastructure nouvelle, à mi-pente. D'une longueur totale de 33,7 Km, c'est une 2x2 voies avec échangeurs dénivelés tous les 4 ou 5 Km environ afin d'assurer un maillage avec le réseau routier existant et améliorer la desserte des zones d'activités et d'habitat du littoral et des Hauts de l'Ouest.

Cette liaison nouvelle fait partie intégrante du programme d'aménagement d'une 2x2 voies, reliant Le Port à Saint-Pierre, inscrite dans le SAR de 1995 et bien avant au PALT (Parti d'aménagement à long terme) de 1987.

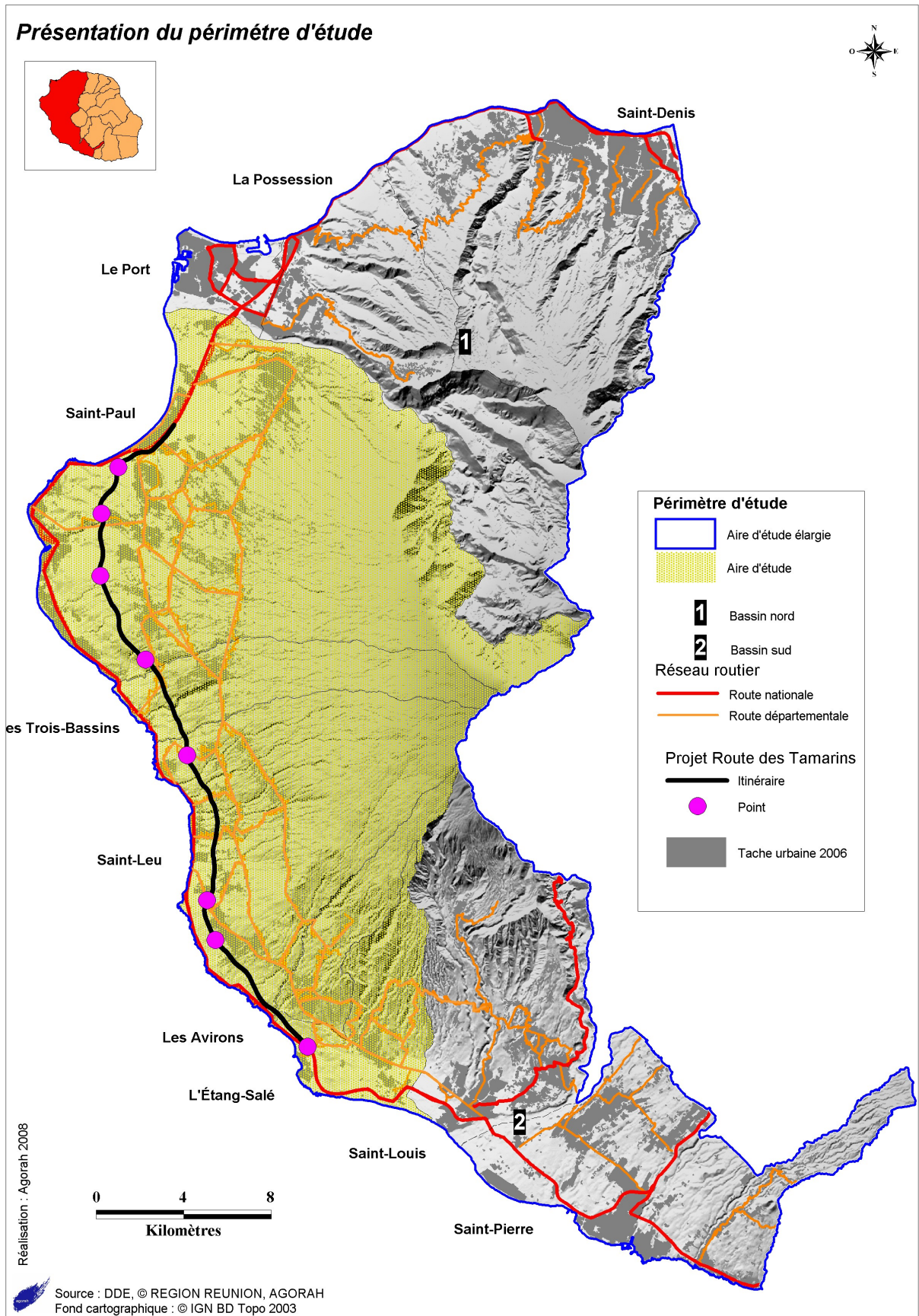
Ce projet a subi des évolutions depuis son inscription aux documents de planification, d'abord « autoroute concédée » ; elle est aujourd'hui une « route express d'intérêt régional » soit une 2x2 voies avec chaussées séparées.

2. Périmètre de l'étude

Les effets à attendre de la réalisation d'une infrastructure nouvelle, sur un territoire restreint comme l'île de La Réunion, portent non seulement sur les communes traversées par le projet mais également sur les bassins d'habitat et d'activités situés de part et d'autre de l'infrastructure.

C'est pourquoi, le périmètre de la présente étude comprend les cinq communes traversées ; ainsi que les cinq communes suivantes : Le Port, La Possession et Saint-Denis au nord ; Saint-Louis et Saint-Pierre au sud. **Les cinq communes traversées constituent l'aire d'étude.** Les dix communes citées précédemment composent **l'aire d'étude élargie.**

Ce périmètre est légèrement différent de celui présenté dans le volet F de la DUP. Toutefois, l'ajout de la commune de Saint-Denis au nord, n'altère en aucune façon le suivi des indicateurs proposés auparavant puisque la présente l'évaluation comprend cinq années consécutives.



3. Synthèse des évolutions

L'aire d'étude composée des cinq communes traversées par la Route des Tamarins constituent un territoire dynamique et attractif. La démographie, les activités économiques, ainsi que la mobilité ont connu des évolutions fortes sur la période 2000-2006.

Depuis la Déclaration d'Utilité Publique, les cinq communes de l'aire d'étude tirent la dynamique démographique régionale vers le haut. En effet, le poids de la population de l'aire d'étude a augmenté en 15 ans. Dorénavant, 20 % de la population de l'île réside sur les cinq communes traversées par la Route des Tamarins, contre 18 % en 1990. Le solde naturel constitue le principal facteur de croissance de la population, complété par un solde migratoire positif.

Les cinq communes de l'aire d'étude ne constituent pas un pôle économique majeur mais sont encadrées par les grands pôles économiques régionaux. L'économie n'en est pas moins dynamique avec une croissance forte en terme de création d'emplois (5 % de taux de croissance annuel moyen contre 4 % en moyenne à la Réunion) ; et de création d'entreprises (6,7 % de taux de croissance annuel moyen contre 5,4 % sur l'île).

Par ailleurs, l'aire d'étude représente le pôle touristique majeur de La Réunion (54 % de la capacité hôtelière de l'île). L'activité touristique connaît une réelle progression au sein de l'aire d'étude, au regard de l'augmentation de la capacité hôtelière des communes de l'aire d'étude avec 800 chambres supplémentaires depuis 1992 (64 % des capacités créées).

Toutefois, les dynamiques démographique et économique ainsi que l'attractivité du territoire en terme de qualité de vie, créent une pression foncière sur le territoire. Cette pression engendre une augmentation des prix du foncier à bâtir, une mutation du tissu urbain, une raréfaction des disponibilités foncières pour les activités économiques.

La hausse des prix du foncier à bâtir croît de façon accélérée, au même titre que la tendance régionale. Cependant, les prix moyens de l'aire d'étude se situent au dessus des moyennes régionales depuis 2001. On assiste également au creusement de l'écart entre les prix les plus élevés et les prix les plus modérés. La commune de Saint-Paul s'affiche comme la commune la plus chère de l'aire d'étude.

On observe une extension de la tâche urbaine entre 1997 et 2003. L'aire d'étude comptait une majorité d'espaces étalés¹ soit 62 % de la tâche urbaine en 2003. Les territoires denses ne constituaient que 14 % de la tâche urbaine.

En matière de trafic routier, la justification du parti d'aménagement de la DUP, soulignait la nécessité d'offrir une « liaison efficace » entre les pôles économiques du nord et du sud. A l'heure actuelle, les conditions de circulation continuent de se dégrader sur le littoral ouest, et l'ouverture d'une infrastructure adaptée et sécurisée, se fait de plus en plus pressant.

1 AGORAH, Densification et étalement urbain à la Réunion - Mesure, localisation et évolutions - Synthèse, AGORAH, Juin 2005, 6 pages

Le besoin de mobilité de cette population et de cette économie dynamique se ressent au travers des relevés de trafic. Les trafics moyens journaliers annuels enregistrés en 2005 montrent une progression notable par rapport à l'année 2000.

Sur la période 2000-2006, la construction de la Route des Tamarins, bien que déjà visible dans les paysages, ne semble pas avoir produit d'effets réels immédiats sur les territoires traversés. L'aire d'étude est toujours aussi attractive.

Néanmoins, l'avenir économique et touristique des 5 communes traversées reste dépendant de la création de zones d'activités et de l'amélioration des conditions de circulation sur le réseau existant. En effet, les communes traversées, comme l'aire d'étude élargie, sont marquées par une pénurie de foncier économique aménagé et disponible.

Le traitement des barreaux de liaison est une question primordiale si l'on veut privilégier une interaction entre l'aire d'étude et la Route des Tamarins. Il est vrai que cet ouvrage servira de régulation des trafics de transit mais il devrait permettre le désenclavement des Hauts de l'aire d'étude en diminuant les temps de parcours en direction du bassin nord et du bassin sud.

DÉMOGRAPHIE - HABITAT - URBANISME

1. Population

Le volet F du dossier d'enquête préalable mentionnait que : « A l'attractivité déjà constatée de l'Ouest de la Réunion [...] s'ajoutera le fait que le nouvel axe routier permettra de s'affranchir des contraintes des grandes agglomérations (St Denis, St Paul centre, Le Port, etc.) tout en résidant à une « distance temps » raisonnable des emplois et des services qu'elles offrent. »

Avec près de 157 000 habitants en 2005, les cinq communes qui seront traversées par la Route des Tamarins (St Paul, Trois Bassins, St Leu, Les Avironns et l'Étang Salé) rassemblent 20,2 % de la population de l'île. Ce poids s'est légèrement renforcé depuis 1990, où il était de 18,9 %.

L'aire d'étude élargie, prenant en compte, en plus des cinq communes traversées par la Route des Tamarins, les communes limitrophes du Port, de la Possession et de Saint-Denis (pour le bassin Nord) et de Saint-Louis et Saint-Pierre (pour le Bassin Sud) compte 479 000 habitants en 2005 et représente 61,9 % de la population réunionnaise.

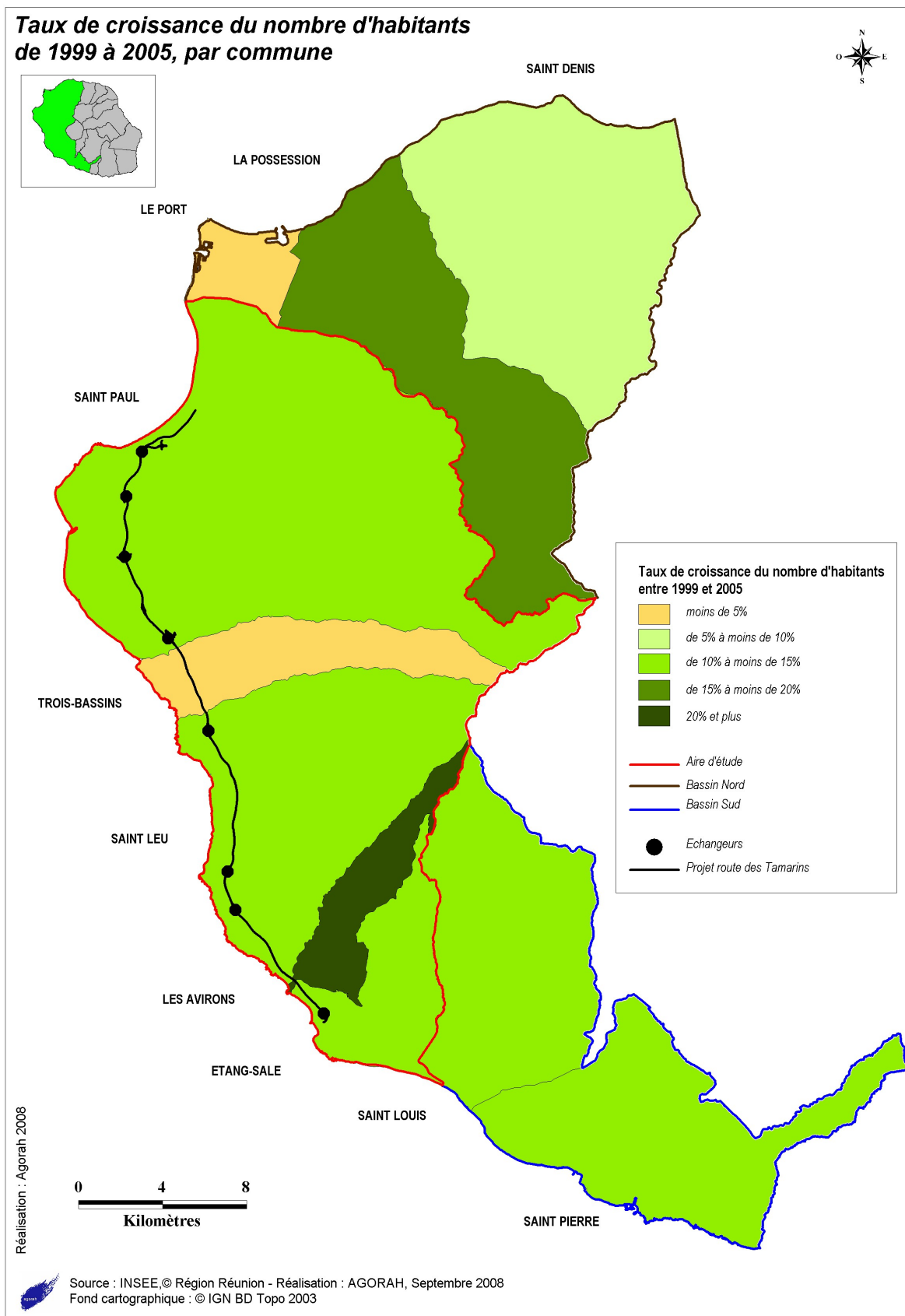
Ainsi 1/5^{ème} de la population réunionnaise qui est directement concerné par la livraison de la prochaine route et 3/5^{ème} pour qui les déplacements Nord-Sud de l'île seront facilités.

Respectivement, sur l'aire d'étude et l'aire d'étude élargie, près de 3 000 et 6 000 habitants supplémentaires chaque année vont bénéficier de l'ouverture de la Route des Tamarins.

Population et tendances démographiques de 1990 à 2005

	Population 1990	Population 1999	Population 2005	Taux de croissance annuel 1990-1999	Taux de croissance annuel 1999-2005	Part dans la population totale 2005
Saint-Paul	71 669	87 712	98 645	2,3%	1,9%	12,7%
Trois-Bassins	5 767	6 598	6 823	1,5%	0,5%	0,9%
Saint-Leu	20 931	25 314	28 698	2,1%	2,0%	3,7%
Les Avironns	5 935	7 172	9 043	2,1%	3,7%	1,2%
L'Étang Salé	8 769	11 755	13 339	3,3%	2,0%	1,7%
Aire d'étude	113 071	138 551	156 548	2,3%	1,9%	20,2%
Saint-Louis	37 420	43 519	49 141	1,7%	1,9%	6,4%
Saint-Pierre	58 846	68 915	74 531	1,8%	1,2%	9,6%
Bassin Sud	96 266	112 434	123 672	1,7%	1,5%	16,0%
Le Port	34 692	38 412	36 603	1,1%	-0,8%	4,7%
La Possession	15 614	21 904	25 369	3,8%	2,3%	3,3%
Saint-Denis	121 999	131 557	136 391	0,8%	0,6%	17,6%
Bassin Nord	172 305	191 873	198 363	1,2%	0,5%	25,6%
Aire d'étude élargie	381 642	442 858	478 583	1,7%	1,2%	61,9%
Réunion	597 823	706 300	773 759	1,9%	1,5%	100%

source : INSEE, recensements de la population 1990, 1999, 2004-05-06 - calculs AGORAH



Depuis 1999, la population de l'aire d'étude a connu un taux d'accroissement annuel moyen de 1,9 %, soit un niveau supérieur à celui de l'aire d'étude élargie (+ 1,2 %) et de La Réunion (+ 1,5 %). Les 5 communes traversées par la Route des Tamarins connaissent donc une dynamique démographique soutenue par rapport au reste de l'île, malgré un tassement de la tendance 1999-2005 par rapport à la période antérieure 1990-1999 (+ 2,3 %).

Ce tassement est sensible sur les communes de Trois-Bassins (-1 point) et de l'Etang-Salé (- 1,3 point).

▪ **Les soldes migratoires**

NB : Les informations relatives aux soldes naturel et migratoire n'ont pas été publiées par l'INSEE dans le cadre des nouveaux recensements de la population. Les chiffres présentés ici se réfèrent donc à la période antérieure 1990-1999.

Le taux de croissance annuel relevé de 1990 à 1999 au niveau de l'aire d'étude (+ 2,3 %) est en grande partie dû à un solde naturel élevé (+ 1,6 %). **Le solde migratoire des 5 communes traversées par la Route des Tamarins est globalement positif sur cette période (+ 0,7 %).** Le solde migratoire est particulièrement élevé aux Avirons et à l'Étang-Salé.

L'aire d'étude se démarque des Bassins Nord et Sud par ce solde migratoire positif (arrivées - départ). Parmi les 5 autres communes de l'aire d'étude élargie, seule La Possession connaît un solde migratoire positif. Mais cette dynamique migratoire reste fragile puisqu'elle est portée, pour partie (40 %), par des migrants en provenance de la métropole. Or, il semble selon les résultats des nouveaux recensements de la population que ces apports des populations extérieures en faveur de la Réunion se soient amoindris sur la période récente.

Soldes naturels et migratoires de 1990 à 1999

	Variation absolue de la population 1990-1999	Solde naturel 1990-99	Solde migratoire 1990-99	Taux de croissance annuel 1990-1999	Taux de variation annuel du solde naturel 1990-1999	Taux de variation annuel du solde migratoire 1990-1999
St Paul	16 043	12 051	3 992	2,3%	1,7%	0,6%
Trois Bassins	831	875	-44	1,5%	1,6%	-0,1%
St Leu	4 383	3 187	1 196	2,1%	1,6%	0,6%
Les Avirons	1 237	568	669	2,1%	1,0%	1,2%
L'Étang Salé	2 986	1 341	1 645	3,3%	1,5%	1,8%
Aire d'étude	25 480	18 022	7 458	2,3%	1,6%	0,7%
Saint Louis	6 099	5 756	343	1,7%	1,6%	0,1%
Saint Pierre	10 069	9 035	1 034	1,8%	1,6%	0,2%
Bassin Sud	16 168	14 791	1 377	1,7%	1,6%	0,1%
Le Port	3 720	6 344	-2 624	1,1%	1,9%	-0,8%
La Possession	6 290	3 069	3 221	3,8%	1,9%	2%
Saint Denis	9 558	17 487	-7 929	0,8%	1,5%	-0,7%
Bassin Nord	19 568	26 900	-7 332	1,2%	1,6%	-0,4%
Aire d'étude élargie	61 216	59 713	1 503	1,7%	1,6%	0%
Réunion	108 477	91 713	16 764	1,9%	1,6%	0,3%

source : INSEE, recensements de la population 1990 et 1999

L'essentiel du gain de population dans les autres territoires est donc due à la dynamique naturelle entre 1990 et 1999. Ceci est tout particulièrement vrai pour le bassin Nord, où le déficit migratoire était compensé par le solde naturel. Le solde naturel constitue le principal facteur de croissance de la population à la Réunion.

▪ **Les projections de population**

NB : Les projections de population présentées par l'INSEE en 2006 ont été réalisées sur la base de différents scénarios combinant des hypothèses de fécondité, de mortalité et de migrations. Elles ont été déclinées à l'échelle Micro-Régionale, mais aucune donnée n'est disponible à une échelle inférieure. Ces hypothèses ont été actualisées à l'échelle de l'ensemble de l'île, début 2008. C'est sur la base de ces travaux (chiffres actualisés, en 2008, et proportion identifiés par Micro-Région, en 2005) que nous avons retenus les chiffres suivants :

Projections démographiques d'ici 2030

	Est	Nord	Ouest	Sud	Réunion *
1999	101 700	176 400	179 800	248 300	706 300
Scénario tendanciel 2030	157 600	211 500	277 200	379 600	1 026 000
Scénario Bas 2030	140 400	188 400	246 900	338 300	914 000
Scénario Haut 2030	171 600	230 200	301 700	413 400	1 117 000

* la colonne Réunion n'est pas toujours égale à la somme des quatre Micro-Régions à cause des arrondis

source : INSEE, Economie de la Réunion, mars 2006 et avril 2008

La population réunionnaise serait, selon un scénario tendanciel, de 1 026 000 habitants d'ici 2030. Elle aurait de fortes chances de s'établir entre 914 000 et 1 117 000 habitants selon les tendances basses et hautes retenues.

De 774 000 habitants en 2005, il s'agirait donc de plus de 252 000 habitants nouveaux à prendre en considération dans les 25 prochaines années.

Pour la Micro-Région Ouest (qui couvre les communes du TCO, soit 5 des 10 communes de l'aire d'étude élargie), la fourchette de projections s'établit entre 246 900 et 301 700 habitants. Le poids de cette Micro-Région serait alors de 27 % de la population régionale en 2030 contre un poids évalué à 25 % par l'INSEE en 1999.

La Micro-Région Sud voit par ailleurs son poids démographique se renforcer d'ici 2030 où elle représentera 37 % de la population régionale, alors que le Nord perd de sa représentativité (21 %) et que l'Est se maintient (15 %).

Les Micro-Régions directement concernées par la Route des Tamarins devraient donc connaître de forts mouvements de population avec, d'une part, des gains importants en nombre d'habitants et, d'autre part, des rééquilibrages démographiques au profit de l'Ouest et du Sud de l'île.

La Route des Tamarins n'est pas encore une réalité tangible pour la Réunion. Sa construction, bien que déjà visible dans les paysages, ne semble pas avoir produit d'effets réels immédiats sur la croissance de la population.

Les augmentations de population enregistrées dans l'Ouest semblent s'inscrire dans la poursuite des tendances observées entre 1990 et 1999 et peuvent dès lors trouver leurs sources dans l'attractivité générale du territoire ou dans des effets d'anticipation de la livraison de la route. Aucun élément disponible ne permet de trancher dans l'un ou l'autre sens.

Différents scénarios ont été élaborés par l'INSEE dans la perspective de la révision du SAR. Certains d'entre eux intègrent un « effet Route des Tamarins » dans leur prévision².

2 Pour le détail des scénarios cf. revue « Économie de la Réunion » Mars 2006

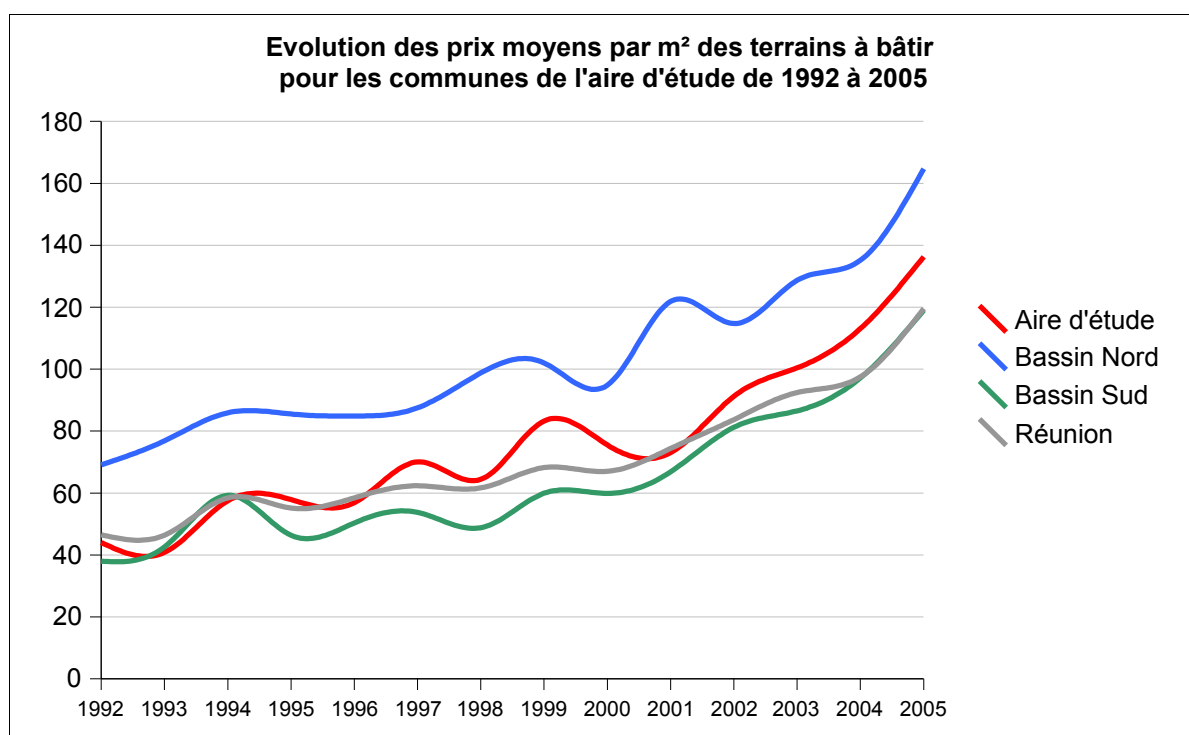
2. Habitat

▪ Prix des terrains à bâtir

Les données collectées auprès des services de la DGI montrent que les prix des terrains à bâtir au m² ont fortement augmenté depuis 1992. **Selon les périmètres considérés, ces prix ont doublé voir triplé de 1992 et 2005.** Pour l'aire d'étude, ils sont ainsi passés de 44 à 136 € le m² entre les deux dates.

Cette hausse s'est en particulier accélérée depuis 2000. Depuis cette date, **l'aire d'étude reste au dessus des moyennes régionales.**

Les ordres de grandeur se maintiennent sur l'ensemble de la période par rapport aux autres territoires de référence. Les prix moyens sont les plus élevés dans le Bassin Nord, au dessus de ceux de l'aire d'étude, et légèrement moindres dans le Bassin Sud.

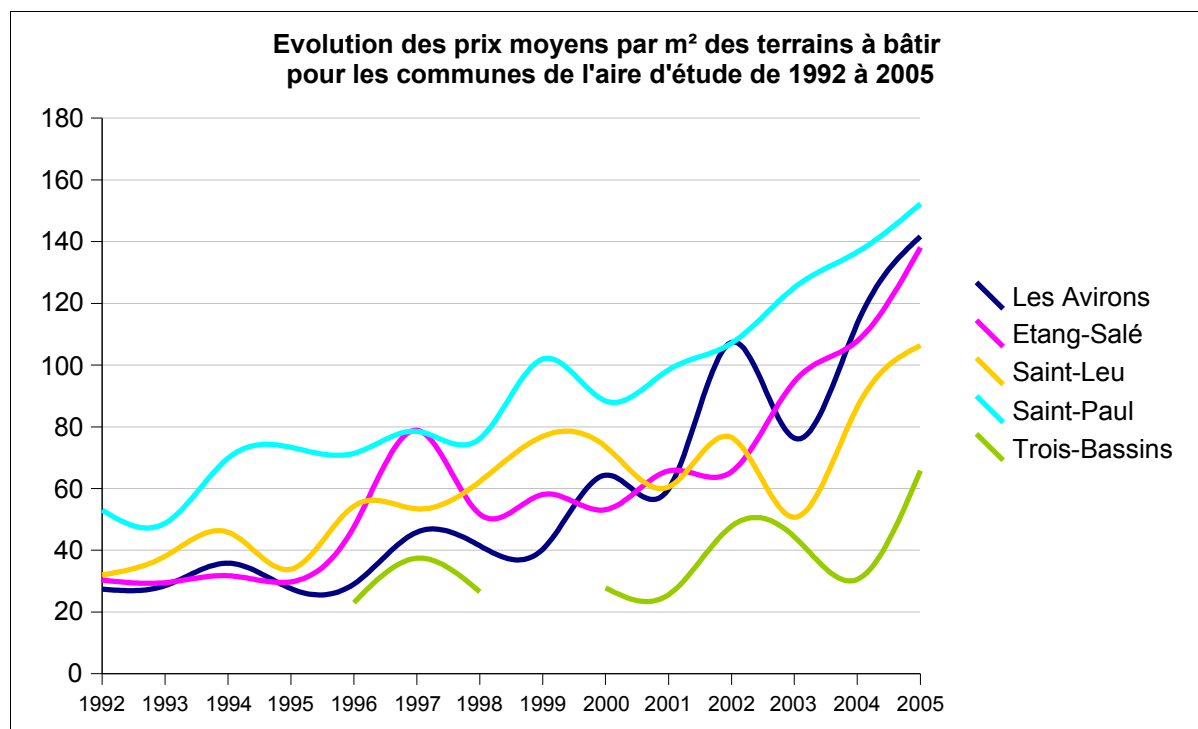


source : DGI - AGORAH

Au sein de l'aire d'étude, les niveaux de prix sont extrêmement variables. Ainsi, les prix moyens des terrains à bâtir de plus de 2 500 m² atteignent en 2005, 140€/m² à St Paul et 66 €/m² à Trois-Bassins.

Sur une longue période, toutes les communes ont vu le prix de leurs terrains augmenter. Mais les écarts sont importants avec une hausse de 400 % à Saint-Paul entre 1992 et 2005, contre 60 % à Trois-Bassins. Le ratio entre les prix les plus élevés et les plus modérés par commune s'est donc creusé dans le temps, en particulier dans les 5 dernières années d'observation.

Les prix des terrains à bâtir ont particulièrement augmenté dans les Bas et dans les quartiers les plus attractifs localisés à proximité des stations balnéaires.



source : DGI - AGORAH

Les augmentations successives des prix des terrains à bâtir sur les communes traversées ne semblent pas être liés au projet de la Route des Tamarins. Certes, les prix moyens des terrains augmentent mais s'inscrivent dans la tendance régionale. Il paraît difficile de lire dans cette augmentation en dents de scie un effet « Route des Tamarins » malgré l'accélération observée depuis 2000.

▪ **Montant des loyers**

NB : L'Observatoire des Loyers privés de la Réunion est un outil récent, ainsi, les premières données ne remontent qu'à l'année 2005.

De manière générale, les niveaux de loyers de l'aire d'étude « fourchette basse » sont quasiment les mêmes que ceux de l'aire d'étude élargie et ceux de l'échelle régionale (autour de 7,5 euros le m²). En revanche, ils diffèrent sensiblement en ce qui concerne la « fourchette haute » (entre 9,8 et 10,5 euros le m²).

La commune de Saint-Paul se distingue par des niveaux de loyers qui sont les plus élevés de l'île, de 9 à 13 euros le m². En ce qui concerne les autres communes de l'aire d'étude, si la « fourchette basse » est sensiblement la même (de 6,8 euros le m² à 7,2 euros le m²), la « fourchette haute » diffère, de 8,6 euros le m² à Trois-Bassins et aux Avirons à 10,6 euros le m² à Saint-Leu.

Loyers moyens en €/m² en 2005

	Fourchette basse	Fourchette haute
St Paul	9	13,1
Trois Bassins	7	8,6
St Leu	7,2	10,6
Les Avirons	6,8	8,6
l'Étang Salé	6,8	9,5
Aire d'étude	7,4	10,1
Le Port	7,5	8,8
La Possession	7,7	10,7
Saint Denis	9	11,8
Bassin Nord	8	10,5
Saint Louis	6,3	8,3
Saint Pierre	7,4	9,2
Bassin Sud	6,9	8,7
Aire d'étude élargie	7,4	9,8
Réunion	7,5	10,5

Source : CAF, AGORAH

3. Espaces urbanisés

Le volet F du dossier d'enquête préalable mentionnait l'existence de « 4.000 hectares de couverture urbaine sur les communes de St Paul à l'Étang Salé, à laquelle s'ajoute environ 200 hectares de zone d'urbanisation diffuse [...] ». Depuis la publication du dossier d'enquête préalable, la connaissance et la mesure des espaces urbanisés a connu un certain nombre d'évolutions notables sur l'ensemble de la Réunion.

NB : Le groupe étalement urbain, animé par l'AGORAH, travaille depuis plusieurs années à une analyse des espaces urbains. Ce groupe de travail a notamment permis de définir, en collaboration avec de nombreux partenaires de l'aménagement à la Réunion³, un « état zéro de l'urbanisation » à partir de la Base de Données Topographique 1997 de l'IGN (BDTOPO). La livraison en 2005 d'une actualisation de la BDTOPO 2003, a permis de réaliser un « état un » de l'urbanisation et de mesurer les évolutions survenues en six ans.

En 1997, les espaces urbanisés définis selon cette méthode représentaient 4 806 ha dans l'aire d'étude. L'actualisation réalisée sur les données 2003 sur une base méthodologique identique, indiquait que les espaces urbains dans l'aire d'étude représentaient 5 552 ha soit une augmentation de 15,5 % en six ans (746 ha supplémentaires) et une croissance annuelle de + 2,4 %.

En 2003, la surface urbaine des 5 communes traversées représente 22,4 % de la tâche urbaine de l'île. Le rythme de croissance de la tâche urbaine est supérieur à la croissance annuelle de la population (+ 1,9 % en moyenne). Les valeurs enregistrées sur la zone d'étude se situent au dessus des moyennes régionales.

Toutefois, à l'échelle des cinq communes traversées par la Route des Tamarins, cette consommation d'espace par habitant supplémentaire montre une situation plus contrastée (un taux de croissance démographique légèrement supérieur à celui de la tâche urbaine pour St Paul, pour Trois Bassins le taux moyen annuel de croissance de la tâche urbaine est 5 fois plus élevé que sa croissance démographique).

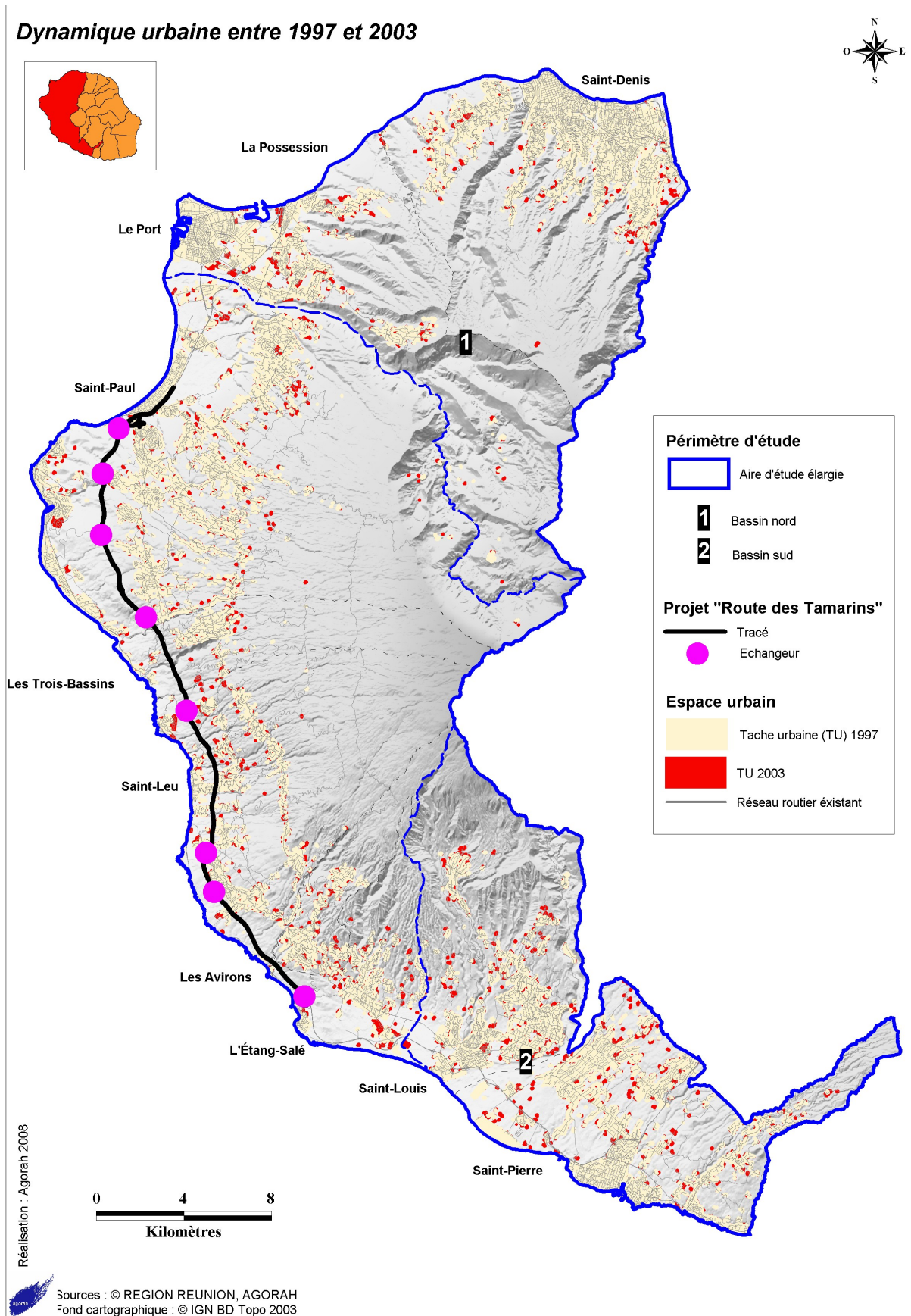
Évolution des espaces urbanisés entre 1997 et 2003

En hectares	Surface « urbaine » État 0 de l'urbanisation	Surface « urbaine » État 1 de l'urbanisation	Évolution État 0 – État 1 – surface	Évolution État 0 – État 1 – %	Tache urbaine Taux de croissance annuel 1997-2003	Population Taux de croissance annuel 1999-2005
St Paul	2 913	3 242	329	11,3%	1,8%	1,9%
Trois Bassins	235	272	37	15,8%	2,5%	0,5%
St Leu	914	1 119	205	22,4%	3,4%	2%
l'Étang Salé	425	517	92	21,6%	3,3%	3,7%
Les Avirons	319	402	83	26,0%	3,9%	2%
Aire d'étude	4 806	5 552	746	15,5%	2,4%	1,9%
Le Port	793	825	32	4,0%	0,7%	-0,8%
La Possession	668	825	157	23,5%	3,6%	2,3%
Saint-Denis	2 735	2 901	166	6,1%	1,0%	0,6%
Bassin Nord	4 196	4 551	355	8,5%	1,4%	0,5%
Saint-Louis	1 230	1 432	202	16,4%	2,6%	1,9%
Saint-Pierre	2 128	2 378	250	11,7%	1,9%	1,2%
Bassin Sud	3 358	3 810	452	13,5%	2,1%	1,5%
Aire d'étude élargie	12 360	13 913	1 553	12,6%	2%	1,2%
Réunion	21 601	24 748	3 148	14,6%	2,3%	1,5%

3 DDE - Conseil Régional - Conseil Général - Université de la Réunion - TCO - CIREST - CIVIS - INSEE - IRD - CIRAD - Secrétariat Permanent du Comité de Pilotage de la Canne - AGORAH Réunis au sein du « groupe étalement urbain »

Source : Groupe Étalement Urbain - AGORAH.

MANQUE SURFACE RTE ET ZAC OUVERTURE



▪ Typologie et évolution de l'espace urbanisé

NB : Les travaux réalisés sur la mesure de l'étalement urbain et la définition d'une tache urbaine, ont conduit à rechercher une qualification de ces espaces en fonction de critères de densité. Trois qualifications ont été déterminées : Les espaces denses, les espaces étalés, les espaces dispersés⁴.

Sur l'aire d'étude, en 2003, 14,1 % des espaces urbains peuvent être qualifiés de denses, 62,4 % d'étalés et 23,5 % de dispersés. **Entre 1997 et 2003, les espaces denses ont connu une progression de 73 % (330 ha) sur la zone d'étude, les espaces étalés ont progressé de 18 % (527 ha) alors que les espaces dispersés diminuaient de 8 % (-110 ha).**

Une part importante des progressions enregistrées est le résultat de la transformation d'un espace en un autre : par exemple, la transformation d'espaces dispersés en espaces étalés.

C'est sur la commune de Trois Bassins que la zone dense étaient la moins importante en 2003 avec 3,6 ha pour 1,3 % des espaces urbains. Les espaces denses représentaient 53,1 % des espaces urbains du Port pour 438,7 ha et 17,8 % des espaces urbains de la commune de St Paul pour 578,5 ha.

La commune de Trois Bassins est la commune qui comptait la plus faible surface d'espaces étalés (165,8 ha) mais c'est sur la commune du Port que les espaces urbains étalés représentent la part la plus faible (44,2 %). A l'inverse, ils représentaient 69,6 % des espaces urbains des Avirons (280,2 ha) mais plus de 2.000 ha sur la commune de St Paul (61,9 % de l'espace urbain).

Enfin, les espaces dispersés ont diminué sur la quasi totalité des communes prises en compte à l'exception de l'Etang Salé (+ 1,3 ha).

Les évolutions de l'espace urbanisé de 1997 à 2003 ne montrent aucun déterminisme influencé par la Route des Tamarins à venir. La progression totale des espaces urbanisés se situe dans la moyenne basse des valeurs observées ailleurs à la Réunion.

Si la zone dense progresse fortement en valeur relative, cette progression reste modeste en surface et là aussi, se situe dans les moyennes régionales. A l'inverse, la progression des espaces étalés se situe parmi les plus élevées des quatre micro-régions que ce soit en surface consommée ou en valeurs relatives de progression.

4 AGORAH, Densification et étalement urbain à la Réunion - Mesure, localisation et évolutions - Synthèse, AGORAH, Juin 2005, 6 pages

4. Structuration du territoire

▪ Organisation administrative

Les premières intercommunalités ont été mises en place, à la Réunion, à la fin des années 90. Il existe une longue tradition de coopération intercommunale entre trois des cinq communes traversées par la Route des Tamarins (St Paul, Trois Bassins et St Leu). Celles-ci ont toujours appartenu aux mêmes établissements de coopération intercommunale couvrant leur territoire.

Depuis la transformation de la Communauté de Communes de la Côte Ouest en Communauté d'Agglomération, deux communes supplémentaires sont venues s'ajouter à l'intercommunalité couvrant le territoire Ouest : Le Port et La Possession. Les communes des Avirons et de l'Étang Salé appartiennent à deux intercommunalités différentes : La CCSud pour les Avirons et la CIVIS pour l'Étang Salé.

▪ Documents réglementaires en vigueur

✓ POS et PLU

Les POS et les PLU en vigueur au sein de l'aire d'étude élargie

	TYPE	DATE
St Paul	POS	1978-1983-1990
Trois Bassins	POS	2000
St Leu	PLU	2007
Les Avirons	POS	1998
L'Étang Salé	POS	1999
Le Port	PLU	2004
La Possession	PLU	2005
Saint Denis	PLU	2004
Saint Louis	POS	2002
Saint Pierre	PLU	2005

Source : AGORAH.

Cinq communes sur les dix de l'aire d'étude élargie, ont des PLU adoptés récemment entre 2004 et 2007.

✓ LES SCOT

Le TCO a engagé dès sa création, une démarche d'élaboration d'un Schéma de Cohérence Territoriale. Cette démarche est en cours d'achèvement avec la présentation, en janvier 2006, d'un projet de document d'orientations générales.

Le Grand Sud et la CINOR ont également engagé des démarches d'élaboration d'un Schéma de Cohérence Territoriale.

Cependant, ces trois projets de SCOT ne devraient pas faire l'objet d'une approbation avant la fin de la procédure de révision du SAR.

5. Équipements publics

- Lits dans les établissements sanitaires (cliniques, hôpitaux, maisons de retraite)

Fin 2005, les 5 communes de l'aire d'étude proposent **1 010 lits** dans les établissements médicaux. Seul St Paul dispose d'une offre en établissement de santé, ce qui constitue **22 % du total de La Réunion**.

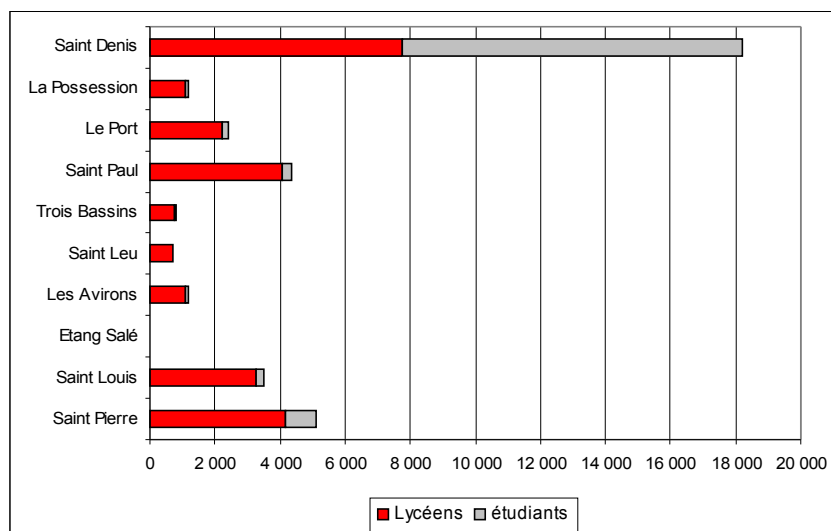
Le bassin Nord de la Route enregistre un nombre de lits plus important (plus de 1 600 lits soit 35 % du total Réunion) en raison de la concentration d'établissements sanitaires. Le bassin Sud de la Route regroupe aussi un nombre de lits médicaux significatif (1 200 lits) en raison de la présence pôle sanitaire Sud Réunion. Au total, l'aire d'étude élargie constitue 84 % du nombre de lits à La Réunion (pour 62 % de la population).

- Nombre de lycéens et étudiants

Fin 2005, l'aire d'étude scolarisent **6 634 lycéens** soit **16,7% du total de La Réunion**.

Le bassin Nord de la Route scolarise un nombre de lycéens beaucoup plus important (plus de 11 000 lycéens soit 35 % du total Réunion). Le bassin Sud de la Route regroupe un nombre de lycéens plus proche de celui des communes traversées (7 390 lycéens). Au total, l'aire d'étude élargie scolarise 63 % des lycéens de La Réunion.

Nombre de lycéens et étudiants en 2006



Source : Rectorat- traitement AGORAH

En ce qui concerne les étudiants, St Denis est largement dominant (Université) avec 67 % des étudiants de La Réunion.

Au sein de l'aire d'étude élargie, St Pierre est au 2ème rang (il est devancé par Le Tampon sur l'ensemble de l'île.

Les cinq communes de l'aire d'étude possède un niveau d'équipements satisfaisant en matière de santé et d'établissements scolaires au regard du poids de population.

ÉCONOMIE

1. Emplois salariés privés

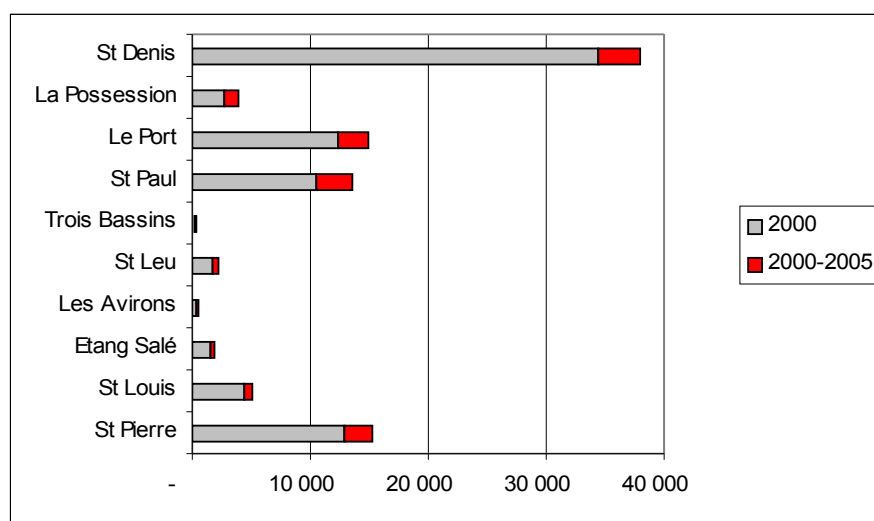
Fin 2005, les 5 communes traversées par la Route des Tamarins représentent 18 500 emplois salariés privés. Ce qui constitue 15 % du total des emplois salariés privés de La Réunion.

De 2000 à 2005, sur les communes traversées, l'emploi salarié privé a cru de 4 280 emplois soit au taux annuel moyen de 5,4 % (contre 4 % en moyenne Réunion). En moyenne, 860 emplois supplémentaires ont été créés chaque année sur l'aire d'étude dont 70 % à St Paul.

Le bassin Nord de la Route représente un nombre d'emplois beaucoup plus important (près de 57 000) et concentre près de 46 % du total Réunion (St Denis : 30,5 %). Au Sud, le nombre d'emplois est proche de celui des communes traversées par la route (16 % du total).

Au total, les 10 communes de l'aire d'étude élargie concentrent 77 % des emplois salariés réunionnais.

Nombre d'emplois salariés privés en 2005



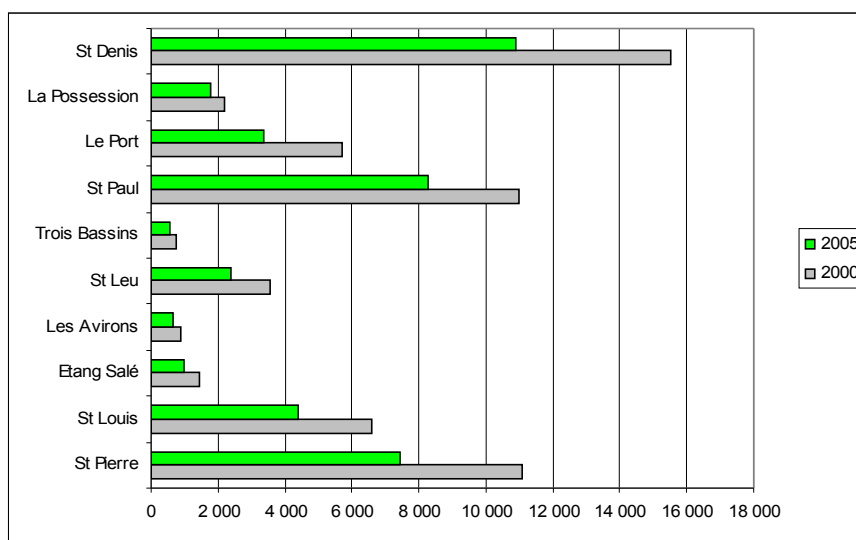
Source : Assedic - traitement AGORAH.

2. Nombre de chômeurs

Fin 2005, les communes traversées par la Route des Tamarins comptent **12 829 chômeurs** (demandeurs d'emploi inscrits à l'ANPE en catégorie 1) soit **20,4 %** du total de La Réunion.

De 2000 à 2005, le nombre de demandeurs d'emploi a fortement diminué à La Réunion (-32 %). La diminution est de **27,4 %** sur le périmètre des 5 communes traversées et de **30,8 %** sur l'aire d'étude élargie.

Nombre de demandeurs d'emploi (catégorie 1) fin 2005



Source : ANPE

Le bassin Nord de la Route des Tamarins compte un nombre de chômeurs plus important (plus de 16 000 chômeurs soit 25 % du total Réunion). Le bassin Sud de la Route regroupe un nombre de chômeurs plus proche de celui des communes traversées (11 844).

Au total, la zone étudiée représente **65 %** des demandeurs d'emploi de La Réunion.

3. Entreprises privées

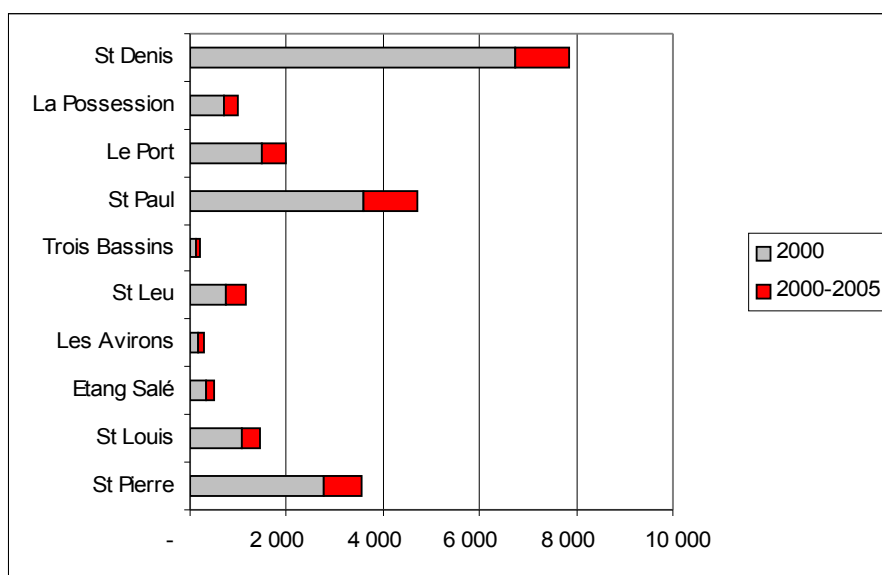
Le volet F de la Déclaration d'Utilité Publique faisait état d'un certain nombre de données relatives au nombre d'entreprises présentes sur le territoire Ouest, de l'attractivité générale de ce territoire pour l'activité économique.

Fin 2005, les 5 communes traversées par la Route des Tamarins représentent **6 851 entreprises privées** (champ ICS). Ce qui constitue **21 % du tissu économique privé de La Réunion** (20 % de la population).

Depuis fin 2000, **1 900 entreprises supplémentaires** ont été créées dans les 5 communes traversées soit un taux de croissance annuel moyen de **6,7 %** (contre 5,4 % en total Réunion).

En moyenne, **380 entreprises nouvelles** ont été créées chaque année au sein de l'aire d'étude (5 communes traversées).

Nombre d'entreprises par commune (champ ICS)



Source : INSEE

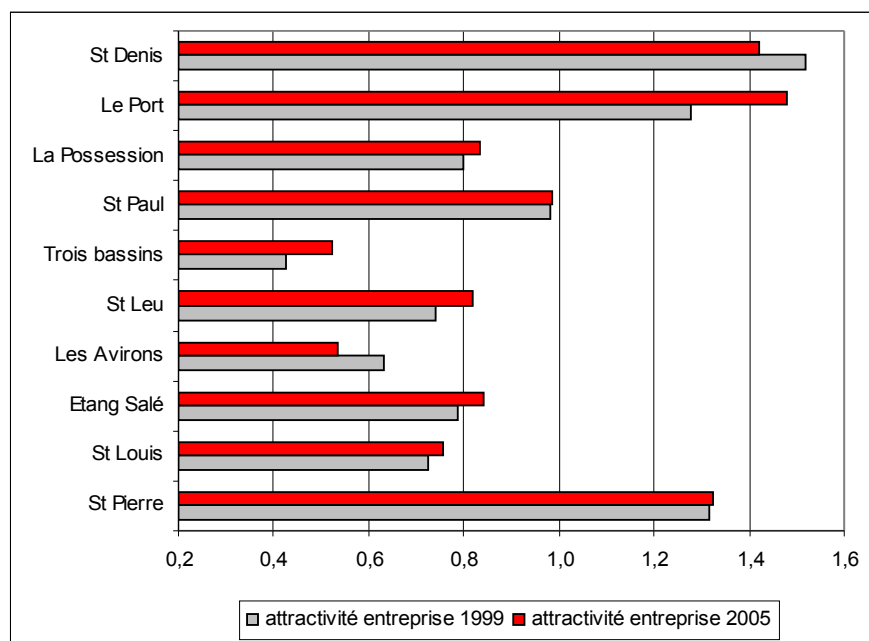
Le bassin Nord de la Route représente un nombre d'entreprises beaucoup plus important (près de 11 000) et concentre près de 34 % du total Réunion (St Denis : 24 %). Au Sud, le nombre d'emplois est inférieur à celui des communes traversées par la route (15 % du total).

Au total, les 10 communes de l'aire d'étude élargie concentrent 70 % des emplois salariés réunionnais (pour 62 % de la population), et 980 entreprises supplémentaires ont été créées chaque année soit un taux de croissance de 5 %.

4. Attractivité des communes

NB : Afin d'enrichir le calcul de l'attractivité, nous avons calculé une attractivité « emploi » en complément de l'attractivité « nombre d'entreprises ». Le mode de calcul de ces deux attractivités est le même. Il s'agit d'un rapport entre le poids économique et le poids démographique de la commune. Supérieur à 1, cet indicateur traduit un poids économique (en termes de tissu économique ou de nombre d'emplois) plus élevé que le poids démographique. Inférieur à 1, il indique que la commune a, à l'inverse, un poids démographique plus élevé que son poids économique.

Attractivité des communes selon le nombre d'entreprises



Source : Assedic - INSEE - traitement AGORAH.

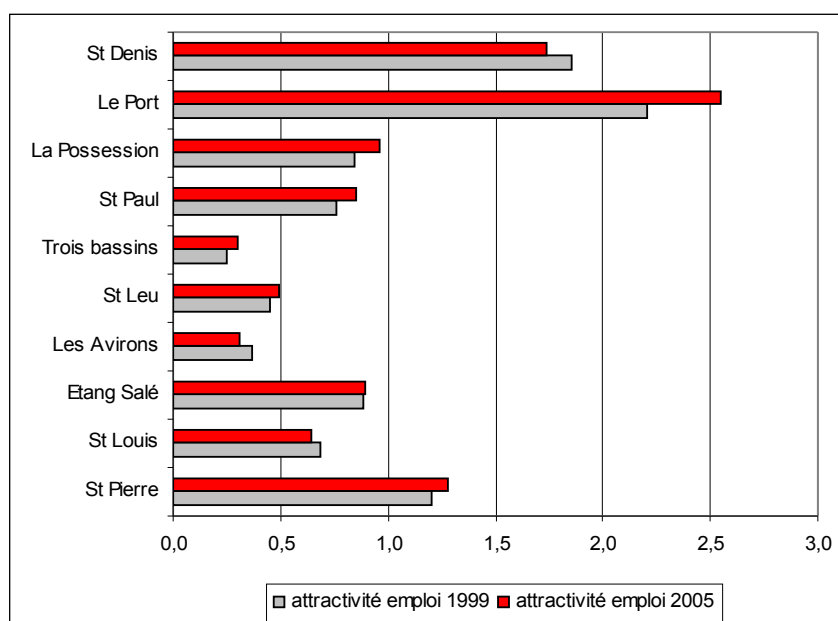
L'attractivité des communes au regard du nombre d'entreprises montre que 3 communes ont une attractivité économique marquée (supérieure à 1) : St Denis et le Port (bassin Nord) et St Pierre (le bassin Sud).

A l'inverse, cette attractivité est faible pour Trois Bassins et Les Avirons.

En 2005, dans l'aire d'étude (5 communes traversées), l'attractivité « entreprise » est de 0,9. Elle est de 1,1 dans le bassin Sud et de 1,4 dans le bassin Nord. Dans l'aire d'étude élargie, elle est de 1,1.

L'attractivité économique des communes progresse (relativement à l'évolution démographique) sauf aux Avirons et à St Denis.

Attractivité des communes selon le nombre d'emplois salariés privés - les 10 communes de l'aire d'étude élargie



Source : Assedic - INSEE - traitement AGORAH.

Comme pour l'indicateur « attractivité entreprise », l'indicateur « attractivité emploi » est supérieur à 1 pour 3 communes sur les 10 étudiées : St Denis, Le Port et St Pierre. Il est faible pour St Leu, Les Avirons et Trois Bassins.

Dans l'aire d'étude, l'attractivité « emplois » est de 0,7 en 2005. Elle est de 1,1 dans le bassin Sud et 1,4 dans le bassin Nord. Au sein de l'aire d'étude élargie, elle est de 1,2.

Cet indicateur progresse pour toutes les communes sauf St Denis, Les Avirons et St Louis.

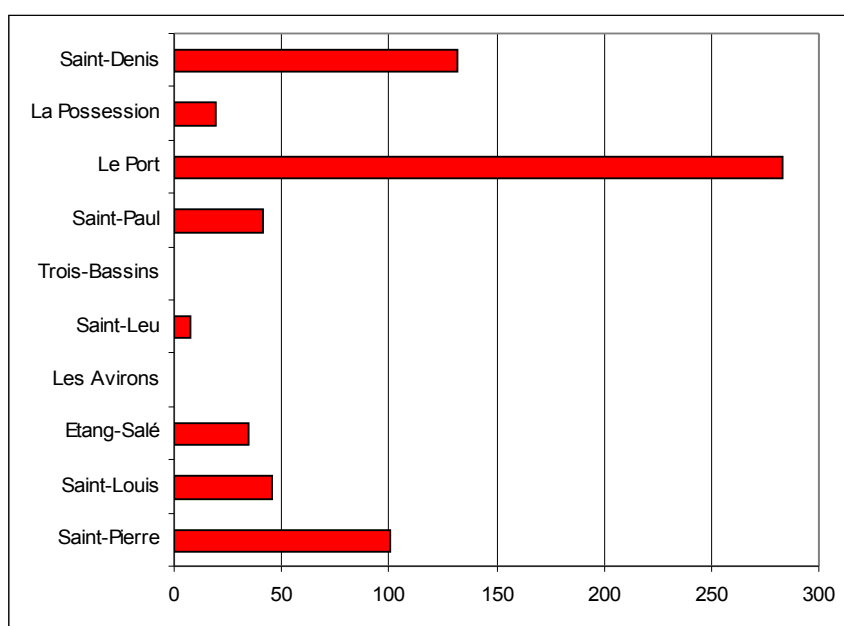
5. Zones d'activités

Les 5 communes traversées par la Route des Tamarins comprennent, fin 2005, **85 ha de zones d'activités soit seulement 10,6 % de l'ensemble des surfaces de ZA de la Réunion** (795 ha hors voiries).

Mais les bassins Nord et Sud de la Route constituent les pôles d'espaces économiques les plus importants de l'île. Le Port constitue le 1^{er} pôle de surfaces d'activités de l'île avec plus de 250 ha de zones d'activités soit 38% du total. A St Denis, on compte 131 ha et 150 ha à St Pierre.

L'aire d'étude élargie comprend 665 ha de ZA à la fin 2005 soit 82 % des surfaces de ZA de l'île.

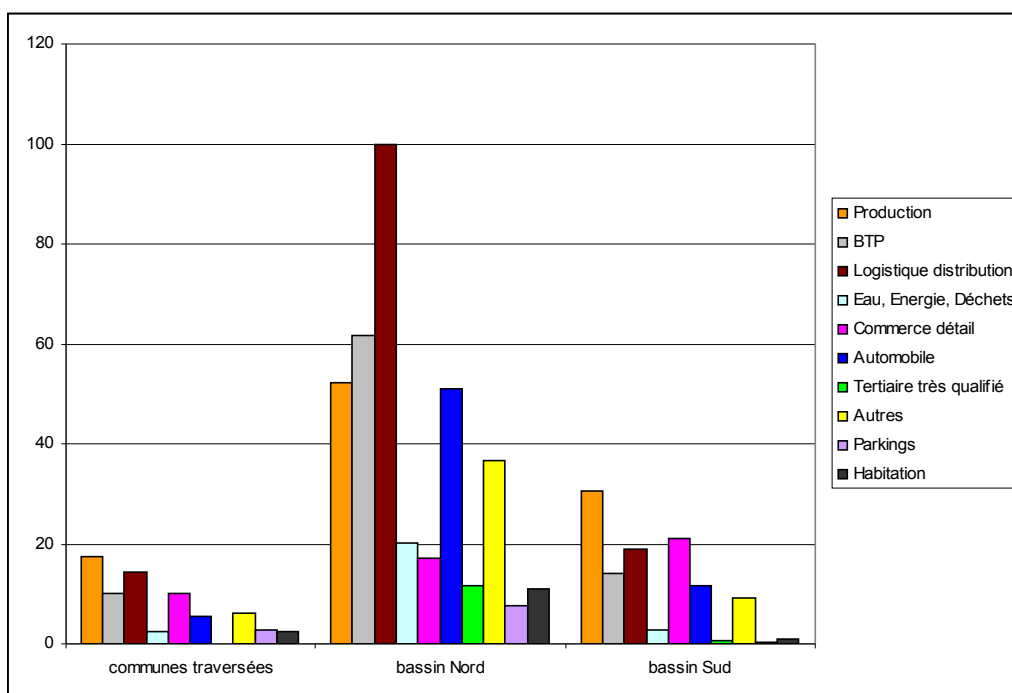
Surfaces de zones d'activités fin 2005 dans les 10 communes de l'aire d'étude élargie



Source : AGORAH

St Paul (4 ZA fin 2005 et 41 ha) et Etang Salé (3 ZA soit 35 ha) sont les 2 pôles d'espaces économiques situées sur la Route des Tamarins. A St Leu (8 ha) et à Trois Bassins (0,6 ha), il s'agit plutôt de zones de proximité.

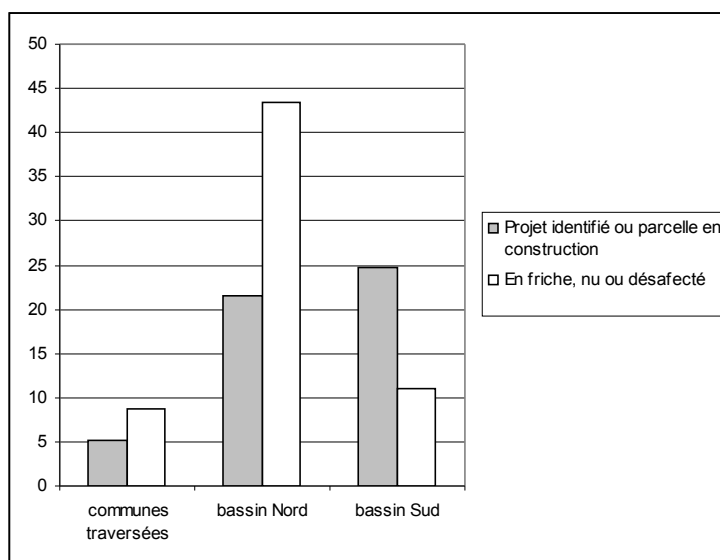
Les surfaces occupées par les différentes filières économiques fin 2005



Source : AGORAH

Dans les communes traversées, 71 ha de ZA sont effectivement occupées fin 2005. 44 ha sont occupés par les filières production, logistique et construction. 22 ha sont occupés par le secteur tertiaire (commerce, bureaux...). Les 5 ha restants sont occupés par des parkings et de l'habitat.

Les surfaces inoccupées dans les zones d'activités



Source : AGORAH

Dans les 5 communes traversées, on compte 14 ha inoccupés dans les zones d'activités à la fin de l'année 2005. Mais, ces surfaces ne sont pas immédiatement disponibles pour les entreprises. En effet, elles font l'objet d'une construction ou d'un permis de construire (5 ha) ou sont inoccupées, sans projet connu mais déjà commercialisées à une entreprise.

Les différents indicateurs utilisés illustrent que l'aire d'étude (**5 communes traversées par la Route des Tamarins**) ne constituent pas aujourd'hui, à l'exception du tourisme, un pôle majeur en matière économique.

En effet, en termes d'emplois salariés privés, d'entreprises, de grande distribution ou de zones d'activités, **le poids de ces 5 communes dans le total Réunion est inférieur au poids démographique de cet espace (20 % de la population réunionnaise).**

En matière touristique, la Route des Tamarins traverse la commune de St Paul qui abrite le pôle touristique de St Gilles et concentre à lui seul plus de la moitié des capacités d'hébergement de l'île.

En revanche, **les bassins Nord et Sud de la route** constituent avec St Denis, le Port et St Pierre des pôles économiques majeurs en termes d'emplois, de grande distribution ou de zones d'activités.

Comme sur l'ensemble de l'île, les communes traversées connaissent une pénurie de foncier économique aménagé et immédiatement disponible.

6. Surface agricole utilisée

NB : Afin d'apprécier les espaces agricoles, nous utilisons l'indicateur de surface agricole utilisée (DAF-RGA et BD culture) et non les espaces agricoles réglementaires comme dans la DUP qui sont beaucoup plus larges.

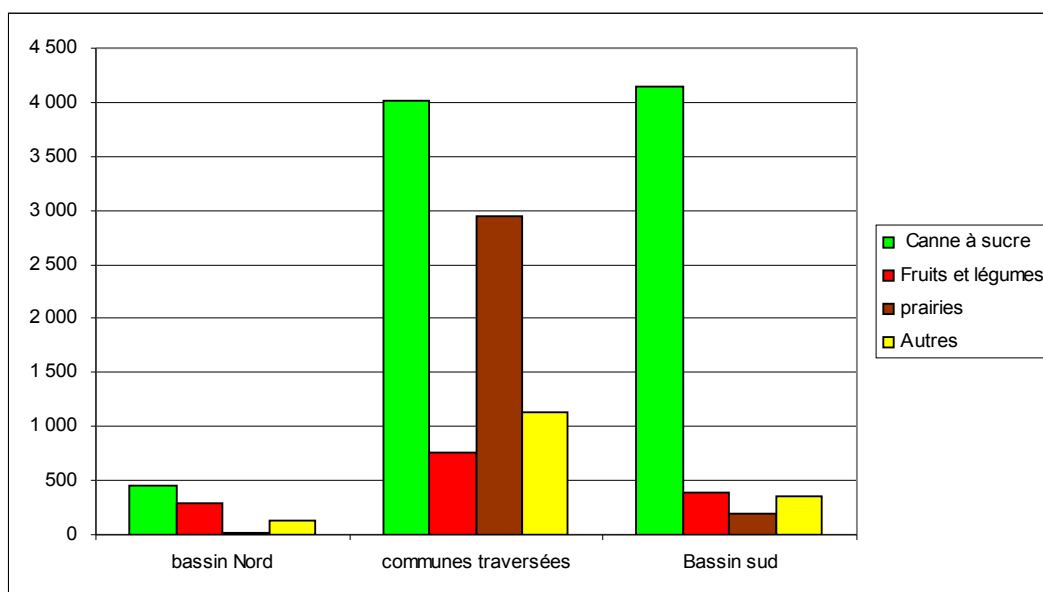
Les 5 communes traversées par la Route des Tamarins comprennent, en 2000, **8 835 ha** de surfaces agricoles utilisées soit **20,2 %** de l'ensemble de la SAU de La Réunion. En 1989, la SAU était de 9 500 ha au sein des communes traversées soit 19% du total Réunion.

Dans les communes traversées, la canne à sucre et l'élevage constituent les deux premiers types d'exploitation agricole et occupent près de **7 000 ha** de SAU en 2000.

Le bassin Nord de la Route est un bassin agricole sensiblement moins important avec moins de 900 ha de SAU. Le bassin Sud de La Route est un espace agricole nettement plus large avec plus de 5 000 ha de SAU. Au total, l'aire d'étude élargie représente en 2000 près de 15 000 ha de SAU soit 34 % du total Réunion.

Le bassin Sud de la Route des Tamarins est dominé par la canne. En prenant en compte Le Tampon ou St Joseph, le poids de l'élevage serait nettement plus important.

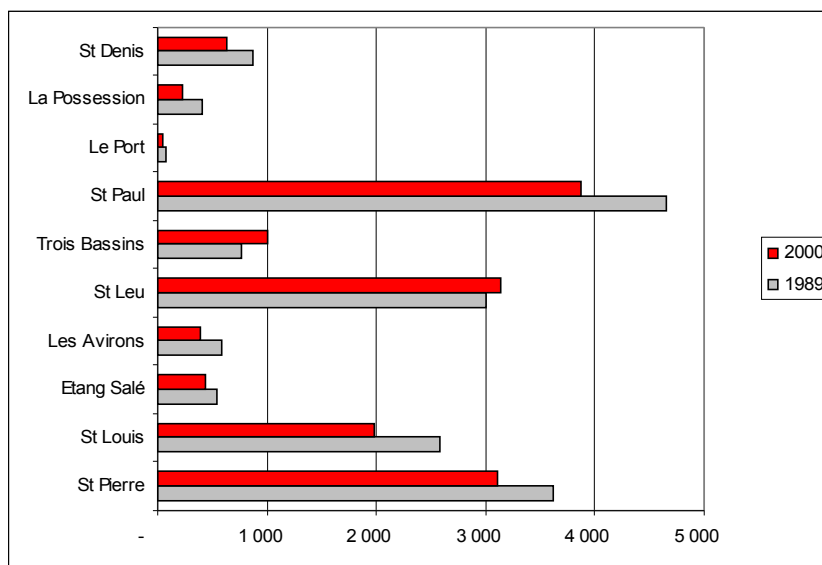
Surface agricole utilisée en 2000 (RGA)



Source : DAF- traitement AGORAH

NB : Il ne faut pas confondre la Surface Agricole Utilisée (SAU) et la surface totale de l'exploitation (STE). Ainsi, en 2000, la SAU des 5 communes traversées est de 8 835 ha et la surface totale des exploitations est de 10 525 ha. De même, dans l'aire d'étude élargie, la SAU est de 14 800 ha et la surface totale des exploitations est de 17 700 ha.

Surface agricole utilisée par commune en 1989 et 2000



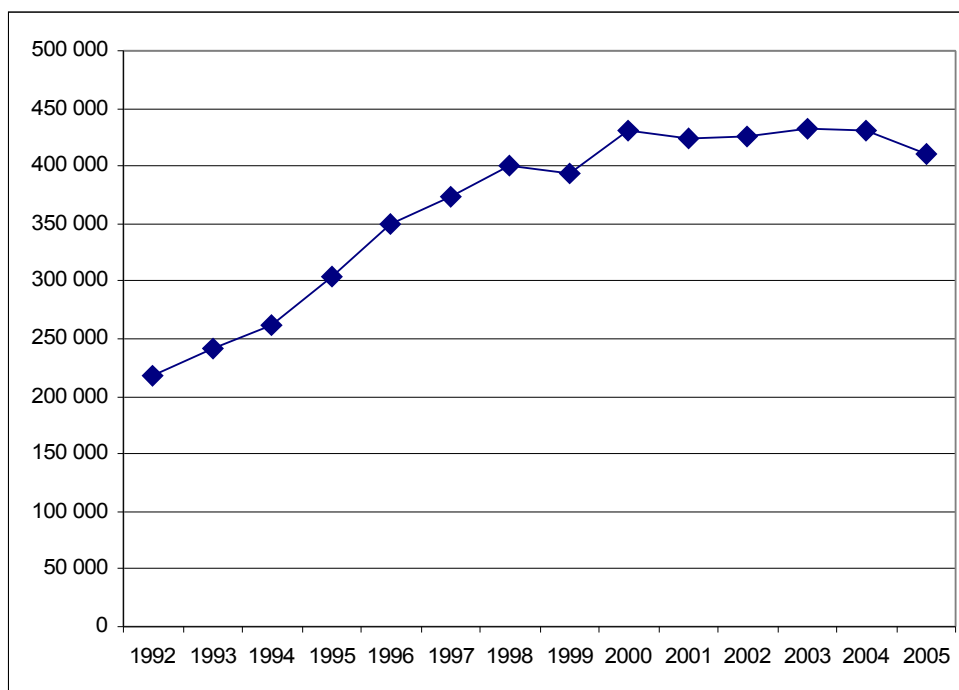
Source : DAF- traitement AGORAH

Parmi les 10 communes étudiées, 4 communes se distinguent avec des SAU élevées (au dessus de 2 000 ha) : St Paul et St Leu au sein des communes traversées et St Louis et St Pierre dans le bassin Sud de la Route.

7. Tourisme

En 2005, la Réunion a accueilli 410 000 touristes. Depuis 2000, le nombre de touristes sur notre île connaît une relative stabilisation (entre 410 000 et 430 000 touristes/an). Dans les années 90, le nombre de touristes avait fortement progressé à La Réunion (+98% de 1992 à 2000).

Nombre de touristes à La Réunion



Source : INSEE

▪ Les hôtels

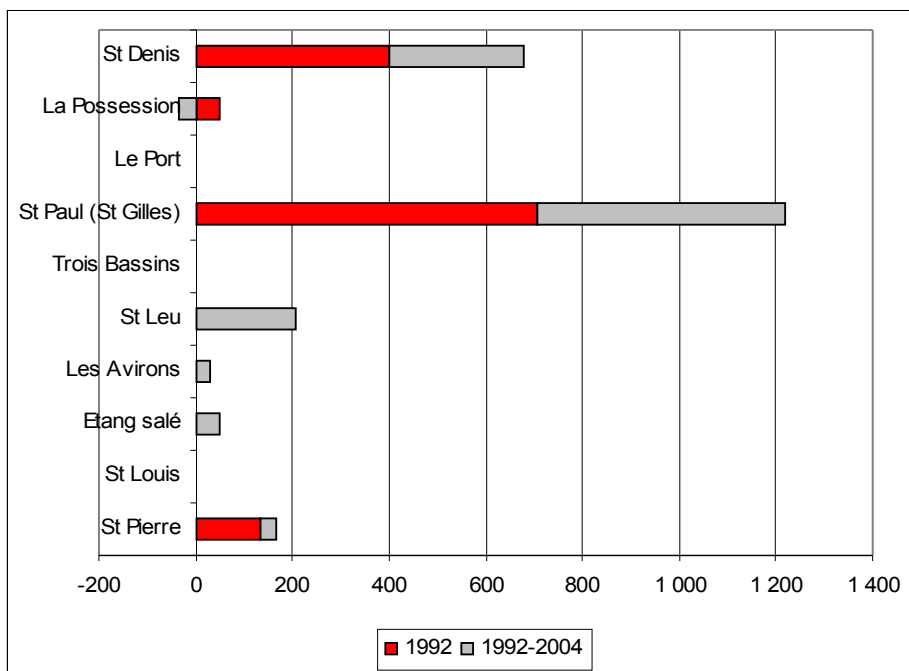
Fin 2004, les communes traversées par la Route des Tamarins représentent plus de la moitié (54,6%) de la capacité d'accueil en hôtels classés à La Réunion. **1 502 chambres sont localisées sur ces 5 communes** dont 81 % sur St Gilles-premier pôle hôtelier de l'île. St Leu, Etang-Salé et les Aviron disposent d'une capacité d'accueil plus limitée. Il n'y a pas d'hôtel classé à Trois Bassins.

De 1992 à 2004, le nombre de chambres d'hôtels a progressé de 82% sur l'ensemble de l'île. **Une grande partie (64%) des nouvelles chambres d'hôtels ont été créées sur le périmètre de ces 5 communes soit près de 800 chambres supplémentaires (+112 %).**

Le bassin Nord (avec St Denis) constitue le 2ème pôle hôtelier de l'île avec près de 700 chambres. Le bassin Sud regroupe un peu plus de 150 chambres.

L'aire d'étude élargie regroupe 2 361 chambres d'hôtels classés soit 86 % du total de l'île.

Nombre de chambres d'hôtels classés en 1992 et en 2004



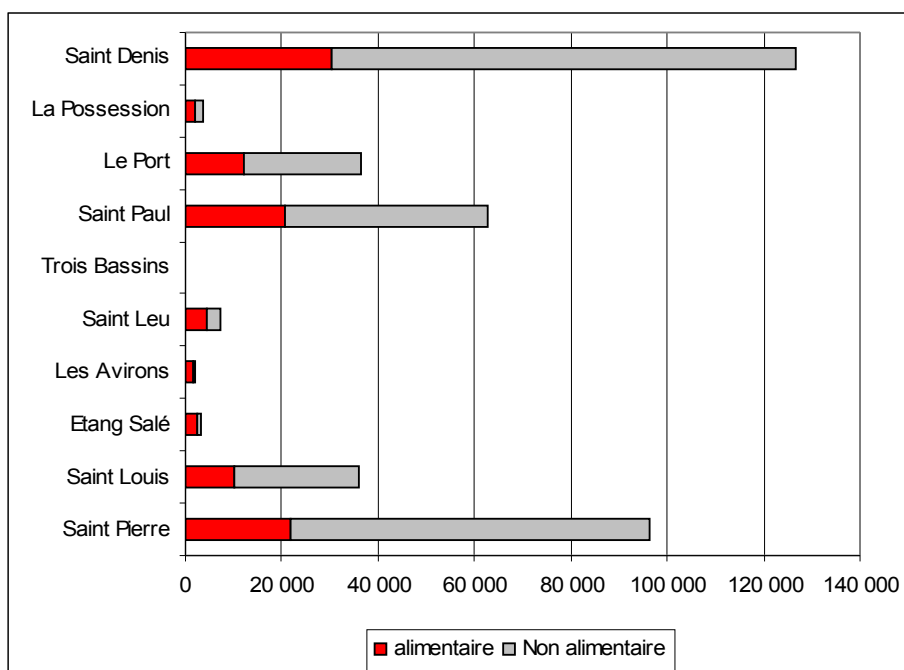
Source : DRCAT

8. Grande distribution

Fin 2003, les 5 communes traversées par la Route des Tamarins comptent **79 grandes surfaces commerciales** (300 m² et plus) qui représentent 75 000 m² de surfaces de vente. **Ce qui constitue 15 % du total des surfaces de vente de la grande distribution à La Réunion** (soit un chiffre inférieur à son poids démographique- 20 %).

Les bassins Nord et Sud de la Route représentent une surface de vente beaucoup plus importante avec respectivement 167 000 m² (soit 33 % du total) et 132 000 m² (soit 26 % du total).

Les surfaces de grande distribution alimentaire et non alimentaire dans les 10 communes de l'aire d'étude élargie



Source : CCI

L'aire d'étude élargie (10 communes) concentrent 74 % des surfaces de la grande distribution de l'île.

▪ Les grandes surfaces alimentaires

30 grandes surfaces alimentaires sont situées sur les 5 communes traversées par la Route des Tamarins. Elles représentent 18 % des surfaces de grande distribution alimentaire de l'île. La majorité des magasins sont situés sur St Paul (18 établissements et 71 % des surfaces). Il n'y a pas d'offre sur Trois Bassins.

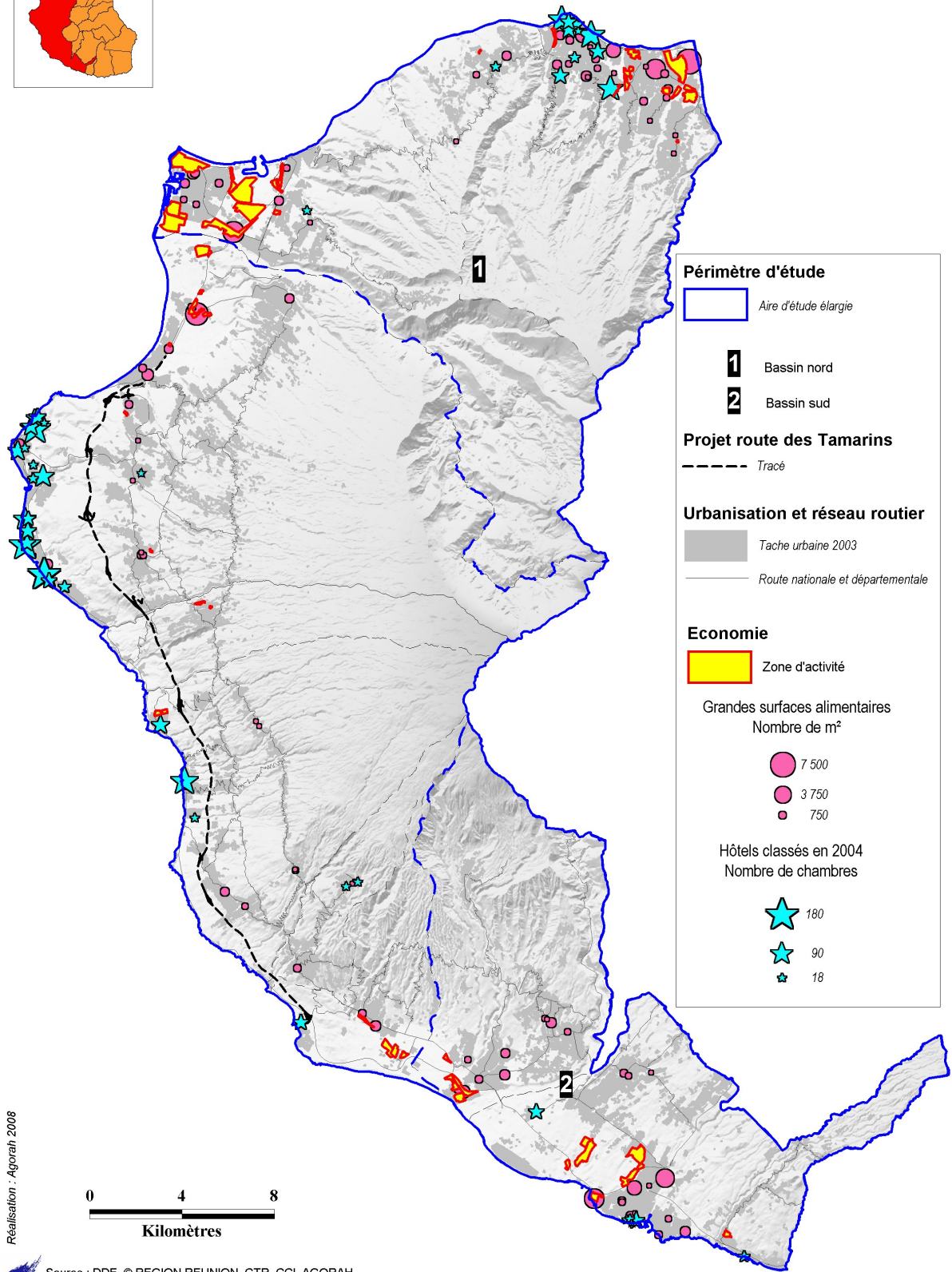
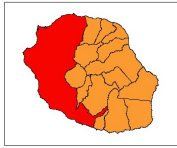
Les bassins Nord (36 magasins) et Sud (26 magasins) constituent des pôles commerciaux plus importants.

- **Les grandes surfaces non alimentaires**

49 grandes surfaces non alimentaires sont localisées dans les 5 communes traversées par la Route des Tamarins. Elles représentent seulement 14 % des surfaces de vente non alimentaire de l'île. Sur cet espace, le commerce non alimentaire est concentré sur St Paul (42 magasins et 90 % des surfaces). A St Leu, on compte seulement 5 établissements et 1 seul à Etang salé et aux Avirons.

Comme pour le commerce alimentaire, les bassins Nord et Sud sont des pôles commerciaux plus importants (plus de 100 commerces chacun).

Economie et tourisme



Périmètre d'étude

- Aire d'étude élargie
- 1** Bassin nord
- 2** Bassin sud

Projet route des Tamarins

- - - - - Tracé

Urbanisation et réseau routier

- Tache urbaine 2003
- Route nationale et départementale

Economie

- Zone d'activité

Grandes surfaces alimentaires
Nombre de m²

- 7 500
- 3 750
- 750

Hôtels classés en 2004
Nombre de chambres

- 180
- 90
- 18

Réalisation : Agorah 2008

Source : DDE, © REGION REUNION, CTR, CCI, AGORAH
Fond cartographique : © IGN BD Topo 2003

TRANSPORTS

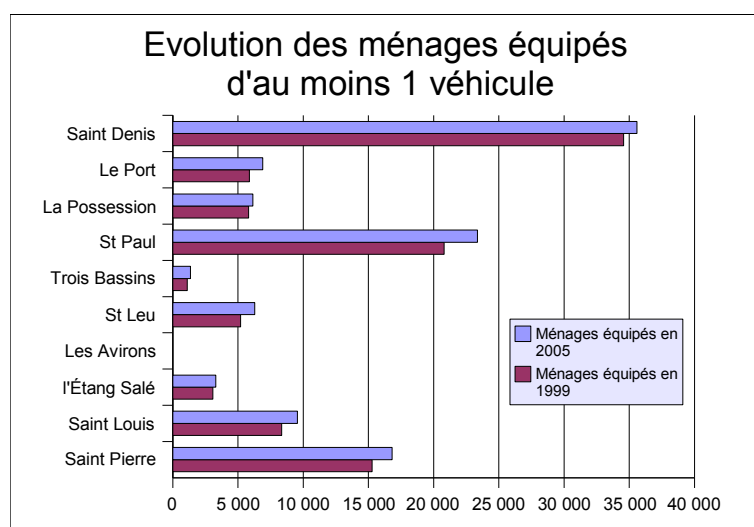
Le volet F de la Déclaration d'Utilité Publique faisait état du réseau routier, ainsi que des principaux trafics enregistrés sur le réseau routier à l'échelle départementale. L'Observatoire des Transports et des Déplacements élaboré en coopération avec l'État, la Région et le Département et publié depuis 2001 par l'AGORAH, apporte, de ce point de vue, un ensemble de données complémentaires à la compréhension des transports et des déplacements à la Réunion.

1. Transports intérieurs

▪ Équipement automobile des ménages

Au 1er janvier 2005, le parc automobile à la Réunion était évalué à 301 081 véhicules⁵.

Selon le recensement annuel de la population (INSEE), au 1er juillet 2005, sur les 159 494 ménages que compte l'aire d'étude élargie, **68 % des ménages du périmètre possédaient au moins un véhicule**. La part des ménages équipés était strictement identique à la moyenne réunionnaise (68 % des ménages réunionnais possèdent au moins un véhicule).



Source : INSEE - Traitement AGORAH

On pourrait estimer alors à 109 291 le nombre de ménages qui seraient équipés d'au moins un véhicule au sein de l'aire d'étude élargie. Le parc estimé représenterait alors 33 % du parc automobile actuel. Entre 1999 et 2005, le nombre de ménages équipés, a évolué de + 9 % ; conformément à la moyenne régionale.

⁵ Estimation proposée par l'INSEE sur la base des ventes de véhicules neufs et d'un coefficient de correction.

Les ménages des 5 communes de l'aire d'étude ont un niveau d'équipement en automobile supérieur aux ménages des bassins Nord et Sud. En effet, 70 % des ménages étaient équipés d'un véhicule au sein de l'aire d'étude contre 68 % des ménages pour le bassin Nord et 64 % des ménages pour le bassin Sud.

Il sera intéressant de suivre l'évolution de l'équipement des ménages et la croissance du parc automobile après l'ouverture de la Route des Tamarins.

▪ Réseau routier

L'aire d'étude élargie compte environ 380 km de routes départementales et 240 km de routes nationales en 2008.

Depuis la rédaction du volet F de la Déclaration d'Utilité Publique (2000), le réseau routier de l'aire d'étude élargie a connu des changements (+ 6 km). Un certain nombre d'infrastructures sont venues compléter le réseau routier de l'Ouest de la Réunion.

La voie urbaine de la Saline les Bains a été livrée en décembre 2003 et celle de St Leu en février 2004. Ces deux infrastructures permettent de contourner les espaces urbains de ces deux agglomérations. L'offre a donc augmenté de respectivement 4 km pour Saint Paul et 2 km pour Saint Leu.

L'armature routière est composée : d'une route nationale (RN1) qui coure le long du littoral ; et d'un réseau départemental plus ou moins maillé desservant les mi-pentes et les Hauts. Le tracé de la route des Tamarins rencontre 5 des 10 départementales desservant les mi-pentes de l'aire d'étude élargie. Ces barreaux de liaison seront directement concernés par un échangeur.

Au total, la Route des Tamarins comptera 9 échangeurs.

Densité du réseau routier sur l'aire d'étude élargie

	Densité (km/km ²)
St Paul	0,6
Trois Bassins	0,4
St Leu	0,7
Les Aviron	1,0
l'Étang Salé	1,1
Aire d'étude	0,7
Le Port	1,7
La Possession	0,4
Saint Denis	0,7
Bassin Nord	0,6
Saint Louis	0,8
Saint Pierre	0,7
Bassin Sud	0,8
Aire d'étude élargie	0,7
Réunion	0,5

Source : DDE - traitement AGORAH.

De manière générale, le réseau routier local (RN+RD) présente une densité inférieure au réseau métropolitain (0,2 km/km² à La Réunion contre 0,7 km/km² en métropole). La densité du réseau routier de l'aire d'étude élargie est égale à celle du réseau métropolitain soit 0,7 Km de routes par km².

La densité du réseau est donc supérieure au sein de l'aire d'étude élargie par rapport au reste de l'île. En effet, les 10 communes étudiées regroupent 53 % du réseau routier local sur 940 Km², soit seulement 37 % du territoire réunionnais.

Toutefois, les routes départementales à La Réunion, présentent une densité sensiblement moins forte que celle du réseau départemental métropolitain. C'est principalement les difficultés du relief et un développement accéléré qui expliquent cette faible densité du réseau départemental.

Le paradoxe est que, sur l'aire d'étude élargie, la densité du réseau départemental est meilleure que la moyenne régionale (0,4 km/km² sur l'aire d'étude contre 0,2 km/km² à La Réunion).

▪ Trafics actuels

Le trafic routier a poursuivi sa croissance depuis la publication de l'évaluation socio-économique de 2000 (TMJA 1998). Avec cette croissance, les conditions de circulation sur le réseau routier se sont donc dégradés en 7 ans.

Les estimations de trafics moyens journaliers annuels les plus récentes, constituent les nouveaux trafics de référence (2005⁶). Les trafics 2000 sont également présentés dans les pages suivantes à titre de comparaison.

Le trafic de la RN1 décroît à mesure que l'on descend vers le sud. En 2005, de 66 545 véhicules (TMJA), entre Le Port et Saint-Paul, le nombre de véhicules circulant entre les Aviron et l'Etang-Salé se réduit à 24 300 véhicules (TMJA) en descendant vers le sud.

Les volumes de trafic observés sont plus importants qu'en 1998. A titre indicatif, on pourrait estimer un trafic de 38 000 véhicules/jour⁷ en moyenne sur la RN1 entre le Port et l'Etang-Salé en 2005 contre une moyenne de 28 000 véhicules/jour en 1998. Les trafics réels peuvent cependant aller au delà de 67 000 véhicules/jour entre Le Port et Saint-Paul.

Le trafic de la RN1 connaît un taux de croissance annuel moyen de 4,1 % depuis 1998.

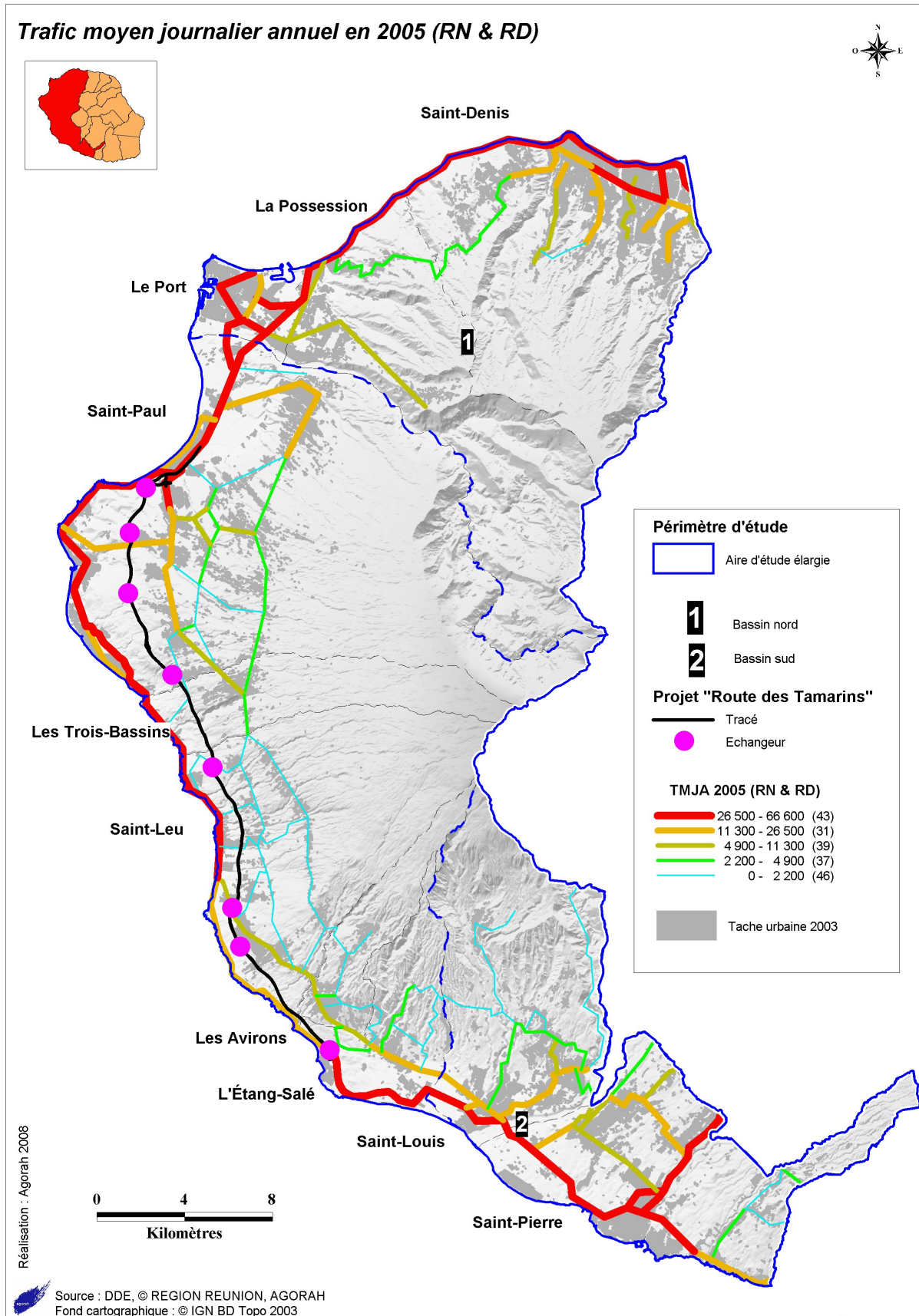
Sur le réseau départemental de l'aire d'étude élargie, le trafic présente une augmentation moins rapide que sur la RN1. Le taux de croissance annuel moyen est de 2,9 % contre 4,1 % sur la RN1.

Sur les 5 barreaux de liaison directement concernés par le tracé de la Route des Tamarins, les évolutions du trafic annoncé dans le volet F de la DUP sont sensiblement du même ordre de grandeur en 7 ans, autour de 20 % sur ces axes.

6 Cf. carte représentant les trafics Moyens Journaliers Annuels p.38

7 Estimation d'une moyenne de véhicules circulant chaque jour sur la RN1 à partir des trafics moyens journaliers annuels observés sur les différentes portions de la RN entre Le Port et l'Etang-Salé. Attention! C'est une moyenne faite à partir de la moyenne journalière annuelle de trafic.

Le taux de croissance moyen annuel du trafic enregistré sur 4 des 5 barreaux a été conforme à celui du périmètre excepté pour la RD17 à l'entrée de l'Etang-Salé-Les-Bains. Le trafic estimé est passé de 600 véhicules (TMJA) à 4 100 véhicules par jour entre 2001 et 2002. La différence pourrait venir de la méthode de comptage (relevé, estimation, SIREDO...).



✓ Indice de saturation du réseau routier

Le présent exercice propose un suivi des conditions de circulation entre 2000 et 2005.

L'observatoire Transports et Déplacements de l'AGORAH, suit depuis 2000, les conditions de circulation grâce à l'élaboration d'un indice de saturation du réseau routier. Il représente la saturation du réseau sur 14 heures en fonction du trafic enregistré (TMJA) et de la capacité de la voie (1X2, 2X2, 2X3, etc) .

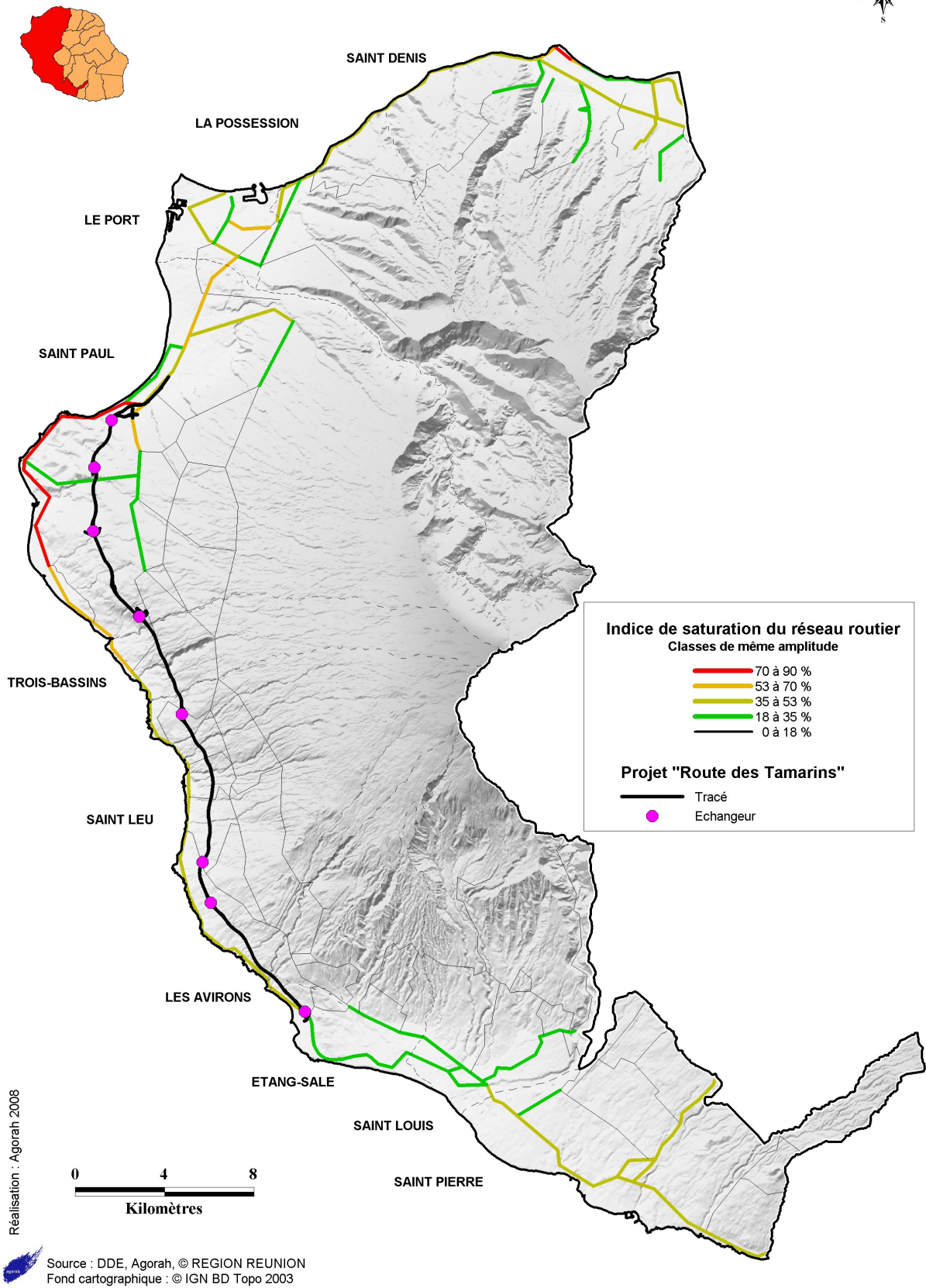
Afin de mesurer les effets de l'ouverture de la Route des Tamarins sur le trafic routier et les conditions de circulation sur le réseau routier, il est intéressant de visualiser la saturation du réseau actuel en situation de référence, soit en 2000 et en 2005, pour pouvoir effectuer une comparaison de cet indice « ex post ».

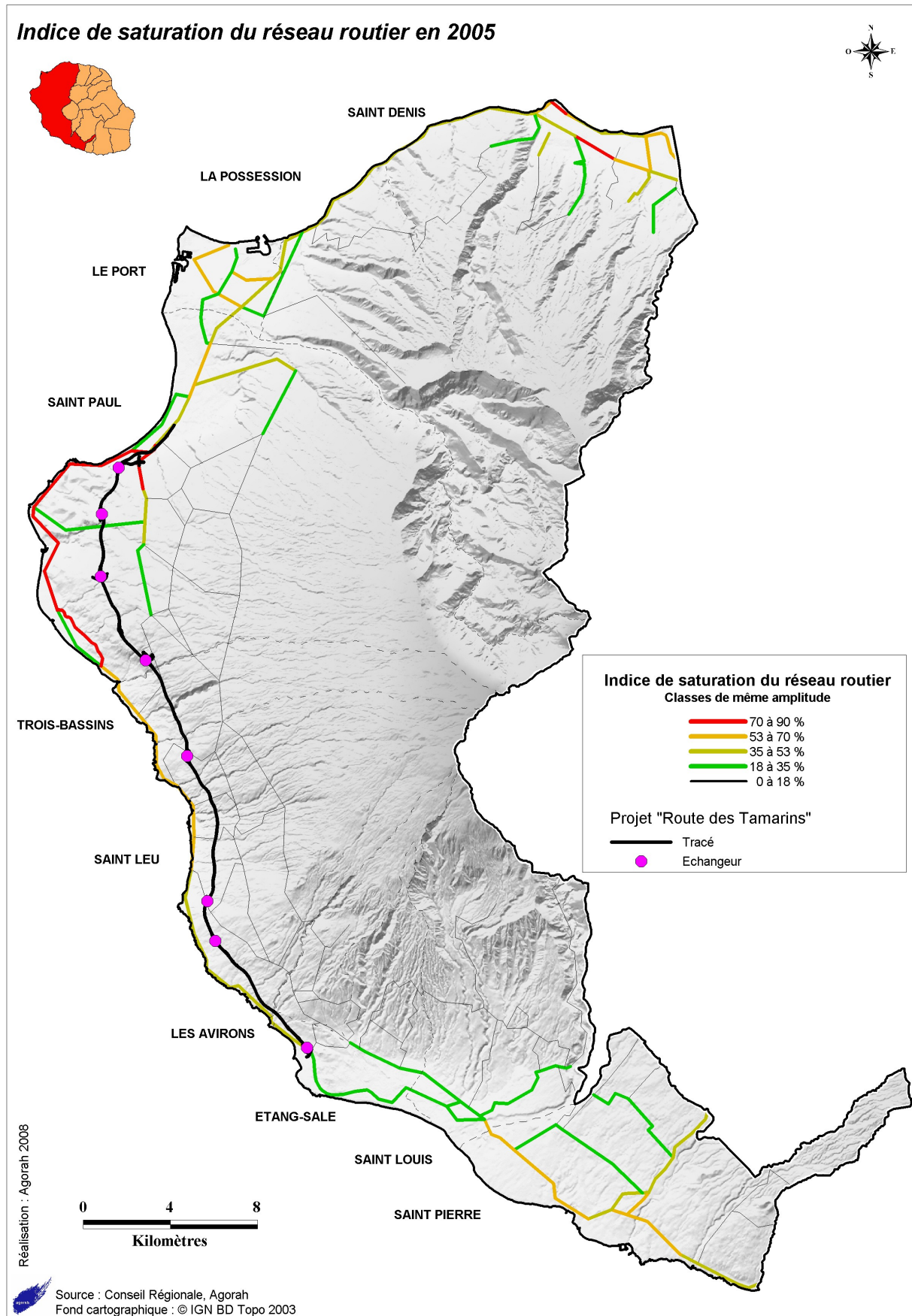
Les trafics enregistrés montrent des niveaux de saturation conséquents sur la RN1 entre St Paul et St Gilles, entre St Gilles et St Leu et sur la RD6 reliant St Paul à Plateau Cailloux.

En effet, les taux de saturation sur les rampes de Plateau Cailloux et la déviation de la Saline-les-Bains ont connu une accélération de leur saturation avec une circulation équivalente à 70-90 % de leur capacité sur 14 heures en 2006 contre 53-70 % en 2000.

Sur cette période, les barreaux de liaison entre les mi-pentes et les bas, affichent des taux de saturation relativement bas avec moins de 35 % de saturation sur 14h.

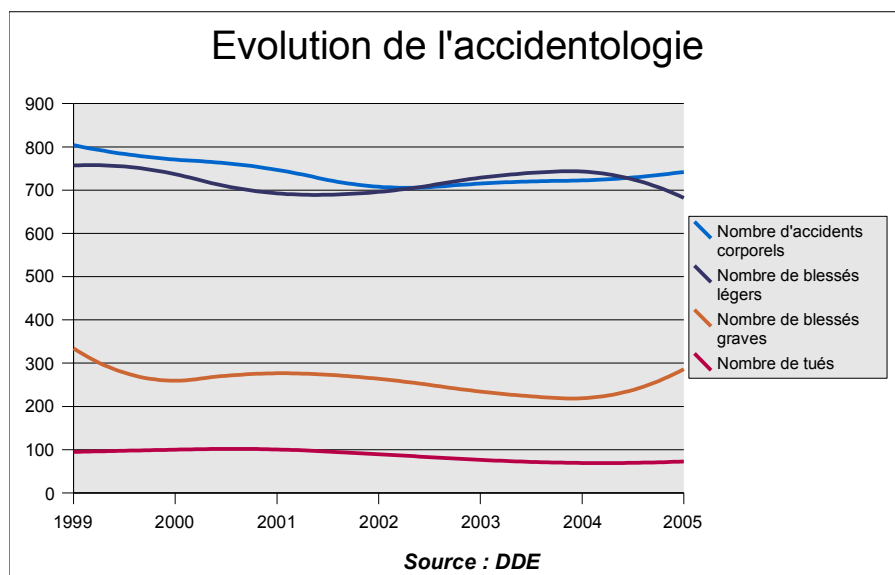
Indice de saturation du réseau routier en 2000





▪ **Sécurité routière**

Selon le Bilan 2005 « Trafics et accidentologie » publié par la DDE de La Réunion, les chiffres de l'accidentologie sont en augmentation par rapport à 2004 : les accidents corporels (+ 3 %), le nombre de tués (+ 9 %) et les blessés hospitalisés (+ 35 %). Seul le nombre de blessés non hospitalisés a reculé (- 9 %).



Depuis la DUP, la gravité des accidents s'est améliorée entre 2001 et 2004 mais connaît une dégradation entre 2004 et 2005. En effet, le nombre de tués rapportés au nombre d'accidents corporels a augmenté. Il y a eu 67 décès pour 723 accidents en 2004, contre 73 décès pour 742 accidents en 2005.

Concernant l'aire d'étude élargie, depuis 2003, la densité d'accidents corporels, soit le nombre d'accidents corporels par kilomètre, varie d'une section à l'autre. La section où la densité est la plus élevée se situe sur le Boulevard Lancastel (3 accidents par km). Les sections d'une densité comprise entre 1 et 2 accidents par km, sont représentées par la traversée de la commune du Port, de Saint-Paul, du Cap La Houssaye jusqu'à la Saline-les-Bains, ainsi que la RN1 entre Saint-Louis et Saint-Pierre.

La Route du Littoral ainsi que la RN1 entre La Saline-les-Bains et l'entrée de Saint-Louis connaissent une densité peu élevée avec moins de 1 accident par km.

Les taux de victimes graves les plus élevés, soit le risque de victimes graves, se trouvent sur les sections allant de la traversée du Cap La Houssaye à La Saline-les-Bains, ainsi que sur la route menant à Cilaos (entre 10 et 20 victimes par km).

▪ **Transports collectifs urbains**

La mise en service des réseaux de transports collectifs a connu une importante accélération depuis 2000 entraînant la création de nouveaux services sur la quasi totalité des communes à la Réunion⁸.

L'aire d'étude élargie comprend quatre autorités organisatrices de transports : **TCO** pour les communes de St Paul, Trois-Bassins, Le Port, La Possession et St Leu, **CINOR** pour la commune de Saint-Denis, **CIVIS** pour les communes de l'Étang-Salé, Saint-Louis et Saint-Pierre, **le Département** pour le transport interurbain sur tout le périmètre ainsi que le transport urbain sur la commune des Avirons.

Nombre de voyageurs transportés 2002-2005.

Voyageurs transportés	2002	2003	2004	2005
St Paul	1 732 834	1 815 260	1 846 437	1 905 442
Trois Bassins	125 000	171 280	127 105	130 616
St Leu	236 000	252 000	236 895	326 628
Les Avirons	60 400	71 873	78 359	75 000
l'Étang Salé	108 600	-	-	253 358
Aire d'étude	2 262 834	2 310 413	2 288 796	2 691 044
Le Port	703 523	732 902	636 074	662 402
La Possession				
Saint Denis	11 700 000	12 348 103	13 360 402	13 884 055
Bassin Nord	12 403 523	13 081 005	13 996 476	14 546 457
Saint Louis	2 520 849	2 795 192	2 785 878	2 559 595
Saint Pierre	4 493 203	4 709 155	4 890 973	4 851 406
Bassin Sud	7 014 052	7 504 347	7 676 851	7 411 001
Aire d'étude élargie	21 680 409	22 895 765	23 962 123	24 648 502
Réunion	26 076 113	28 485 892	30 500 590	31 842 922

Source : OTD 2006, AGORAH.

Le nombre de personnes transportées au sein du périmètre d'étude, a augmenté de 13 % entre 2002 et 2005 contre 22 % à La Réunion. 24 millions de voyageurs ont emprunté les réseaux de transports en commun de l'aire d'étude élargie au cours de l'année 2005 contre 31 millions sur toute l'île.

Depuis 2002, le poids de personnes transportées que constitue l'aire d'étude élargie diminue par rapport au total de personnes transportées sur tous les réseaux de l'île. En 2002, l'aire d'étude élargie représentait 83 % des voyageurs empruntant les réseaux de transports en commun⁹ de La Réunion. En 2005, le nombre de personnes transportées correspond à 77 % des voyageurs des réseaux de transports en commun de toute l'île.

Sur les 5 communes de l'aire d'étude, seule Saint-Paul connaît une fréquentation en augmentation constante, contrairement aux fréquentations fluctuantes des autres communes. En 2005, le poids de la commune de Saint-Paul, en nombre de personnes transportées, représente 70 % des voyages de l'aire d'étude. C'est le réseau le plus fréquenté de l'aire d'étude élargie.

Le taux de croissance annuel moyen est tout de même positif pour toutes les communes malgré un résultat fluctuant d'année en année.

8 Seule la commune de St André ne dispose pas de transport urbain de voyageurs

9 Réseau intercommunal y compris.

Le nombre de voyages par habitant et par an, a connu une progression continue depuis 1999, dû à l'augmentation du nombre de voyageurs.

Nombres de voyages par habitant et par an

Voy/ Hab/an	2002	2003	2004	2005
St Paul	19,76	20,7	21,05	19,32
Trois Bassins	18,95	25,96	19,26	19,14
St Leu	9,32	9,95	9,36	11,38
Les Avirons	8,42	10,02	10,93	8,29
l'Étang Salé	9,24	-	-	18,99
Aire d'étude				17,19
Le Port				
La Possession	11,66	12,15	28,41	10
Saint Denis	88,93	93,86	97,8	101,6
Bassin Nord				73,33
Saint Louis	57,93	64,23	59,05	54,2
Saint Pierre	65,2	68,33	32,81	32,55
Bassin Sud				59,92
Aire d'étude élargie				51,5
Réunion				41,15

Source : OTD 2006, AGORAH.

Sur Saint-Denis, cette progression a été plus marquée en raison de l'ouverture d'un TCSP (Transports en Commune en Site Propre) en 2000. C'est pourquoi, la fréquentation des réseaux du bassin nord affiche un gain de plus de 12 voyages par habitant et par an entre 2002 et 2005. Cette forte augmentation tire la fréquentation de l'aire d'étude élargie vers le haut (51 voyages/hab/an contre 41 voyages/hab/an à La Réunion).

▪ **Transports collectifs non urbains**

NB : Le volet F de la DUP présentait, de manière exhaustive, les lignes de transports collectifs interurbains présents sur le périmètre de l'étude. Le présent exercice dispose de peu de données complémentaires.

En 2004, les transports collectifs interurbains comptent 19 lignes pour 72 véhicules, 821 km de lignes commerciales, et 4 152 000 voyageurs transportés. Si l'offre a connu une évolution forte sur ce réseau interurbain, la fréquentation a décliné jusqu'en 2002 (3,3 millions de voyageurs). Depuis, celle-ci semble repartir ; on retrouve les valeurs enregistrées à la fin des années 90.

A l'heure actuelle, il n'existe aucune données relatives aux temps de parcours. Les données relatives à la régularité des véhicules sur leurs lignes ne sont pas non plus collectées dans le cadre de l'exploitation de ce réseau.

L'utilisation de la Route des Tamarins pour des itinéraires de transports collectifs interurbains et urbains pourrait être étudiée dans les années à venir afin d'améliorer leur temps de parcours.

▪ Transports routiers de marchandises

En supposant une répartition du transport de ces marchandises proportionnelle aux poids de population de chacune des micro-régions, on peut estimer à 2,4 millions de tonnes, le volume transitant par le port et à destination des communes de l'aire d'étude élargie. 780 000 tonnes seraient à destination des communes traversées.

Toutefois, les marchandises transitant par le port de la Pointe des Galets ne constituent pas les seules marchandises à transporter à la Réunion. Toute la production locale industrielle et agricole telle que la canne, le sucre, les déchets, les ressources minières,..., empruntent exclusivement le réseau routier.

A l'heure actuelle, le transports de marchandises ne correspond qu'à 4 % du trafic moyen journalier annuel enregistré sur le réseau routier.

Selon l'étude « Faisabilité technique et économique sur le cabotage maritime pour l'île de La Réunion » réalisée par la SOGREAH en 2005, environ 1 087 000 tonnes de marchandises et 76 600 EVP empruntent le réseau routier de l'aire d'étude élargie.

Ainsi, 160 000 tonnes de charbon sortent du Port pour alimenter l'usine sucrière du Gol ; 517 700 tonnes d'hydrocarbures sont livrés dans l'Ouest entre Saint-Denis et Saint-Pierre ; 80 000 tonnes de Clinker sont acheminés de la carrière de Saint-Pierre au Port ; 220 000 tonnes de sucres sont transportés vers le port pour y être transformé ou exporté ; et 110 000 tonnes de cannes à sucre sont livrés à l'usine du Gol.

En 2005, la répartition des conteneurs, sortant de Port Réunion, s'est faite comme suit : 60 % restent autour du Port et Saint-Paul, 25 % pour la région ouest, ainsi que Saint-Louis et Saint-Pierre, les 15 % restant vont vers le nord et l'est ; soit 76 670 EVP pour l'aire d'étude élargie et 13 530 EVP vers le nord.

✓ Les transports liés à la canne

« L'observatoire Transports et Déplacements » de l'AGORAH, comporte chaque année, une estimation du trafic liés aux campagnes sucrières.

6 balances sont situées au sein de l'aire d'étude élargie dont cinq livrent l'usine du Gol. La balance la plus au nord, « Grand Pourpier », achemine les cannes récoltées vers l'usine de Bois-Rouge, en dehors de l'aire étudiée. Seules deux balances pourraient utiliser, à terme, la Route des Tamarins pour livrer l'usine sucrière du Gol : « Vue Belle » et « Stella ».

Environ 160.000 tonnes de canne ont été collectées par les deux balances au cours de la campagne sucrière de 2004. L'ouverture de la route va engendrer un gain de temps certain pour les véhicules chargés de ce transport.

Les tonnages de cannes récoltées sont en progression depuis 2000 sur l'ensemble de la Réunion mais connaissent toutefois des évolutions contrastées sur les deux balances situées sur le parcours de la Route des Tamarins.

Au total, on peut estimer à 31 000, en 2004, le nombre de mouvements nécessaires au transport de la canne en direction des deux balances (environ 23.000 mouvements de véhicules à raison de 7 tonnes par véhicule en moyenne¹⁰) et de l'usine du Gol (environ 8.000 mouvements de véhicules à raison de 20 tonnes par véhicule en moyenne¹⁰).

Le trafic lié au transport de la canne entre ces deux balances et l'usine du Gol ne représenterait que 0,02 % du trafic de la RN1 en 2004.

10 Source : CTICS

2. Transports extérieurs : maritime - aérien

Le volet F de la DUP rappelle que les échanges de La Réunion avec le monde extérieur passe exclusivement par les voies maritime et aérienne.

Signalons que les concessions portuaire et aéroportuaire de Port Réunion et Pierrefonds se situent dans le périmètre d'étude. Seul l'aéroport Roland Garros, basé à Sainte-Marie, n'est pas concerné.

La desserte des zones économiques stratégiques du littoral ouest, par une 2x2 voies sécurisée, a été affichée comme ayant motivé la construction de la Route des Tamarins. C'est pourquoi, nous nous intéressons dans ce bilan socio-économique à l'évolution du commerce extérieur.

▪ Transports maritimes

✓ Transports de marchandises

La totalité des marchandises entrant ou sortant de la Réunion transitent par le Port de la Pointe des Galets dans le Nord-Ouest de la Réunion situé au nord du tracé de la Route des Tamarins. En 2004, ce sont près de 3,9 millions de tonnes de marchandises qui ont transité par ce port.

Ces valeurs sont en constante augmentation depuis la création des infrastructures portuaires. Leur évolution est liée à la croissance démographique, aux modes de vie (équipement des ménages, consommation des ménages, modes de déplacements) mais aussi aux besoins de l'économie et des entreprises pour leur fonctionnement.

✓ Transports de passagers

En dehors du trafic de marchandises, le trafic maritime au port de la Pointe des Galets, est relativement limité. De fait, le trafic passager enregistré n'a représenté, en 2004, que 39 000 passagers contre 41 100 passagers en 2003.

Au total, 166 escales ont été enregistrées en 2004 dont 19 pour des navires de croisières. En 2004, on compte 5 000 passagers de croisières.

▪ **Transports aériens**

✓ **Transports de passagers**

A St Pierre Pierrefonds, le nombre de passagers a dépassé la barre des 100 000 voyageurs avec un taux de progression de près de 20 % par rapport 2004. Le plus important des aéroports de l'île reste l'aéroport Roland Garros avec 1,5 millions de passagers annuels.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Arrivées	734 321	714 310	720 542	732 995	796 403	771 383
Départs	730 754	710 848	717 145	731 634	790 012	767 137
Transit	27 121	27 970	12 645	8 709	10 253	34 739
Total Roland Garros	1 465 075	1 425 158	1 437 687	1 464 629	1 586 415	1 538 520
Total Pierrefonds	56 007	66 674	66 347	79 314	94 646	113 505

Tableau 1 : Nombre de passagers transportés à Pierrefonds et Gillot - Sources : CCIR - Syndicat Mixte de Pierrefonds

✓ **Transports de fret**

Le trafic fret ne représente qu'une faible part du trafic de marchandise enregistré sur l'ensemble du département. Il a toutefois connu une hausse de près de 11 % entre 2003 et 2004 à l'aéroport Roland Garros et de 1,5 % à Pierrefonds.

(En tonnes)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Évolution 2004 - 2005
Aéroport Roland Garros	26 304	26 839	26 995	25 494	28 283	27 820	- 1,6 %
Aéroport de Pierrefonds	28,7	27,4	30,3	52,2	53	58	+ 9,4 %

Tableau 2 : Fret transportés à Pierrefonds et Gillot - Sources : CCIR - Syndicat Mixte de Pierrefonds

3. Justification du parti d'aménagement retenu

Dans la DUP, le parti d'aménagement est justifié : par la nécessité d'une « liaison efficace » entre les zones économiques de Le Port - Cambaie et Pierrefonds ; le besoin de désengorger la zone balnéaire et de mieux desservir les hauts ; ainsi que de répondre aux évolutions de la demande en déplacements.

Les évolutions de 2000 à 2006 confirment les choix du parti d'aménagement. Même si les zones d'activités de Cambaie et de Pierrefonds n'ont pas été livrées sur la période ; les pôles de croissance économique sont restés Saint-Denis, Le Port-La Possession, et Saint Pierre-Étang Salé-Saint Louis.

Le rôle prépondérant du port de la Pointe des Galets ne se dément pas depuis des années. Si des solutions alternatives ou complémentaires sont étudiées à l'Est ou à l'Ouest, leur mise en oeuvre demandera encore plusieurs années d'études avant une éventuelle réalisation de travaux.

Les besoins de désengorger la zone balnéaire existe toujours et les mi-pentes et les hauts ont poursuivi leur forte croissance démographique et urbaine.

Cette dynamique démographique soutenue confirme la nécessité de mettre en place de nouvelles infrastructures routières en capacité de répondre aux attentes des populations dans le cadre des leurs déplacements quotidiens.

SYNTHÈSE DES EFFETS DU PROGRAMME

4. Impact sur les autres modes de transport

Le volet F de la DUP relevait l'absence de concurrence entre la Route des Tamarins et les autres modes de transport.

En effet, le statut de route express lui confère une exclusivité d'utilisation par les véhicules à moteur (sauf véhicules lents) tels que les voitures, les bus, les camions et les motos. Les autres modes de déplacements tels que le vélo, la marche à pied, les rollers, et autres trottinettes en sont exclus.

La DUP craignait de voir un report modal dû à l'amélioration en matière de temps de parcours, de confort de conduite et de sécurité. L'ouverture de la route va créer de la demande qu'il sera difficile de contenir et qui a été prévue dans la DUP.

Étant donné que le rattrapage des ménages réunionnais en équipement automobile connaît une croissance accélérée et que la part des déplacements en transports en commun stagne autour de 6 %¹¹, depuis la DUP.

Au sein de l'aire d'étude élargie, si les données du recensement de la population indiquaient que 61 % des ménages possédaient au moins une automobile en 1999, les derniers chiffres du recensement de la population, montrent ce taux est en 2005 de 68 % (69,1 % à La Réunion).

Aujourd'hui, la quasi totalité des communes de La Réunion disposent de transport urbains. Toutefois, les difficultés soulevées dans la DUP, concernant les liaisons interurbaines, la desserte des Hauts et des écarts, restent d'actualité. En soulageant une partie du réseau secondaire de son trafic routier, la Route des Tamarins pourrait participer à l'amélioration des performances des réseaux de transport collectif.

Afin de favoriser l'usage des transports en commun, l'accent pourra être mis sur l'amélioration des conditions de circulation en créant des infrastructures adaptées (TCSP, priorités aux feux, pistes cyclables, nouveau revêtement routier, sentier littoral,...).

Ces investissements devraient améliorer les temps de parcours, la desserte et l'accessibilité des territoires traversés par le tracé de la Route des Tamarins.

L'enjeu des autres modes de déplacements consistent, à saisir l'opportunité de créer sur la RN1 des emprises au sol pour les transports en commun et les modes doux afin d'améliorer leur performance, leur sécurité et leur pratique (vélo et marche à pieds).

Les volontés politiques de réaliser un réseau performant de transports en commun sont toujours d'actualité. Le TCSP entre Saint-Paul et Sainte-Marie, baptisé « Tram-Train » est à l'étude, alors que ses futures extensions vers le sud, sont en cours d'évaluation. La réalisation de ces projets apporte une vraie plus-value aux réseaux de transports en commun de l'île.

11 Source OTD 2005 - AGORAH - 2006

En attendant, la Route des Tamarins devrait maintenir voire améliorer les conditions de circulation des transports en commun de l'aire d'étude. Une refonte complète de l'offre pour préparer les TCSP nord et sud sera nécessaire.

5. Effet sur les activités économiques

La Route des Tamarins permettra aux entreprises de l'aire d'étude élargie d'accroître leur zone de chalandise. Sa mise en service entraînera pour les entreprises une réduction du temps d'accès au port de la Pointe des Galets et à Saint Denis qui reste le premier pôle économique de l'île.

Cet impact positif potentiel dépend toutefois, au moins en partie de la livraison de nouvelles zones d'activités. En effet, aujourd'hui, l'aire d'étude élargie comme l'ensemble de l'île souffre d'une sévère pénurie de foncier économique disponible et aménagé.

6. Effets sur les territoires desservis

▪ La pression démographique

La pression démographique est toujours importante. Certes la croissance de la micro-région ouest semble entre 2000 et 2005, un peu moins forte que prévue. Elle reste toutefois très élevée. De plus, dans l'aire d'étude élargie, la croissance est de + 6000 habitants par an.

L'évaluation économique et sociale mettrait l'accent sur le rôle d'ouverture à de nouveaux espaces, que pourrait jouer la Route des Tamarins, et en particulier des Hauts, et aux possibilités de s'affranchir des contraintes des grandes agglomérations pour résider dans l'Ouest, attractif.

Cette analyse peut être toutefois nuancée en ce qui concerne la liaison avec Saint Denis compte tenu de la « fragilité » de la liaison par la route du littoral.

▪ La pression foncière

L'Ouest de la Réunion connaît une évolution du prix du foncier à bâtir particulièrement importante depuis 1992. Dans le Sud de l'île, les prix du foncier se situent encore en retrait au regard de ceux pratiqués dans l'Ouest même si depuis 2000, un rattrapage est à l'oeuvre.

La Route des Tamarins, avec une réduction du temps de parcours, pourrait dès lors, accroître l'attractivité du Sud en raison d'opportunités foncières plus nombreuses et moins chères.

Les mi-pentes et les Hauts de l'Ouest connaissent une forte évolution démographique. La question de l'accès de cette population nouvelle à la Route des Tamarins va donc se poser avec acuité.

7. Tableau récapitulatif

NB : Le tableau suivant représentant la synthèse des effets du programme sur le territoire a été complété.

Évaluations modifiées, complétée ou ajoutée

Transports intérieurs	Conditions de circulation	+++	Augmentation de la capacité du réseau primaire
		+	Délestage de la RN1 littorale au droit de la zone balnéaire
	Barreaux de liaison	+	Pas ou peu de réalisations effectives, à l'échelle régionale. Une réalisation partielle dans l'Ouest (Voie cannière)
	Gains de temps	+++	Gains de temps importants par rapport à une situation sans aménagement à terme
	Sécurité	++	Sécurité lié au statut de route express
		+++	Possibilité d'aménagements sur les axes délestés
	Transports collectifs	+	Amélioration des temps de parcours envisageable sous réserve d'aménagements spécifiques. Amélioration des temps de parcours express entre le Sud, l'Ouest et le Nord
	Transports de marchandise	++	Amélioration des conditions de transfert des marchandises entre le Port, l'Ouest et le Sud
		++	Amélioration des conditions de transport des produits issus de l'agriculture (canne, ...)
Transports extérieurs		++	Amélioration des temps de parcours à destination des infrastructures portuaires et aéroportuaires à partir de l'Ouest et du Sud
Activités économiques	Agriculture	0	Mise en oeuvre du PIG irrigation en retard. Risques de forte pression urbaine sur la zone littorale et sur les Hauts
	Pression foncière	0	Évolution de la tâche urbaine limité au regard des moyennes régionales mais croissance importante de la population, notamment du fait des migrations en provenance de la métropole.
		--	Possibilité de report de la pression foncière sur le Sud en raison des prix du foncier.
	Tourisme	+++	Amélioration de l'image et des conditions d'accès aux zones littorales et balnéaires
		+++	Possibilités d'aménagement et de diversification de la filière touristique
	Autres activités	++	Renforcement des pôles situés aux extrémités de l'infrastructure
		-	Risques de focalisation du développement sur ces pôles
Aménagement du territoire	Rééquilibrage vers le Sud	++	Meilleur accrochage du Sud aux autres pôles économiques - Synergies Nord-Sud - Accessibilité aux nouveaux équipements présents dans le Sud
		--	Risques de résidentialisation du Sud
	Meilleure intégration des Hauts	++	Amélioration des conditions d'accès des Hauts de l'Ouest
		+	Contribution possible à la structuration des bourgs
		--	Risque d'amplification de la pression urbaine sur les Hauts
Cohérence avec	Schéma de	++	Achèvement du réseau armature

les politiques d'aménagement	services collectifs transport	++	Mise en relation des trois portes d'entrée de la l'île
	SAR	0	Rééquilibrage micro-régional et Hauts-Bas conditionné à de nombreux facteurs pour lesquels l'ouvrage ne joue qu'un rôle d'opportunité
	SCOT	++ ++	Réflexions autour de l'infrastructure et de son rôle structurant Intégration de la Route des Tamarins dans l'organisation de l'armature urbaine et la localisation des zones d'activité et d'habitat
	PLU	0	PLU non approuvés ou trop ancien pour intégrer des réflexions approfondies relatives à l'ouvrage

TABLEAU DES INDICATEURS : BASE DU BILAN LOTI

	Population 1999	Population 2005
St Paul	87 712	98 645
Trois Bassins	6 598	6 823
St Leu	25 314	28 698
Les Avirons	7 172	9 043
L'Étang Salé	11 755	13 339
Aire d'étude	138 551	156 548
Bassin Sud	112 434	123 672
Bassin Nord	191 873	198 363
Aire d'étude élargie	442 858	478 583
Réunion	706 300	773 759

source : INSEE, recensements de la population 1990, 1999, 2004-05-06
- calculs AGORAH - actualisation prévue 2009 (données 2006)

	Solde naturel 1990-99	Solde migratoire 1990-99
St Paul	12 051	3 992
Trois Bassins	875	-44
St Leu	3 187	1 196
Les Avirons	568	669
L'Étang Salé	1 341	1 645
Aire d'étude	18 022	7 458
Bassin Sud	14 791	1 377
Bassin Nord	26 900	-7 332
Aire d'étude élargie	59 713	1 503
Réunion	91 713	16 764

source : INSEE, recensements de la population 1990 et 1999
- actualisation prévue 2009 (données 2006)

	Prix moyen / m ² des terrains à bâtir en 2000	Prix moyen / m ² des terrains à bâtir en 2005
Les Avirons	64	142
Etang-Salé	53	138
Saint-Leu	74	106
Saint-Paul	88	152
Trois-Bassins	28	66
Aire d'étude	76	136
Bassin Nord	95	165
Bassin Sud	60	119
Aire d'étude élargie	?	?
Réunion	67	120

source : DGI - AGORAH 2000 et 2005
- actualisation prévue 2008 (données 2006)

	Emploi salarié privé en 2000	Emploi salarié privé en 2005
St Paul	10 449	13 517
Trois Bassins	248	328
St Leu	1 654	2 265
Les Avirons	366	444
l'Étang Salé	1 475	1 918
Aire d'étude	14 192	18 472
Bassin Nord	49 577	56 896
Bassin Sud	17 213	20 332
Aire d'étude élargie	80 982	95 700
Réunion	102 238	124 220

Source : ASSEDIC

	Entreprises privées en 2000	Entreprises privées en 2005
St Paul	3 575	4 716
Trois Bassins	140	208
St Leu	729	1 152
Les Avirons	183	296
l'Étang Salé	327	479
Aire d'étude	4 954	6 851
Bassin Nord	8 964	10 826
Bassin Sud	3 847	5 002
Aire d'étude élargie	17 765	22 679
Réunion	24 690	32 073

Source : INSEE – champ ICS – 1er janvier 2001 et 1er janvier 2006

	Surface ZA en 2005
St Paul	41,6
Trois Bassins	0,6
St Leu	7,8
Les Avirons	0,0
l'Étang Salé	35,0
Aire d'étude	85,0
Bassin Nord	433,7
Bassin Sud	145,8
Aire d'étude élargie	664,5
Réunion	795,2

Source : AGORAH

	Chambres d'hôtel en 1992	Chambres d'hôtel en 2004
St Paul	706	1 213
Trois Bassins	0	0
St Leu	0	206
Les Avirons	0	29
l'Étang Salé	0	48
Aire d'étude	706	1 496
Bassin Nord	449	693
Bassin Sud	133	166
Aire d'étude élargie	1 288	2 355
Réunion	1 507	2 749

Source : DRCAT

En hectares	Surface « urbaine » État 0 de l'urbanisation	Surface « urbaine » État 1 de l'urbanisation
St Paul	2 913	3 242
Trois Bassins	235	272
St Leu	914	1 119
l'Étang Salé	425	517
Les Avirons	319	402
Aire d'étude	4 806	5 552
Bassin Nord	4 196	4 551
Bassin Sud	3 358	3 810
Aire d'étude élargie	12 360	13 913
Réunion	21 601	24 748

Source : Groupe Étalement Urbain – AGORAH

Voy/ Hab/an	2002	2005
St Paul	19,76	19,32
Trois Bassins	18,95	19,14
St Leu	9,32	11,38
Les Avirons	8,42	8,29
l'Étang Salé	9,24	18,99
Aire d'étude		17,19
<i>Le Port</i>	11,66	10
<i>La Possession</i>		
Saint Denis	88,93	101,6
Bassin Nord		73,33
Saint Louis	57,93	54,2
Saint Pierre	65,2	32,55
Bassin Sud		59,92
Aire d'étude élargie		51,5
Réunion		41,15

Source: OTD 2006 – AGORAH

Observatoire de la Route des Tamarins © AGORAH 2008

Contacts étude : [Magalie CLEMENT-TECHER - clement@agorah.com](mailto:Magalie.CLEMENT-TECHER@agorah.com)
[Gilles POUPARD - poupard@agorah.com](mailto:Gilles.POUPARD@agorah.com)



7 rue A. LARDY
BAT A - La Mare
97438 Sainte Marie
www.agorah.com