

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

Synthèse
Réunion d'information générale
du samedi 10 mars 2018 à Saint-Pierre

SALLE / ADRESSE : Théâtre Lucet Langenier
13, rue de la République, Saint-Pierre

PARTICIPANTS : 16 personnes

DÉBUT > FIN : 10 h 10 à 12 h 50

QUESTIONS-RÉPONSES : 19 questions

En tribune

CNDP

M. Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

M. Daniel GUERIN, membre de la Commission particulière du débat public

Mme Dominique de LAUZIERES, membre de la Commission particulière du débat public

Maîtrise d'ouvrage

M. Nicolas MORBÉ, Directeur général adjoint Grands chantiers transports déplacements

M. Félix LACPATIA, Chargé d'Opérations

M. Jean-Philippe BAYART, Chef du service Prospectives

SYNTHÈSE DE LA RÉUNION :

La séance est ouverte à 10 h 10.

Dominique DE LAUZIERES présente en préambule les règles de ce débat public : plusieurs réunions générales et thématiques seront organisées, sur les impacts du projet sur les transports, les paysages, l'agriculture et l'environnement ; les contributions sont possibles depuis les réseaux sociaux (Facebook, Twitter) ou par courrier postal, une permanence est ouverte pour consulter le projet.

Au sens large, le débat public vise à informer la population sur le projet de la route des Géraniums : opportunité, enjeux – notamment de transport dans le périmètre Sud de l'île – et caractéristiques principales. Le débat public doit permettre à toute personne intéressée de formuler observations, critiques et suggestions, ainsi que des propositions. A la fin, tous les éclairages seront pris en compte par le Maître d'Ouvrage (MO) pour apprécier son projet et éventuellement le modifier.

La commission particulière, désignée pour organiser ce débat public sur le projet de la route des Géraniums, veille au respect de trois grands principes :

- Transparence de l'information (le maître d'ouvrage doit mettre à disposition du public tous les éléments nécessaires) ;
- Équivalence des intervenants (toutes les personnes intéressées ont le droit de participer au débat) ;
- Argumentation des propos (tous les avis et observations sont pris en compte à partir du moment où ils sont argumentés).

La commission particulière du débat public établit finalement un compte-rendu, sur la base duquel la commission nationale produira un rapport. Les deux documents vont servir de base à la décision définitive du MO. La réunion de clôture se tiendra le 3 mai, la CNDP aura alors deux mois pour rédiger son rapport, puis le MO devra publier sa décision trois mois plus tard, soit le 3 octobre 2018.

Le MO peut tenir compte des prises de parole lors du débat afin de poursuivre son projet, en le modifiant ou pas, ou bien il peut décider d'abandonner son projet. Si le MO choisit de poursuivre son projet, il doit préciser comment il va poursuivre l'information et les moyens de participation du public qu'il compte mettre en place.

L'information sur ce débat public a donné lieu à une campagne d'affichage dans les commerces de Saint-Pierre, à des distributions de tracts, à l'ouverture d'une permanence, à l'ouverture d'un site Internet, d'une page Facebook et d'un compte Twitter.

*

Félix LACPATIA présente le contexte dans lequel s'inscrit le projet de la route des Géraniums.

Le projet est lancé en étude en 2010 avec la participation de plusieurs bureaux d'études. La microrégion Sud concernée est le « tripôle », rassemblant Saint-Louis, Le Tampon et Saint-Pierre, une zone qui a vocation à se développer économiquement de manière importante dans les années à venir. La microrégion Sud connaît un essor démographique très important, de nombreux jeunes entreront prochainement dans le marché du travail, s'achèteront des véhicules et auront besoin de se déplacer (30 % de la population du tripôle a moins de 20 ans).

Par ailleurs, l'urbanisation de la zone est exponentielle, mais diffuse, avec peu de grands immeubles et beaucoup de cases à terre, en particulier autour du Tampon. La circulation routière ne s'améliore pas, la voiture dépasse toujours les aménagements réalisés.

En Europe, 71 % de la population se déplace en véhicule particulier, pour le tripôle la proportion atteint plus de 80 %, le relief accidenté explique en partie cette utilisation intensive. La carte des trafics pour 2016 montre plusieurs zones à problèmes, essentiellement à cause d'embouteillages récurrents.

Deux gros points noirs dans le Sud : la RN1 qui arrive à Saint-Pierre et la RN3 qui monte vers le col de Bellevue. Ce sont deux axes prioritaires, objets de nombreux petits projets. Dans Le Tampon, les trafics actuellement constatés sont équivalents aux trafics embouteillés sur la Saline et Saint-Leu avant l'ouverture de la route des Tamarins.

Un objectif de la Région est d'aboutir à ce que les Réunionnais utilisent les transports en commun pour réaliser 15 % de leurs trajets, au lieu de 7 % aujourd'hui, tout en réduisant de 10 % au moins l'émission de gaz à effet de serre, d'ici 2030.

Quels usages pour la nouvelle route des Géraniums ?

Une habitante souligne l'importance de réaliser une étude sur l'usage qui allait être fait de la nouvelle route, entre loisirs, travail et voyages.

L'enquête « Ménages Déplacement » réalisée en 2016 par le Syndicat Mixte des Transports de La Réunion avait permis d'étudier les motivations des déplacements dans l'île : 30 % des gens se déplacent pour se rendre au travail et pour déposer les enfants à l'école, mais les autres raisons sont tellement diverses qu'on ne peut pas les classer. Par ailleurs, une étude sur les mobilités à La Réunion, réalisée par AGORAH, une agence d'urbanisme, avait abouti à des résultats forts instructifs, qui seront prochainement synthétisés pour être versés au dossier de ce débat public.

Un intervenant estime que l'usage de la voiture, émettrice de gaz à effets de serre, ne devrait pas être encouragé, alors que l'ouverture d'une nouvelle route ne pourra que provoquer l'achat de nouveaux véhicules. De plus le prix de l'essence et du diesel ne fera qu'augmenter dans les années à venir. A contrario, la voie ferrée devrait être privilégiée.

Il est bien difficile aujourd'hui de se projeter dans l'avenir sans prendre en compte la voiture, mais d'autres possibilités sont prises en compte : l'augmentation des transports en commun et le passage des voitures à énergie fossile aux voitures à énergie électrique. Mais il n'y a pas pour le moment d'explosion des ventes de voitures électriques, et pour ce qui est des transports en commun, les nombreuses pentes dans cette microrégion contrarient leur développement. Dans le projet de route des Géraniums, le nombre et la déclivité des pentes ont été réduits au strict minimum, justement pour favoriser l'émergence future des transports en commun.

Une réunion était prévue le 6 mars dernier sur les politiques de mobilités sur l'île de La Réunion, mais elle a dû être reportée au 4 avril à cause des conditions météorologiques. Lors de cette réunion, l'ensemble des modes de transports et leurs évolutions seront évoqués.

L'objectif général du projet ne serait-il pas simplement de désengorger la ville du Tampon, puisque son tracé s'arrête juste avant d'arriver à Saint-Pierre ? Avec le risque qu'au final les usagers se retrouvent sur la route à quatre voies de Saint-Pierre, ce qui occasionnerait de nouveaux embouteillages.

L'objectif initial est de relier Saint-Pierre et le col de Bellevue, en essayant d'étudier toutes les options routières possibles. Les tracés étudiés permettent de faire une déviation au niveau du Tampon. Entre le début et la fin de la route des Géraniums, un nouvel itinéraire est proposé sur lequel il ne devrait pas y avoir de problème d'encombrements.

Par ailleurs, se pose la question de la part de trafic local du tripôle qui sera pris en charge par la nouvelle route. Sur la RN1 actuellement, il y a déjà des problèmes au niveau du passage du deux-voies au trois-voies, à cause de l'échangeur. La nouvelle route des Géraniums devrait aider à soulager la RN1.

Au niveau de Pierrefonds et jusqu'à Saint-Pierre, plusieurs projets sont envisagés afin d'absorber le surplus de voitures sur la route nationale (transports en commun, itinéraires transversaux pour rejoindre les zones industrielles).

Depuis 20 ans, il est question d'améliorer les liaisons entre Saint-Benoît et Saint-Pierre par les plaines plutôt que par le littoral. Le projet actuel concerne le passage par le tripôle Sud. Dans une phase ultérieure, il restera à étudier la meilleure solution pour rejoindre Saint-Benoît et le col de Bellevue. Par ailleurs la Région mène des réflexions et a adopté des tracés sur les « transports guidés », à l'échelle de l'île, qui font l'objet désormais de sections opérationnelles à l'étude, sur Saint-Benoît – Saint-Denis, Saint-Denis – Saint-Paul et Saint-Paul – Saint-Pierre.

Le schéma d'aménagement régional (SAR) prévoit la création de nouvelles voies entre la Ligne des 400 et la RN1, notamment une voie transversale entre la Ligne des 400 et L'Étang-Salé, qui permettra de désenclaver Saint-Pierre. Cependant ces évolutions ne semblent pas prises en compte dans l'élaboration de la route des Géraniums...

Le développement de la route de la Ligne des 400 est prévu au prochain Plan Local d'Urbanisme (PLU), et ne fait donc pas l'objet du projet présenté dans le cadre de ce débat public. Les routes nationales devraient être utilisées en priorité pour le transit, plutôt que pour le trafic local, la route de la Ligne des 400 aura une vocation beaucoup plus locale.

Les différents tracés envisagés dans le projet

Les attendus du projet sont multiples. En premier lieu, il est prévu une meilleure desserte des espaces, avec une amélioration de ces derniers et des pôles, voire une création de nouveaux pôles autour des échangeurs. D'autre part, le projet vise à l'amélioration des échanges par type de trafic avec une hiérarchisation du réseau entre routes locales et routes nationales. Sur les routes nationales circuleront les cars jaunes, sur les routes départementales les bus de la microrégion et sur les routes locales les bus urbains. Cela ne sera possible qu'après la suppression du surplus de trafic sur les petites artères.

Pour construire une voie rapide sur un relief important, il faut réduire la pente en allongeant le trajet. Une ligne droite entre Saint-Pierre et le Col de Bellevue aurait une pente de 17 % : très peu de voitures et aucun camion ne pourraient l'emprunter en montée. La route fait donc un détour avant de revenir vers Bourg-Murat.

La route nationale telle qu'envisagée devrait mesurer 30 mètres de large sur une distance d'au moins 20 km. Les trois tracés prévoient une circulation sans difficulté à 90 km/h en montée et en descente.

Les trois tracés proposés sont les suivants :

- Dans le **tracé Ouest**, il s'agirait de passer à gauche de la RN3, de desservir le pont de l'Entre-Deux, puis Bras de Pontho, Pont d'Yves, La Plaine des Cafres et enfin Bourg-Murat, à chaque fois avec un échangeur. Cette option mesure 24 km : les études révèlent un niveau de trafic assez élevé dans la partie centrale, ce qui justifie le format 2x2 voies. En bas, la route à 4 voies passe dans les champs de canne et, pour son passage dans Le Tampon, ressemble plutôt à une route à 4 voies comme à Saint-André avec des échangeurs dénivelés ;
- Le **tracé Ouest-Est** passerait à gauche de la RN3 et traverserait Le Tampon, mais au lieu de continuer vers Bourg-Murat, le projet prévoit de couper la RN3 et de poursuivre la route nationale sur la droite. Les mêmes bourgs seraient desservis, mais en évitant les élevages situés au-dessus et en s'éloignant sensiblement du terrain militaire ;
- Le **tracé Est** est très différent des deux précédents. Il mesure 22 km et dessert les bourgs de Bérive, Petit Tampon, La Plaine des Cafres et Bourg-Murat. Il faudrait installer de véritables échangeurs, et non pas des carrefours à niveaux. Dans cette variante, le trafic serait moindre puisque la route desservirait moins de zones urbaines. L'étude de trafic permet d'envisager une route à 2x1 voie, avec des voies lentes en montée et/ou en descente.

Coût estimé du projet

Le coût des variantes dépend de l'objectif de la construction de la route : destinée à réaliser des économies ou bien à aménager le territoire afin que l'économie et les industries puissent se développer autour du nouvel axe. Le public devra donner son avis sur ce sujet.

Les coûts présentés pour information concernent des opérations déjà réalisées à La Réunion : ils sont importants, mais la Région sait les prévoir, même pour des opérations de plus grande ampleur.

La variante Est coûterait environ 350 M€. La variante Ouest-Est est la plus chère pour près de 600 M€. À noter que le projet n'a étudié que le coût des routes et des ouvrages d'art, mais que de nombreuses demandes concernent la création de parkings relais au niveau des échangeurs.

Impacts du projet en fonction des tracés

S'agissant du foncier bâti, les impacts sont plus nombreux avec les deux tracés Ouest et Ouest-Est.

S'agissant de l'agriculture, les impacts sont importants pour chaque tracé, mais la viabilité des grandes parcelles qui seraient coupées par la route est sans doute plus menacée que celle des petites parcelles.

S'agissant de l'environnement, les impacts sont plus importants avec le tracé Est qui borde le parc national et franchit de grandes ravines.

S'agissant du report de trafic, il est plus important avec le tracé Ouest en raison de la desserte directe de nombreuses zones urbanisées. Le tracé Est présente un intérêt certain au niveau du grand transit, pour la liaison entre Saint-Pierre et Saint-Benoît. Le tracé Ouest présente plus d'intérêt en termes d'aménagement du territoire local.

Calendrier

Un projet routier de cette ampleur nécessite de longues préparations et discussions avant sa mise en œuvre. Les travaux devraient débuter en 2021 ou 2022. Il est possible de livrer des sections à chaque achèvement d'échangeur. Avec des travaux réalisés en globalité, la livraison pourrait intervenir vers 2027. Avec des livraisons par section (section basse, section intermédiaire et section haute), le chantier serait achevé vers 2035.

Débat avec la salle

De nombreux habitants risquent l'expropriation, ce qui pourrait mener à des manifestations voire à des oppositions fermes au projet. La MO en a-t-elle conscience ?

Toutes les routes déjà bâties à La Réunion ont dû faire l'objet d'expropriations préalables. Les propriétaires qui vont être expropriés ont déjà manifesté leur mécontentement, cependant c'est le principe de l'intérêt public qui doit primer. Il y a bien un intérêt à construire cette nouvelle route, et par ailleurs les personnes expropriées bénéficieront de compensations, les personnes à revenus modestes pourront même se voir proposer de nouveaux logements.

L'abandon du projet, option envisagée dans les termes du débat public, serait-il une grande déception pour la MO ?

Il ne s'agit pas d'être « déçu » ou pas, mais d'une mission qui lui est confiée pour étudier et présenter des solutions à une problématique identifiée par les élus. Les élus qui composent l'exécutif de la région, qui participent aux commissions liées à ce projet, prendront la décision de le poursuivre ou non, et si oui, dans quelles conditions. Les conclusions du débat permettront au maître d'ouvrage de se prononcer sur les suites à donner au projet.

L'objectif réel du projet ne serait-il pas simplement de faire une déviation à la RN1 qui passerait par la commune du Tampon ? Du coup, les tracés qui passent par la Ravine des Cabris n'ont pas d'intérêt particulier, puisqu'ils ne permettent pas de désengorger Le Tampon ni de soulager les embouteillages à la Ravine des Cabris...

Le projet permettra effectivement aux habitants du Tampon et de la Ravine des Cabris de constater une évolution de leur cadre de vie, étant donné que moins de véhicules devraient passer par la RN3.

Le schéma d'aménagement régional (SAR) présente un faisceau de différents aménagements, à mettre en œuvre pour régler les différentes problématiques de mobilités et de transports dans la microrégion Sud. C'est ensuite une question de priorités, les habitants de la Ravine des Cabris voudraient sans doute qu'on s'occupe de leur problème de circulation avant de s'occuper de celui des habitants du Tampon, mais c'est aux différents maîtres d'ouvrage de définir entre eux les priorités. Dans tous les cas, un seul projet ne permettra pas de régler tous les problèmes de transport dans le sud de l'île. Par ailleurs, une réunion de ce débat public est justement prévue le 21 avril à la Ravine des Cabris.

Comment est envisagée la traversée de Bourg-Murat à Saint-Benoît, étant donné les difficultés de circulation et de géographie dans cette zone ? Plus généralement, l'automobile est-elle réellement la solution d'avenir pour les transports à La Réunion ? La Région devrait se pencher sérieusement sur le sujet plutôt que de formuler systématiquement des réponses axées sur l'automobile. Les embouteillages sont généralisés, du matin au soir, partout sur l'île, et dans le projet présenté aujourd'hui les transports en commun restent le parent pauvre. La priorité face aux soucis de circulation

devrait être la sortie de Saint-Paul, avec ce passage de trois voies à deux voies qui provoque des kilomètres de bouchons tous les jours.

Aucun tracé n'est défini à ce jour, il y a plusieurs tracés possibles, tout est encore sur la table et sujet à débat. L'étude d'avant-projet sommaire d'itinéraire (APSI) a essayé de trouver toutes les solutions de liaison entre Saint-Pierre et Saint-Benoît, et dans une logique de liaison économique et non pas touristique. Plusieurs zones urbanisées sont traversées par la RN3 actuellement, plusieurs déviations ont été envisagées lors de l'APSI, mais cette route comprend plusieurs lacets, qui pourraient être évités grâce à des tunnels ou par des déviations.

Le schéma régional des infrastructures de transports (SRIT) à La Réunion prévoit notamment que, compte tenu de la configuration de l'île et de l'étalement urbain, au moins 15 % des déplacements se fassent par des transports collectifs, au lieu de 5 % à 6 % actuellement. Une orientation du SRIT est de ne jamais travailler sur un projet routier sans y intégrer systématiquement une dimension de transport collectif ni considérer les modalités de transports alternatives comme le vélo. Il existe aussi un projet de voie régionale pour vélo qui fera le tour de l'île et qui se réalisera par tronçons, ainsi qu'un plan régional vélo en partenariat avec le PCI et des aires de covoiturage près des grands axes routiers.

Lors de ce débat public, une réunion est justement prévue sur les mobilités et les transports, avec les services des collectivités, pour présenter l'ensemble des projets de développement des transports en commun. Par ailleurs, le site internet du débat public proposera très prochainement une carte interactive de la microrégion Sud, permettant de zoomer et d'examiner en détail chaque tracé possible.

Les projets sont estimés entre 400 M€ et 600 M€ ; à ce tarif-là, ne serait-il pas plutôt souhaitable d'augmenter le parc de véhicules de transport collectifs, y compris la gratuité de ces transports collectifs ? Actuellement, beaucoup de personnes se privent des transports collectifs parce que leur coût est encore trop important.

Il y a déjà des occasions de transports gratuits sur l'île, pour les personnes âgées et sur le réseau CINOR. En métropole, différents systèmes de gratuité existent, notamment pour les chercheurs d'emploi. L'avis généralement exprimé reste cependant que la gratuité totale est une fausse bonne idée. Cependant, même payant, le transport collectif reste bien moins coûteux que la voiture particulière, ce que savent peu les usagers.

Ne serait-il pas possible de changer les bus de transport collectif, qui sont très gros aujourd'hui et souvent assez peu remplis, pour des bus plus nombreux et plus petits, ce qui permettrait notamment une fréquence de passage plus fournie ?

Les tailles de bus doivent être adaptées aux voiries sur lesquelles ils circulent. Sur le réseau Cars Jaunes, le réseau est saturé et il arrive de devoir refuser des passagers, car les bus sont pleins ; la tendance est donc plutôt à augmenter la taille des véhicules. Faire circuler plus de petits bus demanderait une étude financière et de faisabilité, ce qui pourrait être négocié dans le cadre d'une délégation de service public (DSP) à venir.

Le schéma d'aménagement régional (SAR) part de la liaison Saint-Pierre – Saint-Benoît. A l'époque, les travaux du SAR incluait la nécessité d'un itinéraire alternatif à la RN1. Le tracé de la route des Géraniums qui sera choisi devrait intégrer le prolongement le plus aisé et le plus rapide vers Saint-Benoît. Il s'agirait donc d'un panachage entre le tracé Ouest et le tracé Est, en préservant 2x2 voies sur toute sa longueur.

Aujourd'hui, dans tous les schémas envisagés, il n'a pas été identifié de besoin de transports en commun de très forte capacité entre Saint-Pierre et Saint-Benoît. Les schémas évoquent l'aménagement de la RN3, avec des tronçons de 2x2 voies qui sont envisagés, mais au col de Bellevue aujourd'hui on a entre 4 000 et 5 000 véhicules maximum par jour. Donc la fonction de transit ne nécessite pas une route qui serait sur toute sa longueur sur 2x2 voies.

Les élus seront-ils présents lors des réunions thématiques organisées dans ce débat public ?

Un élu de la région est systématiquement invité à chaque réunion thématique, ainsi que des « experts » de la thématique traitée. La CPDP regrette qu'ils ne soient pas plus présents, jusqu'à maintenant.

D'où vient le financement de 400 M€ à 600 M€ ? Quel sera le retour sur investissement, pour les Réunionnais et pour l'économie locale ?

Il existe un fonds d'investissement des routes et des transports à La Réunion, financé par la taxe intérieure sur la consommation des produits pétroliers. Ce fonds est collecté par la Région puis réparti entre la Région, les collectivités, les 24 communes et les EPCI, pour un total d'environ 200 M€.

Une collectivité peut aussi recourir à l'emprunt, comme ce fut le cas pour financer la route des Tamarins. Enfin, les autres ressources proviennent de subventions, notamment grâce aux fonds européens. Aujourd'hui les subventions européennes visent principalement au développement du transport collectif et du vélo.

Quand sera construite la voie de déviation qui sera mise en place à Saint-Pierre, en passant par Bassin Plat ?

Aujourd'hui, il n'y a pas de programmation arrêtée pour ce projet-là. L'horizon de réalisation se situe à peu près dans le même agenda que la route des Géraniums. La déviation Est de Saint-Pierre est évaluée aux alentours de 150 M€, celle de Bassin Plat dans les 300 M€, le projet de sécurisation de la RN5 est estimé entre 80 M€ et 100 M€, la déviation de Saint-Benoît est estimée à 100 M€. La première tranche du réseau régional de transport guidé entre Sainte-Marie et Saint-Denis est évaluée à environ 400 M€. La programmation pluriannuelle de ces travaux peut évidemment évoluer en fonction des priorités du moment. L'important est d'avoir des projets prêts, bien étudiés et bien concertés.

Le point noir de la partie Sud de l'île n'est pas Le Tampon, mais Saint-Pierre : avec la route des Géraniums, les usagers vont sortir de Saint-Joseph ou d'Étang-Salé pour se retrouver dans les embouteillages à Saint-Pierre. Le prolongement de la route devrait éviter la quatre-voies Saint-Pierre – Le Tampon.

Le contournement de Saint-Pierre par l'Est a justement fait l'objet d'une concertation publique en 2016 et les études se poursuivent désormais. Ce projet rencontre des difficultés du côté des nécessaires expropriations pour qu'il puisse être réalisé. Encore une fois, la question est celle des priorités, prises en compte et appréciées par les élus pour réaliser les schémas d'aménagement. Ce débat se réalise à l'échelle de l'île plutôt qu'à celle de la microrégion Sud.

Mais le projet actuel vise à relier Saint-Pierre au col de Bellevue, et pas Le Tampon au Col de Bellevue. Mais le point noir aujourd'hui est sur Saint-Pierre, il serait donc souhaitable de prolonger la route des Géraniums jusqu'à la RN1 et la RN2, via une fourche. Ainsi, les usagers qui viennent de l'Est comme de l'Ouest n'auront pas à emprunter la route de Saint-Pierre.

Avec ce projet, une déviation de Saint-Pierre est déjà prévue, à l'Est, via un gros échangeur. Il y a beaucoup de circulation sur ce point, mais un projet de liaison depuis Saint-Louis vers la RN permettra de soulager le trafic. Tout un système de liaisons routières entre Le Tampon et Saint-Pierre sera mis en place petit à petit, dans les années à venir.

Dans le cadre de ce projet et de ce débat public, où est la mairie de Saint-Pierre ? Où sont les représentants de l'intercommunalité, qui ont les compétences en matière de transports en commun et de réseaux communaux ? Un élu aurait pu présenter les attendus du Plan Local d'Urbanisme pour mieux comprendre les travaux envisagés autour du projet de route des Géraniums.

Une réunion était justement prévue à ce sujet le 6 mars dernier, mais elle a dû être annulée à cause du cyclone, elle se tiendra finalement le 4 avril prochain. La commune de Saint-Pierre y présentera notamment les différents projets de routes prévus notamment vers la Croix du Sud lors de cette réunion. Il aurait effectivement été souhaitable que les élus participent aussi aux autres réunions de ce débat public.

Sur la microrégion Sud, le schéma de cohérence territoriale (SCoT) Grand Sud est primordial, mais il ne progresse pas particulièrement ces derniers temps. Son but est de faire la synthèse sur les perspectives d'aménagement et de développement à long terme, concernant les transports et les déplacements.

Une réunion thématique sera consacrée à l'aménagement du territoire et à la présentation du SCot Grand Sud le 17 avril prochain, à l'université du Tampon.

Un habitant du Tampon témoigne du problème des embouteillages dans sa ville, les véhicules arrivant d'une route à 2x2 voies pour se retrouver sur le boulevard principal, en centre-ville, depuis le rond-point des Azalées. Si la route des Géraniums débute seulement à Saint-Pierre, ce problème d'embouteillage quotidien ne sera pas solutionné par le projet.

L'intérêt du projet est justement de retirer du trafic qui ne devrait pas passer par le centre-ville. Les usagers du centre-ville vont pouvoir se ventiler entre la route des Géraniums et la RN3, ce qui permettra de mieux répartir les flux de voitures, avec plus de possibilités de circulation. La commune du Tampon envisage de nouveaux aménagements de son centre-ville, mais la RN3 est un frein puisqu'il ne s'agit pas d'une voie communale.

Sur l'arrivée à Saint-Pierre, la route passe de 2x2 voies à 1x4 voies, n'y a-t-il pas un risque de congestion, comme c'est déjà le cas à Saint-Paul ? Dans l'ensemble le projet proposé aujourd'hui, tel qu'il est conçu, est d'un intérêt assez limité par rapport aux inconvénients qu'il va générer, sans parler du coût entraîné pour cette réalisation de route, alors que la population penche plutôt vers les transports en commun.

Les études de trafic pour étudier les effets de la nouvelle route ont pris en compte l'ensemble du secteur Sud : là où il y a des problèmes en ce moment, il y en aura encore, en revanche au nord de Saint-Paul, le nouvel échangeur va permettre de fluidifier les circulations.

Lorsque la route des Tamarins a été réalisée, le problème de la traversée de Saint-Paul a été réglé, tout le littoral Ouest a été désengorgé. Mais tous les usagers qui ne se déplaçaient plus en voiture à cause des saturations des routes ont repris leur véhicule, avec comme résultat une augmentation quasi immédiate de 20 % du trafic au nord de Saint-Paul.

*

Laurent PAVARD remercie les participants et résume quelques points forts à l'issue de cette réunion :

- La voiture a-t-elle encore un avenir au terme de ce projet à l'horizon 2035 ?
- La place des transports en commun dans l'île de La Réunion émerge comme un sujet très important dans le cadre de ce projet ;
- Le financement et la priorisation de ce projet posent question, comparés à d'autres projets en cours, perçus comme tout aussi importants, comme l'entrée compliquée à Saint-Pierre ou la traversée du Tampon ;
- La nécessité de placer ce projet dans le contexte de l'ensemble des projets des autres collectivités est également apparue nettement.

La séance est levée à 12 h 50.