

Débat public
Route des géraniums
Du 26 février au 3 mai 2018

Compte-rendu intégral
Réunion publique d'ouverture
du lundi 26 février 2018 à Saint-Pierre

SALLE / ADRESSE :	Théâtre le Kerveguen 1, rue de la Gendarmerie, Saint-Pierre
PARTICIPANTS :	22 personnes
DÉBUT > FIN :	18h15 à 20h10
QUESTIONS-RÉPONSES :	9 questions

En tribune

CNDP

M. Christian LEYRIT, Président de la Commission nationale du débat public
M. Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public
M. Bernard VITRY, membre de la Commission particulière du débat public

Maîtrise d'ouvrage

M. Dominique FOURNEL, Vice-président du conseil régional de la Réunion
M. Nicolas MORBÉ, Directeur général adjoint Grands chantiers transports déplacements
M. Arnaud CLAUDE, Directeur des Études et grands chantiers
M. Félix LACPATIA, Chargé d'Opérations

Intervenant : Monsieur le Secrétaire général de la sous-préfecture

COMPTE-RENDU DE RÉUNION :

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Bonsoir. Excusez ce retard de démarrage lié au quart d'heure de grâce. Bon, nous ne faisons pas le plein. C'est la première réunion que nous organisons pour ce débat. Nous avons lancé un certain nombre d'opérations de communication ce week-end et manifestement, il faut un peu de temps pour que cela démarre. Nous avons 9 autres réunions de prévues. J'espère que nous aurons un peu plus de monde, mais je pense que nous aurons la qualité ce soir.

Je vais passer la parole tout de suite à Monsieur LEYRIT. Vous avez le programme de la soirée, donc plusieurs interventions : dans une première séquence, pour cadrer le débat, ce qu'est qu'un débat public, quel sera le débat relatif à la Route des géraniums et ensuite nous passerons à une deuxième étape où le maître d'ouvrage, donc la Région Réunion présentera le projet qu'elle a étudié et qu'elle soumet au débat.

Christian LEYRIT, Président de la Commission nationale du débat public

Bonjour à toutes et à tous. Je vais vous présenter de manière un peu générale le cadre dans lequel ce débat de la Route des géraniums s'inscrit, avec quelques slides.

Tout d'abord, le principe d'information et de participation des citoyens est un principe assez ancien puisque déjà, au Sommet de la terre de Rio, il y a plus de 25 ans maintenant, il y avait un principe qui indiquait que la meilleure façon de traiter les questions d'environnement est d'associer tous les citoyens concernés, et qui indiquait aussi que tous les citoyens ont le droit d'avoir une information sur tous les sujets qui concernent l'environnement. Depuis la conférence de Rio, il y a une triple exigence. Tout d'abord, la France a signé la convention d'Aarhus, du nom d'une ville danoise, en 1998, avec 45 autres États, plus l'Union européenne, qui affirme à peu près dans les mêmes termes ces trois éléments : le droit à l'information, le droit à la participation du public aux décisions, et troisièmement, l'accès à la justice. Ensuite, il y a eu une directive européenne en 2003. Et enfin, un texte français, qui s'appelle la Charte de l'environnement, en 2005, de valeur constitutionnelle, qui a repris ces différents principes.

Il y a quelque temps, nous avons fait un sondage quantitatif et qualitatif qui montrait qu'il y avait une forte attente des citoyens de participer aux décisions publiques. Une très forte attente. 90 % des citoyens disent : « *Nous souhaitons être consultés directement pour les décisions qui nous concernent* ». D'ailleurs, également, lorsqu'on leur demandait « *Est-ce que depuis dix ans, vous avez le sentiment qu'on tient un peu plus compte de l'avis des citoyens pour prendre des décisions au niveau national ?* », 77 % des Français disent non. Vous voyez donc un peu la situation. Ils demandent une participation d'autant plus forte que le modèle politique est en crise, et également l'attente de garantie d'indépendance pour assurer la bonne participation des citoyens.

Je vous montrerai simplement une ou deux slides. Lorsqu'on demande « *Quels sont les moyens qui permettraient le plus d'améliorer le fonctionnement de la démocratie ?* », sur six ou sept items, vous voyez ce qui arrive très nettement en tête, c'est de demander directement l'avis des citoyens avant de prendre des décisions. Par ailleurs, les trois quarts des Français ont le sentiment que quand on lance un débat public en France, la décision est déjà prise. Donc, nous allons nous efforcer d'apporter la démonstration que ce n'est pas le cas pour la Route des géraniums. Le maître d'ouvrage est là, je crois, pour cela.

Vous savez que dans notre pays, depuis 1810-1830, il y a ce qu'on appelle des enquêtes d'utilité publique, des déclarations d'utilité publique. Au début des années 1990, j'étais directeur des routes. Il y avait quelques projets assez importants à La Réunion. Un certain nombre de gens se sont dit qu'il serait nécessaire de consulter les citoyens plus en amont, parce qu'au moment de l'enquête publique, tout est déjà pratiquement décidé ; on est au stade de la parcelle, et donc, il est sans doute nécessaire de consulter les citoyens beaucoup plus en amont, au moment où la décision n'est pas prise, où on peut dire oui ou non on arrête le projet, ou au moment où il y a des alternatives. C'est un point qui est vraiment très important. La loi Barnier a concrétisé ce principe-là en 1995.

Ensuite, en 2002, la Commission nationale du débat public, qui était un service du ministère de l'Environnement, est devenue une autorité administrative indépendante. Ensuite, la loi Grenelle a conforté un peu cela, et il y a deux textes, dont je dirai quelques mots de manière assez rapide tout à l'heure, qui sont assez récents et qui sont liés à la demande du Président précédent, le Président

François HOLLANDE, qui, à la suite du drame de Sivens – dans le sud de la France, il y a eu un mort dans une manifestation sur le barrage de Sivens – avait demandé au gouvernement d'ouvrir un chantier pour moderniser le dialogue environnemental. Cela s'appelait comme cela. Des travaux assez importants ont donc été faits, notamment sur l'égide d'universitaires, mais aussi sous l'égide d'Alain RICHARD, l'ancien ministre de la Défense, qui a réuni pendant un peu plus d'un an tous les acteurs, les associations, les syndicats, le patronat, la FNSEA, les politiques de différents niveaux, etc. Cela a débouché sur une ordonnance du 3 août 2016 qui va être ratifiée par le Parlement. La loi va être promulguée dans les tout prochains jours, puisqu'elle a dû passer en commission mixte paritaire. Les deux chambres se sont mises d'accord sur un texte.

Juste quelques mots sur les choses nouvelles apportées par ces ordonnances. La création du droit d'initiative citoyenne : c'est une proposition que nous avons faite. Jusqu'au 1^{er} janvier 2017, la Commission du débat public pouvait être saisie de manière obligatoire pour tous les grands projets publics et privés de plus de 300 millions d'euros, que ce soit les projets d'autoroute, de TGV, de port, d'aéroport, d'installation nucléaire, de gestion de déchets radioactifs, de projets de gaz, d'électricité, sportifs, culturels, etc. À 300 millions d'euros, le maître d'ouvrage public ou privé devait nous saisir. Entre 150 et 300 millions d'euros, nous pouvions être saisis par dix parlementaires, une région, un département, une commune ou association de défense de l'environnement en intérêt national. Là, un élément nouveau : sur les grands projets, 10 000 citoyens vont pouvoir nous saisir directement. Par ailleurs, 500 000 citoyens et 60 parlementaires pourront saisir la CNDP sur un projet de réforme de politique publique ayant un impact sur l'environnement.

Tout à fait nouveau, avant, nous n'étions saisis que pour les projets, tels que celui-ci, et il y a maintenant une saisie obligatoire pour les plans et programmes nationaux. Nous allons démarrer bientôt un débat sur la programmation pluriannuelle de l'énergie, qui ne concerne pas La Réunion, mais qui concerne la métropole. Un nouveau dispositif de conciliation pour éviter que les situations ne dégénèrent. Et puis, un dossier d'information aux électeurs. C'est l'ordonnance du 21 avril, qui a fait l'objet de la consultation sur la fameuse affaire Notre-Dame-des-Landes où la CNDP avait fait le document d'information des électeurs de Loire-Atlantique pour le vote qui a eu lieu il y a quelque temps.

Par ailleurs, les choses nouvelles, c'est qu'il y a une concertation préalable pour tous les projets, même les petits projets, et les plans et programmes régionaux. Ce sont des éléments qui vont évidemment concerner La Réunion. Pour tous les projets où il y a plus de 5 millions d'argent public, il y aura nécessité qu'il y ait une concertation préalable, avec l'intervention d'un garant désigné par la CNDP. Nous venons de constituer une liste nationale de garants de la concertation. Il y a quelques garants en Réunion, dont au moins deux sont membres de la Commission particulière.

Il y a aussi possibilité d'expertise complémentaire. C'est un point assez important. Les citoyens ont le droit d'avoir un point de vue d'expert différent de celui porté par le maître d'ouvrage dans certains cas. C'est donc une possibilité.

Et puis, précédemment, le débat public était financé directement par le maître d'ouvrage. C'est d'ailleurs le premier débat qui se tient sur les nouvelles formules : désormais, ce n'est pas l'État qui finance le débat, c'est toujours le maître d'ouvrage, mais pas directement, c'est-à-dire qu'il verse un fonds de concours à la CNDP et c'est la CNDP qui passe les marchés et qui attribue l'ensemble des marchés aux prestataires qui interviennent pour faire le débat public. C'est un point très important. De la même manière, les garants sont également indemnisés par la CNDP, ce qui n'était pas le cas jusqu'à l'ordonnance. Je disais tout à l'heure qu'il y avait une attente extrêmement forte de transparence de la part des citoyens. Force est de constater que jusqu'à fin 2016, ce n'était pas vraiment le cas puisque quand le garant est indemnisé par la CNDP (NDLR, le maître d'ouvrage), il peut y avoir un certain doute chez certains citoyens sur cette véritable indépendance.

Notre souci à la CNDP, c'est vous donner la parole, à vous, et la faire entendre surtout. Donner la parole, c'est bien, mais la faire entendre, c'est mieux. Donc, informer le public, veiller à sa participation, éclairer le maître d'ouvrage pour enrichir, démocratiser et légitimer la décision. Peut-être pas toujours ici, mais en métropole, il y a tout de même beaucoup de projets extrêmement contestés, des projets qui traînent pendant dix ans, vingt ans, trente ans, où il y a des blocages très importants, avec le phénomène des ZAD, des Zadistes. Une cinquantaine de projets en France sont bloqués par ce type de processus. Le problème qui est posé est celui de la légitimité

de la décision, c'est-à-dire que l'État de droit, c'est bien, faire tout le processus, c'est bien, est-ce que c'est suffisant pour légitimer la décision ? La réponse est non. Pour légitimer la décision, il faut que les citoyens soient associés au processus, soient bien informés, et puissent donner leur point de vue. C'est donc quelque chose qui est vraiment très important. Un certain nombre de citoyens ont le sentiment de défendre des préoccupations de long terme, les problèmes d'eau, de biodiversité qui évidemment, dans cette région, sont particulièrement importants, les problèmes de changement climatique et ils souhaitent donc être plus entendus.

Je dis souvent que le processus qui conduit à la décision est aussi important que la décision intrinsèque. C'est la loyauté, la confiance et la transparence du processus de décision qui conduisent à une certaine légitimité qui peut conduire à la fin à ce que les gens puissent dire : « *Je ne suis toujours pas favorable au projet qui a été retenu, mais je ne considère pas pour autant que la décision est illégitime, parce que j'ai été entendu, que mon point de vue a été reconnu, et peut-être que j'ai pu obtenir des compensations* », parce que dans un projet public, quel qu'il soit, il y a souvent des gagnants et des perdants. Le débat public peut permettre de voir quels sont les perdants d'une décision publique et de voir quelles sont les compensations qui peuvent être apportées pour que cette légitimité soit mieux assurée.

Les valeurs. Le premier élément est la transparence. Nous sommes là pour mettre à la disposition des citoyens tous les éléments d'information, qu'ils viennent du maître d'ouvrage ou d'autres acteurs d'ailleurs, disponibles, permettant aux électeurs d'être éclairés sur le projet et sur le contexte du projet.

Le deuxième, c'est que le débat est argumenté. Le débat public n'est ni un sondage ni un référendum. C'est la confrontation d'arguments ou de controverses. Donc, un argument porté par un citoyen peut avoir plus de valeur qu'un autre argument porté par 50 ou 200 personnes.

Troisième élément, c'est l'égalité de traitement. Pendant le débat, tout le monde a le même temps de parole, à peu près. Parfois, dans les débats il y a des horloges avec les secondes qui s'égrènent, mais chaque citoyen a le droit de s'exprimer de la même manière. Évidemment, les responsables politiques sont légitimes pour prendre la décision, mais pendant le débat, il y a l'égalité de traitement.

Ce qui est absolument fondamental, c'est l'indépendance vis-à-vis du maître d'ouvrage. C'est absolument capital. La neutralité et l'impartialité. C'est un point très important.

Je dis un mot de la CNDP. C'est une instance composée de 25 personnes, parmi lesquelles : un président, deux vice-présidents, deux parlementaires, des représentants des régions, des départements, des villes, des représentants du Conseil d'État, de la Cour de cassation, de la Cour des comptes, des tribunaux administratifs, deux représentants du patronat, deux représentants des syndicats, deux représentants des associations environnementales, deux représentants des usagers consommateurs, deux personnes qualifiées. Tout cela fait 25 personnes. L'indépendance vient du fait que ces 25 personnes sont nommées par 19 institutions différentes. C'est donc le pluralisme de ses membres qui fonde cette indépendance.

Neutralité, impartialité. C'est un élément absolument fondamental. Il y a une charte d'éthique et de déontologie, que nous améliorions de plus en plus, parce que nos concitoyens sont de plus en plus attentifs à cette question de transparence, d'indépendance.

Un autre point capital, c'est que la CNDP, comme la Commission particulière qui vous sera présentée dans un instant, ne prend pas parti. Elle ne donne pas d'avis à la fin du débat. Contrairement aux enquêtes publiques, elle ne dit pas : « *Nous sommes favorables au projet* » ou « *Nous sommes défavorables au projet* ». Elle ne donne pas d'avis. Nous sommes là pour que les citoyens soient informés, complètement informés, et que toutes les questions reçoivent une réponse satisfaisante de la part du maître d'ouvrage ou, le cas échéant, d'autres acteurs qui peuvent être les pouvoirs publics ou l'État. Mais la CNDP peut émettre des recommandations, notamment pour la poursuite du projet, s'il se poursuit à la fin du débat public.

Depuis 2002, il y a eu entre 85 et 90 débats publics, beaucoup de concertations, plus de 150. À la suite des débats publics, certains projets ont été arrêtés purement et simplement : beaucoup de projets autoroutiers (contournement autoroutier de Bordeaux, de Toulouse, de Nice, etc.). Beaucoup de projets font l'objet de modifications substantielles. Dans d'autres cas, les modifications sont plus légères.

Point assez important, dans cette crise de confiance, si l'on veut redonner confiance aux gens, il faut que les citoyens aient le sentiment d'être entendus. Au moment de prendre sa décision, il est vraiment très important que quand le maître d'ouvrage dit « *je continue* » (s'il dit « *j'arrête* », tout le monde va comprendre) il y ait une annexe à cette décision qui indique ce qu'il a entendu, quels sont les points qu'il a entendus du public et qu'il a pris en compte, et ceux qu'il n'a pas pris en compte et que l'on explicite pourquoi ils n'ont pas été pris en compte.

Le Conseil régional, maître d'ouvrage, nous a saisis – nous étions dans le cas où la saisine est obligatoire – en mai 2017. Au mois de juin, nous avons décidé d'organiser un débat public. Effectivement, quand la CNDP est saisie, il y a deux cas de figure : pour les projets de moindre importance, de moindre enjeu, elle peut dire au maître d'ouvrage de mener la concertation lui-même et elle désigne simplement un garant chargé de s'assurer des principes que j'ai évoqués tout à l'heure ; pour les projets plus importants, la CNDP désigne une Commission particulière du débat public, une équipe de cinq à sept personnes – là, je crois qu'il y a cinq personnes – qui ne sont pas des fonctionnaires, qui sont des gens d'horizons divers et qui sont là pour préparer et animer le débat, et ensuite, faire un compte-rendu. Le Président et les membres de la CPDP ont été désignés lors de plusieurs séances.

Ensuite, en février 2018, le maître d'ouvrage a présenté son dossier. Ce dernier doit être validé par la Commission plénière de la CNDP. C'est un point assez important parce que nous souhaitons que le dossier ne soit pas un dossier de promotion du projet – pour les maîtres d'ouvrage privés, c'est assez couramment le cas –, mais un projet compréhensible par chaque citoyen. Nous attachons une grande importance à cela. Tant que le dossier n'est pas suffisamment clair et compréhensible par tous, traitant de l'ensemble des enjeux aussi, notamment des enjeux environnementaux, sociaux, économiques, on remet le dossier sur le métier. Le 7 février 2018, la CNDP a considéré que le dossier était suffisamment complet pour être soumis à débat public. Donc, le débat public démarre aujourd'hui jusqu'au 3 mai 2018.

Le président de la Commission particulière, Monsieur Laurent PAVARD, va s'exprimer dans quelques instants. Il présentera les membres de la CPDP : Madame AUPETIT, Madame de LAUZIERES, Monsieur GUERIN, Monsieur VITRY. Ces personnes ont signé une charte d'éthique et de déontologie comme je l'indiquais précédemment. Ce sont elles qui vont animer désormais le débat.

L'après-débat public : dans un délai de deux mois, la Commission particulière présente le compte-rendu du débat, tous les points de vue qui sont exprimés, classés, etc. Le Président de la Commission nationale fait un bilan du débat dans un délai de deux mois, donc avant le 3 juillet 2018. Ensuite, le maître d'ouvrage a trois mois, c'est-à-dire jusqu'au 3 octobre, pour publier la décision quant aux principes et aux conditions de poursuite du projet.

Un élément nouveau depuis les ordonnances que j'évoquais précédemment : chaque fois qu'il y a un débat public, il y a désormais un garant post-débat public, c'est-à-dire qu'un garant désigné par la CNDP continuera à suivre ce projet, s'il continue, jusqu'à l'enquête publique. Ce continuum est important. Si l'on veut associer les citoyens, aller jusqu'à co-construire des projets, il est important qu'au-delà des étapes clés que sont le débat public, puis plus tard l'enquête publique, il y ait ce suivi tout au long du processus pour s'assurer que les citoyens sont toujours bien informés, par tous les moyens nécessaires et adaptés à la situation locale, et également que leur voix est toujours entendue.

Voilà ce que je voulais vous dire. Je passe maintenant la parole à Laurent PAVARD. Merci.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Je la reprends juste pour appeler à la tribune Monsieur Dominique FOURNEL qui va faire une intervention au nom de la Région Réunion, maître d'ouvrage. Je précise que tout à l'heure, nous aurons une présentation assez détaillée du projet lui-même par les services. Je crois que c'est comme cela que vous l'avez prévu, dans une deuxième partie. Pour le moment, Monsieur FOURNEL va vous cadrer le projet.

Dominique FOURNEL, Vice-président du Conseil régional

Merci, Monsieur le Président. Mesdames, messieurs, bonjour. Je suis très heureux d'être parmi vous ce soir au nom de la Région Réunion pour la présentation de ce projet dit « Route des géraniums ». On s'est posé la question, parce que la mémoire était un peu défaillante, pour savoir

qui avait pu appeler cette route « Route des géraniums ». C'est peut-être Monsieur BERNE d'ailleurs. Bref.

Pourquoi ce projet de Route des géraniums ? Il se trouve que ce projet de Route des géraniums est la RN3. Nous savons chacun combien cette RN3 qui relie le sud à l'est, de Saint-Pierre à Saint-Benoît est importante pour le développement de l'île, en particulier pour toute la zone sud et est de l'île. Cela fait déjà très longtemps que l'on travaille sur ce projet d'amélioration de la RN3, d'autant que les communes concernées, en particulier celle du Tampon, ont connu une expansion très importante. Aujourd'hui, la ville de Saint-Pierre et la ville du Tampon sont, à quelques milliers d'habitants près, de même importance, de l'ordre de 80 000 habitants, avec une perspective de 90 000, voire même 95 000 d'ici une dizaine d'années. Vous voyez donc bien qu'il y a là un problème important de trafic, d'accès et de circulation sur ce trajet de la RN3.

Aujourd'hui, on peut citer par exemple les chiffres suivants. Le trafic de véhicules entre Saint-Pierre et le Bas du Tampon est de l'ordre de 55 000 véhicules/jour. En allant jusqu'à La Plaine des Cafres, on arrive à peu près à 20 000-21 000 véhicules/jour. Après, en franchissant le col du Bellevue et La Plaine des Palmistes, on a évidemment une circulation beaucoup moindre, mais vous voyez l'importance qu'il y a de s'intéresser et d'améliorer la desserte par la RN3 en tout cas jusqu'à La Plaine des Cafres ou au col de Bellevue qui sont très voisins.

À partir de là, des options ont été étudiées par nos services pour la réalisation de la fluidification de cette route RN3. Vous l'avez dans le dossier et on vous le présentera dans le détail dans un instant, deux grandes options s'offraient à nous par rapport au cœur de la ville du Tampon : fallait-il passer par l'ouest du Tampon ou fallait-il passer par l'est du Tampon ? Vous avez dans le dossier ces deux variantes.

C'est précisément à travers ce débat public que nous attendons des principaux intéressés, des Tamponnais, des Saint-Pierrois, des gens de Saint-Benoît, que nous attendons des avis pour savoir ce qu'ils en pensent. C'est pour nous quelque chose de très important que nous soyons éclairés par l'avis des populations concernées, de façon à qu'à la clôture de ce débat public, et sur la présentation qui en sera faite par un rapport final, le Conseil régional puisse prendre une décision sur ce projet de Route des géraniums. Cette décision permettra vraiment d'engager le projet, à savoir les études, qui vont prendre quelques années puisqu'on est là sur des études très importantes à la fois du point de vue technique, mais également du point de vue environnemental, de qui est de plus en plus important. Donc, quelques années pour les études et après, nous passerons au phasage et à la réalisation des travaux sans doute par étape, puisque c'est un projet de grande importance qui, suivant le passage envisagé, s'étale de 350 millions à la solution la plus onéreuse de l'ordre de presque 500 millions d'euros.

Nous attendons pendant ces trois mois, puisque la dernière réunion va avoir lieu début mai, des avis les plus nombreux possibles des populations concernées. C'est bien l'objectif de ce débat public.

Voilà ce que je voulais simplement vous dire aujourd'hui. Je pense qu'après l'intervention de Monsieur le secrétaire général de la sous-préfecture, nous allons pouvoir passer dans le vif du sujet et vous présenter le dossier qui a été élaboré par les services de la Région sur les différentes options de cette nouvelle voie de liaison entre Saint-Pierre et le Col de Bellevue. Je vous remercie.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Merci. Monsieur le Secrétaire général, si vous voulez nous rejoindre pour dire quelques mots au nom de l'État.

Monsieur le Secrétaire général de la sous-préfecture

Monsieur le Président de la Commission nationale du débat public, Monsieur le Président de la Commission particulière, Monsieur le Vice-président. Je suis aujourd'hui le représentant de l'État puisque le sous-préfet est hors département. Je participe volontiers à cette réunion d'ouverture du grand débat.

La société évolue. De grands projets naissent, comme celui dont Monsieur FOURNEL nous a parlé, qui confèrent aux villes et aux campagnes un nouveau visage. C'est le cas de cette Route des géraniums. Le grand débat qui s'ouvre doit permettre de recueillir les avis des citoyens, les critiques, les suggestions aussi. L'information du citoyen est un devoir et celui-ci a le droit de s'exprimer.

Il est important de souligner ce que Monsieur le Président a indiqué, que la Commission nationale du grand débat est une instance qui a été créée par la loi. Des seuils réglementaires ont été fixés. Le projet de la Route des géraniums dépasse le seuil pour lequel la consultation est obligatoire. Ce grand débat s'inscrit dans un processus législatif et réglementaire. Ce n'est pas l'administration qui a demandé ce débat, c'est une procédure réglementaire, législative, qui s'impose. Pour autant, cette procédure du grand débat est très importante. Elle vous donne la parole, à vous tous, citoyens, dans un cadre organisé, avec une autorité administrative indépendante, dont la mission est d'informer le citoyen et de faire en sorte que celui-ci puisse s'exprimer, donner ses avis. Personne ne va dire « *C'est ce tracé qui doit être privilégié par rapport à tel autre* ». Non, il s'agit de connaître votre avis, votre position par rapport à des éléments qui vous sont propres et que vous allez pouvoir exprimer.

Comme cela a été indiqué par le Président de la Commission nationale, il faut développer la consultation directe du citoyen sur les projets d'aménagement importants. Cela donnera la légitimité de cette décision. Le débat intervient bien en amont, aucune décision n'est prise. Il y a une consultation suffisamment tôt pour que toutes les variantes qui vont vous être présentées soient possibles. Les avis sont bienvenus sur toutes ces variantes. Aux citoyens de s'exprimer donc.

Je ne voudrais pas être plus long. Je vais maintenant laisser la parole aux représentants de la Région pour détailler le projet qui va vous être présenté et je remercie ces services et la Commission nationale du débat d'être présente aujourd'hui.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Merci, Monsieur le Secrétaire général. Avant de passer à l'exposé du projet lui-même, il est prévu une séquence pour vous présenter l'organisation du débat. Je le ferai en quelques minutes, mais nous avons prévu, si vous le souhaitez, une première phase d'échanges, de questions. Si vous avez des questions à poser, il est possible de le faire maintenant avant que nous n'attaquions la présentation du débat lui-même.

J'en profite pour vous donner deux, trois principes de prise de parole au cours du débat public. Le premier est d'être relativement concis quand on pose une question ou quand on donne un point de vue. Ceci simplement pour laisser du temps à ceux qui voudraient prendre la parole après vous. La deuxième chose qui est importante est d'attendre le micro avant de prendre la parole. Pourquoi ? Parce que les débats sont enregistrés et nous établissons un verbatim, c'est-à-dire la transcription de tout ce qui se dit. Ce que vous direz sera noté et ensuite rendu public sur le site du débat. Il est donc important d'avoir le micro avant de parler. Il est aussi possible de mettre une question sur un papier, de le donner à une hôtesse qui l'apportera à la tribune. Cette question aura évidemment une réponse comme si elle était posée à l'oral. Lorsque vous prenez la parole ou que vous intervenez pour une question, une hôtesse vous demandera vos coordonnées. Pourquoi ? Parce que nous souhaitons être certains de l'orthographe des noms des gens qui prennent la parole. Il n'y a pas de débat anonyme dans un débat public. Chacun présente ses arguments, mais aussi à visage découvert. On vous demandera donc vos coordonnées, ne serait-ce que pour pouvoir ensuite vous informer de la suite du débat. On vous demandera de préciser votre adresse électronique si vous en avez une.

Dernier point que je voulais vous indiquer : nous avons un reportage photographique. Un photographe prend des photos. Il vous photographiera si vous prenez la parole. Vous avez le droit de refuser que les images qui sont prises soient utilisées. L'utilisation que nous pensons en faire est uniquement dans le cadre du débat, c'est-à-dire que les photos peuvent être mises sur le site internet ou reprises dans le compte-rendu que nous rédigerons à l'issue du débat, mais si vous ne souhaitez pas que ce soit le cas, vous l'indiquez à l'hôtesse et le fichier sera effacé par le photographe.

Y a-t-il des questions à ce stade sur l'organisation du débat ? S'il n'y en a pas, je vais vous présenter le débat. Il y aura une deuxième séquence d'échanges avec la salle si vous voulez poser des questions sur l'ensemble de ce sujet.

Je ne suis pas présenté tout à l'heure. Je suis Laurent PAVARD. Je préside la Commission du débat public. Je suis heureusement accompagné de quatre collègues qui sont dans la salle. Nous avons travaillé depuis quelques semaines, et même quelques mois, pour préparer ce débat : quels sont les thèmes que nous allons aborder, comment nous allons les aborder, comment nous allons nous y prendre pour toucher le plus large public.

Quels sont les objectifs de ce débat ?

Avant de commencer sur ce point-là, je voulais vous présenter les quatre collègues qui sont avec moi en commençant par les deux dames, Madame Renée AUPETIT, qui est assez connue dans le sud de l'île ; Madame Dominique de LAUZIERES, qui est également là ; Monsieur Daniel GUERIN ; et à la tribune, Monsieur Bernard VITRY. L'équipe est complète depuis le début du mois de janvier et nous travaillons ensemble de façon assez intensive depuis quelque temps.

Les objectifs du débat public ont été abordés par Monsieur LEYRIT tout à l'heure. Nous avons un projet d'infrastructure routière. Quels sont les problèmes qui se posent ? Quels sont les enjeux qui sont derrière ce projet-là ? Le premier enjeu que nous avons est d'informer le public. C'est un projet qui a été étudié depuis pas mal d'années, mais qui est pour le moment très peu connu du grand public, pas tellement connu des socioprofessionnels, un peu mieux des élus. Quand nous avons rencontré des organisations professionnelles, nous nous sommes aperçus qu'elles n'avaient qu'une très faible connaissance du projet. Donc, le premier enjeu qui est vraiment très important est de délivrer une information aussi complète que possible. C'est la raison pour laquelle nous avons prévu des réunions d'information générale sur l'ensemble de la zone concernée par le projet.

Le deuxième objectif est que chacun puisse s'exprimer tout à fait librement en toute liberté. Nous avons mis en place toute une série d'outils que je vais vous décrire tout à l'heure. Il faut permettre que chaque citoyen puisse prendre connaissance des positions et des arguments qui sont déployés dans le cadre de ce débat. Comme l'a dit Monsieur LEYRIT tout à l'heure, tout est public, tout est enregistré et tout est transparent. Nous avons mis en place un site internet sur lequel sont mises toutes les présentations que vous verrez ce soir, seront retranscrits les propos des uns et des autres, et même ce soir, nous avons une captation vidéo, c'est-à-dire que les principales interventions seront visionnables sur le site internet.

Le but du débat public est également, comme l'a dit Monsieur FOURNEL, que le maître d'ouvrage prenne la température du terrain, soit éclairé sur les réactions du public et sur le projet qu'il nous présente.

Je vous ai présenté les quatre membres de la Commission, plus moi-même. Comme cela a été indiqué tout à l'heure, le point sur lequel il est important d'insister est qu'elle est neutre et qu'elle est indépendante. Nous ne sommes pas le maître d'ouvrage. Il est souvent difficile de faire comprendre la différence entre la Commission et le maître d'ouvrage. Le projet qui est présenté n'est pas le projet de la Commission ; c'est le projet du maître d'ouvrage. La Commission est là pour s'assurer que le débat est transparent, que l'ensemble des points est abordé, que les réponses aux questions sont fournies. C'est une mission d'animation, d'arbitrage, sur le débat lui-même.

Je ne vais pas trop rappeler les points qui ont été évoqués tout à l'heure : la transparence, l'équivalence des interventions, l'argumentation des propos. À l'issue de nos réunions de débat, début mai, nous aurons la tâche de rédiger un compte-rendu de la Commission. Nous avons deux mois pour le faire. Entre le 3 mai et le 3 juillet, nous allons donc rédiger, et dans ce débat, que trouverons-nous ? Nous ne trouverons pas un avis sur le projet lui-même, par contre, nous consignerons, nous rendrons compte de l'ensemble des arguments qui ont été soulevés, des questions posées, des interrogations du public, de façon à rendre au public et au maître d'ouvrage une vision assez complète de ce qui aura été dit lors de ce débat. Assez souvent, et je pense que nous aurons à le faire également, la Commission peut émettre des recommandations au maître d'ouvrage sur la façon, par exemple, de poursuivre la concertation à l'issue du débat.

S'agissant du calendrier, les dates initiales ont été indiquées par Monsieur LEYRIT. Nous commençons le 26 février 2018. Nous avons des réunions jusqu'au 3 mai. À partir du 3 juillet, le maître d'ouvrage aura trois mois pour préparer sa décision, c'est-à-dire qu'à l'issue du débat, il indiquera ce qu'il compte faire : soit il modifie son projet, ce qui arrive assez souvent, soit il y renonce, ce qui peut arriver aussi, soit il le maintient tel qu'il l'a prévu.

En cas de poursuite du projet, le maître d'ouvrage annonce la manière dont il entend assurer l'information et l'expression du public. Il sera assisté pour cela d'un garant qui sera désigné par la Commission nationale.

Quels sont les moyens d'information que nous avons mis en place ? Nous sommes au tout début, c'est peut-être pour cela qu'ils n'ont pas eu tous leurs effets à ce jour.

- Nous avons commencé par une campagne d'affichage dans les commerces, en commençant par Saint-Pierre et également Le Tampon. Ce sont les affiches que vous avez vues à l'entrée, qui indiquent les dates des réunions et leur lieu.

- Il y a eu des opérations de distribution de tracs. Cela a été commencé sur le marché de Saint-Pierre ce week-end. Nous en aurons d'autres tout au long du débat.

- Nous avons des locaux, rue Hubert Delisle, pratiquement en face de la mairie du Tampon. C'est la Maison du débat. Le public peut s'y rendre, interroger les personnes qui sont avec nous. J'ai oublié de vous présenter, ils ne sont pas en tribune, Monsieur Bernard MOREL et Madame GONTHIER, secrétaire général du débat et son assistante, qui sont au service du public, comme la Commission. Dans cette permanence, le public peut être accueilli, déposer des questions, prendre de la documentation, se renseigner et s'informer sur le projet.

- Il existe un site internet, dont vous avez l'adresse à l'écran : <https://routedesgeraniums.debatpublic.fr>. Vous pourrez la trouver sur les documents qui vous ont été remis à l'entrée. Dans ce site, on trouve absolument tout ce qui se dit, tout ce qui se fait autour de ce débat, les documents, le document du maître d'ouvrage, les présentations, les verbatim, et également une partie destinée à un système de questions/réponses. Le public peut poser des questions. Il peut en poser à la Commission elle-même. Il peut aussi, et c'est le cas le plus fréquent, en poser au maître d'ouvrage, s'il veut avoir des précisions sur tel aspect du projet, le financement, les tracés, etc. Sur ce site-là, les questions sont posées et les réponses sont apportées dans un délai de dix à quinze jours, parfois plus court. Toute question appelle une réponse. Tout est consultable sur ce site.

- Nous avons également un compte Facebook et un compte Twitter. Je vous invite à aller les voir. Il y a toute une série d'informations, mais disons que c'est sur le site internet qu'on trouve le plus de choses sur ce débat.

Ce qui est à venir dans le futur.

- La publication du débat. Une lettre du débat que nous préparons. Nous allons donc publier une lettre du débat à l'issue de cette réunion, avec un certain nombre d'éléments sur l'organisation du débat. Les cahiers d'acteurs sont des documents que les organisations, associations, etc., peuvent rédiger pour manifester ou exprimer leur position sur le projet. Il existe un gabarit qui est mis à disposition. Ils ont en gros quatre pages pour définir leur position vis-à-vis du projet. Ces cahiers d'acteurs nous sont transmis. Ils sont mise en forme et sont publiés d'abord sur le site internet, mais ils peuvent être également imprimés et mis à disposition du public.

- Toutes les contributions reçues, les verbatim, etc., seront mis en ligne à l'issue des réunions.

- À l'issue du débat, le compte-rendu et le bilan du débat qui est établi par le Président de la Commission nationale sont également mis en ligne.

Nous avons également quelques actions de communication. Des relais sur les supports des collectivités locales. Le journal de la Région, les bulletins municipaux publieront des informations sur le débat. Et puis des campagnes de communication par différents moyens, la presse, etc.

Quels sont nos objectifs ?

Je l'ai indiqué, l'information du public d'abord. C'est la tâche principale. Nous aurons une série de réunions qui seront entièrement dédiées à cet objectif.

Un projet comme celui-là implique un certain nombre d'enjeux. Des enjeux sur la politique de mobilité : est-ce que faire une route aujourd'hui est la bonne solution ? Je rappelle qu'au débat, il y a non seulement l'examen du projet, des variantes, etc., mais également l'opportunité du projet, c'est-à-dire : est-ce que ce projet est opportun ? Est-ce qu'il faut le faire ou pas ? Est-ce que c'est vraiment aujourd'hui ce qu'il faut faire ou pas ? C'est ouvert au débat. On a donc cet aspect sur les politiques de mobilité.

Un projet routier de cette importance a des implications très importantes en matière d'aménagement du territoire. Il est évident qu'un projet de contournement du Tampon a des effets à très long terme sur l'architecture de la ville, l'urbanisme. Nous avons donc un sujet d'aménagement du territoire.

Nous avons des enjeux environnementaux. Construire une route met en jeu un certain nombre d'intérêts environnementaux sur les paysages, les milieux, les espèces, la pollution, la gestion des eaux.

Et puis, il y a des enjeux de nature socioéconomique : quels sont les impacts, positifs ou négatifs, d'un projet comme celui-là sur l'économie du secteur des agglomérations du sud ? Est-ce que cela va favoriser l'activité ? Est-ce que cela aura des effets positifs ou négatifs, notamment sur l'agriculture parce que les emprises foncières vont faire une ponction sur les terres agricoles ? Tout ceci est une quatrième catégorie d'enjeux. C'est la raison pour laquelle nous avons prévu une architecture de débat axée sur des réunions d'information générales. Nous en avons prévu cinq dans les différents quartiers de Saint-Pierre et du Tampon. Là, c'est le grand public qui est visé principalement. Et puis des réunions thématiques sur les enjeux dont je vous ai parlé tout à l'heure : politiques de mobilité ; enjeux socioéconomiques, touristiques et agricoles ; aménagement du territoire et paysages ; environnement.

Ces réunions publiques seront dans le format que vous voyez ce soir qui sont des réunions ouvertes à tous, sauf peut-être la réunion sur l'environnement qui sera sous forme d'atelier et sur inscription, cela ne veut pas dire que le public ne pourra pas s'inscrire, simplement nous demanderons des inscriptions préalables pour vérifier que nous ne dépassons pas le module de la salle, qui n'est pas très grand. Nous irons également au contact du public sous forme de ce que l'on appelle des débats mobiles, c'est-à-dire que nous irons sur des marchés forains avec la documentation, un petit parasol parce qu'il fait chaud en ce moment. Nous serons à la disposition du public pour l'informer avec nos amis de la Région, enregistrer les questions et essayer d'y répondre.

Je ne sais pas si l'on voit bien le calendrier. À gauche de l'écran, vous avez le calendrier des réunions. Vous le trouverez, je pense, dans les dossiers qui vous ont été remis à l'entrée. La carte vous indique les différents endroits que nous avons prévus : en vert, ce sont les salles dans lesquelles nous faisons les réunions (le Kerveguen ; le centre Lucet Langenier ; le Campus pro sur Saint-Pierre ; une réunion au CIRAD, à la ligne des Bambous, organisme de recherche agricole qui a bien voulu nous prêter des salles pour faire la réunion sur les enjeux environnementaux ; sur Le Tampon, l'université, le théâtre Luc Donat et la Maison du volcan. En rouge, vous avez les points que nous ambitionnons de visiter sur les débats mobiles : le marché de Bois Court, le vide-grenier de Bourg-Murat, le marché du Tampon et le marché de Saint-Pierre.

Voilà ce que je pouvais vous dire sur l'organisation du débat telle que nous l'avons prévue. Sur cette conclusion, je vais vous donner la parole si vous souhaitez poser des questions, que ce soit à la Commission ou au maître d'ouvrage sur le débat lui-même. Après quoi, nous passerons à l'exposé du projet et je donnerai la parole aux services de la Région.

Première question. À vous, Monsieur, nous vous écoutons.

Hervé VITRY, pharmacien

Bonsoir. J'ai entendu tout à l'heure, si j'ai bien compris, le Vice-président, Monsieur FOURNEL, dire qu'il y avait une option qui était de l'ordre de 1 et l'autre option pratiquement 50 % plus chère. La question toute simple que je pose est : est-ce que quand on argumentera, il faudra forcer le talent pour une option plutôt que pour l'autre ou alors est-ce que l'aspect économique du projet est totalement indifférent ?

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Merci. Je vous propose, Monsieur, d'enregistrer votre question, et peut-être d'apporter une réponse lorsque le projet lui-même aura été présenté, si vous en êtes d'accord. Ceci pour une simple raison : vous aurez une présentation des variantes avec leur coût, ce qui permettra peut-être d'avoir une vision un peu plus précise de la raison pour laquelle telle famille de tracés coûte plus cher qu'une autre. Si vous en êtes d'accord, on peut peut-être vous répondre tout à l'heure. Mais bien entendu, votre question est intéressante et aura sa réponse tout à l'heure.

Y a-t-il d'autres questions ? Les premières questions sont toujours difficiles à poser. S'il n'y en a pas d'autres, je vous propose de passer à la présentation du projet. Je donne la parole à Monsieur Félix LACPATIA, des services de la Région.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Je n'ai pas pris de chronomètre. Je dois présenter ce projet en quinze minutes. Si vous vous ennuyez, vous me faites signe d'accélérer et tout se passera bien.

Bonsoir. Je vous remercie de m'accorder les quinze prochaines minutes pour vous présenter le projet de la Route des géraniums. Je m'appelle Félix LACPATIA. Je travaille au service Prospectives de la Direction Études et grands chantiers de la Direction générale adjointe des grands chantiers transports et déplacements, une Direction générale adjointe de la Direction générale des Services qui est sous l'autorité du Président de Région. Là, je vous ai fait la présentation de la Région en entier.

Le travail sur service Prospectives est de proposer une vision long terme à toutes les directions qui gèrent les routes nationales à la Région. Cette vision générale peut être la politique d'aménagement paysager, cela peut être le bruit sur la route, mais cela peut être aussi : quelle est la meilleure option pour une liaison routière entre Saint-Pierre et Saint-Benoît ? C'est l'objet de cette présentation.

Le projet a été étudié depuis 2012 par des groupements de bureaux d'études : SETEC International, INCOM, SOGREA, ARTELIA, SETEC Organisation et Technicité. Nous avons donc fait appel à beaucoup de spécialistes locaux et nationaux pour nous faire des propositions de liaisons.

Vous avez le sommaire devant vous. Nous allons passer plutôt rapidement, parce qu'en quinze minutes, c'est difficile d'être très précis sur tous ces thèmes. Nous allons d'abord vous présenter, mais vous devez connaître, la micro-région sud ; les objectifs du projet ; la politique Transport de la Région, qui est déterminée par le SAR ; le territoire sur lequel nous avons fait l'étude ; le projet lui-même ; ce que l'on attend de ce projet, de ces projets plutôt parce que nous avons plusieurs options ; les suites qui peuvent être données suite à ce débat.

La micro-région sud, pour nous, ce n'est pas Saint-Joseph ni Saint-Philippe. Nous avons fait un zoom sur le fameux tripôle Saint-Louis – Le Tampon – Saint-Pierre, la zone qui a vocation à beaucoup se développer économiquement dans le futur. Dans les études, nous nous sommes focalisés à améliorer la liaison entre Saint-Pierre et le Col de Bellevue. On vous parle souvent de la déviation du Tampon. L'objet de l'étude au départ est de faire une meilleure liaison entre Saint-Pierre et le Col de Bellevue dans l'optique de l'aménagement à terme de la liaison entre Saint-Pierre et Saint-Benoît.

Premier constat, les gens ne se rendent peut-être pas compte, mais il y a un essor démographique très important dans le sud, avec un très fort pourcentage de jeunes qui vont arriver sur le marché du travail, qui vont s'acheter des voitures, qui auront besoin de transport, qui auront besoin d'aller déposer leurs enfants à l'école, qui auront besoin d'aller au travail. Sur cet essor démographique, nous ne sommes qu'au début de l'arrivée de ces nouveaux jeunes sur le marché adulte.

L'urbanisation aussi. Vous connaissez tous La Réunion, je pense. Vous avez vu que l'urbanisation, que ce soit dans le nord, dans le sud et dans l'ouest, a été exponentielle. Il y a eu vraiment une explosion d'urbanisation dans le sud. On voit que c'est une urbanisation qui est diffuse. Vous ne voyez pas de grands immeubles se construire partout, mais plutôt les cases à terre qui s'étalent sur la Ravine des Cabris, sur le tout le pourtour du Tampon. Vous avez sûrement constaté, mais c'est comme cela dans toute l'île, que la circulation routière ne s'améliore pas, malgré tous les efforts que l'on fait, on a l'impression que les voitures nous rattrapent à chaque fois et remplissent les routes que l'on construit.

Vous savez aussi que la Région essaie, et réussit petit à petit, à mettre en place un système de transports en commun. Il faut donc, en même temps que les routes, essayer de mailler cette volonté d'améliorer les transports en commun et d'améliorer la qualité du trafic routier. Le trafic routier, ce n'est pas uniquement des voitures particulières, c'est des poids lourds, des bus. Il faut que nos routes soient de bonne qualité.

Sur la forte concentration, sans parler de toute La Réunion parce que c'est déjà assez compliqué de zoomer sur la micro-région sud, l'évolution démographique ne s'est pas arrêtée. Nous avons des projections INSEE jusqu'à 2100. Pour l'instant, nous sommes presque à 1 % par an jusqu'à 2050 en évolution, ce qui est énorme pour une population aussi concentrée.

Sur l'économie de La Réunion, vous connaissez les bassins d'emplois et les zones qui se développent en matière économique. Il y a des zones que l'on voit exploser et où l'on a toutes les billes pour réussir un projet industriel, un projet de développement : la zone de La Possession de Saint-Paul ; Saint-Denis, qui est déjà complètement développée, et évidemment, la micro-région

sud, c'est-à-dire toute la zone entre Saint-Pierre et Le Tampon, qui peuvent beaucoup se développer, et qui n'attendent que les projets se développent autour de l'aéroport, autour du port et autour des zones touristiques qui sont dans les hauts de l'île.

L'étude de fin 2016- début 2017, l'enquête « ménage-déplacement », confirme ce que tout le monde sait pour cette région : malgré les efforts que nous faisons, malgré tous les bus que nous avons déjà financés à la Région, la plupart des transports se font par véhicule particulier. Il n'y a pas simplement le retard d'équipement des transports en commun, il y a aussi le relief qui fait que même pour aller chercher le pain, si vous êtes au Tampon, vous êtes obligé de prendre la voiture si vous voulez rester en bonne santé. Il y a donc beaucoup de problèmes dans le sud sur les véhicules particuliers : il y en a beaucoup trop.

Quand on fait les études, on constate que ces véhicules utilisent les grands axes pour toutes sortes de fonctions, des fonctions qui ne devraient pas être utilisées pour une route nationale. On continue à appeler « routes nationales » les routes régionales. Donc, par les routes nationales, on n'est pas censé aller déposer les enfants à l'école, on n'est pas censé aller chercher son pain. Ce sont des routes de grand transit. Malheureusement, sur certains endroits de l'île, dont le sud, les routes nationales sont utilisées pour beaucoup trop d'utilisations. Un des intérêts de ce nouveau projet est justement de permettre aux villes et aux communautés de communes de développer une hiérarchie de réseau autour d'un axe qui fonctionne.

Le constat des routes embouteillées est une question que nous avons souvent. Est-ce qu'il ne faudrait pas d'abord se concentrer sur Saint-Paul ? Est-ce qu'il ne faudrait pas se concentrer sur l'est ? Est-ce qu'il ne faudrait pas se concentrer sur la route du littoral ? Sur cette carte, partout où vous avez du violet et du rouge, ce n'est pas bon. Vous voyez qu'il y a beaucoup d'endroits où ce n'est pas bon. Il n'y a pas de raison de ne pas développer les transports et les routes nationales aussi au niveau de la micro-région sud. Peut-être que les décideurs sont dans le nord, mais il y a autant de problèmes dans le sud que dans le nord.

Dans le sud, ce que vous voyez, c'est ce qu'a dit Monsieur FOURNEL tout à l'heure : vous avez 55 000 véhicules dans le bas, en dessous du Tampon, ce qui est énorme, ce qui n'est pas vraiment viable pour une 2x2 voies, que ce soit à La Réunion ou en métropole. À La Réunion, nous avons un trafic de 2x2 voies beaucoup plus important qu'en métropole la plupart du temps. Quelquefois on se demande même comment les automobilistes peuvent rouler dans ces conditions. Normalement, ils ne devraient pas pouvoir rouler. Je comparerai le sud du Tampon aux autres grandes zones connues de La Réunion où il y a des problèmes.

Sur la traversée du Tampon, de 55 000, on passe à 20 000. Le trafic qu'il y a dans cette zone est comparable au trafic que vous aviez avant la route des Tamarins sur l'ouest. Si vous vous souvenez de l'ouest, c'est à peu près le même trafic qui traverse Le Tampon en ce moment. Quand on fait des projections, c'est évident que cela ne peut pas s'améliorer. Cette projection de trafic se fait avec la simulation de livraison Trans Eco Express et des projets de bus qui sont en cours dans la micro-région sud. Cela ne s'améliore pas. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas faire de bus, cela va soulager, cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas faire de TC, mais cela ne sera probablement pas suffisant d'après les études que nous avons faites.

À partir de cela, nous n'allons pas aller dans tous les sens. Nous avons déjà des objectifs qui nous sont fixés par le SAR. Contrairement à ce que les gens pensent quand on les interviewe, les objectifs du SAR sont parfaitement réalisables. C'est 15 % de TC à terme, à la fin du SAR, et c'est moins 10 % d'énergie fossile utilisée sur l'industrie à La Réunion, sur l'importation des énergies fossiles.

Le projet de déviation et le projet de liaison Saint-Pierre – Col de Bellevue, contribuent à cet objectif par plein de biais différents, parce qu'évidemment, quand on construit des routes, tout le monde pense que l'on va amener plus de voitures sur les routes nationales. C'est le cas, on va amener plus de voitures, mais ce n'est pas parce qu'il y a plus de routes nationales qu'il y a plus de voitures ; il y a plus de voitures parce qu'il y aura plus de voitures. Que l'on fasse cette route ou pas, il y en aura plus. Il y a plusieurs raisons pour cela. Une des raisons est le retard d'équipement des ménages. Il y a de moins en moins de gens pauvres à La Réunion, ils peuvent donc s'acheter des voitures. Tout ce que l'on regarde en niveau statistique, c'est que l'on rattrape le niveau national. Si on rattrape le niveau national, les gens vont acheter des voitures.

Les dysfonctionnements, qui sont évidents quand on les étudie, mais qui sont évidents aussi, je pense, pour les gens qui habitent dans la micro-région sud, c'est qu'il y a un problème sur le cœur

de ville. Le cœur de ville Le Tampon est traversé par une route nationale, avec des lacets, des gens qui s'arrêtent, qui se garent, qui sortent de leur parking, qui rentrent chez eux. C'est catastrophique pour une ville d'avoir une route nationale qui passe au milieu.

Les bassins de vie maintenant. Les bassins de vie à Saint-Pierre se sont développés par de petits bourgs, la Ravine des Cabris, Bourg-Murat. Tous ces petits bassins de vie sont en train de se développer. Cela colle maintenant à des zones urbaines plus importantes. Maintenant, tous les matins, tous les midis et tous les soirs, des gens sont obligés de partir de ces bourgs, de traverser Le Tampon ou de traverser la RN pour aller travailler, pour rentrer, pour chercher les enfants à l'école. Ils n'ont pas d'infrastructure qui leur permette de vivre dans ces bassins de vie. Il n'y a plus de sens au mot « bassins de vie » parce qu'ils sont intégrés dans une conurbation.

Les liaisons avec les pôles économiques et les pôles touristiques. Un des moteurs de l'économie, c'est les poids lourds, les livraisons. Avant, quand il y avait des livraisons entre le port et Saint-Pierre, on ne pouvait faire qu'un aller-retour par jour. Maintenant, les poids lourds font deux, trois, voire quatre allers-retours dans la journée avec la route des Tamarins. C'est le même problème ici. Les producteurs, les importateurs, les petites boutiques, les agriculteurs sont dans la nasse des embouteillages. En faisant une route qui est une voie rapide – le projet que nous vous présentons aujourd'hui est une voie rapide, c'est-à-dire qu'il n'y a pas d'échange à niveau, pas de giratoire, il n'y a que des échangeurs ; à cause des pentes, on ne va pas pouvoir faire du 110, mais ce sont des voies rapides qui ne sont pas embouteillées – on peut vraiment améliorer les perspectives de développement du Tampon et de Saint-Pierre, et peut-être même de Saint-Louis, et de l'Entre-Deux, cela est sûr, d'un point de vue économique.

Le territoire qui est traversé par le projet a plusieurs étages puisqu'on est sur un relief avec une forte pente. Vous avez l'urbanisation qui est classique sur toute La Réunion, c'est-à-dire le bord de mer qui est habité. Vous avez ensuite les zones de cultures, monocultures cannières, etc. Vous avez ensuite les reliefs de chaque côté de la bande d'étude. En haut, vous avez les élevages, les pâturages, etc. Avec notre route nationale 3, nous passons déjà à travers tous ces paysages. Ce que nous essayons de faire maintenant, c'est de passer une deuxième route nationale, qui serait une nouvelle route nationale 3, qui permettrait cette fois-ci d'avoir une vraie route nationale comme les nationales que vous avez dans l'est.

Le problème principal de cette route est que l'on traverse énormément de petites propriétés. Dans la partie haute, ce sont des maisons ; dans la partie basse, ce sont de petites structures agricoles. On ne peut pas les éviter. C'est évident qu'à un moment donné, on est obligé de passer dessus. Typiquement, la Région Réunion a déjà fait beaucoup de routes nationales à 2x2 voies, et on est toujours en train d'en faire. On passe souvent sur des zones agricoles et pas sur des zones urbanisées. Dans le cas du Tampon, l'urbanisation est tellement importante à l'est et à l'ouest qu'il faut vraiment passer tout au bord pour éviter les maisons, et dans certains cas, cela ne devient pas du tout viable techniquement.

Pour rappel, l'agriculture qui est en bas est plutôt de la canne. L'agriculture qui est en haut est plutôt de l'élevage et de la culture vivrière. À l'est, on a de grands champs, de grandes parcelles agricoles. Sur l'ouest, on a plutôt des petites parcelles agricoles. Ce ne sera donc pas du tout la même façon de réorganiser l'agriculture après, quand on passera sur ces terres.

Vous avez posé la question du coût. Je ne l'ai pas écrit là. Je vais vous montrer une diapositive avec uniquement le coût. C'est pour vous montrer que les variantes sont de l'ordre de 20 kilomètres. Une des principales raisons de cette longueur est que l'on a une très forte pente et que pour avoir une voie rapide sur de très fortes pentes, il faut réduire la pente en allongeant le trajet. Si on fait une ligne droite par exemple de Saint-Pierre à Col de Bellevue, on aura une pente à 17 % et aucun camion et peu de voitures ne pourront la monter. Ces routes font donc un détour et reviennent ensuite vers Bourg-Murat.

Variante Ouest

Je n'arrive pas à mettre le laser. Ce n'est pas grave.

Vous voyez l'ouest, à gauche. On passe à gauche de la RN3. Sur l'option ouest, on dessert l'Entre-deux d'abord, le pont Entre-deux, avec un échangeur, Bras de Pontho, avec un échangeur, Pont d'Yves, avec un échangeur, La Plaine des Cafres, avec un échangeur, et enfin Bourg-Murat. C'est l'option ouest et cela permet de desservir tous les bassins de vie qui, pour l'instant, repartent vers

le centre-ville pour atteindre la RN3 ou descendre par la RD27 et se retrouvent dans un gros embouteillage tout en bas.

Ce que vous voyez ici est ce qu'on appelle un fuseau d'étude. Nous sommes en phase d'étude préliminaire, c'est-à-dire que nous essayons de trouver des solutions qui sont viables techniquement. Je vous ai parlé tout à l'heure de la ligne droite qui n'est pas viable techniquement. On n'arrivera jamais à faire passer une voiture dans des fortes pentes. Tous les projets que nous vous montrons sont donc viables techniquement et pourront être réalisés à terme. Pour être sûr de pouvoir les réaliser, on étudie la route sur un fuseau de 300 mètres, et on vérifie que sur ce fuseau, on a toutes les caractéristiques de virages, de pentes, de visibilité, la distance de freinage, etc., pour que cela fonctionne. En vrai, la route nationale que l'on va peut-être faire ici, fait dans les 30 mètres de large. Pour l'instant, le fuseau que vous voyez fait 300 mètres de large. Cela nous permettra ensuite, quand nous ferons les études détaillées, de finaliser exactement par où passe la route. Si l'on peut éviter une maison, on l'évitera ; si l'on peut éviter une espèce protégée, on l'évitera. On peut bouger la route dans le fuseau pour essayer d'être le plus précis possible ensuite dans les prochaines études.

La première option fait 24 kilomètres. Sur ces 24 kilomètres, quand on fait l'étude, on se rend compte que les niveaux de trafic sont assez élevés, notamment dans la partie centrale, et qu'il faut être en 2x2 voies. Si vous imaginez, en bas, vous avez une 2x2 voies, les 4 voies habituelles de La Réunion qui passent dans les champs de canne. Quand on passe dans Le Tampon, au milieu, ce serait plutôt une 4 voie comme Saint-André par exemple, où vous avez des échangeurs qui sont dénivelés et la 4 voies qui passe. Évidemment, la déviation de Saint-André a été faite il y a longtemps. Elle n'est plus vraiment aux normes au niveau des aménagements paysagers et du bruit. Les routes qui seraient faites ici suivent la réglementation actuelle : elles sont protégées ; les gens n'ont pas de co-visibilité ; cela aura un côté plus accueillant pour les riverains et pour les voitures.

C'est donc une première option, l'option ouest.

Variante Ouest-Est

C'est presque une variante de la variante Ouest. On fait la même chose en bas, on passe par la gauche. On fait à peu près la même chose dans la partie traversée du Tampon. Mais à un moment donné, au lieu de continuer à l'ouest pour aller à Bourg-Murat, on coupe la RN3, on va faire un virage sur la droite, et on se retrouve à l'est de la route nationale 3 (en pointillés sur le plan). À peu près les mêmes bourgs sont desservis par cette variante Ouest-Est, mais un des intérêts est que l'on peut éviter toutes les parties élevées qui sont au-dessus et le terrain militaire (pour la variante Ouest, on pourrait passer très près). Pour les variantes Ouest et Ouest-Est, on a donc à peu près les mêmes impacts.

Variante Est

Pour la variante Est, on a une vision complètement différente de la route. Elle fait 22 kilomètres. Elle a moins d'échangeurs et on dessert des bourgs qui sont vraiment encore des bourgs, c'est-à-dire Bérive, Petit Tampon, La Plaine des Cafres et Bourg-Murat. C'est là où l'on pense qu'il faudrait mettre des échangeurs, de vrais échangeurs et pas des carrefours à niveau, c'est-à-dire des ronds-points, des croisements ou des feux. Donc, de vrais échangeurs, une vraie route pour une vocation rapide.

J'ai dit « rapide ». Je vous ai dit qu'on ne pouvait pas rouler à 100 sur des routes comme cela. C'est trop dangereux de nos jours. Nous espérons que la réglementation ne va pas changer de nouveau, mais nous l'avons étudiée pour pouvoir rouler sans difficulté à 90 en montée et en descente.

Sur le projet est, le trafic est moindre parce qu'on dessert moins de zones urbaines. L'étude de trafic nous montre que l'on pourrait passer à 2x1 une voie, donc 2 voies, et garder la vitesse de 90. Par contre, on n'aura pas que deux 2 voies, on aura plutôt quelque chose qui ressemble à la déviation de Grand Bois où on a des voies lentes de chaque côté. Ou bien des voies lentes uniquement en descente ou bien des voies lentes uniquement en montée ou bien encore des voies lentes des deux côtés. Il faut faire des études de sécurité. Ce sont les prochaines études, qui nous diront combien de voies lentes il faut faire, mais le trafic lui-même est une 2x1 voie.

Sur ce tableau, souvent utilisé par l'administration pour justifier les choix de projets, en rouge, ce sont les impacts négatifs, et en vert, ce sont les impacts plutôt positifs. Si on se concentre

uniquement sur le foncier bâti, tout ce qui est urbain, on voit qu'il y a beaucoup plus d'impacts sur les variantes Ouest.

Si on se concentre sur l'agriculture, on voit que les impacts sont importants des deux côtés, mais étant donné que l'on coupe de grandes parcelles d'un côté et des petites parcelles de l'autre, on peut penser que la viabilité des parcelles serait menacée. Il faut vraiment faire des études très précises sur l'agriculture, mais nous pensons qu'il y a plus d'impacts sur la variante Est.

Sur l'environnement, la variante Est borne le parc national, franchit de grandes ravines, des *hot spots* au niveau de l'environnement. La variante Est donc beaucoup plus impactante au niveau de l'environnement que la variante Ouest où tout est ou urbanisé ou lié à l'agriculture. Il y a très peu de zones encore naturelles.

Sur le report de trafic, important pour une route, il y en a beaucoup plus sur l'Ouest parce qu'on dessert des zones urbanisées directement.

Sur le coût de l'opération – c'était un peu votre question – vous voyez qu'il y a deux verts, un Est et un Ouest, et que tout le reste est rouge. Est-ce qu'on fait des routes pour faire des économies ou est-ce qu'on fait des routes pour faire de l'aménagement du territoire justement pour que les économies, les industries, l'agriculture puissent ensuite se développer autour de cette route ? Je n'ai pas la réponse. Je pense que le public doit avoir aussi son avis là-dessus. Tous les coûts qui sont là, que je vais vous montrer sur la *slide* suivante, sont des coûts d'opérations que l'on a déjà réalisées à la Région Réunion. Ce ne sont pas des coûts qui nous font peur. Il faut simplement les prévoir, les planifier pour ne pas que l'on se retrouve dans le rouge, mais on sait faire des opérations de cette taille, et même des opérations beaucoup plus grandes.

Le principe c'est l'intérêt de ces routes. En simplifiant, on va dire que les variantes Est sont très intéressantes au niveau du grand transit, c'est-à-dire la liaison entre Saint-Pierre et Saint-Benoît, alors que dans les variantes Ouest, il y a un côté aménagement du territoire, mais aménagement du territoire local. On pourrait penser que l'aménagement du territoire local n'est peut-être pas directement la compétence des routes nationales, mais l'économie, c'est aussi la compétence de la Région. Il faut décider, il faut en parler, il faut savoir ce que l'on veut de ces routes. Est-ce que c'est uniquement du grand transit ? Là, il n'y aura pas de problème sur l'Est. Est-ce que c'est aussi de permettre à des industries à des commerces de se développer ? Ce sera plutôt l'Ouest.

Un des intérêts, hormis le coût, est que dans la variante Ouest, un des échangeurs est tout près du pont de l'Entre-deux. L'Entre-Deux est une commune qui n'est pas reliée à une route nationale. Ce serait donc un grand plus pour les habitants de l'Entre-deux d'avoir une liaison aussi directe sur une 4 voies. Là, pour l'instant, ils ont un peu la punition par la RD27 par exemple. Idem pour Saint-Louis. Vous avez une commune qui pourrait se réaliser un jour, La Rivière, au-dessus de Saint-Louis. Si le département faisait le deuxième pont après l'Entre-deux, elle serait directement en relation avec la variante Ouest. Il y aurait donc vraiment une solution miracle pour l'Entre-deux et La Rivière.

Pour le maillage routier, c'est un peu la même chose que le report de trafic. Le maillage routier permet d'enlever le surplus de trafic qu'il y a dans les petites artères qui sont un peu partout. Les gens prennent ces artères pour éviter les embouteillages. S'il n'y a pas d'embouteillage, les gens vont se retrouver sur les routes nationales. Cela permet d'éviter aux gens de passer dans les endroits habités. Cela permet aux communes et aux communautés de communes de développer une offre qui n'est pas parasitée par des trafics de transit, qui, pour l'instant, essaient de passer outre les non-choix qu'elles ont.

Vous avez ici les coûts par rapport aux variantes. Ils sont dans les 350 millions pour une des variantes. La plus chère est l'Ouest-Est qui atteint presque les 600 millions d'euros. En sachant que pour l'instant, nous avons étudié la route, mais il y a beaucoup de demandes dans les interviews, de faire des parkings relais au niveau des échangeurs pour que les gens déposent leur voiture au niveau des échangeurs, prennent les bus ou les navettes pour ensuite faire les villes. Cela va faire un surcoût, mais c'est aussi intéressant. C'est donc vraiment la route qui a été chiffrée, les ouvrages d'art, les ouvrages hydrauliques, etc.

Ce que l'on attend du projet, je vous l'ai déjà à peu près dit, c'est de mieux desservir les espaces, de mieux les rationaliser, d'améliorer les pôles, et peut-être même que des pôles vont se créer autour des échangeurs que l'on va faire. C'est d'améliorer les échanges par types de trafic, c'est-à-dire la hiérarchisation du réseau, qu'il y ait des réseaux locaux, des réseaux départementaux et

des réseaux routes nationales, et que l'on sache vraiment ce que l'on fait dans ces réseaux-là. Un des intérêts de la hiérarchisation, c'est par exemple : la grande RN, les Cars Jaunes, les réseaux départementaux, les bus de la micro-région, et les locaux, les bus urbains. Tout cela peut être fait si on enlève le surplus de trafic qu'il y a dans ces petites artères. On reproche aux RN d'être des aspirateurs à voitures, mais là, c'est intéressant d'aspirer les voitures dans ces grands axes pour ensuite développer les autres petits axes qui ne peuvent pas se développer pour l'instant.

On nous dit souvent que les projets de cette taille-là sont longs, qu'on parle des grands projets pendant longtemps et qu'on ne les voit pas arriver. Les projets arrivent de toute façon et c'est vrai que cela prend entre douze et quinze ans de faire un projet routier de cette taille. Entre douze et quinze ans vous paraissent beaucoup, mais nous avons vérifié. Ne vous inquiétez pas, c'est comme cela partout en Europe, dans les pays développés. Cela peut être plus long d'ailleurs.

Le déroulé de l'opération que nous voyons est d'arriver à la possibilité de lancer les travaux vers 2021-2022. Après, nous nous sommes posés des questions. Nous avons hésité un peu à communiquer sur la date de livraison de cette infrastructure. Il y a deux façons de faire des travaux routiers : les faire d'un coup, comme la route des Tamarins, qui a été ouverte d'un coup à la fin ; on peut aussi livrer section par section, comme sur la déviation de Saint-Joseph ou sur le boulevard Sud. Dans le cas de cette route, à chaque échangeur, nous pouvons livrer des sections.

Nous avons donc les deux options. Ou nous avons les moyens financiers et nous faisons tout d'un coup ou nous n'avons pas les moyens financiers et nous échelons. Si nous faisons tout d'un coup, en 2026-2027, nous pourrions y arriver. Si nous le faisons en trois sections par exemple (section basse, section du milieu, section haute), nous arrivons à 2035.

Je vous remercie de m'avoir écouté. J'espère que j'ai été clair, même si je n'ai pas l'habitude de faire des présentations en public. Si vous avez des questions, je serai présent à toutes les réunions, pendant tout le débat. Vous n'aurez probablement pas Monsieur FOURNEL, ni Monsieur MORBÉ, Directeur des routes. Donc, profitez-en maintenant pour poser des questions à ces deux intervenants. Monsieur Arnaud CLAUDE pourra peut-être là par contre. Nous avons la chance d'avoir Monsieur LEYRIT, qui a beaucoup d'expérience. Vous pouvez aussi en profiter pour lui poser des questions aujourd'hui parce que c'est la seule fois où il sera dans ce débat. Je vous remercie de votre attention.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Nous avons maintenant un échange, questions/réponses ou interventions, vous pouvez tout à fait prendre des positions sur ce projet. J'ai demandé à Monsieur Bernard VITRY d'animer cette partie-là.

La première chose est de voir, Monsieur, si vous vous estimez satisfait des éléments qui vous ont été donnés.

Hervé VITRY, pharmacien

La réponse a été plus que claire puisqu'il y a des enjeux qui sont soit locaux soit plus vastes suivant que l'on passe à l'Est ou à l'Ouest du Tampon. Je comprends parfaitement que s'il y a un projet à 2x1 voie et l'autre à 2x2 voies cela ne puisse pas être le même coût de revient.

Je vous remercie infiniment, Monsieur. Votre exposé était parfaitement clair. Vraiment, je ne m'attendais pas à un exposé aussi précis.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Y a-t-il une question dans la salle ? Monsieur.

Frédéric PRUGNIERES, informaticien

Bonjour. Je voudrais savoir comment vous avez choisi les tracés. Cela passe toujours par Bassin Plat et le goulet d'étranglement sera là, puisqu'il y a toujours des embouteillages à ce niveau-là le matin et le soir. Qu'il y ait une 4 voies plus loin ou quoi que ce soit, ce sera toujours comme cela.

Bernard VITRY, membre de la CPDP

Avant la réponse, s'il vous plait, Monsieur, est-ce que vous pouvez vous présenter ?

Frédéric PRUGNIERES, informaticien

Je suis Frédéric PRUNIERES.

Bernard VITRY, membre de la CPDP

Merci.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Nous ne choisissons pas par rapport à Bassin Plat. Nous choisissons pour pouvoir avoir les bonnes pentes. Nous savons qu'en partant de ces endroits-là, nous aurons les bonnes pentes sur toute la route. Pour le problème de Bassin Plat, le diagnostic a été fait. Ce n'est pas un problème de 2x2 voies, c'est un problème d'échangeur. Les échanges à ces endroits-là sont dysfonctionnels. Nous avons deux projets dans ce coin qui permettraient de réaliser des échangeurs qui fonctionnent. Cette route a été construite il y a plus de 30 ans, je pense. Cet échangeur n'était pas conçu pour autant de voitures. Avec mon projet, enfin, le projet de Route des Géraniums, et un autre projet qui s'appelle la déviation de Saint-Pierre, nous avons des solutions. Nous n'avons pas encore choisi précisément quel échangeur on peut faire ici, mais nous voulons en faire un nouveau. Cela résoudra votre problème de trafic à cet endroit.

Bernard VITRY

Est-ce que cette réponse vous satisfait, Monsieur ? Merci. Une autre question ? Monsieur BERNE.

Philippe BERNE, retraité

Bonjour. J'aurais aimé voir au niveau de la cartographie, mais je la découvre, les projets à court, moyen, long terme prévus par les communes. J'habite au Tampon. Le gros problème est qu'on part de 55 000 véhicules/jours pour la 2x2 voies et on arrive au Col de Bellevue à 4 000 à peine, c'est-à-dire ce qu'il doit y avoir à Sainte-Rose, pas plus. Le problème est donc en fait celui de la traversée du Tampon. Des projets avaient été lancés avec un problème de maîtrise d'ouvrage, par exemple la Ligne des 400, la route des Flamboyants qui, en étant prolongées jusqu'à Dassy, permettraient de récupérer tous les gens de Bras de Pontho, Pont d'Yves, les Hauts de La Plaine des Cafres pour éviter de passer sur la Ligne des 600 au Tampon. Je crois que ce serait bien que l'on ait cela.

Il y a aussi un projet un peu plus long terme, ce qui était appelé à l'époque la Croix du Sud, avec une liaison entre la Ligne des 400 et Pierrefonds. Peut-être est-ce un problème d'urgence. Est-ce que l'on ne pourrait pas déjà améliorer par des travaux de ce type ? Je suis très favorable à un office des routes. En gros, notre fond routier, cela doit être 55 % pour la Région, 20 et quelques % pour le département, et le reste pour les communes. Donc, pour les grandes voies routières, ce serait que l'on ait un seul maître d'ouvrage – à voir qui va l'être – qui puisse justement travailler sur ces routes-là. Là, je pense que, dans le cadre des actions à mener sur tout ce qui est innovation, etc., on pourrait aller assez vite et au moins avoir une vision claire des grands problèmes. Par exemple, la route de Cilaos est une route nationale. La route de Salazie est une route départementale. Il y a vraiment une déperdition.

Et puis, je pense qu'il faut aussi avoir présent à l'esprit le problème des financements. Si on est sur les financements actuels, à mon avis, ce n'est pas 2035. On a énormément de projets. Il faudrait aussi en même temps voir quelles sont les orientations des autorités organisatrices de transport. Là, apparemment, on va en avoir une seule pour la CASUD et la CIVIS. Il faudrait voir quels sont leurs projets de transport en commun, soit de transport en commun sur site propre soit d'autres, de façon à pouvoir intégrer cela, et pouvoir bien analyser ce qu'il va falloir faire. Merci.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Je voulais d'abord vous remercier pour votre intervention et peut-être faire un petit peu de publicité pour le débat. Je vous invite à venir la semaine prochaine au Campus Pro. Le 6 mars, à 18 heures, nous avons consacré une réunion entière à ces problèmes-là. Nous avons bien partagé vos préoccupations. Un projet routier est présenté par les services, mais il n'est pas hors sol, c'est-à-dire qu'il passe sur des zones qui ont des projets aujourd'hui, où il y a des collectivités, des intercommunalités qui ont leurs propres projets en matière de transport, de voies routières, de transport en commun. Tout ceci sera évoqué lors de la réunion qui est programmée le 6 mars au Campus pro à Saint-Pierre. Vous êtes tous collectivement invités à y assister.

Peut-être de son côté, la Région a-t-elle des éléments à donner. On peut peut-être vous renvoyer aussi la balle en matière de financements. On a les coûts des différentes variantes. Vous n'avez pas donné trop de détails sur les moyens de financer cet ouvrage.

Dominique FOURNEL, Vice-président du Conseil régional

La réponse est bien difficile, et Monsieur BERNE le sait. Il est toujours très difficile de financer des projets de ce montant-là, d'autant que ce n'est pas le seul projet qui nous préoccupe. Par exemple, et ce sont les événements récents qui l'ont mis en valeur, nous sommes aussi en train de nous intéresser à la route nationale 5, la route de Cilaos. Vous avez vu les dégâts causés par les épisodes Berguitta notamment. Là, nous sommes vraiment dans une obligation impérieuse de nous lancer dès à présent dans des réflexions très poussées sur l'aménagement de cette route de Cilaos, au risque de voir une route coupée pratiquement en permanence. Il y a donc ce projet de route de Cilaos.

Il y a d'autres projets routiers, notamment dans le sud. Il y a un projet important aussi depuis la liaison entre Le Tampon et la sortie de Saint-Pierre, qui a été estimée de l'ordre de 100-150 millions d'euros. Il y a le même projet à l'extrémité de la RN3 du côté de Saint-Benoît Bras-Fusil où là aussi, nous avons une déviation à mettre en place, qui est aussi de grande importance.

Tout cela pour dire qu'effectivement, le financement est vrai problème. Il faut frapper à toutes les portes, la Région bien sûr en sa qualité de maître d'ouvrage, mais il faut voir également les aspects de financements par l'Europe liés notamment au développement sur des axes des transports en commun, c'est important. Sur la route du Littoral par exemple, qui est en réalisation actuellement, le financement de l'Europe est essentiellement pointé sur l'aspect transport en commun. Après, quelles seront dans une quinzaine d'années – puisque nous sommes là sur un projet à l'horizon d'une quinzaine d'années – les possibilités de financements ? Il est aujourd'hui difficile de le dire. Mais ce n'est pas parce qu'on ne peut pas dire aujourd'hui que l'on maîtrise le financement qu'il ne faut pas travailler le projet. C'est ce qui a été fait par le passé dans d'autres projets. Il faudra bien que l'on trouve les solutions pour ces financements. Il faudra établir une hiérarchie dans ces opérations et donc, dans leurs financements.

Comme je viens de vous le dire, nous avons des impératifs à Cilaos par exemple. C'est une opération sur laquelle nous sommes en train de travailler très sérieusement, parce que nous avons beaucoup de craintes. Berguitta nous a permis, notamment grâce à l'examen fait par le BRGM sur tout l'itinéraire de la route de Cilaos, de mettre en valeur le fait que nous risquons d'avoir des effondrements très importants sur cette route, qui nous obligent très rapidement à trouver une solution, en tout cas sur certains linéaires de la route, pour assurer un accès à Cilaos de façon, non pas totalement sécurisée, mais en tout cas, de façon sécurisée prochainement. Nous travaillons donc là-dessus.

La Route des géraniums, 400 millions d'euros. Tout à l'heure, Monsieur a posé la question du pourquoi, des différenciations entre les financements. Vous avez vu que c'est lié notamment à la structure de la route, mais également aux linéaires qui sont proposés. Effectivement, 400 millions, 500 millions d'euros : il faudra voir comment nous pouvons les financer. Aujourd'hui, nous n'avons pas encore porté la réflexion sur ce financement. C'est compliqué.

Bernard VITRY

Il y avait aussi une question concernant l'amélioration des voies existantes. Vous pouvez peut-être rappeler votre question, Monsieur BERNE, s'il vous plaît.

Philippe BERNE, retraité

Oui. Est-ce que dans les priorités, on ne peut pas aller sur l'amélioration importante, sur le fait de mettre en place des projets qui sont déjà dans les tuyaux ? Je pense à la route des Flamboyants. Nous avons encore la chance que du côté de Saint-Pierre, il y ait peu de constructions. On peut donc l'élargir. Est-ce qu'il n'y aurait pas une discussion, je ne sais pas à quel niveau, peut-être au niveau des communautés d'agglomérations, pour essayer de dire ce que l'on peut faire ? Cela peut aussi vous éclairer puisque vous allez parler de phasage. À mon avis, c'est quelque chose qui peut être intéressant. On pourrait justement phaser avec ces voies nouvelles. Je pense aussi à la Croix du Sud qui permettrait d'arriver directement sur Pierrefonds sans passer par le trajet habituel.

Nicolas MORBÉ, Directeur général adjoint en charge des routes et des transports à la Région

Effectivement, la Région intervient en tant que maître d'ouvrage direct sur des projets, mais elle intervient aussi en tant que cofinancier sur des opérations. Parfois, la réalisation de certaines opérations peut, sur le réseau dit secondaire ou non-armature, contribuer par un maillage approprié à délester le réseau principal. J'aurais comme exemple immédiatement à vous donner la liaison que le département est en train de réaliser entre La Plaine des Sans-soucis, liaison entre la RD2 et la RD4, qui est cofinancée par la Région, qui est cofinancée par des fonds européens, qui est sous maîtrise d'ouvrage département, qui permettra de délester sur la RN1 à Saint-Paul l'échangeur de Savanna pour amener du trafic sur l'échangeur de Cambaie. Faire d'autres solutions en compléments de ces grands aménagements qui permettent, par un meilleur maillage, d'améliorer la capacité, l'utilisation et d'optimiser l'utilisation du réseau existant est aussi tout à fait possible. Ce sont des choses que la Région fait également.

La Région est également à l'origine du financement d'un nouvel échangeur sur la desserte de la ZI4 à Pierrefonds, qui est finalement un peu la première pierre du projet que vous évoquez, le projet de Croix du Sud.

Nous sommes donc bien dans la mise en œuvre d'un ensemble de projets cohérents, qui sont inscrits au Schéma d'aménagement régional, qui se font par tranches d'aménagement, en fonction des priorités définies. C'est vrai que nous sommes dans des logiques de maîtrise d'ouvrage et chaque maître d'ouvrage a parfois ses priorités. La priorité de la CIVIS est la desserte des zones économiques, l'aménagement du transport collectif en site propre urbain entre Saint-Louis et Saint-Pierre. Le département avait, un temps, axé ses priorités sur le pont de l'Entre-deux, dans ce secteur-là. Peut-être qu'un jour, ce sera aussi la réalisation d'une nouvelle liaison à la place du Radier du Ouaki.

Ces aménagements s'inscrivent déjà dans un ensemble cohérent. Le grand projet tout seul, la déviation du Tampon a souvent en lui-même peu de sens s'il ne s'accompagne pas d'aménagements complémentaires sur le réseau secondaire. Autre exemple : la route des Tamarins. Elle a gagné en efficacité parce que nous avons aussi complété l'armature principale par des aménagements sur le réseau secondaire, dont les maîtres d'ouvrage doivent s'emparer, comme le département quand il s'agit de routes départementales, des communes ou maintenant des EPCI vu qu'elles ont compétence sur les voies d'intérêt communautaire. Après, il faut rechercher des financements. Je pense que chaque département et chaque région, s'ils ont des intérêts à trouver dans le financement de projets, n'hésiteront pas à cofinancer des projets à la demande d'autres maîtres d'ouvrage.

Après, il y a la possibilité de voir peut-être un jour un office des routes. Ce n'est pas encore d'actualité. Pour l'instant, il y a une plutôt mutualisation sur le sujet des transports collectifs. La première pierre, c'est le syndicat mixte des transports de la Réunion, pour mutualiser et rendre plus efficace l'organisation des transports collectifs. Cela viendra peut-être un jour sur les routes. Je pense que tout mettre dans un même projet ne réglera pas le problème de la recherche de financements pour financer tout ce dont on a besoin, que ce soit en matière de routes ou de transports collectifs.

Bernard VITRY, membre de la CPDP

Merci, Monsieur MORBÉ. Une autre question ? Madame.

Margaux MALSAN, étudiante

Bonsoir. J'ai une question par rapport au tracé Ouest surtout, qui passerait presque en plein milieu entre Saint-Pierre et Le Tampon, donc, entre la Ravine des Cabris et Le Tampon. Est-ce que cela ne va pas faire du mitage urbain justement ? Est-ce que cela ne va pas faire une espèce de grosse conurbation entre Le Tampon et Saint-Pierre complètement compacte, où au final, la route passerait au milieu et serait un peu étouffée par tout cela ? On sait que quand une route est construite, de l'urbanisation se fait forcément un peu autour. Je voulais donc savoir si ce ne serait pas un des risques de tout cela.

Bernard VITRY, membre de la CPDP

Merci pour votre question, Madame.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Premièrement, on ne peut pas prévoir l'avenir, mais nous avons de l'expérience dans ce domaine. Nous avons fait les 4 voies de l'Est. Elles sont passées la plupart du temps dans des champs de

canne et nous avons maintenant un retour de quinze, vingt ans, sur ce qui a été fait. Sur Sainte-Marie, on a toujours des champs de canne autour ; sur Bras-Panon, on a toujours des champs de canne autour. Il ne faut pas non plus être angélique. Des gens vont avoir des projets autour de ce genre d'infrastructures. Typiquement, les gens qui vont avoir ces projets vont les avoir autour des échangeurs. Il faut faire attention autour des échangeurs. On ne fait pas d'échangeur au milieu des champs de canne. On va les faire sur des RD qui sont existantes et qui desservent déjà, l'urbanisation qui existe déjà.

Maintenant, il y a d'autres techniques d'aménagement du territoire qui permettent de boucler les terres agricoles pour ne pas qu'elles soient touchées par cette urbanisation. Mais même si des gens voulaient faire, par exemple, un centre commercial au milieu d'un champ de canne, il n'aura aucune raison de le faire s'il n'y a pas de liaison avec la 4 voies. Ils vont donc s'accrocher sur les échangeurs et comme je vous l'ai dit tout à l'heure, les échangeurs sont déjà dans des endroits qui sont urbanisés sur l'Ouest.

Bernard VITRY, membre de la CPDP

Merci, Monsieur LACPATIA. Madame, êtes-vous satisfaite de la réponse ?

Margaux MALSABN, étudiante

Oui, parfait. Merci.

Bernard VITRY, membre de la CPDP

Merci. Est-ce qu'il y a d'autres questions ? Monsieur.

Frédéric PRUGNIERES, informaticien

Comme je vois sur le plan, avez-vous envisagé une rocade, c'est-à-dire de faire les deux solutions, la voie Ouest et Est qui permettrait de relier les gens du sud et les gens de l'ouest ?

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Pouvez-vous préciser votre question ? Je ne suis pas sûr d'avoir tout compris.

Frédéric PRUGNIERES, informaticien

Une rocade.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Qui tourne autour. De faire l'Est et l'Ouest et qu'elles se rejoignent.

Frédéric PRUGNIERES, informaticien

Voilà. Cela permettrait de desservir le sud-est et le sud-ouest.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Non. Peut-être pourrions-nous nous voir après, avec un plan.

Bernard VITRY, membre de la CPDP

Excusez-moi, Monsieur, votre question est bien de faire les deux routes et de les relier, c'est cela ?

Frédéric PRUGNIERES, informaticien

Voilà.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Si l'on fait les deux, on n'est plus à 400 millions. On est à un milliard. Oui, ce serait bien d'avoir beaucoup d'argent. À mon avis, les deux routes sont utiles pour La Réunion. Est-ce que c'est raisonnable de faire ces deux routes ? Je pense qu'il faudrait commencer par une et voir ensuite si on fait l'autre.

Frédéric PRUGNIERES, informaticien

Il n'y a pas que la poussée démographique à Saint-Pierre. Il y aura celle de Saint-Joseph, etc., et cela va continuer.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

J'avais compris cette problématique. Il y a un projet de déviation de Saint-Pierre entre Grands Bois et la RN3 qui passerait par le nord de Saint-Pierre et qui rejoindrait directement la 4 voies. Cela permettrait aux gens de Saint-Joseph d'aller plus rapidement vers les 4 voies de la micro-région.

Bernard VITRY, membre de la CPDP

Êtes-vous satisfait de la réponse, Monsieur ? Merci. Monsieur, vous souhaitez poser une question.

Mathieu RAFFINI, sans emploi

Je me présente. Mathieu RAFFINI. Je suis un jeune citoyen saint-pierrois qui est un peu intéressé pour savoir ce qui se passe. Par ailleurs, je suis aussi venu au nom de la section communiste de Saint-Pierre.

Déjà, je voulais remercier la CNDP d'organiser cela. Je trouve vraiment intéressant de pouvoir discuter des grands projets d'aménagement dans notre pays. C'est quand même intéressant de voir ce qui s'y passe.

J'avais deux remarques à faire concernant les différents projets, notamment sur le report des véhicules. De ce que j'entends, la question est bien de se dire : dans tous les cas, il va y avoir une augmentation du nombre de véhicules et du coup, on ne va pas pouvoir faire sans, il va falloir absolument construire une nouvelle route. Je suis bien d'accord qu'au niveau du Tampon, cela pose problème. Après, une fois arrivé vers le Col de Bellevue par exemple, la fréquentation est bien moindre. Pourquoi ne pas juste améliorer les voies existantes, peut-être faire une contournante au niveau du Tampon ? Et surtout derrière, penser à la question des transports en commun. Actuellement, juste mettre des bus, des cars, ne change pas la fréquentation routière. Les gens préfèrent toujours prendre leur voiture, tout simplement parce qu'il faut aussi prendre en compte que le bus, tel qu'il est pris socialement, est une chose stigmatisante. La Région a-t-elle pensé à une autre solution que ce système de bus ? Comment est-ce qu'il est censé être pris en compte ? Est-ce que c'est censé être un TCSP ? Je me pose cette question.

La deuxième chose, c'est l'impact environnemental direct comme indirect. Quand on commence à monter dans les hauts, surtout dans cette zone-là, il y a quand même pas mal de ravines. On l'a vu notamment avec le dernier épisode de Berguitta où il y a eu plein de glissements de terrain, d'inondations, de débordements, etc. Aujourd'hui, on a des terrains qui sont déjà fragilisés, qui sont un peu stabilisés par l'agriculture qui existe sur place. Si on commence à construire des routes dessus, peut-être par accident – je ne dis pas que ce serait volontaire – il faut boucher une ravine dont on ne connaissait pas l'existence, cela pourrait avoir des conséquences dramatiques pour la population. Est-ce que tout cela a été étudié sur l'ensemble du secteur ?

Pareil, sur les espèces animales et végétales qui peuvent être dans la zone, est-ce qu'une étude a été prise en compte ? Je vous remercie.

Bernard VITRY, membre de la CPDP

Avant de laisser la parole au maître d'ouvrage, je voudrais rappeler deux réunions thématiques : celle du 6 mars qui aura lieu au Campus pro à Saint-Pierre, à 18 heures, sur le thème des transports et de la mobilité ; au CIRAD, le 6 avril, un mois plus tard, sur l'environnement. Je laisse la parole au maître d'ouvrage.

Nicolas MORBÉ, Directeur général adjoint en charge des routes et des transports à la Région

Effectivement, le dossier du maître d'ouvrage présente également les schémas envisagés par la Région Réunion pour le développement des transports collectifs. Les principaux projets consistent à réaliser le réseau régional de transport guidé, qui dessert le principal cordon urbain littoral, de Saint-Joseph à Saint-Denis et de Saint-Denis à Saint-Benoît. Les premiers tronçons sont lancés sous la forme d'études opérationnelles portant sur les liaisons Saint-Benoît – Saint-Denis, et plus précisément une première phase Sainte-Marie – Saint-Denis, et ensuite l'autre section jugée à ce stade prioritaire en matière de développement des transports collectifs et de réalisation du RRTG sur la liaison Saint-Denis – Saint-Paul, en lien aussi avec le projet de transports collectifs en site propre du TCE. Ce sont les grandes infrastructures du futur et le réseau régional de transport guidé.

Nous avons également, dans cette branche du RRTG, la liaison Saint-Paul – Saint-Pierre, ensuite vers Saint-Joseph. Deux tracés sont actuellement envisagés : un tracé qui passe par le littoral et

un tracé qui passe un peu plus haut vers Le Tampon, qui est maintenu à l'étude à la demande justement des élus de la CASUD et du Tampon. Mais actuellement, nous ne portons pas de projet de transport collectif en site propre qui viendrait se substituer à la fonction que nous sommes en train d'étudier sur la déviation du Tampon, c'est-à-dire une liaison à vocation plus urbaine entre Le Tampon et Saint-Pierre. Cela ne fait pas partie des schémas en vigueur et des choses que nous étudions. Nous considérons, à tort ou à raison, que nous sommes plutôt dans une logique à terme vraiment de conurbation Saint-Pierre – Le Tampon – Saint-Louis, qui nous place plutôt dans une problématique de transport collectif urbain qui ne relève pas de la compétence de la région et qui mérite d'être étudiés dans la logique qu'un jour, nous aurons une autorité organisatrice de transport urbain entre CASUD et CIVIS.

Ceci étant dit, cela ne veut pas dire que nous ne faisons rien sur les transports collectifs. Cela veut dire qu'aujourd'hui, conformément aux orientations du SAR et du Schéma régional des infrastructures de transport, à chaque fois que nous lançons une étude sur un projet routier, nous raisonnons également transport collectif. Aujourd'hui, les transports collectifs sont des transports collectifs routiers. On peut parler de l'image du bus, mais même l'image du bus peut s'améliorer. Il n'y a qu'à voir le succès des nouveaux bus Cars Jaunes qui ont été mis en service. Aujourd'hui, on peut faire une liaison Saint-Pierre – Saint-Denis, avec des bus neufs, des bus équipés de WiFi, qui permettent de charger son téléphone et qui permettent d'assurer une liaison rapide entre Saint-Pierre et Saint-Denis. Je pense qu'aujourd'hui, nous avons plus de problèmes de lignes saturées et d'un réseau Cars Jaunes qui a trop de succès, que d'un réseau qui a une mauvaise image de marque. On peut donc aussi avoir une bonne offre un certain temps par des transports collectifs routiers avec du bon matériel.

Qu'est-ce que nous faisons pour faciliter la circulation des bus ? Nous faisons des aménagements. Nous avons soit des itinéraires ponctuels en site propre soit des itinéraires protégés qui donnent la priorité aux bus. Toutes ces réflexions sont systématiquement intégrées dans nos projets routiers. Effectivement, fluidifier le trafic, c'est faciliter la circulation des transports collectifs routiers par des aménagements bien pensés au bon endroit, c'est donner la priorité aux transports collectifs routiers par rapport aux véhicules particuliers. C'est la logique sur laquelle nous travaillons pour beaucoup aujourd'hui sur l'axe Le Tampon – Saint-Pierre.

Bernard VITRY, membre de la CPDP

Concernant la deuxième partie sur l'environnement ?

Nicolas MORBÉ, Directeur général adjoint en charge des routes et des transports à la Région

Les problématiques environnementales sont bien naturellement intégrées à toutes nos réflexions dès l'amont. Vous avez parlé d'éviter les impacts. C'est vraiment rentré dans les pratiques des concepteurs routiers dans la logique « éviter, réduire, compenser ». La priorité : éviter les impacts. Quand on ne peut pas les éviter, les réduire au maximum par la nature des aménagements que l'on va réaliser. Quand il y a des impacts résiduels qui n'ont pas pu être réduits à zéro, on met en œuvre des mesures compensatoires. C'est une logique qui touche à la fois le milieu naturel, l'environnement naturel, mais aussi l'environnement agricole, l'environnement urbain. C'est vraiment le fil directeur de la conception d'un projet routier en parallèle de la démarche technique et des normes techniques qui s'appliquent sur les routes.

Sur la question des risques naturels, de la prise en compte des risques de mouvements de terrain, des risques hydrauliques et d'inondation, là aussi, ce sont des choses qui sont étudiées. Chaque ravine, chaque thalweg est pris en compte pour faire en sorte que les nouvelles infrastructures soient transparentes aux écoulements, et donc ne pas aggraver les situations des risques. Quasiment toutes les communes sont maintenant dotées de plans de prévention des risques, mouvements de terrain et inondations qui constituent des servitudes, qui s'imposent à un aménageur d'infrastructures, à un aménageur de zones urbaines qui doit prendre en compte les préconisations des plans de prévention des risques, qui imposent de ne pas aggraver les risques. D'ailleurs, si l'on peut combiner des projets, on peut être parfois dans des logiques de co-maîtrise d'ouvrage à l'occasion d'un projet d'aménagement et d'infrastructure et essayer de voir comment la gestion et la mitigation des risques peuvent être intégrées au projet.

Bernard VITRY, membre de la CPDP

Merci, Monsieur MORBÉ. Est-ce que vous êtes satisfait de la réponse du maître d'ouvrage ? Vous reviendrez dans les réunions thématiques, très bien. Merci. Est-ce qu'il y a d'autres questions dans la salle ? Monsieur.

Yannis LEBON, conseiller municipal Le Tampon

Yannis LEBON. Je suis un élu de la mairie du Tampon, opposition. J'habite Bérive et je travaille à Bras de Pontho. Je connais un peu le parcours. Il me faut trois quarts d'heure de Bérive et aller travailler à Bras de Pontho.

Ma question est : les intempéries qui ont frappé Le Tampon ces derniers temps, et le sud de façon générale ont démontré qu'aux heures de pointe, quand les ravines coulent au Tampon, les embouteillages commencent à Saint-Pierre. Une heure pour faire Saint-Pierre – Le Tampon, minimum. Je me demande si les deux, trois, quatre propositions qui sont faites aujourd'hui, soit que l'on passe à l'Est soit que l'on passe l'ouest, sont des projets qui sont faits pour contourner Le Tampon et si le projet qui sera choisi apportera véritablement une solution aux embouteillages à l'entrée du Tampon. Est-ce qu'une étude a été faite en fonction des différents points où la route va rejoindre les axes du Tampon et va apporter véritablement une solution ? Je rejoins Monsieur BERNE qui disait que sans le travail qui est fait pour cette route départementale, la route des Flamboyants, on craint que les embouteilles ne disparaissent pas au centre-ville du Tampon, d'autant plus que le projet de PLU qui est en voie d'adoption au Tampon vise à une densification du centre-ville du Tampon autour de cet axe de la rue Hubert Delisle, la rue des 600. Ma question est : est-ce que des études ont été faites selon que l'on fait une sortie sur Bras de Pontho, sur Pont d'Yves ? Est-ce que cela va avoir véritablement une influence sur les embouteillages à l'entrée du Tampon ?

Bernard VITRY, membre de la CPDP

Merci, Monsieur LEBON. Maître d'ouvrage.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Je pense que vous avez raison, cela rejoint la question de Monsieur BERNE. On parle d'une route et je pense que vous parlez des barreaux de liaison, c'est-à-dire la jonction des autres routes de la commune vers cette nouvelle infrastructure. Oui, en même temps que la route, il faut étudier les barreaux de liaison. Le problème qu'il y a eu par exemple sur la route des Tamarins est qu'on fait d'abord la grosse infrastructure et après, les autres maîtres d'ouvrage vont se connecter petit à petit sur cette infrastructure et tout va fonctionner au final. Mais il y a une chose qu'il faut faire en premier, c'est l'infrastructure. Pour que les autres puissent suivre ensuite, faire de gros investissements, il faut être sûr que cette infrastructure est réalisée, avant même de faire les barreaux de liaison, mais il faut les étudier en même temps. Ce qui se passe souvent dans la suite des études, c'est que nous avons des réunions avec le département et les communes pour voir ce qui est le plus intéressant pour eux et pour nous dans l'organisation de ces échangeurs. Par exemple, on peut très bien déplacer des échangeurs parce qu'on se rend compte qu'on ne pourra pas recalibrer les RD actuelles parce qu'il y a des maisons tout autour, des sorties de garage, des choses comme cela, et qu'il faut peut-être s'arrêter ailleurs ou refaire un barreau tout neuf ailleurs. Ce sont des questions qui arrivent vers les deux tiers de l'avant-projet. Nous sommes en étude préliminaire. Cela veut dire que dans deux ans, nous allons commencer à nous poser ce genre de questions.

Bernard VITRY, membre de la CPDP

Merci, Monsieur LACPATIA. Êtes-vous satisfait de la réponse du maître d'ouvrage ?

Laurent Pavard, Président de la Commission particulière du débat public

Je vais apporter une précision. Ce sera certainement vu la semaine prochaine. Le Conseil départemental a un projet de prolongation du CD400. Ce n'est pas très long, mais cela permettra de faire une jonction sur le CD28 si je ne me trompe pas.

Bernard VITRY, membre de la CPDP

Y a-t-il d'autres questions ? Pas de question. Merci beaucoup. Oui, je vous en prie, Monsieur le Président.

Christian LEYRIT, Président de la Commission nationale du débat public

Voilà des projets qui concernent des dizaines de milliers de personnes. Comment expliquez-vous que la salle soit aussi clairsemée ? Quelqu'un disait tout à l'heure que j'avais une petite expérience. Je suis absolument surpris qu'il y ait aussi peu de monde dans la salle. Est-ce que c'est parce que la population n'est pas du tout informée de ces projets ? Qu'en est-il ? Il devrait y avoir des centaines de personnes qui se préoccupent de ces projets, même si ce sont des projets à long terme. Effectivement, une question est souvent posée : on dit que ce sont des projets à long terme, mais il y a tout de même un sujet important, c'est peut-être de prévoir également dans les documents d'urbanisme des infrastructures à long terme. J'ai cru comprendre que sur ces projets là, sur aucun des tracés il n'y a de réserves d'emprise dans les documents d'urbanisme. Or, c'est tout de même une préoccupation que doivent avoir les responsables locaux que d'avoir des réserves d'emprise pour ménager l'avenir de très long terme. Je ne connaissais pas tellement le secteur, mais je me suis promené tout l'après-midi d'hier dans ce secteur. Il y a quand même des zones déjà relativement urbanisées. Il est peut-être assez urgent de prévoir des emprises dans les documents d'urbanisme si l'on veut avoir la possibilité un jour de faire des projets de ce type-là.

Je ne sais pas si des gens ont des idées sur pourquoi il y a aussi peu de gens qui s'intéressent à cette question-là. Croyez-moi, dans les années à venir, il va y avoir beaucoup plus de monde qui va se préoccuper de cela, mais je pense qu'il est important également que les citoyens soient informés très en amont et qu'ils puissent s'exprimer très en amont. Au moment de l'enquête publique, je pense qu'il sera bien tard pour créer des associations avec des milliers de personnes, ce qui est quelque chose d'assez courant. Je pense donc que pour vous qui êtes là, il faut inciter l'ensemble des gens concernés à venir s'informer, donner un point de vue. C'est tout à fait possible également, et cela existe de plus en plus, que des collectifs de citoyens apportent des contributions ou fassent des contrepropositions, qui doivent être étudiées par les maîtres d'ouvrage. Je crois que c'est quelque chose qui participe également au débat démocrate. Il y a le projet du maître d'ouvrage, qui est là pour présenter ses solutions. Monsieur FOURNEL disait d'ailleurs qu'aujourd'hui, il n'y a pas de point de vue précis de la Région. Il y a des alternatives, mais il y a peut-être également, et c'est le fruit du débat démocratique, des idées nouvelles de transport collectif ou d'autres alternatives, comme cela a été très bien dit aujourd'hui, qui peuvent présenter un intérêt, au moins un intérêt de réflexion et d'études complémentaires le cas échéant.

Bernard VITRY, membre de la CPDP

Il y a une demande de prise de parole dans la salle.

Un intervenant [01.28.13]

J'aimerais rebondir sur votre question. Est-ce que les dates des débats publics ont été publiées dans la presse ?

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

La conférence de presse a eu lieu ce matin. Il faut laisser le temps aux journalistes de travailler. J'espère que le message va passer pour la suite du débat, pour les réunions qui vont venir. Nous avons fait des opérations de communication, notamment des distributions de tracts à Saint-Pierre ce week-end. Manifestement, cela n'a pas suffi. Il y a également des affichages dans des commerces. Les campagnes d'affichage vont continuer. Il semble que les commerçants rechignent parfois un peu à afficher des affiches dans leur vitrine. C'est un peu difficile. Nous sommes au début et nous allons poursuivre nos efforts d'information pour que la communication passe mieux auprès du public.

Un intervenant

Cela nous impacte, nous, en tant que citoyens, les élus locaux aussi. Il n'y a pas de représentant d'élus du sud, ni d'écologiste, etc., pour éviter que l'on trouve des espèces protégées et que cela bloque.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Il y a au moins un élu. Je note ! Je peux dire que l'information est passée. Après, je ne peux pas commenter ce point-là. J'espère que nous aurons des participations à l'avenir. Madame, et il y avait aussi Madame qui voulait intervenir.

Une intervenante [02.00.06]

L'information ne s'est passée que samedi. Aujourd'hui, nous sommes lundi. Je pense que les gens ne sont pas au courant. Maintenant, Monsieur parle de quand on fait des débats publics. On n'est jamais au courant. C'est affiché loin dans les mairies. Il faut que les gens se déplacent dans les mairies pour aller voir quand il y a des débats publics, Monsieur. Peut-être même que les élus ne savent pas aujourd'hui que vous avez fait cela. Non ? Si ? C'était ma question parce que vous avez dit qu'il n'y a pas de gens. Souvent, les gens ne sont pas au courant. Nous n'avons su que samedi. En plus, seulement au marché forain. Nous avons eu des papiers seulement au marché forain, samedi, à Saint-Pierre.

Marie FONTAINE, association

Pour répondre à la remarque de Monsieur, l'information est bien parue dans la presse. J'ai vu la presse depuis la semaine dernière. Je suis là parce que j'ai lu la presse.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Merci, Madame. Est-ce qu'il y a d'autres questions ? Apparemment, vous avez épuisé les questions pour ce soir. Nous allons nous retrouver à l'extérieur autour d'un verre. Nous pourrions continuer à discuter. Le maître d'ouvrage reste là encore un moment. Vous pourrez leur poser des questions en direct et nous pourrions échanger avec vous sur ce projet. Merci beaucoup.

Monsieur.

Frédéric PRUGNIERES, informaticien

Je veux juste répondre à Monsieur le Président. Je voulais vous dire sous forme de boutade que ce soir, vous avez la crème, et que le lait viendra après !

(Rires)

(Fin d'enregistrement)