



**AVIS
DU CONSEIL DE LA CULTURE,
DE L'ÉDUCATION ET DE L'ENVIRONNEMENT
SUR**

LE PROJET DE ROUTE DES GÉRANIUMS

Validé en Bureau le 25 avril 2018

En propos liminaire,

Le Conseil de la culture, de l'éducation et de l'environnement a été saisi par la commission particulière du Débat public (CPDP), le 07 mars 2018 sur le projet de la Route des géraniums.

En séance en date du 4 avril 2018, le CCEE a pu bénéficier d'une présentation du projet de la « Route des géraniums » organisée par la CPDP en présence des représentants de la Région Réunion et de son AMO¹. Ce projet routier vise à relier Saint-Pierre au Col de Bellevue (Plaine-des-Cafres) d'ici 2035 à l'aide d'un tracé d'une vingtaine de kilomètres contournant la ville du Tampon et comportant 6 variantes possibles. L'objectif est de fluidifier la circulation routière dans cette partie de l'île (Sud et hauts du Sud), en particulier au niveau des communes de Saint-Pierre et du Tampon pour améliorer en priorité l'accès à leurs zones urbaines et secondairement l'accès à des lieux et sites touristiques tels que celui du Piton de la Fournaise.

Suite à cette présentation, le CCEE souhaite apporter sa contribution à ce débat public et formule les remarques suivantes.

I. La finalité du débat public

A. Le cadre réglementaire et les objectifs

La Commission nationale du débat public (CNDP), créée en 1995, est depuis la « loi relative à la démocratie de proximité » du 27 février 2002, une autorité administrative indépendante. Chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets – publics ou privés – d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national lorsqu'ils comportent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement et/ou sur l'aménagement du territoire. Relais de la société civile organisée, le CCEE ne peut que saluer et encourager cette procédure de débat public, outil au service de la démocratie participative et qui vise à l'information et à la participation de tous les citoyens ainsi que la prise en compte de leurs arguments sur des grands enjeux territoriaux les concernant. En effet, il est primordial que des projets de cette envergure soient présentés aux populations concernées pour qu'elles puissent bien les comprendre, en appréhender tous les enjeux et formuler des avis, voire des propositions partagées qui puissent être des réponses acceptées du plus grand nombre à des problèmes majeurs.

Pour le CCEE, ces pratiques de débats publics, de démarches participatives doivent se développer, s'amplifier, se renforcer pour une meilleure perception de l'intérêt général et in fine la mise en œuvre de solutions adaptées, comprises et admises par tous.

Le CCEE note par ailleurs que ce débat sur la « Route des géraniums » est le premier organisé en France selon les nouvelles modalités fixées par l'ordonnance prise suite aux événements de Sivens².

B. l'ouverture du débat public

Le CCEE prend acte de la démarche employée visant à consulter la population sur ce projet de la Route des géraniums sur la base de débats exclusivement localisés dans la micro-région Sud de l'île. A la fois voie de liaison entre le sud et les hauts et voie de contournement du centre-ville du Tampon, la Route des géraniums permettrait de décongestionner ce secteur de l'île, aujourd'hui confronté à un véritable coma circulatoire. En l'espèce, les données chiffrées

1 Assistance à maîtrise d'ouvrage

2 Ordonnance du 3 août 2016 (n° 2016-1060)

traduisent cette apoplexie :

- l'axe Saint-Pierre / bas du Tampon : 55 000 véhicules par jour³ ;
- l'axe Tampon / Plaine des Cafres : 21 000 véhicules par jour .

Le trafic quotidien entre Saint-Pierre et la partie basse du Tampon représente donc près de 55 000 véhicules⁴ et les capacités d'absorption de ce flot de circulation par l'infrastructure en place, la RN3 en configuration 2x2 voies, tendent vers la saturation. Ceci explique les embouteillages importants rencontrés aux abords de ces communes aux heures de pointe.

Il faut, par ailleurs, souligner que toute La Réunion est concernée par cette problématique, car la traversée de l'île de Saint-Benoît à l'Est à Saint-Pierre au Sud, se fait aujourd'hui en grande partie par cette liaison.

Aussi, le CCEE regrette que cette consultation soit organisée exclusivement à l'égard de la population du bassin sud. En effet, cette démarche réflexive concerne l'ensemble des Réunionnais. Dès lors, cette information doit être dirigée vers un large public, lequel doit disposer de suffisamment d'éléments factuels, de comparaison et des propositions de scénarii.

Par ailleurs, la CPDP signale la faible implication de la commune du Tampon dans ce débat alors que c'est une des collectivités principalement concernée par la création de cette infrastructure. A cet égard, le CCEE constate que les conditions ne sont pas réunies en l'espèce pour favoriser un réel débat contradictoire, apaisé et pourvoyeur de propositions avec l'ensemble des parties prenantes.

Enfin, le CCEE regrette que les avis circonstanciés de la Commission Départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers, du Comité Eau Biodiversité, de la CIVIS, de la CASUD, des villes du Tampon et de Saint-Pierre et du Conseil départemental n'accompagnent pas, à ce jour, ce projet. Ils auraient été parlants sur de nombreux points et de bonnes bases de débats pour les populations concernées. Aussi, le CCEE plaide-t-il pour que l'ensemble de ces avis soient dans les meilleurs délais joints au projet et servent au débat public.

II. L'analyse du projet

A. Les variantes

La 1ère option « Ouest » consiste à faire traverser le nouvel équipement à gauche de la RN3, option mesurant 24 kilomètres. Celle-ci nécessiterait la mise en œuvre de nombreuses expropriations, générant un impact très fort au niveau des populations.

La 2ème option « Ouest-est » est une variante de la précédente et prévoit avant le secteur de Bourg Murat de se raccorder à l'actuelle Route Nationale 3 et de poursuivre sur cette même route ; ce qui aurait pour avantage de limiter sensiblement les conséquences sur l'espace agricole dédié à l'élevage (avicole et bovin) et au maraîchage, mais avec, autant d'expropriations.

La 3ème option « Est » mesurant 22 kilomètres, nécessitent la création de nombreux échangeurs, plus consommateurs en foncier et donc plus préjudiciables aux espaces naturels. A la limite du Parc national de La Réunion et franchissant les fonds de grandes ravines, ces variantes mettraient en danger des pans de la biodiversité réunionnaise par ailleurs fragilisée par de nombreux facteurs anthropiques. Vu ces potentielles menaces, le CCEE rappelle que La

3 Source : Dossier du maître d'ouvrage. P. 3

4 Source : Conseil Régional

Réunion est classée parmi les 34 « hot spot » de la biodiversité dans le monde par l'Union mondiale pour la nature (UICN). Par conséquent, tout projet d'aménagement doit en tenir compte d'autant que le classement des cirques, pitons et remparts au patrimoine mondial demande des garanties pour être conservé.

Au niveau agricole également les risques sont élevés, car avec l'arrivée d'une route, des terres agricoles se trouvent directement ou indirectement désenclavées et ouvertes ainsi à une urbanisation, à terme, difficilement maîtrisable.

B. la temporalité du projet et le coût financier

Le Tampon, avec plus de 77 000 habitants, figure parmi les six premières communes les plus peuplées de l'Île⁵ et présente cependant la particularité d'être la seule à voir son centre-ville traversé par une route nationale avec toutes les conséquences que cela peut avoir en termes de fluidité, aussi bien pour le trafic urbain que le trafic de transit. De même cette situation ne permet pas une hiérarchisation du réseau et voit ainsi se mêler sur le même axe une multitude de trafics (trafic d'échange, trafic de transit, trafic local,...) qui accentue les phénomènes de congestion. Ces problématiques se retrouvent démultipliées lorsque la RN3 est utilisée en qualité de liaison de substitution entre le Nord et le Sud (en cas de fermeture de la Route du littoral ou/et de la RN2).

L'implantation et la configuration actuelle de la RN3 en traversée du Tampon ne permet pas d'absorber le trafic et génère un phénomène de saturation du centre-ville. Ceci cause d'importantes nuisances (pollution de l'air, bruit...) préjudiciables aux riverains de cet axe.

Par ailleurs, la micro-région Sud présente à la fois un dynamisme démographique et économique important. Ce dynamisme démographique se mesure avec une prévision d'environ 250 000 habitants⁶ pour le seul tripôle Saint-Louis-Saint-Pierre-Tampon en 2030 (contre 213 784 habitants en 2017). Cette donnée, au regard du taux de motorisation moyen⁷ des ménages réunionnais, laisse envisager une augmentation significative du trafic dans cette zone déjà confrontée à des difficultés de circulation. Il pourrait en résulter une forte dégradation des conditions de circulation sur cette partie du réseau routier.

Le dynamisme économique attendu ne fera qu'accentuer cette dégradation si rien n'est proposé à court-terme.

Enfin, les différentes modélisations réalisées à l'horizon 2035 font apparaître qu'en l'absence de toute recherche de solutions soutenables concernant cette partie du réseau routier, les difficultés de circulation iront en s'aggravant aux heures de pointe. Ceci notamment lorsque l'on considère l'augmentation de trafic continue enregistrée sur la RN3 (15 % en moyenne depuis 2016 sur le trafic entre le Nord du Tampon et la Ligne des Bambous). A terme, ceci pourrait constituer un véritable frein au développement socio-économique de la micro-région.

Au regard de l'ensemble de ces éléments, le Conseil estime dans un premier temps et sans présager des solutions qui seront retenues, que le désengorgement de cette micro région revêt un caractère prioritaire au moins sur une première section (St-Pierre/Tampon). Ceci dans la mesure où les difficultés de circulation actuelles se situent principalement dans cette zone qui génère les flux de trafic les plus importants.

5 Avec St-Denis, St-Paul, St-Pierre, St-André et St-Louis

6 Source INSEE

7 1,08 voiture par ménage (source : Enquête déplacements grand territoire - SMTR)

Aussi, au niveau de la temporalité du projet, certes assujettie aux délais incompressibles liée aux études et aux expropriations, et à la constitution des capacités budgétaires dédiées à ce projet, le CCEE note qu'il apporte une réponse trop tardive (échéance 2035) à un problème actuel dont l'acuité est plus qu'évidente. De plus, le CCEE ne peut être que dans l'expectative de ce que sera la circulation des biens et des personnes dans ce secteur de l'île en 2035, d'autant qu'au-delà de ce projet, peu de solutions alternatives sont aujourd'hui présentées au public.

Sur un plan financier, le projet de la Route des géraniums pourrait mobiliser entre 360 et 600 millions d'euros en fonction du tracé retenu sur une période allant de 2021 à 2035, sans toute fois tenir compte d'éventuels dépassement budgétaires liés aux aléas.

Aussi, le CCEE attire l'attention du maître d'ouvrage sur la concomitance de nombreux projets en matière d'investissements routiers qui peuvent obérer ses marges de manœuvres financières dans le cas où il doit faire face, en urgence, à des projets de reconstruction et/ou de sécurisation d'infrastructures suite à des évènements cataclysmiques (éruptions volcaniques, effondrement d'une infrastructure majeure....).

Tout en soulignant le caractère urgent de cette problématique de déplacement des biens et des personnes au sein de cette micro-région sud, le CCEE prend acte du projet présenté par la maîtrise d'ouvrage sans toutefois exprimer une préférence pour l'une ou l'autre des options présentées. En effet, au regard des impacts humains et environnementaux que ce projet génère, le Conseil propose que toutes les conditions du débat public soient véritablement respectées (avec notamment l'implication des principales communes concernées) afin d'aboutir à une solution partagée par tous et la plus appropriée en terme de circulation et de transports de biens et de personnes.

De plus, et vu les éléments d'analyses formulés ci-dessus, le CCEE, dans son rôle de conseil, formule des préconisations visant à améliorer le trafic dans ce secteur de l'île.

III. Les préconisations du CCEE

A. Une préconisation générale

En termes d'aménagement régional, Le CCEE invite la collectivité régionale à poursuivre le développement de son réseau routier régional. Ce développement doit se faire de manière concertée et cohérente avec l'ensemble des autres collectivités (Conseil départemental, EPCI, communes, ...) et pourquoi pas sous le chef de filât du Conseil régional qui a compétence forte en matière d'aménagement du territoire.

B. Des préconisations en faveur du développement des modes de déplacements alternatifs

Le CCEE soucieux d'associer durablement la protection de l'environnement et l'aménagement du territoire – dans ses nombreux avis⁸ – a toujours mis en exergue le développement des modes de déplacements alternatifs. En effet, il est à constater que l'accroissement du déploiement des réseaux routiers génère inexorablement le renforcement de l'étalement urbain constituant dès lors un chevelu de voiries denses et asphyxiées. A cet égard, lorsque l'on considère le niveau de trafic de transit vers l'Est, soit à peine 5 000 véhicules par jour, on constate que le véritable enjeu se situe bien au niveau de la gestion des déplacements entre Saint-Pierre et le Tampon et inversement.

8 Cf. avis du CCEE. www.ccee.re

Aussi, le CCEE préconise t'il :

- d'une part, le développement, dans les meilleurs délais, des transports en commun, en lien avec le TCSP en milieu urbain ;
- d'autre part, la mise en place d'un tronçon du Réseau Régional de Transport Guidé reliant Saint-Pierre et le Tampon en retenant, notamment, le principe de création d'un dispositif de transport en commun circulant sur des rails et tracté par câble généralement utilisé pour des lignes comportant de fortes pentes, en reprenant la variante ouest. Ce dispositif présenterait les avantages de nécessiter une faible emprise foncière, d'être peu gourmand en énergie, d'être silencieux et de fonctionner par tous les temps. Cet équipement pourrait être structurant avec des stations accueillant les usagers au départ et à l'arrivée et servant de base à un maillage cohérent, pertinent et efficient de voiries secondaires. Il devrait également participer au développement de modes de déplacements doux et collectifs ;
- et enfin, l'amélioration et le renforcement des itinéraires bis existants entre la Plaine des Cafres et Saint-Pierre via le Tampon et de leurs fléchages et signalétiques. Ces améliorations concerneront non seulement les routes départementales mais aussi communales pour qu'elles disposent à très court terme d'une capacité suffisante pour supporter un accroissement de trafic. Il s'agit ainsi de créer des itinéraires de délestage normalisés clairement et distinctement signalés afin de créer de nouvelles habitudes d'itinéraires de déplacement.

En conclusion, le CCEE reconnaît que ce secteur de l'île a besoin d'infrastructures permettant une circulation aisée et optimisée des biens et des personnes. L'engorgement de cette micro-région sud, impacte lourdement son développement social et économique. Aussi, le CCEE souhaite, à l'aune de l'horizon 2030 où la population réunionnaise avoisinera le million d'habitants, une réelle prise de conscience des pouvoirs publics en matière de politique des déplacements notamment autour d'une conférence territoriale de l'action publique, regroupant toutes les parties en présence (État, Conseils régional et départemental, communes, EPCI, ...) et visant à très court terme la mise en place d'un office réunionnais des routes et des déplacements. Cet office serait, par ailleurs, porteur d'une réflexion territoriale globale en matière :

- d'usage des routes et des déplacements des réunionnais ;
- d'investissements à faire et à prévoir pour une mobilité des biens et des personnes harmonieuse et respectueuse de l'environnement de notre île.