

**Débat public**  
**Route des Géraniums**  
**Du 26 février au 3 mai 2018**

Compte-rendu intégral  
Réunion thématique  
du mercredi 10 avril au Tampon

---

<b>SALLE / ADRESSE :</b>	Université du Tampon 117, Rue Général Ailleret, 97418 Le Tampon
<b>PARTICIPANTS :</b>	483 personnes
<b>DÉBUT &gt; FIN :</b>	18 h 40 à 21 h 30
<b>QUESTIONS-RÉPONSES :</b>	72 questions

---

**En tribune**

**CNDP**

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

**M. Bernard VITRY, membre de la Commission particulière du débat public**

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

**Maîtrise d'ouvrage**

**M. Félix LACPATIA, Chargé d'Opérations à la Direction des Grands Travaux**

**Intervenants**

**M. Jean-Philippe BAYART, chef du Service Prospectives de la Région**

**M. Stéphanie ABROUSSE, cabinet Techné Cité**

## COMPTE-RENDU DE RÉUNION :

### **Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Bonsoir. Nous allons commencer. Je vous remercie de votre patience. Nous avons changé d'amphithéâtre parce que nous ne souhaitons laisser personne dehors. Nous avons prévu un format un peu plus petit. Vous êtes nombreux, je m'en félicite. Notre objectif est de toucher le maximum de personnes pour l'information sur ce projet de route présenté par la Région.

Le programme de notre soirée. Nous avons des réunions publiques. Ce soir est une réunion qui est entièrement consacrée à la présentation du projet et à l'échange avec la salle, c'est-à-dire avec vous. Vous serez tout à l'heure en mesure de poser des questions au maître d'ouvrage, de faire des interventions, de donner vos avis sur ce projet.

Je vais d'abord vous présenter ce qu'est le débat public. Certains d'entre vous n'ont pas participé aux réunions précédentes. Je vais donc rappeler un peu ce que nous faisons, pourquoi nous sommes là. Ensuite, nous donnerons la parole aux services du Conseil régional, qui sont sur la partie gauche pour vous de la tribune. Ils vous feront une présentation détaillée du projet et ensuite, nous aurons une séquence d'échanges avec vous pour que vous soyez en mesure de poser vos questions et intervenir sur ce projet.

Les objectifs du débat public. Qu'est-ce qu'un débat public ? C'est une procédure d'information. Nous sommes là pour porter à votre connaissance un projet qui n'était pas du tout connu dans le territoire du Tampon et de Saint-Pierre. Il est à l'étude depuis quelque temps dans les services régionaux, mais manifestement, personne n'était trop au courant de ce projet. Notre mission est une mission qui est prévue par la loi. Elle est de vous informer, de recueillir vos avis. La devise de la Commission nationale du débat public est « donner la parole et la faire entendre ». Nous sommes donc là pour discuter avec vous, vous entendre et vous donner la parole.

L'objectif du débat est de vous permettre de vous exprimer. Cela sert aussi au maître d'ouvrage à enrichir sa réflexion sur son projet, qui est projet à un stade très précoce. Je tiens à préciser d'emblée que même si vous allez voir tout à l'heure des projets de tracés, on est en phase d'études très préliminaires. On n'est pas du tout en phase d'enquête publique. À l'issue du débat qui se terminera au mois de mai, les jeux ne seront pas faits. À l'issue du débat, comme je l'indiquais tout à l'heure, il y aura encore toutes les phases d'étude assez longues, qui donneront lieu à d'autres concertations.

Qui sommes-nous ? Le débat public est organisé par une commission nationale, qui s'appelle la Commission nationale du débat public, qui est une commission administrative indépendante du gouvernement. Il y a donc une totale liberté d'action. Elle délègue, pour mettre en œuvre le débat public, une commission particulière. C'est une équipe de cinq personnes. J'ai quatre collègues qui travaillent avec moi, et je suis assisté d'un secrétaire général et d'une assistante que vous avez vus à l'entrée. Je tiens à le préciser, la Commission est neutre et indépendante. Nous n'avons pas d'intérêt particulier dans ce projet-là. Nous travaillons bien évidemment avec la Région pour mettre en œuvre ce débat, mais nous n'avons pas d'intérêt particulier. Les gens qui sont dans cette commission n'habitent pas dans la zone concernée, n'ont pas d'engagement politique et ont une attitude de neutralité complète vis-à-vis du projet.

Les objectifs que nous avons sont d'assurer la transparence du débat, c'est-à-dire que tous les éléments d'information disponibles soient bien portés à votre connaissance. C'est extrêmement important. Ce soir, nous avons un petit problème technique parce que nous sommes obligés de déménager d'amphithéâtre. L'enregistrement des propos sera donc peut-être un peu compliqué. Mais tout ce qui se dit est répertorié. Nous avons un site internet sur lequel vous pourrez retrouver l'ensemble des réunions publiques que nous avons tenues. Nous allons également à la rencontre du public sur le marché. Nous avons été sur le marché de Saint-Pierre.

Le deuxième principe est l'équivalence des intervenants, c'est-à-dire que chacun a une même voix au chapitre ici. S'il y a des élus, ils peuvent prendre la parole. Je n'en vois pas. Mais tout un chacun a le droit de prendre la parole et de donner son avis.

Le troisième point que je voulais souligner et qui est important, c'est l'argumentation des propos. Chacun est libre d'être pour ou contre le projet, pour ou contre tel ou tel tracé, mais il vaut mieux argumenter votre avis. Pourquoi ? Parce que si vous donnez des arguments, vous avez plus de

chances d'être entendu que si vous dites « je suis contre », « je suis pour ». C'est éminemment important.

À l'issue du débat, la Commission établira un rapport – on appelle cela un « compte-rendu du débat ». Nous ne donnerons pas d'avis sur le projet lui-même, nous donnerons un compte-rendu aussi fidèle que nous pourrons de ce que nous aurons entendu lors de ces réunions. Nous allons essayer de nous imprégner de ce que vous direz et de le retranscrire dans un rapport, qui sera établi dans les deux mois qui suivent la clôture du débat. Aujourd'hui, il est prévu de le clôturer le 3 mai, ce qui nous mettrait au 3 juillet pour la présentation de ce compte-rendu. Cela donnera lieu à une conférence de presse qui aura lieu ici.

Qu'est-ce qui se passera ensuite ? Il se passera encore plein de choses. D'abord, au vu de ce compte-rendu, le maître d'ouvrage prendra une décision. La décision, qu'est-ce que c'est ? « Je poursuis mon projet tel que je l'ai imaginé », « je le modifie compte tenu de ce que j'ai entendu » ou, autre solution qui arrive dans certains cas, « je l'abandonne ». C'est arrivé. Je ne sais pas si c'est ce qui se passera dans ce cas particulier, mais cela fait partie des hypothèses. Je tiens à préciser ici que ce qui est en jeu dans le débat public, c'est non seulement de savoir si on passe sur telle ou telle variante, mais également s'il faut faire ce projet. Est-ce que ce projet est opportun ? L'opportunité du projet est donc bien en débat.

Nous avons encore des réunions. Aujourd'hui, nous sommes nombreux. Nous avons une réunion samedi matin. C'est au théâtre Luc Donat au Tampon. Il y a 600 places. J'espère que nous n'aurons pas de soucis comme aujourd'hui. Nous avons encore une réunion thématique. Nous avons eu des réunions sur des thématiques particulières. La prochaine a lieu ici même sur l'aménagement du territoire, urbanisme, paysages. Pourquoi ? Parce que parmi les conséquences, les attendus d'un projet comme celui-là, il y a des enjeux importants en matière d'aménagement du territoire. Le 21 avril nous serons au cinéma du Moulin à Café, Ravine des Cabris. Nous avons un peu plus de 100 places. J'espère que nous ne serons pas débordés parce que nous n'avons pas de solution de rechange. C'est une réunion d'information générale encore. Aujourd'hui, il est prévu, le jeudi 3 mai, une réunion de clôture où nous tirerons un premier bilan de ce débat. S'il s'avère que nous n'avons pas touché tout le monde, nous envisageons d'organiser des réunions supplémentaires. Aujourd'hui, nous n'avons pas encore décidé cela, mais cela fait partie des choses que nous imaginons.

Deux ou trois règles de prise de parole. Nous sommes extrêmement nombreux ce soir. Notre objectif est que le maximum puisse s'exprimer. Pour cela, d'abord, attendez d'avoir le micro pour prendre la parole. Des hôtesses vous donneront le micro. Cela permettra à chacun d'être entendu et si possible d'enregistrer ce que vous direz.

Nous avons un photographe qui fait des photos. Notre but est simplement d'illustrer le rapport que nous ferons. Si vous ne souhaitez pas que les photos soient utilisées, signalez-le au photographe et le fichier sera effacé.

Essayez d'être concis. Soit quand vous posez des questions, soit quand vous prenez des positions, quand vous donnez votre avis, essayez de le faire assez rapidement. Pourquoi ? Parce que si chacun prend trop de temps, tous ne pourront pas s'exprimer ce soir, ce qui serait très regrettable.

J'en ai terminé. Vous trouverez ce diaporama sur notre site internet dont vous avez l'adresse ici. Vous trouvez plein de choses dessus. Vous avez une carte interactive, pleine d'informations. Nous avons aussi un compte Facebook et un compte Twitter.

Nous avons prévu un premier échange si vous souhaitez poser des questions à ce stade sur le débat lui-même. Quelques minutes d'échanges avec vous si vous le souhaitez. Si vous ne souhaitez pas, nous passerons la parole à la Région. Y a-t-il des questions à ce stade de notre réunion ce soir ?

Madame. Attendez, on va vous donner un micro.

**Claudine LAURET**

Juste une petite question, est-ce qu'on va faire comme la dernière fois, c'est-à-dire on va choisir les têtes et on n'aura que trois questions à poser ?

**Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Je n'ai pas compris. Est-ce qu'on va choisir les têtes, c'est cela ?

**Claudine LAURET**

Exactement.

**Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Nous ne choisirons pas les têtes. Nous essaierons de donner la parole au maximum de gens.

**Claudine LAURET**

Et deux secondes, comme la dernière fois aussi, c'est cela ?

**Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Écoutez, plus vous parlez longtemps, moins de personnes pourront s'exprimer. C'est tout ce que je peux vous dire.

**Claudine LAURET**

Est-ce que c'est sûr que cela va être enregistré tout cela ?

**Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Ce soir, il y a des enregistreurs qui sont en ligne. Je ne garantis pas la qualité. On fera le maximum, mais comme vous l'avez vu, on a été obligé de remonter la technique en urgence. On va faire le maximum.

**Isabelle DIJOUX**

Une autre question. Vous nous avez bien précisé que tout ce que nous allons dire allait être porté au dossier.

**Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Bien sûr.

**Isabelle DIJOUX**

Oui, mais si finalement nous ne sommes pas enregistrés, tous ceux qui sont là, nous ne sommes là pour rien. Cela a été dit : tout ce que nous racontons va être porté au dossier.

*Applaudissements.*

Cela a été dit, redit, archi dit. Je suis très contrariée par le fait que vous me dites que vous aviez prévu un amphithéâtre de 20 places et finalement...

**Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Il y avait 120 places. Jusqu'à présent, nous avons 50 personnes. Nous nous félicitons qu'il y ait du monde. Nous ferons le maximum pour que les débats soient complètement transmis. Nous ne voulions pas laisser du monde dehors. C'était totalement impossible pour nous. Ma première mission est d'informer le public et lui permettre de s'exprimer.

Y a-t-il d'autres questions.

**Renée AUPETIT, membre de la Commission particulière du débat public**

Monsieur PAVARD, juste une précision : que les gens disent bien leur nom.

**Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Nous vous demanderons de vous présenter effectivement.

**Une intervenante (membre de la commission particulière débat public ?)**

Madame DIJOUX est intervenue et la dame à côté, je ne me souviens plus de son nom. Madame LAURET.

Je passe la parole à Monsieur.

**François MOREL, propriétaire**

Bonsoir tout le monde. Je m'appelle François MOREL. Je suis à double titre concerné par cette affaire. D'abord, Monsieur PAVARD, qui a donné le nom « la route des Géraniums » ? Il y en a déjà une qui existe au Tampon et cela induit déjà tout le monde en erreur.

**Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

C'est une question pour le maître d'ouvrage. Je lui demanderai de vous répondre tout à l'heure. Elle est enregistrée. La question a déjà été posée, je vous le rappelle.

**Doriane SERY, propriétaire**

C'est un peu normal que vous n'ayez eu personne lors des réunions précédentes. Personne n'était au courant.

*Applaudissements nourris.*

**Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

J'accepte complètement la critique pour les premières réunions. Le nombre que nous avons ce soir montre que nous avons fait des efforts importants de communication.

*Exclamations de la salle.*

**Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Il y a 600 spots radio qui passent en ce moment jusqu'à la fin du débat. Nous avons distribué des dépliants dans 50 000 boîtes aux lettres.

*Exclamations de la salle.*

*Interventions hors micro.*

**Une intervenante**

C'est faux !

**Une intervenante**

Menteur !

**Laurent BOUVIER, propriétaire**

Je confirme entièrement les propos de cette dame. Cela ne fait que depuis deux jours que dans les médias on entend parler de la route des Géraniums. Au niveau tract, il n'y a rien. Quand je vois que pour la prochaine réunion, vous disiez Café Moulin, Ravine des Cabris, une centaine de places, vu l'ampleur que c'est en train de prendre, c'est aberrant. Il faut changer carrément de vision. Médiatiquement, cela ne passe pas. C'est du voisinage, c'est du bouche-à-oreille qui a été fait à mon niveau et à celui de beaucoup d'autres personnes, je pense, ici présentes ce soir.

*Applaudissements.*

**Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Vous avez aujourd'hui la possibilité d'écouter et de vous informer sur ce projet. Nous allons regarder, et si nous avons un souci à ce niveau-là, nous allons programmer une ou deux réunions supplémentaires. Ce que je vous propose aujourd'hui, c'est peut-être de passer à la présentation du projet parce que je suppose que vous êtes venus pour cela.

**Renée Aupetit, membre de la Commission particulière du débat public**

Peut-être encore une question de la personne. Je veux juste préciser que nous aimerions que tout le monde s'exprime. Autant que faire se peut, nous allons essayer de choisir malgré tout, Madame. Vous êtes déjà intervenue. Je vais donc passer la parole à quelqu'un d'autre pour que l'expression puisse être la plus large possible. Excusez-moi si je ne vous redonne pas le micro.

**Caroline PAYET, propriétaire**

Bonsoir. Je m'appelle Caroline PAYET. Je voudrais savoir à quelle date vous allez choisir la couleur du tracé.

**Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Sur ce point-là, le 3 octobre – c'est comme cela que c'est prévu aujourd'hui – le Conseil régional donnera sa décision, la suite qu'il entend donner à ce projet. Monsieur LACPATIA vous dira peut-être comment ils envisagent... C'est encore trop tôt pour envisager cette décision, mais cela peut-être soit « je poursuis les études sur tel ou tel tracé », soit « je privilégie une part de tracé ». Aujourd'hui, puisque le débat n'est pas fini, je ne peux pas vous donner la nature de la décision du Conseil régional.

N'ayez crainte, vous verrez tout à l'heure le calendrier des opérations. Si les études continuent, il y en a pour quelques années. Ces quelques années seront accompagnées d'une concertation avec un garant, c'est-à-dire que vous n'aurez pas ensuite un grand vide et ensuite les enquêtes publiques. Il y aura encore des réunions d'information qui se tiendront tout au long des études.

Madame.

**Madame CELESTE [intervention en créole]**

Bonsoir tout je monde, Mme Céleste. Vous dites prévoir 120 places, mais avez-vous conscience du nombre de maisons et du nombre de vies que vous allez détruire ? Avez vous conscience du nombre d'immeubles que vous allez construire pour loger les personnes ? Et il n'y a que 120 places ? Que 120 places ?

*Applaudissements.*

**Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

C'est très difficile de prévoir l'assistance d'une réunion. À la première réunion, nous avons peu de monde. À la Maison du Volcan, il y avait 300 places et 60 personnes. C'est extrêmement difficile. Nous nous sommes adaptés ce soir. Vous voyez que nous faisons le maximum.

**Joëlle DIJOUX**

Je m'appelle Joëlle DIJOUX. Je voudrais savoir pourquoi, en ce moment, aucun élu n'est là. Aucun élu !

*Applaudissements nourris.*

**Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Sur ce point, Madame, je ne peux pas vous répondre. Les élus sont informés des programmes des débats. Vous dire pourquoi ils ne sont pas là, je ne peux pas vous donner une réponse.

Encore une question. Après je vous propose de passer à la présentation du projet qui suscitera, je suppose, énormément de questions.

**Bruno GAUCHET, propriétaire agriculture [Intervention en créole]**

Bonjour M. Boucher. Je voudrais savoir si sur ces 6 tracés, la Région, les sénateurs, le Maire, les élus sont concernés par cette route, est ce qu'on va prendre leurs terres agricoles, constructibles ou leur maison ? Leur maison va t-elle être détruite ? Est-ce que eux aussi sont concernés par cela ?

*Applaudissements, exclamations.*

**Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

La question est enregistrée. Je demanderai à Monsieur LACPATIA de vous répondre tout à l'heure. Je souhaite qu'il vous présente le projet à ce stade.

*Brouhaha dans la salle.*

Nous allons passer à la deuxième séquence, si vous voulez bien, si vous voulez bien écouter Monsieur LACPATIA qui va vous présenter le projet.

**Félix LACPATIA, Chargé d'opérations**

*(Nombreuses interventions intempestives hors micro depuis la salle tout au long de la présentation.)*

Bonjour. Vous l'avez compris, je ne suis pas un élu de la Région, je fais partie des services de la Région, du service des routes. Je m'appelle Félix LACPATIA. Je suis ingénieur au service

Prospectives de la Direction générale des Études et grands chantiers de la Région. C'est la direction qui construit les 4 voies sur routes nationales.

Je fais partie de la direction générale adjointe Grands chantiers, et déplacement.

*Interpellations de la salle, les personnes semblent mal entendre Monsieur LACPATIA.*

Je n'ai pas l'habitude de parler fort, excusez-moi.

Donc, les études routières ont été menées par la Région avec l'aide de plusieurs bureaux d'étude. Les bureaux d'études qui ont travaillé sur ce dossier, c'est SETEC International, INCOM, SEGREAH, ARTELIA, SETEC Organisation et Techné Cité. Avec moi ce soir, il y a une autre personne de la Région, le chef du service Prospectives de la région, Jean-Philippe BAYART. À côté de lui, Madame ABROUSSE, qui fait partie de Techné Cité, qui a écrit les documents que vous avez devant vous.

La présentation se fait en deux parties. Je vais essayer d'être rapide parce que nous sommes ici plutôt pour entendre vos avis. Par contre, si je suis trop rapide, vous pouvez me poser des questions. Je crois qu'il y a des questions qui ont déjà été posées où c'est plutôt à la Région de répondre. Je répondrai après la présentation.

Dans la première partie de la présentation, je vais vous rappeler le contexte. Vous êtes au Tampon. Donc, *a priori*, vous connaissez un peu le territoire. Dans la deuxième partie, je vais vous détailler les différents tracés que nous avons proposés.

*Interpellations de la salle et applaudissements.*

L'étude a été faite sur la micro-région Sud, plus exactement le tripôle Saint-Louis – Saint-Pierre – Le Tampon. Dans tous les documents d'orientation sur le développement de la Réunion, le tripôle Saint-Louis – Saint-Pierre – Le Tampon est l'un des plus importants de la Réunion en termes de développement.

Je ne vais pas vous rappeler l'histoire sur trois siècles de cet endroit-là, mais c'est un endroit qui a des *bursts* (NDLR Rafales) de développement économique, et en ce moment, on pense que c'est un endroit qui va beaucoup se développer, partout sur le tripôle.

### **Un intervenant**

Dans quels secteurs ?

#### **Félix LACPATIA, Chargé d'opérations**

Je vais vous expliquer. Le contexte vous expliquera tous les enjeux que l'on a détectés.

Le premier enjeu que l'on a, c'est la population, c'est l'essor démographique. En 2030-2035, un quart de la population va être sur ce tripôle Saint-Louis – Saint-Pierre – Le Tampon. Un quart de la population, c'est énorme sur une petite région comme la micro-région Sud.

Un autre enjeu qui devient un problème dans ce secteur comparé au nord par exemple où on a beaucoup d'immeubles est qu'ici, on a beaucoup d'habitat diffus qui s'étale sur tout le territoire. Cela nous pose beaucoup de problèmes pour pouvoir faire de la desserte en transport.

*Rires. Exclamations.*

Si vous habitez tous dans des immeubles, ce serait beaucoup plus simple.

*Exclamations.*

Vous savez que le Président de la Région s'est déjà prononcé sur les cases à terre et que ce n'est pas une critique de notre part. Tout le monde a le droit d'avoir une maison à terre. À la Région, nous allons trouver une solution pour que vous puissiez arriver à votre travail, à l'école ou chez vous.

La Région Réunion est responsable uniquement des routes nationales. Sur ce territoire, vous avez la RN1, la RN 2 et la RN 3. Ces trois routes sont problématiques pour nous. Ce sont des routes qui ont été faites il y a très longtemps, plus de 20 ans. Le développement de l'automobile sur toute la Réunion a été explosif ces vingt dernières années. La Réunion est toujours en train de courir après la mise aux normes et l'adaptation du réseau par rapport à ce surplus de voitures.

*Interventions hors micro.*

Je pense qu'on n'a pas complètement arrêté la voie du tram-train. Je vous propose de poser la question sur les transports en commun. On va pouvoir vous répondre ensuite. Comme le débat est à propos de la route des Géraniums, la présentation est uniquement sur la route des Géraniums, mais évidemment, il y a des enjeux de cohérence par rapport à la politique de la Région sur toute la Réunion.

D'ailleurs, le dernier thème qui est ici, sur les transports en commun, c'est que comme il y aura beaucoup de gens sur la micro-région, il faut qu'on développe non seulement les routes, mais il y a toute une réflexion sur : comment on dessert le territoire en transports en commun.

Le premier point, comme je vous l'avais dit, était la population. 0,7 % par an, c'est énorme. En plus de ce 0,7 %, le problème que nous avons est la jeunesse de la population. Un tiers des gens qui habitent dans la zone du tripôle ont moins de 20 ans. Cela veut dire que quand ils arriveront à l'âge adulte, il faudra qu'ils aient un moyen de transport, un logement, de l'emploi. Je pense que les gens qui vivent dans la micro-région Sud veulent rester dans la région. Ils aiment bien l'endroit où ils sont. Il faudra donc trouver la solution pour le logement, pour l'emploi et pour les déplacements.

*Interventions hors micro de la salle.*

L'agriculture est aussi un enjeu. Vous avez une slide à la fin qui vous explique les enjeux de l'agriculture aussi. Pour l'instant, on parle de la population. C'est probablement l'endroit qui posera le plus de problèmes à la Réunion dans les prochaines années.

### **Un intervenant**

S'il y a des forains sur le marché le samedi, c'est grâce aux gens qui sont dans les Hauts !

*Applaudissements nourris et interventions.*

### **Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Est-ce que vous pouvez laisser parler Monsieur LACPATIA, qu'il aille au bout de son exposé. Vous poserez des questions, vous aurez tout le temps pour le faire. Si vous l'interrompez tout le temps, la séance ne va pas se dérouler comme nous l'avons souhaité.

### **Félix LACPATIA, Chargé d'opérations**

Si vous le voulez, je peux aller beaucoup plus vite, mais beaucoup de gens pensent que le transport en commun est une solution d'avenir et nous pensons à la Région aussi que c'est une solution, mais ce n'est pas *la* solution. C'est une des solutions qu'on propose sur un mix de transports. Pour l'instant, nous constatons la même chose que vous, c'est que la voiture domine toujours et dominera toujours. Pour l'instant, en transports en commun sur la Réunion, on est à peu près à 5 % de personnes qui se déplacent en transports en commun. Le but, dans les quinze ans à venir, est de déplacer un certain nombre de personnes vers les transports en commun. Le but que l'on veut, c'est 15 %. Ce n'est pas 80 %, ce n'est pas 60 %, c'est 15 % des personnes qui se déplaceront en transports en commun dans quinze ans. C'est le but. Cela veut dire que 85 % des autres personnes, il faut voir comment elles se déplacent.

*Interventions dans la salle.*

Je pourrai répondre plus posément tout à l'heure. Je propose que quand vous avez des questions, vous les notiez et je vous répondrai un peu plus tard quand j'aurai terminé.

Un autre problème de la Région n'est pas que la population, c'est aussi la circulation routière. Là, vous avez la circulation routière sur toute la Réunion, sur les routes nationales. J'ai souvent du mal à l'expliquer aux gens qui sont au Nord, comme vous le voyez, le Sud a autant de problèmes que le Nord. On ne peut pas mettre tout l'argent dans le Nord, il faut aussi mettre beaucoup d'argent dans le Sud.

*Exclamations.*

Ma famille est dans le Nord. Les services de la Région se trouvent à Saint-Denis.

Dans le Sud, vous voyez que nous avons un gros problème sur la RN 1, mais on a aussi un très gros problème qui est similaire dans l'Ouest. Ici, ce que vous avez comme type d'embouteillages, ce sont les mêmes embouteillages que vous aviez avant sur la Saline ou sur Saint-Leu avant qu'on livre la route des Tamarins.



... Vous parlez tous en même temps. J'ai du mal à vous entendre tous et à pouvoir vous répondre. Quand vous aurez le micro, je vous répondrai l'un après l'autre. Si ce sont des questions, parce que si ce sont des avis, nous le prenons en note. Si vous avez des avis, je n'ai pas besoin de vous contredire. Vous avez votre avis, c'est normal.

Pour vous rappeler l'objectif de la Région : 15 % de trafic en TC sur les quinze ans. C'est un schéma qui s'appelle le SRIT.

Le deuxième objectif est de descendre de moins 10 % la consommation d'énergie fossile pour le réchauffement climatique. Sur cette partie-là, nous n'avons quasiment rien à faire, parce que de plus en plus, les voitures auront les normes 04, 05, 06, etc. (NDLR Normes européennes d'émission) et vont naturellement atteindre cet objectif sans que nous n'ayons rien à faire à la Région. Peut-être qu'on aurait dû être plus ambitieux que les 10 %.

Par contre, les 15 % sont vraiment très compliqués à mettre en œuvre. Il faut faire des outils propres entre Saint-Benoît, Saint-Denis et Saint-Pierre. Cela va prendre beaucoup de temps. Il faut en plus que ce soit cohérent avec tous les autres réseaux locaux, et partir en toile d'araignée depuis cette colonne vertébrale que l'on veut construire. C'est quelque chose qui va prendre du temps et qui va coûter.

### **Un intervenant**

Est-ce qu'il serait envisageable au lieu de mettre des bus avec des routes qui coûtent la peau des fesses, de faire des téléphériques ?

### **Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Vous pourrez donner votre avis, mais attendez tout à l'heure. Laissez terminer Monsieur LACPATIA, s'il vous plait.

### **Félix LACPATIA, Chargé d'opérations**

Je peux vous répondre sur les études qui sont menées sur le budget en deuxième partie.

*Désignation sur la carte.*

Je vous rappelle simplement, mais cela, c'est plutôt pour les gens qui ne connaissent pas le coin, peut-être des gens qui viennent de l'extérieur à qui on va demander des financements. En bas, vous avez l'étalement urbain qui est connu à Saint-Pierre. Au-dessus, vous avez les cannes. Au-dessus, vous avez les ravines et en haut, vous avez le Col de Bellevue. C'est comme cela que l'on voit le développement du paysage dans ce secteur. Si nous choisissons de continuer cette opération, nous allons essayer de mettre en adéquation le traitement paysager de notre route avec les différents étages paysagers qu'il y a sur la zone pour ne pas trop défigurer ce paysage.

Le gros problème, je vous l'ai dit, c'est l'habitat diffus. On ne peut pas faire un bus qui s'arrête à toutes les maisons. On ne peut pas non plus se permettre que tout le monde ait accès directement, dès qu'il sort de chez lui, à une 4 voies. Souvent, ce que nous essayons de faire, c'est qu'il y ait une sorte d'égalité dans le temps d'accès aux 4 voies que nous faisons pour que tout le monde puisse bénéficier rapidement d'un accès à un axe structurant route nationale.

*Interventions hors micro de la salle.*

Je comprends.

... Le dernier point, qui est très important aussi et qui est très compliqué à gérer, c'est que dans les schémas d'aménagement et les projections à long terme, la Région veut préserver les terres agricoles.

*Huées de la salle.*

Nous voulons préserver les terres agricoles. Cela coûte très cher de passer sur les maisons, et nous pensons que nous avons vraiment besoin d'une 4 voie sur ce secteur.

... Ce n'est pas fini. Il faut trouver une solution.

... Il y a des transports en commun, il y a des routes, il y a l'agriculture, il y a la vie des gens, il y a l'économie, il y a le chômage. Il y a beaucoup de sujets différents qui rentrent quand on fait une route. À un moment, il faut choisir entre faire, ou ne pas faire, voir ce que l'on doit faire dans ce cas là.

... En vert clair et en vert foncé, ce sont toutes les parcelles qui sont agricoles dans la région. Cela pose beaucoup de soucis pour que l'on préserve ces terres au maximum. Cela, c'est la première présentation, c'est le contexte, ce qu'il y a dans la zone, et ce qu'on prend en compte, en gros bien sûr, parce que nous ne sommes pas rentrés dans le détail de ce qu'il faut prendre en compte pour trouver la meilleure solution pour le déplacement dans cette zone. Je vous rappelle quand même que le gros problème que nous avons est la population. Que vous le vouliez ou non, cette population va exploser sur la zone. Il faut absolument accompagner cette explosion démographique, même si l'on sent qu'elle a déjà commencé.

Si vous le voulez, vous pouvez réagir et poser des questions sur le contexte. Je peux enchaîner directement en vous montrant les tracés.

... Je ne parle pas trop lentement, mais je peux aller plus vite pour que vous puissiez vous exprimer.

Donc, le projet. En résumé, vous êtes sur une zone qui est très attractive, une population qui est très dynamique parce qu'elle est jeune. Les possibilités de croissance sont très importantes dans le Sud. Vous avez les administrations, vous avez le port, vous avez l'aéroport, vous avez toutes sortes d'activités de service, vous avez l'hôpital, vous avez l'université, vous avez les paysages, le bon climat, vous avez la mer. Vous avez énormément d'atouts pour que cette zone se développe.

...Vous parlez tellement tous ensemble que je n'entends pas ce que vous dites. Je vous propose que vous vous exprimiez tout à l'heure avec le micro.

Donc, le résultat des études que nous avons faites sur une liaison entre Saint-Pierre et le Col de Bellevue, c'est quelque chose qui est plutôt ancien à la Région où on a toujours essayé de trouver des solutions pour rejoindre Saint-Benoît à Saint-Pierre. Depuis vingt ans, on a toujours voulu faire une liaison économique – pas touristique, économique – entre Saint-Pierre et Saint-Benoît. La circulation routière entre le Col de Bellevue et Saint-Benoît en passant par La Plaine des Palmistes est tellement faible que ce maillon-là, c'est vraiment le dernier que l'on voudra faire. Il y a 5 000 véhicules/jour qui passent par cette liaison, alors que sur La Plaine des Cafres, vous êtes à 20 000 véhicules/jour sur la RN 3, un peu en dessous des Azalées, vous êtes 50 000, et de l'autre côté, c'est à peu près la même chose, sur Saint-Benoît. Ces deux parties de route sont les priorités pour la RN 3 et la liaison entre le Col de Bellevue et Saint-Benoît arrivera dans un troisième temps.

Quand on fait le tracé possible sur le Col de Bellevue – Saint Pierre, on se rend compte que la plupart des tracés permettent quand même de soulager le centre-ville du Tampon, qui a du mal à se développer à cause de cet afflux de trafic. Nous pensons que si nous faisons un des tracés, il y aura beaucoup moins de voitures qui passeront sur le centre-ville et on pourra redéployer les rues de la ville pour qu'elles servent aux habitants même de la ville, c'est-à-dire les zones calmes, les zones qui sont réservées aux piétons, les zones qui sont réservées aux transports en commun uniquement.

Une autre conséquence qu'il y a quand on fait ce genre de route, c'est qu'on a un meilleur accès aux bassins de vie. Comme vous le savez, le tripôle a beaucoup de petits bourgs qui sont en train de s'étaler petit à petit, c'est-à-dire la Ravine des Cabris, Bourg-Murat, Bras de Pontho, Pont d'Yves, etc. Tout cela est en train de s'étaler et l'accès à ces petits bourgs devient de plus en plus compliqué.

#### *Interventions hors micro de la salle.*

Une autre conséquence que l'on a sur cette route, c'est qu'on peut beaucoup mieux desservir les pôles économiques et touristiques. « Économique », cela veut dire que pour l'instant, ce que l'on constate, c'est que beaucoup de gens habitent les villes autour de Saint-Pierre et maintenant, ils viennent travailler à Saint-Pierre et ensuite, ils repartent chez eux. Quand on fait des routes comme cela, cela permet à des pôles économiques de se développer ailleurs parce qu'ils ont des accès à la 4 voies. Idem pour les pôles touristiques. Vous avez plein de tour-operators qui essaient de faire des dessertes pas uniquement pour des touristes qui viennent de l'étranger mais aussi de la Réunion pour faire des circuits sur l'île. Un des meilleurs circuits de l'île, c'est de visiter le centre de l'île, pas uniquement le volcan, mais aussi tout l'endroit parc national UNESCO. Avec les problèmes d'accès par Le Tampon, les tour-operators ont beaucoup de difficultés à faire ces nombreuses dessertes.

Nous allons passer aux différentes variantes qui ont été proposées. Ce sont encore des études préliminaires. Cela veut dire que nous essayons de trouver la meilleure solution, mais elle n'est

pas extrêmement précise. Les précisions viennent après. Ce qui est proposé dans vos livrets comme cartes, ce sont des fuseaux qui font 300 mètres de large. Une route à 4 voies fait entre 30 et 35 mètres de large. Cela veut dire que ces 300 mètres ce n'est pas tout ce que nous allons acheter comme terrains, c'est simplement que quand nous allons faire les études précises, nous allons placer la route dans ce fuseau de 300 mètres pour essayer d'éviter les maisons, pour essayer d'éviter les espaces protégés.

Il y a trois grandes familles de variantes : la variante Ouest, la variante Est et ensuite un mix de variante Ouest-Est.

*Désignation sur la carte.*

- Sur la carte, vous avez deux variantes Ouest.

Ici, vous avez Saint-Pierre, ici, Le Tampon, ici la Ravine des Cabris, ici, vous avez La Plaine des Cafres et ici, vous avez Bourg-Murat.

Pour les variantes Ouest, on prend à gauche en sortant de Saint-Pierre, on passe dans les champs de canne et on arrive à la RD 27. A partir de la D27, on reste à l'Ouest, ou bien, à partir de la D27, on file, on se rapproche de la RN3 et ensuite on s'éloigne de nouveau de la RN3 pour arriver à Bourg-Murat. Tout le long de cette route nationale, qui est une route nationale 4 voies, on dessert les bourgs dont je vous parlais tout à l'heure. Ici, à la RD 27, vous avez directement accès au point de l'Entre-Deux, donc vous avez un accès à l'Entre-Deux directement.

...

Donc, vous avez ici le pont de l'Entre-Deux. Un peu plus haut vous avez un autre échangeur. Je dis « échangeur », ce ne sont pas des ronds-points, ce ne sont pas des carrefours à feu, ce sont de vrais échangeurs de 4 voies. Vous avez un échangeur qui va desservir Bras de Pontho. Vous avez Pont d'Yves en échangeur. Vous avez un échangeur pour La Plaine des Cafres et à la fin, vous avez un échangeur sur la RN 3 à la sortie de Bourg-Murat.

...

Ici ? C'est une variante. Au lieu de passer ici, on peut se rapprocher un peu plus de la ville. C'est une des possibilités.

Vous voyez que quelquefois, il y a des virages un peu étranges. Ce n'est pas pour éviter les habitations, je suis désolé, mais c'est pour que l'on ait une bonne vitesse sur la route.

*Exclamations.*

À ces endroits, on a une forte pente. On ne peut pas avoir de bonne vitesse. Quand je dis vitesse en 4 voies, c'est 90 kilomètres/heure parce que même si vous avez des pentes, vous avez moins de pente grâce à cela, mais vous avez quand même assez de pente pour que ce soit dangereux. Au lieu d'avoir des lacets où vous êtes obligés de passer à 30 kilomètres/heure, on a de grands virages qui nous permettent de passer à 90 kilomètres/heure sans ralentissement et en sécurité.

En résumé, la route fait à peu près 24 kilomètres de long. Sur ces 24 kilomètres, étant donné que l'on passe ici tout près des bourgs et de la ville, il y a beaucoup de trafic induit de ce côté. On monte jusqu'à 40 000 véhicules/jour ici, ce qui est beaucoup quand même. On est donc obligé de faire en 4 voies d'à peu près ici jusqu'en bas, et en haut, on a peu de trafic d'après les projections. Peu de trafic, cela veut dire que l'on pourrait passer à 2 voies à la fin.

*Interventions hors micro de la salle.*

... À côté de Bourg-Murat, on continue sur l'ancienne RN jusqu'au Col de Bellevue.

*Interventions hors micro de la salle.*

... Quand on fait des routes nationales, quand on fait par section, on ne traite pas tout d'un coup.

- Variante Est

... La deuxième variante est celle qui passe à l'Est. Pour l'Ouest, on partait d'ici, à peu près, en dessous de Mon Caprice. À l'Est, on part au-dessus de Mon Caprice, en dessous des Azalées. On va bifurquer très loin ici, et ensuite on va continuer vers Bourg-Murat, avec quelques virages ici, surtout pour rattraper la pente.

Cette variante-là s'éloigne beaucoup des zones urbaines, c'est partout où il y a des maisons. Cette partie-là, on évite beaucoup la zone urbaine. Les gens que l'on dessert si on fait une route comme cela sont Bérive, Petit Tampon, La Plaine des Cafres et enfin, tout en haut, Bourg-Murat. Vous comprenez donc que moins de gens seront attirés du Tampon vers cette route. C'est une route plutôt de grand transit, c'est-à-dire les gens qui sont de toute la zone Sud qui vont traverser et qui vont aller vers La Plaine des Palmistes ou vers Saint-Benoît.

Ce qui se passe ici en étude de trafic, c'est que l'on n'a pas assez de trafic pour faire un 2x2 voies. Par contre, comme on a quand même des pentes qui peuvent aller jusqu'à 7 %, 10 %, on est obligé de passer avec des voies lentes pour que les voitures puissent passer à 90, mais qu'on est les voies lentes sur le côté. On a donc une sorte de 4 voies à terme. C'est plutôt une 4 voies du style Grand Bois plutôt qu'une 4 voies du style RN1.

Cela, c'est donc la deuxième famille de variantes. Il n'y a pas officiellement de 2x2 voies. Il y a un échangeur de moins. Elle fait à peu près la même longueur. Elle évite beaucoup plus le centre urbain du Tampon.

#### - Variante Ouest-est

La troisième famille de variantes est une variante mixte. On part du même endroit que la route Ouest, en dessous de Mon Caprice. C'est la même variante de chaque côté ici pour l'Ouest, mais à partir d'ici, on plonge, on traverse la RN 3 et on récupère le tracé Est. Cette variante-là pourrait éviter les zones d'élevage qui sont ici. C'est l'intérêt principal. Un des intérêts aussi, c'est que l'on peut faire des phasages. Cela veut dire que ces opérations sont relativement chères, ce sont des 4 voies, et quelques fois, on peut les faire par morceau. Mais il faut quand même que l'on fasse un morceau qui ne se termine pas sur une impasse, cela ne sert à rien. Toutes ces routes-là ont des possibilités d'être faites par morceau. On s'arrête à certains échangeurs qui se connectent ensuite sur des routes départementales. Dans ce cas-là, on peut s'arrêter ici, quand on croise la route nationale actuelle, et ensuite, on pourra continuer dans une autre phase. Cela s'appelle du phasage.

Quand on choisit une option de variante, on essaie de comprendre les impacts que cette variante aura. Ce tableau nous permet de savoir quels sont les dégâts que nous allons faire si nous faisons une variante ou une autre, sachant que quand on fait une route, il y a beaucoup d'impacts.

*Intervention hors micro de la salle.*

... Oui, mais cela change tous les ans.

... Je vais vous expliquer comment cela se passe. Vous poserez la question.

Pour savoir quels sont les impacts, on peut regarder par exemple l'impact sur le foncier bâti. Le rouge c'est l'impact sur le foncier bâti des variantes Ouest. On passe à travers le réseau urbain. Il y a donc plus d'impacts sur les variantes Ouest que sur les variantes Est où on passe plutôt sur des terrains agricoles et des terrains naturels.

Sur l'agriculture par contre, c'est beaucoup plus difficile à chiffrer à ce stade des études parce que de toute façon, que l'on passe à gauche ou à droite, on passe sur l'agriculture à un moment donné. On a l'impression quand même que l'on passe plus à l'Est sur les terrains agricoles, mais à l'Ouest, on a beaucoup de petites parcelles. Il est très difficile pour l'instant de connaître l'impact parce que quand on choisit une variante, après, on essaie de la bouger : par exemple de passer à travers une seule parcelle et la sacrifier ou de passer entre deux parcelles qui sont assez grandes et il faut changer de terrains pour que la parcelle continue à fonctionner. Ce sont des études très fines et qui sont faites avec la Chambre d'agriculture, avec la DAAF, avec beaucoup de gens qui connaissent beaucoup mieux que les routiers ce qu'il faut faire pour l'agriculture. Nous pensons quand même que les variantes Est font plus de dégâts que les variantes Ouest pour l'agriculture.

Pour ce qui concerne l'environnement, toutes les variantes ont un impact sur l'environnement à cause des gaz à effet de serre, à cause de la pollution, à cause du bruit, à cause des accidents de voiture, à cause de beaucoup de choses comme cela.

Si on regarde par contre par rapport à l'habitat naturel, les variantes Est passent au-dessus de ravines et les fonds de ravine sont des *hot spots* écologiques à la Réunion où il y a des pétrels, des puffins, etc.

*Exclamations de la salle.*

Si on passe devant la DEAL avec un dossier, ils vont nous dire qu'il y a plus d'impacts sur la variante Est que la variante Ouest.

Un autre impact, c'est sur le report des trafics. Souvent, on dit que les routes sont des aspirateurs à voitures. C'est un peu ce que nous voulons faire sur cette route, c'est aspirer toutes les voitures sur la nouvelle infrastructure. Pour l'instant, ce qui se passe sur Le Tampon, c'est que plein de gens trichent, essaient de prendre les petites routes, essaient d'éviter les endroits où c'est encombré, essaient de changer l'heure à laquelle ils partent. Ce sont des petites routes et c'est très dangereux au niveau de la sécurité routière. Ce n'est pas bon en termes de nuisances, ce n'est pas bon en termes de pollution. Nous voulons vraiment que les voitures qui font cela soient attirées plutôt sur des grosses infrastructures qui sont faites pour cela, pour du gros trafic.

Pour le report de trafic, nous pensons que la variante Ouest est plus intéressante parce que justement elle est tout près de la zone urbanisée et que tous les gens qui pour l'instant prennent ces petites routes vont peut-être s'agglutiner maintenant sur nos routes plutôt que dans la ville.

Pour ce qui est du coût de l'opération, les carrés qui sont là, je ne les commente pas vraiment parce qu'il faut toujours rappeler aux gens que la Région est une collectivité territoriale. Elle travaille pour vous...

*Exclamations.*

Quand on fait un bout, il y a le coût pour la Région... Vous payez une taxe sur les produits pétroliers, mais il y a un coût pour la collectivité et il y a des gains pour la collectivité. À chaque fois, on nous demande combien d'emplois ça va créer le fait de faire une route, combien de nouvelles entreprises vont s'implanter autour de nos échangeurs. Est-ce que les gens qui sont dans les Hauts pourront trouver un travail dans les Bas maintenant qu'il y a une route ? Toutes ces choses-là, nous ne les savons pas.

Là, vous avez un coût, qui est le coût de l'investissement. C'est très difficile même pour des ingénieurs de savoir quel est le vrai coût, quel est vraiment le retour sur l'investissement de la Région.

En dernier, je vais vous parler du maillage routier. C'est vraiment important pour vous. À la Région, quand on a étudié cette liaison, quand on a fait les constats sur ce qui se passe à la micro-région Sud, vous avez vraiment un problème d'inadéquation entre les infrastructures routières et les infrastructures de transport et l'étalement urbain, la position des centres urbains, la position des centres où il y a de l'emploi ou de l'activité. Souvent quand on pose des questions aux autres collectivités ou aux communautés de communes, pour qu'elles puissent s'organiser, pour qu'elles créent de nouvelles routes, pour qu'elles créent de nouvelles liaisons, il faut d'abord qu'elles aient une colonne vertébrale, qui est la route nationale, qui fonctionne. Elles vont se coller dessus. Elles vont s'inspirer de l'existante colonne vertébrale qui fonctionne pour faire des réseaux de bus, pour faire des réseaux secondaires, pour faire des réseaux tertiaires. Dans ce cas de ces tracés, la variante Ouest permet beaucoup mieux les dessertes.

Donc, cela, c'est les coûts, les coûts d'investissement encore une fois. C'est le coût qui est financé par le FIRT. Le FIRT est la taxe que vous payez quand vous remplissez votre réservoir. C'est entre 350 et 600 millions d'euros. C'est cher, mais ce sont les coûts que nous faisons d'habitude, ce ne sont pas des coûts étonnants pour une route de 20 kilomètres. Si vous voulez un ordre de grandeur, la route des Tamarins a coûté 1,1 milliard d'euros. Elle faisait 42 kilomètres ; celle-là fait 20 à 25 kilomètres.

**Une intervenante [interventions en créole]**

Et la route du Littoral ? Combien ça coutait en plus ?

**Félix LACPATIA, Chargé d'opérations**

Vous pourrez me poser la question à la fin. Quand nous avons commencé la route des Tamarins, nous ne savions pas à combien nous allions terminer

**Une intervenante [interventions en créole]**

Il n'y a pas d'argent pour la Route du littoral et on recommence une autre ici.

**Un intervenant [interventions en créole]**

Vous êtes gourmand ! Que ceux qui ne sont pas capables ferment leur bouche. Où allez-vous prendre l'argent?

**Félix LACPATIA, Chargé d'opérations**

Monsieur, nous sommes ici pour écouter ce que vous avez à dire et pour le dire ensuite aux élus. Nous allons le dire aux élus, mais pour dire ce que vous avez à dire, il faut qu'on vous enregistre.

**Une intervenante [interventions en créole]**

Ce que l'on veut dire c'est d'arrêter de mettre de l'argent dans des affaires qui n'en finissent plus, arrêtez de nous couler, nous asphyxier.

**Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Laissez terminer Monsieur LACPATIA, s'il vous plaît.

**Une intervenante [interventions en créole]**

On en a assez là, ça suffit maintenant. Tout ce que vous dites cela fait 20 ans que vous le dites !

**Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Vous empêchez la réunion de se tenir, Madame.

**Une intervenante [interventions en créole]**

Ce n'est pas vrai. On en a assez de vous entendre parler pour ne rien dire.

*Applaudissements nourris.*

...

Monsieur BAYART, vous êtes prévisionniste des dépenses. Je ne comprends pas très bien. Je me rappelle très bien ce qu'on a dit. La nouvelle route du Littoral, vous étiez là quand ils ont prévu les dépenses ? Elle a été rallongée de combien cette route du Littoral ? Dites-moi, je veux savoir !

*Sifflements, applaudissements.*

Comme on dit à la Réunion « L'argent ne se trouve pas sous les galets ». Dans vos 530 millions d'euros, il y a le coût de toutes les expropriations où on est à côté ? Est-ce qu'il y a tout le monde dedans ?

**Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Laissez terminer Monsieur LACPATIA.

**Félix LACPATIA, Chargé d'opérations**

Je vais continuer la présentation. Il me reste deux diapositives, je crois. Après, vous pourrez poser les questions. Je pense que ce que vous êtes en train de dire, en plus, ce ne sont pas des questions, ce sont des avis. Et les avis doivent être pris en compte par les élus et tout ce que vous pouvez dire sera pris et j'espère que les élus ont écouté ce que vous avez dit, pour prendre des décisions par rapport à cela. Je ne suis pas là pour vous convaincre. D'ailleurs, ce serait peu productif. Il faut absolument que vous puissiez vous exprimer par rapport à cela, par rapport aux informations que je vous donne.

Pour résumer, pour nous, pour les services de la Région, le territoire doit être mieux desservi, mais comme vous le voyez, il y a bien une consommation d'espaces par rapport à cette meilleure desserte.

Dans l'accessibilité des pôles urbains, c'est vous qui voyez aussi par rapport à votre avis. Est-ce qu'il faut améliorer l'accessibilité des pôles urbains ou pas ?

Sur la répartition des échanges entre les différents types de trafics, je parlais des transports en commun tout à l'heure, c'est aussi : qu'est-ce que vous voulez pour l'avenir de la Réunion par rapport à l'avenir ? Est-ce que vraiment vous croyez que la Réunion pourra toujours avoir des endroits où on peut bien vivre alors qu'un quart de la population vit autour de vous ?

*Interventions de la salle.*

... Je vais le répéter encore une fois. Si vous pensez cela, il faut le dire, il faut qu'on le prenne en compte.

Il y a eu une question tout à l'heure sur le délai, sur combien de temps cela prend de faire une route comme cela ? Il y a encore beaucoup d'études, des études très précises à faire, mais pour faire ces études précises, il faut choisir une des variantes. Peut-être qu'à la fin de ce débat public, on aura assez d'informations pour choisir une variante, ou peut-être que les élus vont dire : non, il y a eu trop de personnes qui nous ont dit « regardez plus précisément ici, regardez là ». Il y aura des études complémentaires et on fera de nouveau une concertation avec les gens après ces études complémentaires. On peut aussi imaginer que les élus disent, si vraiment beaucoup de gens ne veulent pas construire la route des Géraniums : « on la met de côté... »

#### *Exclamations du public*

Comment une route comme cela peut se dérouler. Jusqu'en 2025, on fait des études et les autorisations réglementaires, les dossiers réglementaires. Cela veut dire aussi que vous aurez à vous exprimer pendant les enquêtes publiques. Après 2025, on va pouvoir commencer les travaux. Cette simulation des travaux, on l'a faite en trois étapes. On ferait la route des Géraniums en trois morceaux en commençant par le Sud. Si on la fait en trois morceaux en commençant par le Sud, on pourrait livrer la route des Géraniums vers 2035.

#### *Interventions de la salle.*

#### **Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

S'il vous plaît, nous allons passer aux questions et aux interventions. Je répète que le campus de l'université ferme à 22 heures. Nous avons donc deux heures pour discuter et échanger. Essayez de respecter ce délai. Essayez d'attendre le micro pour prendre la parole de sorte que vous soyez entendus de tous. Mon collègue Daniel GUERIN va s'occuper de l'animation de cette partie.

#### **Mlle BOULANGER**

Bonjour. J'aimerais savoir si ce projet a été fait en coordination avec les différentes communes ou si cela a été imposé aux communes par la Région. Pourquoi ma question ? Parce que pour ceux qui vont demander des permis de construire – et je sais qu'il y en a qui en ont demandé – et qui tombent en plein sur le tracé rouge, est-ce qu'on va leur donner leur permis de construire pour être détruit après ?

#### *Applaudissements.*

#### **Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Nous allons donner la parole à la Région parce que c'est une question importante. On l'a posée déjà plusieurs fois. J'avais noté qu'il y avait aussi une question tout à l'heure, il faudra y répondre, sur le nom de baptême « route des Géraniums ». Cette question a été posée. Je souhaiterais que vous répondiez. Vous pouvez aussi peut-être donner quelques détails sur les emprises parce que cela n'a pas été donné dans l'exposé. Or, il y a une question sur le sujet.

#### **Félix LACPATIA, Chargé d'opérations**

Sur les concertations avec les communes, quand on fait une route comme cela, on fait ce qu'on appelle une zone d'étude. Les zones d'études, c'est tout ce que vous voyez sur la carte. On va voir les communes et leur dit que l'on va chercher des solutions de tracés de route. Cela veut dire que si on demandait aux communes d'arrêter les permis de construire à ce moment des études, dans toute la zone du Tampon et de Saint-Pierre, il n'y aura plus de permis délivré. Ce n'est pas ce qui... On cherche d'abord des solutions. Ici, vous avez une série de solutions. On ne va toujours pas bloquer toutes ces routes, toutes ces variantes en permis de construire parce qu'il faut que les gens vivent. Il n'y a qu'un tracé où les gens vont être impactés. Dès que l'on aura choisi la variante – et le plus tôt sera le mieux pour tout le monde – les autres sauront qu'ils ne seront pas touchés par cette route, et pour ceux qui sont sur cette route, on va aller en détail voir comment on peut limiter les impacts.

#### **Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Une autre question, Monsieur LACPATIA sur le nom de baptême et les emprises foncières, si vous pouvez donner quand même une idée sur les emprises foncières.

#### **Félix LACPATIA, Chargé d'opérations**

Sur le nom « route des Géraniums », quand l'opération a été lancée, on a appelé cette opération la « liaison Saint-Pierre – Col de Bellevue » et on cherchait toutes les combinaisons. Quand on a lancé la concertation, ce que vous voyez aujourd'hui, on s'est demandé s'il ne fallait pas la baptiser comme toutes les autres routes les plus importantes comme la route des Tamarins. La Région a décidé de l'appeler « route des Géraniums » parce qu'historiquement, sur une grande partie de la partie Est et la moitié...

*Désignation sur la carte.*

Il y avait ici, partout, des plantations de géraniums. C'est vraiment historique.

### **M. DE LAUNAY**

Où va-t-on mettre tous ces gens sachant que nous n'allons pas toucher le système agricole ? Je ne sais pas si la SAFER est là ce soir. Que ferons-nous avec toutes ces populations qui vont augmenter ? Où va-t-on les mettre ? Ici, on voit qu'il n'y a que des petits créoles, des personnes qui ont juste leur maison chez eux, un petit bout de terrain, les agriculteurs qui, je pense, sont là ce soir. Je fais partie du nombre. La question est : que va-t-on faire des terrains agricoles, des maisons, et où va-t-on loger ces personnes, sachant qu'ici, les gens tiennent à leur endroit. Moi, je tiens à ma maison, à ma cour, à mes champs.

*Applaudissements nourris.*

### **Félix LACPATIA, Chargé d'opérations**

Il y a deux réponses, une pour les maisons et pour les terres agricoles. Pour les maisons, quand nous saurons où nous passons – pour le moment, nous ne savons pas où nous passons, nous n'avons que des fuseaux – sur 30 mètres. 30 mètres de route, nous savons où cela passe. Est-ce que cela passe dans le jardin d'une maison, sur une maison, entre deux maisons ? Nous allons voir les gens qui sont impactés, qui sont touchés sur leur parcelle. Nous leur demandons s'ils veulent vendre l'ensemble de la parcelle ou simplement la partie impactée par exemple...

... Ensuite, nous demandons aux services des Domaines du Trésor de chiffrer combien cela coûte. Ils vont chiffrer le terrain et ils vont chiffrer la maison. À chaque fois, c'est un cas particulier.

### **Une intervenante**

À quelle valeur ?

### **Félix LACPATIA, Chargé d'opérations**

Pour chacun d'entre vous, ce sera un cas particulier.

Quand nous avons ce montant, de la part d'un organisme extérieur à la Région, on reçoit une proposition d'achat à l'amiable. Si vous acceptez la proposition d'achat à l'amiable, il y a un achat. Si vous n'êtes pas d'accord sur le montant, il y a une personne indépendante, qui s'appelle le juge des expropriations, qui se déplace sur le site et qui va fixer le prix du terrain pour l'achat.

Dans ces deux parties, à chaque fois, vous avez l'occasion d'attaquer la décision et la proposition ou de la Région ou du juge d'expropriation sur le montant.

*Intervention hors micro de la salle.*

Sur le terrain agricole, c'est un peu différent. Non seulement il faut indemniser l'agriculteur de sa ferme, mais il faut aussi essayer de lui retrouver un terrain équivalent. En plus, on indemnise la filière agricole avec ce que la CDPENAF propose par rapport aux hectares.

*Interventions de la salle.*

### **Éric NATIVEL, professeur**

Si nous sommes nombreux ce soir, c'est que nous avons tous des problèmes par rapport à tous les tracés, soyons clairs. Nous n'avons pas envie de nous faire exproprier. Nous connaissons toutes et tous les techniques d'expropriation. Par contre, je suis un écologiste assez convaincu, j'adore les pétrels, mais dans votre tableau, à aucun moment, il n'y a une ligne sur le coût humain.

*Applaudissements.*

Je crois qu'il faut protéger les pétrels, il faut protéger nos fonds de ravine, mais c'est très important. C'est une équation qui est difficile. On a peut-être besoin d'une route pour dégager certaines



choses, mais vous ne tenez pas compte de l'homme. Sincèrement, votre projet ne peut pas tenir la route si vous ne mettez pas – quels que soient les projets d'ailleurs et quel que soit le bord politique ; je ne suis pas là pour faire de la politique ce soir, je suis là pour défendre notre mode de vie, nos conditions de vie... Il est clair que, quel que soit l'endroit où il y a des habitations, l'impact autour des habitations, vous allez prendre deux maisons, 30 mètres. Les maisons à côté, au bord d'une 4 voies, ce n'est pas la même chose que les maisons qui sont tranquilles à certains endroits. Il faut une vision globale, mais de grâce, prenez en compte le caractère humain de vos projets.

*Applaudissements.*

**Laetitia NIOBE, propriétaire d'une maison**

J'ai vu que vos plans dataient de 2013. Le coût de la route est estimé entre 360 et 583 millions d'euros. Avez-vous pris en compte toutes les constructions qui ont été faites depuis 2013 ? Pour le secteur de Ravine des Cabris, c'est un impact important puisque justement beaucoup de constructions sont faites dans ces périodes. Malheureusement, nous n'avons pas du tout été informés d'un tel projet sur notre futur lieu de vie.

**Félix LACPATIA, Chargé d'opérations**

Quand nous avons fait les études, nous avons pris la carte la plus récente de l'IGN, mais oui, il y a de nouvelles constructions qui arrivent sans arrêt. Si nous faisons l'avant-projet, c'est-à-dire la suite des études, de nouveau nous allons des photos satellites, de nouveau nous allons prendre les nouvelles cartes IGN pour repérer les nouvelles habitations.

... Si, le budget est assez important pour que l'on puisse absorber cela.

*Intervention hors micro de la salle.*

**Anthony CORRE, Exploitant agricole [intervention en créole]**

Bonsoir tout le monde. Je m'appelle Corre. J'ai une remarque à faire. Mon grand-père m'a donné un terrain pour que je puisse travailler, lui même a travaillé toute sa vie. Demain, que dois-je donner à ma fille ? Dois-je lui donner une route ? Je vais lui donner une route à regarder ? Quel exemple donne-t-on à nos enfants ? On est en train de faire à la Réunion du «tout voiture ». C'est du « grand n'importe quoi ». Vous n'avez pas assez à faire avec votre route du littoral ? Laissez cela là-bas. Tôt ou tard, vous allez faire un pont pour dévier le volcan. C'est du "grand n'importe quoi".

**Madame LEVENEUR**

J'ai la chance d'habiter dans un chemin qui porte mon nom, Leveneur. On est en étape de projet, c'est cela ? Juste en haut de mon chemin, le 3 avril – j'ai une photo – il y avait déjà une foreuse, pour forer le chemin, pour tester le chemin. On est donc en projet. On commence déjà le projet ? Je ne sais pas. Qu'est-ce que c'était cette machine qui était juste en haut de mon chemin, s'il vous plait ?

**Félix LACPATIA, Chargé d'opérations**

Non, il n'y a aucun travaux prévus avant plusieurs années. Les seuls travaux, si nous continuons l'opération, seraient des travaux de relevés topographiques. Ce n'est donc pas la Région. C'est peut-être la commune, c'est peut-être un parc privé, mais ce n'est pas la Région.

**Blandine BEAUBOUCHEZ, Kiné, Hôpital**

J'habite à la Ravine des Cabris. Je voudrais revenir sur le but premier de cette route, c'est aider la population à rejoindre plus vite le travail, désengorger les routes du Tampon, etc. Je vois une chose sur le projet, cela arrive juste au-dessus de la Balance ou juste en dessous ou autour de, et c'est déjà un point qui est complètement engorgé aux heures de pointe. N'y a-t-il pas un petit travail à faire déjà pour désengorger cela ? On va arriver très vite depuis là haut, mais après, on arrive, c'est bouché.

**Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Vous parlez de l'arrivée sur Saint-Pierre, Madame, c'est cela ?

**Blandine BEAUBOUCHEZ, Kiné, Hôpital**

Absolument.

## **Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Monsieur LACPATIA, c'est un vrai sujet.

### **Félix LACPATIA, Chargé d'opérations**

On parle de cet endroit-là quand on descend du Tampon, il y a une remontée de file sur le bas-côté de la route nationale. Ce qui se passe, c'est que nous avons un projet de déviation ici, et ici, on a une route qui fait comme cela. C'est-à-dire qu'ici, l'analyse qui a été faite par les services des routes, c'est que tout simplement cet échangeur est beaucoup trop ancien. Vous pouvez prendre un certain nombre de véhicules, maintenant, avec tous les véhicules qui descendent et qui montent, cet échangeur n'est plus du tout à la bonne dimension. Ce qu'il faut, c'est faire un nouvel échangeur complet, complètement différent de ce qui est là. Donc on peut le faire si on faisait la variante Ouest ou si on fait la déviation. On ne va pas faire uniquement un échangeur, on va faire par rapport à une déviation qui est en cours d'étude.

### **Camille MOREL, Habitant Ravine Blanche, Plaine des Cafres**

J'ai eu le temps ces derniers jours de lire de façon très studieuse votre projet sur le site internet. Je peux vous dire que des projets de désenclavement de Saint-Pierre ou du Tampon, il y en a eu des dizaines et tous ont été abandonnés. Monsieur a dit tout à l'heure qu'il y avait 52 000 passages sur Saint-Pierre, 32 000 Le Tampon, 5 000 au Col de Bellevue. Il y a peut-être effectivement nécessité de désengorger Saint-Pierre et Tampon, mais après, quand vous arrivez à La Plaine des Cafres, ce type de projet est catastrophique pour la population. Notamment à Ravine Blanche où j'habite, où une cinquantaine de maisons sont concernées par ce projet.

Moi, je dis qu'il y a une solution à partir de bras Creux pour La Plaine des Cafres, une solution qui est intelligente, qui est de bons sens, qui est cohérente, qui est économiquement la plus avantageuse, c'est utiliser la route qu'on a appelée la route des Fleurs – puisque vous avez donné un nom, la route des Géraniums. Il suffisait de l'aménager de façon très correcte en 2 voies. Cela passe par le chemin des Maraichers, le chemin Antony Payet, route du Coin Tranquille, chemin des Eucalyptus, chemin Mathias, chemin Grand ferme, jonction avec la route du Volcan, champs de foire. Vous arrivez au Vingt-huitième et là, vous avez fait le nécessaire pour faciliter la circulation dans ce secteur et n'avoir aucun préjudice pour la population en termes d'impacts que ce soit habitat ou agriculture parce que la route existe déjà, il suffit juste de l'aménager.

*Applaudissements.*

### **M. ROBERT**

Déjà, pour commencer, vous avez dit que cela faisait longtemps que vous réfléchissiez à la route, alors que quand on regarde, on dirait que c'est un « ti marmaille » qui l'a faite.

Donc cette route s'inscrit dans une politique d'aménagement du territoire. Cela fait vingt ans que j'entends que les routes réunionnaises sont surchargées et au bord de l'asphyxie. Or, la nouvelle route du Littoral et cette route des Géraniums que vous venez de nous présenter ici n'ont d'autre but que d'augmenter la masse de véhicules pouvant circuler sur les routes. Ainsi, pourquoi ne pas proposer des solutions qui permettent de désengorger réellement les routes au lieu de faire des appels d'air aux véhicules comme vous le faites ? Pourquoi ne pas proposer des moyens de transport alternatifs à la voiture, créer chez les jeunes générations de nouvelles habitudes de déplacement, comme les transports en commun, comme le covoiturage ? Au lieu de cela, vous créez un environnement propice à la multiplication du nombre de voitures. Non seulement cela va créer une cicatrice immonde dans le paysage du Tampon, sans compter l'impact sur la nature.

Si je résume : vous allez exproprier des centaines de familles ; vous allez défigurer le paysage ; vous allez enlever aux agriculteurs leur gagne-pain. Et tout cela pourquoi ? Quel est le but ? Où est le réel intérêt public ? Vous préférez mettre des centaines de personnes dans des situations précaires plutôt que de vous poser les bonnes questions. Franchement, quand vous vous êtes réunis, tous, pour décider ce projet, à un moment donné, n'y en a-t-il pas un qui a dit : cette idée-là, c'est pourri en fait ?

*Applaudissements nourris.*

### **Aurore HOARAU**

Ce qui m'a choquée sur votre diapositive agriculture, vous marquez : agriculture vivrière. Avez-vous conscience que vous êtes sur le bassin maraicher de la Réunion et que ce ne sont pas des

jardiniers, mais des chefs d'entreprise performants qui créent tous les matins leur emploi ou des emplois ? Que leur proposez-vous ? Avez-vous des solutions ? Des terrains ? Avez-vous chiffré combien de milliers, je dis bien de milliers de tonnes par an sont produits sur ces terrains en fruits et légumes à la Réunion ? Aussi, sur votre diapositive avec les impacts, pour rejoindre d'autres personnes, il n'y a aucun impact humain, social, et en nombre d'emplois. Merci de votre réponse.

*Applaudissements nourris.*

**Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Je vais peut-être demander à Monsieur LACPATIA de donner un élément là-dessus. Il n'y a pas que du maraichage, aussi important qu'il soit, il y a aussi un grand bassin laitier, le bassin laitier de la Réunion.

**Madame Untel**

Monsieur, il n'y a plus de lait à la Réunion, il suffit de regarder dans les supermarchés. Quand vous regardez, il n'y a que du lait recomposé. Il n'y a plus de lait à la Réunion !

**Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Attendez, Madame, on va vous donner un micro.

**Bernard KRAEMER, Retraité**

Vous avez envisagé une route de 2x2 voies qui a un impact important du point de vue terrains et du point de vue constructions. Avez-vous seulement envisagé de faire 2 voies montantes et ailleurs 2 voies descendantes, ce qui permettrait de faire des rotations et qui auraient beaucoup moins d'impacts, et qui pourraient servir de la même façon ?

Au lieu de faire 4 voies d'un seul tenant, vous faites 2 voies à un endroit et 2 voies ailleurs, ce qui n'a pas le même impact et qui desservira exactement de la même façon, mais en n'ayant pas le même impact sur l'habitat et pas le même impact sur les terres agricoles.

*Applaudissements.*

**Madame Untel**

Bonjour. J'ai le micro, donc je vais poser ma question. Madame Untel. Vous n'en saurez pas plus parce que je ne compte pas donner ni mon nom ni le nom de ma grand-mère par alliance. J'estime que nous avons tous le droit de nous exprimer quel que soit notre nom et que c'est du flicage.

Je voulais vous dire que déjà, à la Réunion, il n'y a plus de canne. On a tué la canne. On a tué le lait. Il suffit de regarder dans un supermarché, prenez le temps, et regardez les briques de lait. Il n'y a plus de lait. C'est du lait reconstitué qui arrive dans des containers ionisés. On ne peut pas nous dire qu'il y a encore des filières laitières. On les a déjà tuées depuis longtemps. Là, aujourd'hui, vous allez tuer le maraichage qui existe. Pour faire quoi ? De l'importation encore ? Pour qu'on mange encore des conneries alors qu'on n'a plus rien déjà à manger ?

Après, ma question, c'est : on est sur une île – cela, vous ne devez pas le découvrir – donc ce n'est pas extensible. Sur une île, vous allez trouver des espèces endémiques, des pétrels, des papanges, des fleurs et des humains. Quels vont être les critères et les priorités pour choisir ? On va prioriser quoi ? Le pétrel ou l'humain ? L'espèce endémique ou les maisons ? Le travail ou l'aspect financier ? Ce que je vois, c'est encore une route – oui, encore. Tout cet argent pour exproprier les gens et pour construire ces routes, pourquoi plutôt ne pas le mettre au service de l'emploi de proximité pour que les gens n'aient pas besoin d'utiliser des routes pour aller travailler ? Pourquoi faire encore plus de routes ? Je ne vois qu'un seul aspect, c'est l'aspect financier, parce que quand les gens se déplacent, ils utilisent du carburant, et quand ils utilisent du carburant, c'est des taxes qui rentrent dans les caisses de la Région.

*Applaudissements.*

**Bernard BELLEMENE, Agriculteur au 17<sup>e</sup> kilomètre à La Plaine des Cafres**

Vous avez compris la joie que nous avons à apprécier votre travail. Je ne poserai aucune question, mais j'ai compris que le tocsin sonnait et que nous avons une épée de Damoclès sur nos têtes. En conséquence, une association existe, anciennement association Defend Nout Terrain, maintenant Vigilance Terre 974. Si nous nous regroupons, chacun ramène ses idées. On est sûr d'en avoir, il y

a quelqu'un qui sera un peu plus futé que vous. Automatiquement, on va porter ce projet par une seule voix. Tout le monde peut se regrouper lors de la contestation qu'on aurait à faire de manière non pas zadiste, mais de manière officielle par une personnalité morale. Je souhaite que le maximum de personnes adhère à cela. Dans cette association, ce n'est pas le président qui décide. C'est nous qui proposons les sujets et c'est nous qui demandons à ce que cela soit porté, et c'est nous qui demandons des réponses. Cette association est soutenue par des juristes qui nous conseillent, pour ce qui se passe ailleurs de manière identique et qui n'a pas abouti de manière non conflictuelle. Voilà. Je vous remercie.

*Applaudissements.*

**Monsieur MARVILLIER**

Bonsoir. Monsieur MARVILLIER, futur SDF. Déjà, je voudrais vous remercier, Monsieur LACPATIA, pour le travail que vous avez fait. Vous avez cherché une solution apparemment à un problème qui existe réellement. J'imagine que les études qui ont été faites, qui ont dû coûter quand même une certaine monnaie, ont été vraiment faites par des experts. Là-dessus, déjà, je vous remercie. Maintenant, si je demande à des personnes qui veulent que ce projet se réalise de lever la main, je ne suis pas sûr qu'il y en ait énormément. Et s'il y en a un qui lève la main, j'imagine qu'il aura peur que les autres le claquent.

Donc, déjà je voudrais que le monsieur puisse mettre si possible ses coordonnées sur l'écran. Comme cela, tout le monde peut voir le nom du site internet, le numéro de téléphone, pour que tout le monde puisse s'inscrire, former un collectif ou bien adhérer à l'association.

Ensuite, est-il possible que nous puissions mettre sur une page internet toutes les questions que nous avons à vous poser ? Apparemment vous avez cherché une solution, mais nous cherchons une solution pour que cela ne se passe pas du tout. Donc, que nous puissions vous poser toutes les questions sur un site internet qui nous appartient – comme cela, nous serons sûrs que nous aurons toutes nos questions – et que vous, vous puissiez répondre à toutes ces questions-là sur votre site internet. Comme cela nous sommes sûrs que de notre côté et de votre côté, vous aurez toutes les questions, et nous serons sûrs que nos questions seront répondues. Est-ce que cela, c'est possible ? Déjà, d'une part que le monsieur puisse aller sur l'estrade pour mettre ses coordonnées sur l'écran, pour que nous aussi, vu que c'est un débat, nous puissions aussi donner nos informations. Ensuite, je vous remercie encore.

*Applaudissements.*

**Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Merci de votre intervention. Sur le système du site internet, les questions doivent être posées sur le site du débat. Pourquoi ? Parce que vous avez la question et vous avez la réponse en dessous. Si vous posez la question sur un site et que vous avez la réponse sur un autre, cela ne fonctionne pas. D'autre part, tout ce qui est sur le site internet du débat est archivé. Votre site est sûrement très bien, mais pour que cela fonctionne dans le cadre du débat, il faut que les questions soient posées sur le site du débat. C'est la réponse que je peux vous faire.

**Madame GRONDIN, Ravine des Cabris**

Vous dites que nous pouvons poser la question sur internet. C'est ce que nous avons fait il y a deux jours et la question n'a jamais été publiée. Comment expliquez-vous cela ?

**Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Les questions sont publiées...

**Madame GRONDIN, Ravine des Cabris**

Non, Monsieur, la question n'a pas été publiée, je vous assure.

**Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Écoutez, vous donnerez votre identité...

**Madame GRONDIN, Ravine des Cabris**

Madame GRONDIN, de la Ravine des Cabris.

**Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Nous allons vérifier. Votre question sera publiée, et elle aura une réponse, je peux vous l'assurer. Est-ce sur internet ou sur Facebook ?

**Madame GRONDIN, Ravine des Cabris**

Sur le site.

**Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Votre question sera publiée.

**Un intervenant**

Est-ce que les questions ne sont pas triées ?

**Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Les questions ne sont pas triées. Elles sont modérées, c'est-à-dire que s'il y a des questions qui insultent ou qui ne sont pas relatives au débat, elles seront modérées. Mais jusqu'à présent, toutes les questions ont été publiées.

**Marie-Lyne CHAMPIGNEUL [intervention en créole]**

Bonsoir, je m'adresse à M. Lacpatia. Je trouve que vous avez le courage d'affronter nous tous ici. Je m'appelle Maryline. C'est un avis que j'avais déjà donné dans la réunion précédente. Mais je n'ai pas encore complètement analysé tout cela. Je me répète peut-être, il y a des embouteillages depuis la tour des Azalées jusqu'au 12<sup>ème</sup> kilomètre et 14<sup>ème</sup> kilomètre. Comme vous l'avez dit il y a 60 000 véhicules qui montent de Saint-Pierre au Tampon, il y a 40 000 qui arrivent à Trois Mares. Ma question est donc « pourquoi une 4 voie jusqu'au col de Bellevue là-haut ? » entre autres, pourquoi prendre entre 120 hectares et 160 hectares de terres agricoles ? Sachant que régulièrement la Région prône le développement durable, l'écologie, l'environnement : je trouve qu'il y a un grand paradoxe. Là on va détruire beaucoup de choses et mettre de nombreuses familles dans la souffrance.

Comme d'autres personnes l'ont évoqué, M. Nativel par exemple, il y aurait peut-être d'autres solutions. Vous n'allez pas désengorger l'ouest pour engorger le sud. Jusqu'à présent, nous sommes protégés ici dans le sud. Si vous voulez régler le problème de l'ouest, pourquoi ne pas mettre en place des transports propres : vélo, autorail, qui existait avant ? Ce qui nous permettrait ici dans le sud de léguer nos terrains à nos enfants. Entre Le Tampon et La Plaine des Cafres, nous pouvons dire que nous avons un grenier et vous ne pouvez pas le supprimer. Je suppose que personne ici d'entre vous n'habitez pas au Tampon, ni à la Plaine des Cafres. Vous ne connaissez rien à ces endroits

**Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Une réponse sur la 2x2 voies jusqu'à La Plaine des Cafres.

**Félix LACPATIA, Chargé d'opérations**

On peut faire faire du phasage. Par exemple, si on prend la variante Ouest, qui est ici, on arrive ici, tout près de la RN 3. Si les élus décident de ne faire qu'une partie de la route, on pourrait s'arrêter ici. Cette partie fonctionne. D'accord ? Ici aussi, si on fait comme cela, et on s'arrête ici, à côté de la RN3, cette partie fonctionne. Maintenant, si la Région décidait de s'arrêter ici ou de s'arrêter ici, je ne peux pas vous promettre qu'au final, dix ans plus tard ou quinze ans plus tard, on ne continue pas. Pour l'instant, je n'ai pas entendu de gens me demander de ne faire qu'une partie. Nous avons essayé de trouver des solutions qui fonctionnent dans le temps, et financièrement, mais si beaucoup d'entre vous font entendre leur voix pour que l'on ne dépasse pas un certain endroit, le seul problème que vous aurez, c'est : est-ce que c'est définitif ? Parce qu'il n'y aura pas une deuxième phase plus tard, dans quinze ans ou dans vingt ans.

**Marie-Pierre PAYET**

Je suis de la Ravine des Cabris. On peut sentir qu'il y a quand même une certaine tension. Vous dites que c'est enregistré. Ce serait bien d'écouter peut-être le départ de votre discours où vous nous dites gentiment que vous êtes de la Région, et que nos avis comptent, et puis on se prend dans la tête – excusez-moi l'expression, mais c'est vrai que cela m'a heurtée – que cela commence à chaque fois par « vous êtes des problèmes ». « Un problème, c'est que vous avez des maisons individuelles, gentiment habitées, habitat diffus ». Oui, désolée, à la Réunion, c'est comme cela. Il y avait les terrains agricoles des parents sur plusieurs 10 000 mètres. On séparait.

On a les frères, sœurs. On a tendance à couper nos terrains pour donner aux enfants. Nous sommes désolés que cela gêne la route.

Ce mot « problème » est sorti je ne sais combien de fois. Je ne pense que si vous n'arrêtez pas de dire « problème », « problème », il ne faut pas s'attendre à ce que les gens de l'autre côté soient contents. Donc « problème à cause des maisons », j'ai noté, « problème parce qu'il y a la jeunesse ». Employez un autre terme. « Problème de la jeunesse » ! « Problème pour le logement », « problème », « problème ».

Après, l'écologie, je suis pour aussi. Je ne compte pas bousiller mon île. Là, il faut protéger les espèces, mais l'humain, vous ne l'avez traité qu'en termes de problèmes. Franchement, tous ces humains qui sont là, qui ont des maisons, qui ont construit, qui essaient de créer un avenir dans, en effet, une situation difficile à la Réunion, oui, nous allons être « présents » et nous allons réagir parce que c'est de l'humain. Franchement, je trouve cela choquant – quand vous réécoutez parce que c'est sorti je ne sais combien de fois – « problème », « problème », « problème ». Nous ne sommes pas des problèmes. Nous sommes venus ici puisqu'on nous a dit une réunion d'information, à entendre notre voix et non à être traités de problèmes. Je comprends pourquoi les gens ne sont pas contents, parce que je pense que nous ressentons la même chose. Ce n'est pas correct.

Après, de m'expliquer qu'on enlève les maisons et les terrains pour construire la route, OK. Oui, vous avez dit aussi « ce serait mieux que vous soyez dans des immeubles ». Bref, passons ! C'est un manque de respect pour la culture créole. Nous ne sommes pas arrivés comme cela. Je ne trouve pas cela très correct. On enlève les terrains pour la route et après, on donne de l'argent aux gens, mais à eux de se débrouiller. Un nouveau terrain ailleurs, bien sûr, cela va être très facile avec le peu d'argent, on le sait, ce n'est pas valorisé. De toute façon, ce sera dévalué.

Ensuite, parce que soi-disant on veut désengorger Le Tampon, je ne vois pas, en passant par Dassy, etc., si on veut aller au Tampon, on ira au Tampon. Ensuite, on désengorge pour créer des zones d'activités ; soi-disant ces routes vont créer des entreprises. Donc, on n'a pas la place pour nos maisons, mais on aura la place pour les entreprises. En effet, il y a la solution de se mettre tous en immeuble, cela libère la place, merci. Franchement, c'est peut-être moi, mais à mon avis personnel, je ne vois aucune cohérence là dedans. Je ne vois pas de problèmes ciblés, chiffrés, à part de dire que nous allons être nombreux, merci ! Après, si c'est comme Saint-Paul, faire un goulot, s'arrêter et dire « débrouillez-vous », et écouter après les bulletins radio pour savoir où sont les problèmes sur la route... Voilà.

En tout cas, j'ai trouvé que c'était très incorrect de votre part, en tant que représentant de la Région, d'employer à chaque fois le mot « problème », « problème ».

Merci. Excusez-moi, j'ai pris du temps.

*Applaudissements.*

#### **Félix LACPATIA, Chargé d'opérations**

Je considère que ce que vous avez dit est un avis. Par contre, vous avez considéré que j'avais manqué de respect à l'audience. Je m'en excuse, ce n'était pas mon intention de vous manquer de respect. C'est parce que j'ai une formation d'ingénieur que je cherche les problèmes parce que je cherche les solutions. Mais vraiment, je ne souhaitais pas vous manquer de respect. C'est personnel, ce n'est pas la Région.

*Applaudissements.*

#### **Patrice**

Bonsoir. Quand je regarde le tracé, je me demande vraiment si les personnes qui ont fait ce tracé sont allées sur le terrain et ont regardé vraiment comment cela se passe.

#### **Madame GRONDIN, Ravine des Cabris**

On revient sur le bilan humain. Vous avez dit : en passant par les petites routes pour éviter Tampon, on crée de la pollution, on crée des nuisances sonores, on crée du danger. Vous avez dit aussi que pour le tracé à l'Est, il y aurait un dégât sur l'environnement par rapport aux pétrels. Dites-moi, que faites-vous de nous qui travaillons, qui payons nos impôts, qui avons construit une maison il y a moins d'un an ? Je ne suis pas la seule. Je parle pour un lotissement tout entier de quinze parcelles, pour un lotissement de je ne sais pas combien de maisons justes à côté. Est-ce

que vous trouvez que c'est normal pour nous ? Nous travaillons, nous payons nos impôts, nous construisons une maison et au final, on nous dit de dégager. Et après, nous allons nous retrouver avec un loyer et à devoir payer la banque. Trouvez-vous cela normal ? Parce que nous polluons, parce que nous faisons des nuisances sonores, parce que c'est dangereux de passer par les petites routes ? Vous trouvez cela normal ?

*Applaudissements.*

Je n'ai pas fini !

Je tiens aussi à dire une chose. Votre projet date de 2013, il me semble. La mairie de Saint-Pierre a délivré des permis de lotir – je parle bien de permis de lotir, je parle de lotissement – en 2014. Ensuite, elle a délivré des permis en 2014. Aujourd'hui, pour apprendre – par du bouche-à-oreille, je le précise parce que la communication n'a pas été faite – que si cela se trouve, nous allons nous retrouver à la rue pour construire une route, et une route pour quoi faire finalement ? Effet d'entonnoir. On va désengorger Le Tampon, Saint-Pierre. Et au final, quand on va arriver là haut à Bourg-Murat, qu'est-ce qui va se passer ? Vous allez faire une 4 voies ? Dans le parc national peut-être ? Ah oui, c'est cela ! Effectivement, c'est cela ! Très bien ! Bravo !

*Applaudissements.*

### **Madame NIOBÉ, Chemin de Pany**

Je fais partie de la jeunesse, donc, le problème. Je suis extrêmement choquée parce qu'en termes de communication, rien n'a été fait. J'ai appris, comme tout le monde, je pense, de bouche à oreille. J'ai des projets, comme tous les jeunes actuellement. Ces projets, je viens de voir que cela ne va pas se faire parce que tout sera détruit, mis à néant. Je suis extrêmement choquée.

La décision sera prise le 3 octobre, si j'ai bien compris. Lors de cette décision, quels seront les moyens qui seront mis en place pour informer la population, notamment les personnes qui seront mises à la rue ou re-loties éventuellement ? Quelles sont les communications qui sont faites ? Actuellement, en termes de communication, rien n'a été fait, mais à part peut-être quelques prospectus, mais encore, je pense que cela n'a pas été fait.

Voilà. Pour moi, c'est surtout la décision que vous allez faire et j'espère que ce sera une communication vraiment importante pour la population, et pas que pour Le Tampon parce qu'il y a le Sud aussi, Saint-Pierre et toute la partie Plaine des Cafres. J'espère que ce sera mis en place, comme cela on saura si les futurs projets pour les jeunes seront pris en compte ou pas. Bonne soirée.

### **Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Je pense que Monsieur LACPATIA pourra ajouter quelque chose à ce que je vais dire. Le 3 octobre, la Région indiquera les suites qu'elle entend donner à son projet compte tenu de ce qui aura été dit lors de ce débat. La décision ne sera pas forcément « on va vous exproprier demain ». La décision sera « nous allons poursuivre des études sur tel ou tel secteur du tracé ». D'autre part, je le disais tout à l'heure et je le rappelle, il y a plusieurs années d'études, en supposant que la Région continue son projet, et ces études seront accompagnées de réunions de concertation et d'information avec la présence d'un garant, qui sera là pour garantir que la transparence sera au rendez-vous.

Monsieur LACPATIA, est-ce que vous voulez ajouter quelque chose ?

### **Félix LACPATIA, Chargé d'opérations**

De la communication sera faite par la CNDP sur le débat, mais sur la décision du Conseil régional de continuer, les services vont proposer aux élus une méthode de communication de la décision. On a très rarement des débats publics à la Réunion. C'est le deuxième depuis la route du Littoral, le tram-train. Ce que nous allons faire, c'est : communiqué de presse, encart dans les journaux, peut-être conférence de presse, et aussi dans toutes les boîtes aux lettres de la Réunion, vous recevez tous les mois le Mag de la Région Réunion et vous aurez la décision qui aura été prise.

### **Stéphane DEE, Ravine des Cabris**

Nous recevons le document du FEDER, qui est le Fonds européen de développement régional, qui est géré par vos services de la Région. Il y a quatre priorités et parmi les priorités, il y a : infrastructures de développement durable et énergies. On apprend dans ces priorités qu'il s'agit,

pour la Région et pour le FEDER, qui sont dotés d'une enveloppe de 539 millions d'euros, de développer un Plan régional vélo, coordination des offres de transport, Trans Eco Express. Ma question est de savoir si les services de la Région communiquent entre eux. Est-ce que le FEDER communique avec le service des Grands chantiers ? Est-ce que vous vous consultez ? Est-ce que le service de communication est effectivement présent ? Quand on voit l'illustration de la page du petit livret FEDER, que tout le monde peut se procurer, on voit les mains d'un agriculteur avec une plante. Si on se soucie véritablement des agriculteurs, y a-t-il véritablement une cohérence à faire cette route ?

*Applaudissements.*

### **François MOREL**

Messieurs, j'ai une question à vous poser, et peut-être même deux dans la foulée. Vous avez dit que votre projet va se chiffrer à 500 millions à peu près, c'est cela Monsieur ? D'accord. Est-ce que la Région sera porteuse en totalité de ces 500 millions d'euros ou est-ce qu'il y aura des actionnaires ? Est-ce que les communes vont participer ou pas ?

### **Félix LACPATIA, Chargé d'opérations**

Cela dépend des options. À partir du moment où on est en rase campagne, c'est la Région qui porte tous les financements. Quand elle passe en ville, quelquefois la commune nous demande de faire des emplacements de réseau, par exemple quand on est en souterrain, elle nous demande d'améliorer le système de traitement des eaux pluviales. Comme nous arrivons avec de gros engins de gros chantiers, elle en profite pour que certains travaux qui doivent faire le tour, soient faits en même temps que la route. À ce moment-là, il y a un cofinancement de la Région et de la commune.

### **François MOREL**

Nous voyons sur le tracé – et bien sûr, les gens sont mécontents – que pratiquement les tracés arrivent sur le futur parc des Volcans. Je ne sais pas s'il va exister toujours. Mais moi, ce que je peux voir d'ici là, c'est que si ce parc des Volcans se réalise, votre route va servir à ramener des gens rapidement sur ce site. Comme Monsieur le maire du Tampon veut faire comme le Puy du Fou, il faut du monde là haut pour les week-ends. Je pense comme ce qu'a dit Monsieur Camille MOREL tout à l'heure, respecter les routes qui sont déjà construites, les élargir. Là, j'émet un doute sur votre projet, à savoir que c'est vrai que c'est la route qui amène à Saint-Benoît, mais cela peut recouvrir du transport rapide pour les gens qui vont sortir de Saint-Denis ou ailleurs, pour ce fameux parc des Volcans s'il se réalise un jour.

### **Une intervenante**

Bonsoir. Je voulais dire : nous ne voulons pas de votre projet et nous ne voulons pas perdre nos maisons.

*Applaudissements nourris.*

### **Madame HOARAU [intervention en créole]**

Excusez-moi, je ne suis pas ingénieure, ma question s'adresse à l'ingénieur. Il y a 2 points noirs pour les habitants du Tampon, pour ceux qui se rendent au Tampon : le 1er après Mon Caprice, vous avez dit qu'il y a un tracé. Vous ne pensez pas que cela est plus prioritaire que la 4 voies. Le second point noir est quand on monte au Tampon : n'y a-t-il pas un trajet plus court pour faire la déviation du Tampon ? Est-on obligé de passer par la ravine, par je ne sais où là-bas ? Passez aussi par Saint-Joseph tant qu'on y est ? Franchement, n'avez vous pas trouvé un tracé plus court, moins contraignant pour contourner la ville du Tampon ? Vous ne pourriez pas agrandir l'actuelle 4 voies, rajouter des voies de chaque côté ? Et faire cette déviation pour aller vers Saint-Joseph ? Je ne suis pas ingénieure, je suis peut-être bête, naïve, mais c'est la question que tout le monde se pose. Pourquoi ce trajet et pourquoi autant d'expropriations juste pour contourner la ville du Tampon ?

J'habite Pont d'Yves. Je ne suis pas ingénieure, mais par contre, je prends la route tous les jours pour aller travailler parce que, oui, je travaille, pour payer ma maison. La Région n'a pas aidé là-dessus.

Excusez-moi, je ne suis pas ingénieure et ma question est pour l'ingénieur justement.



...

*Applaudissements.*

### **Un intervenant**

Je voulais demander à la Région pourquoi ils n'ont pas fait la rocade Sud où l'argent était arrivé. On dit qu'on est engorgé aux Trois Mares]. On avait la rocade Sud qui ne passait pas trop loin. Il y en a certains qui ont peut-être des maisons et qui sont cousins avec le Président ou beau-père. J'ai un terrain de 2 500 mètres carrés. En 2013, c'est un terrain que nous avons acheté. Il n'y avait pas de SAFER dans le temps. Où vont aller mes enfants ? Peut-être la pyramide en haut.

### **Antoine FONTAINE**

Bonsoir. Merci pour cette présentation qui n'augure pas des choses de bon aloi pour la population du Tampon et de Saint-Pierre également, mais je dirais pour toute la Réunion. Il semblerait que dans cette île, la seule solution qu'on ait trouvée – on peut s'interroger sur la compétence de nos ingénieurs, excusez-moi, Monsieur LACPATIA, puisque vous êtes censé trouver des solutions – la seule solution que vous avez trouvée pour régler les problèmes de circulation et des déplacements à la Réunion, c'est de faire une route à nouveau, qui va impacter non seulement beaucoup de maisons, mais aussi le milieu agricole. Tout cela pour développer... Je ne sais pas exactement ce que vous entendez par « développer », mais visiblement, vous n'avez pas envie de développer les humains ici, à la Réunion, mais plutôt de développer je ne sais pas, le tourisme. Quand on sait que ce secteur d'activités est quand même un secteur très fragile, on peut s'interroger sur ces investissements qui sont faits par la Région et, il faut bien le dire, avec l'argent des Réunionnais, avec l'argent du contribuable. Quand on voit, avec les dernières pluies qu'il y a eu récemment, l'état dans lequel se trouve le réseau secondaire, on peut s'inquiéter quand même du coût que représentent encore ce nouveau projet routier et cet investissement.

Sans trop m'avancer, je pense que la salle ce soir, Monsieur LACPATIA, vous mandate pour trouver d'autres solutions que cette route dont visiblement personne ne veut à ce stade. Surtout, faites bien remonter le message à la Région et aux politiques.

*Applaudissements.*

### **Cathy PICARD, Le Tampon**

Je suis une future expulsée. Pourquoi les gens ne prennent-ils pas les transports en commun ? 5 % d'impact. J'adorerais prendre le bus. J'ai toujours pris le bus dans ma jeunesse. C'est évidemment parce que, par exemple, pour aller à La Plaine des Cafres, il y a 8 à 10 bus par jour. Donc, une impossibilité de prendre les transports en commun pour aller travailler à Saint-Pierre ou au Tampon.

Ne pensez-vous pas qu'avec moins de 540 millions, on ne pourrait pas faire un transport ou développer le transport en commun pour que des citoyens comme moi, les jeunes, puissent prendre et apprendre à prendre les transports en commun ? Voilà ma question.

La seule ligne valable dans le Sud est la ligne n° 2 où on a à peu près des transports tous les quarts d'heure. Mais dans tout le reste du territoire, du Tampon et de Saint-Pierre, impossible d'avoir un transport toutes les cinq minutes.

*Applaudissements.*

### **Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Je vais juste vous indiquer quelque chose. Votre question est au cœur du débat, Madame. C'est un vrai sujet. Il est évoqué depuis le début de nos réunions. Je veux simplement vous indiquer que la semaine dernière, nous avons tenu une réunion thématique sur les questions de mobilités. L'aspect transport en commun a fait l'objet d'une large partie de la réunion. Ce n'est pas encore tout à fait en ligne, mais tout sera mis en ligne très prochainement, et vous pourrez avoir les débats qui se sont tenus mardi dernier sur ce sujet-là. Mais votre question est très pertinente.

### **Monsieur GIRARD, Saint-Pierre**

J'ai une petite réflexion. Je voudrais vous poser une question à vous, mesdames, messieurs les penseurs. À un moment dans l'année, vous partez en vacances avec vos familles. Est-ce que vous aimeriez aller dans un endroit en vacances pour voir des 4 voies ? Sinon, vous allez en Allemagne ; il y a de belles autoroutes. Mais ici, je pense qu'on n'en veut pas. Cela fait 30 ans que

je suis à la Réunion. Je suis un Z'oreille, mais je suis Réunionnais. J'habite ici, je vais y rester et je vais y mourir, je pense. Il y a 20 ans, 30 ans en arrière, la Réunion était beaucoup plus jolie, beaucoup plus charmante. Nous, c'est ce que nous voulions, c'est ce que nous recherchions. C'est pour cela que je suis resté ici. C'est ce que je recherchais. Mais maintenant, je vous dis, le bétonnage du littoral, le bétonnage de nos routes, cela ne me convient plus, pour mes enfants surtout.

C'était une réflexion et je vous pose la question : est-ce que vous, en vacances, vous aimeriez... ? Bon, on dit qu'il y a un impact touristique, mais je n'y crois pas. Ce n'est pas vrai. Les touristes ne viennent pas pour prendre des autoroutes. Ce n'est pas vrai. C'est faux. Ils préfèrent prendre des petits chemins, des petites routes de campagne. Voilà. Merci.

*Applaudissements.*

### **Jocelyne FONTAINE**

J'habite l'Étang Salé. Le point commun qu'il y a avec vous, c'est que nous sommes élus à l'expropriation à l'Étang Salé pour une résorption d'habitats insalubres. Mais rassurez-vous, la méthode est la même que celle-là. Exactement la même. Ils font des projets pour nous. Ils viennent nous les exposer pour nous demander notre avis soi-disant ; on appelle cela « concerter ». Mais après-coup. Et maintenant, on essaie d'avoir notre vie pour adoucir la pilule, pour nous la faire avaler quand même. Tout à l'heure, j'entendais parler d'expropriations par les indemnités. Le projet a été remis au préfet en 2008. Nous sommes indemnisés au prix de 2008, pas de 2017. Aujourd'hui, en 2017, si je voulais acheter le terrain, je paierais le prix en 2017, pas 2008.

Et je vous passe tous les défauts qu'il y a dans notre dossier. Expropriations illégales. J'ai demandé au maire deux fois d'annuler. Non, nous serons quand même expropriés.

Il y a aussi un super vice dont je voudrais vous parler dans le pack de l'expropriation. Il y a une mesure non suspensive qui permet de vous exproprier quand même, même si vous avez raison plus tard. Ce n'est pas grave. Cela s'appelle une loi scélérate. Pourquoi il n'y a pas de député aujourd'hui ? Pourquoi les maires ne sont-ils pas là non plus ? C'est parce que c'est eux qui votent cela. Ils nous font avaler la pilule avec les maires et avec tous ces penseurs. Voilà.

*Applaudissements.*

Et surtout, accrochez-vous ! Soyez solidaires. On dit tout le temps dans la pub : « Le Réunionnais est solidaire », mais ne soyez pas solidaires que dans la mort. Soyez solidaires pour vos enfants ! Pour vos maisons ! Pour vos terrains !

Les terrains se raréfient et on veut nous les brader à je ne sais pas combien, à 10 centimes, à 150 euros alors que cela vaut 400 euros. C'est trop ! Le terrain agricole, ils adorent ! Ils adorent cela, pour le déclasser après.

*Applaudissements.*

### **Madame Untel**

Bonsoir. Je m'appelle Madame Untel. Je ne vais pas donner mon nom. Je ne souhaite pas non plus être photographiée. Je voudrais juste quand même faire une remarque, vous poser une question, vous, les penseurs comme le dit cette personne : est-ce que vous avez pris votre voiture une fois pour vous balader dans les petits chemins de La Plaine des Cafres, du Bras de Pontho, de Pont d'Yves, de Coin Tranquille, aux alentours de Petit Tampon ou de Dassy ? Est-ce que vous êtes descendus sur le sentier du Dassy qui va jusque l'Entre-Deux ? Vu vos physiques, j'en doute.

*Rires et applaudissements.*

Je ne suis pas une athlète, je ne suis pas une grande sportive, mais il y a au moins une chose que j'apprécie, c'est le paysage autour de moi. Je vais à pied, je prends les petites routes et je suis à pied et je n'ai pas de voiture. J'apprécie ce paysage. Vous, ce que vous voulez faire, c'est le saccager. Le détruire. Pourquoi ? Pour satisfaire l'intérêt de certains et certainement pas des habitants de la commune du Tampon, voire même celle de Saint-Pierre.

*Applaudissements.*

En dernier, j'aimerais savoir : où habitez-vous, vous ? Est-ce que vous habitez ici au niveau de Saint-Pierre ? Au niveau du Tampon ? Je ne pense pas. Je pense que vous êtes de l'autre côté et

qu'à aucun moment vous ne vous êtes posé la question : « Mais est-ce que j'ai une conscience par rapport au projet que nous sommes en train de faire ? » À mon avis, l'argent l'emporte sur votre conscience.

*Applaudissements.*

### **Yoland GRONDIN**

Tout à l'heure, Monsieur disait que le 3 octobre, vous alliez décider, mais la route va être faite en 2035 ou un petit peu avant. Mais d'ici ce temps-là, si nous sommes dans ce tracé-là. Nous allons être inquiets. La route est là, et nous allons être expropriés plus tard. Mais en attendant, nous serons toujours tracassés parce que nous allons être virés quand même.

Ma question est : quand on voit le tracé Est, la Région, dans le parc national, il y a des terrains, et pourquoi on ne fait pas dans le parc national en bas ? Pourquoi ne fait-on pas là dedans ? Merci.

### **Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

On va peut-être donner une réponse sur les méthodes d'études et la façon d'affiner le projet.

*Interventions hors micro de la salle.*

### **Félix LACPATIA, Chargé d'opérations**

Je vais répondre à la question : qu'est-ce qui va se passer après le 3 octobre ? Cela vous intéresse par rapport aux expropriations si le tracé passe chez vous. À partir du moment où on connaîtra le tracé, on va inscrire dans le PLU une bande d'études. Dans cette bande d'études, les permis de construire ne seront plus délivrés. À partir du moment où vous ne pouvez plus obtenir de permis de construire, on considère à la Région que vous êtes lésés. À partir du moment où vous êtes lésés, vous pouvez saisir la Région pour demander par exemple qu'on vous achète déjà le terrain maintenant, même si on doit faire la route dans dix ans. Si on a mis en étude, on vous bloque votre projet, vous ne pouvez plus rien faire. Donc, vous saisissez la Région et vous demandez qu'on vous rachète votre terrain. C'est une possibilité.

Le problème que l'on a, c'est que nous sommes toujours en grandes études, nous n'avons toujours pas fait le zoom et les études de détail. Si cela se trouve, on passera à côté de votre maison à la fin. Si on passe à côté de votre maison à la fin, vous avez une priorité pour le rachat de votre maison. C'est la loi sur les expropriations.

Le problème qu'on a, c'est ce que la dame a dit tout à l'heure. On vous achète les terrains en 2020 par exemple et on commence les travaux en 2030. En 2030, on a fait les études de projet et le projet ne passe pas là. Vous vous en rendez compte et vous voulez récupérer le terrain ; il faut l'acheter au prix de 2030.

*Exclamations.*

C'est la règle. Nous aussi, nous trouvons que c'est très embêtant.

Par contre, on ne vous prend pas par surprise quand il y a ce genre de situations, où la personne veut arrêter d'avoir une épée de Damoclès, comme on l'a dit. On vous informe de tous ces risques qu'il y a par courrier.

*Interventions hors micro de la salle.*

### **Yoland GRONDIN [intervention en créole]**

Le parc national appartient à la Région. Est-ce que vous avez eu une réflexion pour dire : « on va tellement créer de dégâts... » Là bas, c'est vrai qu'on va créer des dégâts écologiques, mais les dégâts humains, je pense que c'est plus important que des dégâts écologiques parce que si demain, comme disaient beaucoup, si je n'ai plus de maison le pétrel va déféquer sur ma tête cela ne va servir à rien.

*Rires.*

### **Félix LACPATIA, Chargé d'opérations**

Le parc national n'appartient pas à la Région. C'est à l'État. C'est une première chose.

Deuxième chose, si vous regardez le tracé Est, ici, on a une forêt, on passe sur la forêt, ici, on a la forêt des Tamarins. Donc, on passe aussi sur des espaces qui seraient sensibles déjà. Donc, il y a un impact.

*Intervention de la salle.*

### **Isabelle DIJOUX**

Je reviens par rapport à l'intérêt de la route. Vous parliez de tour-operators parce qu'on parle du tourisme. La dernière fois, Monsieur LACPATIA nous avait parlé d'un exemple de paquebot, de bateau de croisière qui arriverait, qui resterait une journée. C'est pour cela l'utilité de la route. Les touristes restent une journée, donc, il faut qu'ils arrivent sur le site, l'un des plus beaux sites... Comme Monsieur disait, apparemment, il y a un projet d'hôtel et de parc d'attraction Puy du Fou. Donc, pour le touriste, nous allons payer cette route, nous allons être expropriés par rapport à cela.

Il y a aussi un autre problème. Il parlait tout à l'heure de transports. Il y a eu cette conférence. J'y ai été. Il n'y avait pas grand monde parce qu'on n'était pas au courant. La plupart des gens n'étaient pas au courant. Ils ont parlé de politique de transports. Ce que j'ai compris, c'est qu'il y a des sociétés qui gèrent ces bus. Elles ont besoin de se faire de l'argent. Forcément, on va prendre sur les Réunionnais. On va nous exproprier pour enrichir aussi les grands groupes de transport.

Une autre chose aussi, c'est que dans les expropriations, ils nous ont dit que par exemple pour les terrains agricoles – c'est une dame qui avait donné les prix – c'était 50 centimes le mètre carré. Je ne sais pas comment ils vont faire. Pour ceux qui ont des terrains habitables, ils vont prendre une moyenne des prix des terrains. Ils vont faire la moyenne et ils vont nous indemniser par rapport à cela, que vous le vouliez ou pas.

Donc, à chaque fois, nous sommes perdants. Tout cela pour désengorger Le Tampon. Je ne vois pas où il y a forcément des embouteillages. Ce n'est que vous qui voyez cela. Pour améliorer aussi les routes et aussi pour que les habitants du centre-ville du Tampon puissent avoir une meilleure qualité de vie, ce qui a été dit aussi dans le dossier. C'est bien cela ?

Je voulais revenir sur les terres agricoles. Comme la dame disait, cela va être récupéré, déclassé et donné aux grosses sociétés, comme CPO Territoria. On est bien d'accord ? Je me suis renseignée.

*Applaudissements.*

Les terrains, minimum 400 euros le mètre carré. Alors, commencez à économiser. Commencez à faire des demandes de prêt, c'est le moment.

Une autre chose, c'est qu'en attendant, ils vont encore délivrer des permis de construire. Cela a été fait. J'ai demandé « est-ce que je pouvais vendre la maison ? », ils m'ont dit oui. Donc, ma maison est en vente. Si vous voulez acheter, je suis disponible !

### **Marie-Claudine LAURET**

J'aimerais aussi préciser, surtout aux gens du Tampon, que samedi, le 14 avril à 8 heures, rendez-vous à la mairie de la Plaine des Cafres. Allons voir le représentant du maire et disons : non, non, à cette route ! Surtout qu'ils nous ont bien fait comprendre que le maire a droit à sa parole aussi, et surtout, il faut dire non !

### **Monsieur DAMOUR**

Bonsoir. La Région a entamé des travaux, a fait la route des Tamarins, qui a relié Saint-Denis et Saint-Pierre. Elle fait des travaux qui relient la Possession et Saint-Denis, qui sont de grands centres. Là, on nous propose de sortir de nos maisons pour relier Saint-Pierre et le Col de Bellevue. Et arrivé là haut, quoi ? Toutes ces voitures vont entrer ensuite sur la route des Plaines. Ne va-t-on pas déplacer un problème pour en créer d'autres dans le parc national ou à un endroit où il sera très difficile de faire une route qui mènera jusqu'à Saint-Benoît ?

*Applaudissements.*

### **Monsieur RIVIERE, Ravine des Cabris**

Je voudrais savoir où vous allez trouver les fournitures, comme il n'y a plus de carrière, pour faire les routes ? Où avez-vous trouvé les fournitures pour la route du Littoral ? Vous n'avez plus rien. Comment allez-vous faire pour finir cette route ?

### Une intervenante [intervention en créole]

J'habite le Coin Tranquille. Cela vous dit quelque chose. J'ai 3 000 mètres carrés, que j'ai achetés... cela doit correspondre aujourd'hui à 237 000 euros. Si on me rachète aujourd'hui – bien sûr, il faudrait peut-être racheter tout de suite pour qu'on puisse recommencer à vivre et à faire des projets – pas de photos, Monsieur, je n'en veux pas ; on me connaît, ce n'est pas la peine – si on me rachète aujourd'hui, on va me racheter quoi ? 237 000 euros. Là haut le terrain est 175 euros le mètre carré. Ma case a 165 mètres carrés que j'ai payés mois par mois pendant 15 ans, que je dois rénover et je ne peux plus rien faire pour rénover parce que je ne sais pas à quelle sauce on va me manger

À 2 000 euros le mètre carré construit là haut. Qui est ce qui me paiera ? La Région ?

Ils se foutent de notre gueule ou quoi ?

Je trouve qu'ils commencent à donner le bâton pour se faire battre. Je m'adresse à la Région : surtout que Didier Robert, porteur du projet, ne se montre pas dans la rue. Si je le trouve, je lui dis ce que je pense, gentiment j'en doute.

Pourquoi ne renforce-t-on pas ? Mr MOREL a parlé du Chemin des Maraichers, du Chemin Anthony Payet. On peut faire la même chose de l'autre côté, par la route de Pierrefonds, la route de Bras de Pontho, Chemin Cabeux. Il faut juste élargir, il n'y a pas d'obligation d'exproprier les habitants. Faire la même chose sur la Ligne des Flamboyants. Déjà on peut rectifier l'entrée du rond point à la pointe : toutes les voitures viennent de la même route pour aller sur le Chemin des Flamboyants ou vers la pointe. Il suffirait alors de faire une déviation là pour aller vers la Pointe et ensuite les autres passeraient sous la 4 voies pour aller sur le Chemin des Flamboyants. Cela diminuerait de moitié les embouteillages. A Saint-Pierre, au rond-point de la Balance, il y a des personnes qui vont à la ligne Paradis, il y a des personnes qui arrivent de la 4 voies : tous prennent le même chemin : il suffirait de rectifier cela, le problème serait à moitié résolu. Je suis un peu bête, j'ai fait un peu de géographie quand j'étais à l'école, je ne suis pas ingénieur, je n'ai pas de licence, mais je pense comme un petit nombre ici, je réfléchis. Alors arrêtez de nous prendre pour des ânes et faire de l'argent sur notre dos. Vous avez suffisamment dépensé de l'argent à la Région. Vous allez renforcer la circulation sur un seul axe au lieu de faire de la circulation "perlée" pour que les problèmes soient réglés.

*Applaudissements.*

### Une intervenante [intervention en créole]

En fait, je n'ai pas d'autre question, j'aimerais avoir une réponse à ma question de tout à l'heure. Justement, le tracé que Madame a proposé n'est pas mal. Est-ce que vous pouvez répondre, s'il vous plaît ? J'espère que vous vous souvenez de ma question ?

### **Félix LACPATIA, Chargé d'opérations**

Je vais répondre. J'ai eu plusieurs questions sur le renforcement ou l'élargissement de routes existantes. Une des raisons de problèmes de condition sur les routes, c'est les accès riverains. Quand vous avez une route où plein de maisons sont connectées, on considère que les gens qui entrent et qui sortent sont responsables de la congestion. Vous comprenez que n'importe quelle RD – on peut parler de la 400, etc. – si aucune maison n'était sur le tracé, cette route pourrait très bien fonctionner. Mais à partir du moment où vous avez des accès et à partir du moment où vous avez des maisons, elle fonctionne très mal. Ce que l'on essaie de faire, ce sont plutôt des routes complètement étanches, sur une route nationale où il y a des accès uniquement sur les échangeurs. C'est pour cela que l'on n'élargit pas les routes pour améliorer la circulation, parce que cela ne fonctionnerait pas bien.

### **John DOE**

Bonjour. Je m'appelle John DOE. Je suis habitant du Tampon. La seule chose que j'aimerais vous dire, c'est qu'avec 500 millions d'euros, c'est beaucoup trop pour une route quand même. Si vous ne prenez que 20 % du budget, c'est-à-dire environ 100 millions, on va dire 35 millions pour les bus et compagnie, c'est-à-dire environ 100 bus pour Le Tampon, et le reste, cela veut dire exactement 65 millions pour l'aménagement des routes tamponnaises, je pense que le peuple tamponnais serait plus heureux comme cela.

## **Monsieur Untel**

Bonsoir. Je suis Monsieur Untel, j'habite à La Plaine des Cafres. Pas de photo non plus, il n'y en a pas besoin. La petite histoire, c'est que j'ai quitté mon île à 18 ans pour aller travailler en métropole. J'y suis revenu. J'en ai 55. Je travaille toujours, à Saint-Pierre. J'habite le Bourg-Murat et je fais tous les jours la route pour aller travailler. De La Plaine des Cafres à Saint-Pierre, je mets exactement 40 minutes pour aller jusqu'à Pierrefonds. Quand je vois les routes que vous construisez, la dernière route notamment qui est le pont de la Rivière Saint-Étienne, qui est engorgé tous les soirs – il y a des embouteillages tous les soirs – je me demande si vous avez bien réfléchi aux routes que vous allez faire.

En plus, si je voulais habiter dans du béton, je serais resté en France, à Paris. Je suis revenu dans mon île pour habiter dans le calme, pour habiter dans la nature, et dans cette belle île que nous avons tous montée et que tous, nous respectons.

Si vous faites des routes, je suis sur le tracé, et qu'est-ce que je fais ? J'ai économisé pendant 25 ans. J'ai acheté du terrain pour construire pour mes enfants. Je fais quoi ? Je leur dis « barrez-vous ! Rentrez en métropole. Ne restez pas ici, cela ne sert à rien. » ? Alors, réfléchissez.

Pensez à nous. Pensez aux humains. Pensez aux gens de La Plaine des Cafres qui triment à longueur de journée pour leurs légumes, pour leur lait et pour leurs vaches. Respectez-nous un petit peu. Merci. Parce que si cela continue, le 3 octobre, nous ferons comme les agriculteurs le font à Saint-Denis, nous boucherons carrément la route nationale 3. Au moins, il ne passera pas.

*Applaudissements.*

## **Un intervenant [intervention en créole]**

M. l'ingénieur avez-vous votre "petit truc" pour pointer sur la carte s'il vous plaît ? Vous voyez comment la tension monte dans la salle et il n'y a pas encore eu de décisions. Pouvez-vous nous montrer sur la carte les places que vous avez prévues pour une prison et un cimetière ?

...

*Rires.*

## **Félix LACPATIA, Chargé d'opérations**

Quand on a dessiné ce tracé, il y avait un projet de prison ici. On nous avait demandé de trouver un système pour que l'on desserve la prison depuis la RN pour ne pas que les prisonniers passent à travers la ville de Saint-Louis. Quand on nous avait demandé cela, nous avons simplement dessiné depuis le pont de Sainte-Hélène, qui est ici, un petit tracé comme cela. Et puis nous avons réfléchi un peu – nous essayons quelques fois – et nous nous sommes dit : c'est une bonne idée, mais il faudrait continuer jusqu'à la Rivière Saint-Louis et faire un pont ici pour faire le deuxième pont qui remplacerait le Radier du Ouaki. Ce n'est pas le projet de la route des Géranius, c'est un autre projet de la Région qui devait desservir la prison de Saint-Louis.

*Rires.*

## **Monsieur MARVILLIER**

Re-bonsoir. C'est toujours le futur SDF. Je voulais amener votre attention sur Étang-Salé-les-Bains, qui était avant sur l'ancienne route nationale 3. C'est une ville qui était un peu plus touristique, un peu plus commerciale, où les commerçants pouvaient envisager de travailler correctement. Il y a eu cette route qui est partie de l'Étang Salé, on va dire, qui a contourné l'Étang Salé et c'est devenu une ville où commercialement, beaucoup ont mis la clé sous la porte et sont partis.

Quand vous parlez de désengorger la ville du Tampon pour laisser aux Tamponnais un meilleur cadre de vie, ne pensez-vous pas que les commerçants qui habitent sur cette route, qui ont payé pour avoir un pas de porte et être vus par les personnes qui passent devant chez eux vont s'arrêter ? Vous ne pensez pas que le côté économique de ces commerçants va en prendre un coup ensuite au niveau du tourisme ? Vous parlez de tourisme pour les tour-operators. Juste dans mon coin de rue, il y a une dizaine de meublés de tourisme et de locations saisonnières, qui sont sur le trajet, tout comme ma maison. Ces petits propriétaires qui ont réussi quand même à faire lever le tourisme vont aussi être confrontés à ce problème-là. Nous aussi, nous avons des problèmes. Là, on parle du tourisme pour les grands hôtels, pour les grandes personnes.

Comme la personne l'a dit tout à l'heure, vous avez vraiment du courage pour supporter tout ce qu'on vous lâche. Est-ce qu'à un moment donné, dans la soirée, vous avez pensé qu'il faudrait finalement abandonner ce projet ?

**Félix LACPATIA, Chargé d'opérations**

Sur les commerçants qui sont sur les centres-villes, nous avons une longue expérience de cela puisque nous avons déjà fait une 4 voie de l'Est où les anciennes RN sont devenues dessertes pendant beaucoup d'années. Maintenant, il y a de nouveau des embouteillages sur les anciennes RN.

Nous avons fait la déviation de la Saline avant de faire la route des Tamarins. Il n'y avait pas beaucoup de commerces sur la Saline, mais il y a une boulangerie, des vendeurs de poteries, etc. Nous avons eu beaucoup de discussions avec ces commerçants quand nous avons fait la commission parce qu'ils avaient peur de perdre tous leurs clients.

La déviation de l'Étang Salé, vous avez raison, de nouveau, il y a eu une désertification vis-à-vis de la voiture. Le retour que nous avons, évidemment, il n'est pas chiffré, parce que nous avons mis en place des conventions où nous suivons le chiffre d'affaires des entreprises qui étaient sur le bord de la route pour voir si le chiffre d'affaires descend ou pas après la livraison de la route. Si c'est le cas, s'il y a une perte de clients, des compensations sont faites.

Nous n'avons vraiment pas une idée claire de comment cela se passe suivant les endroits. Nous ne pouvons pas dire aujourd'hui que les commerçants qui sont sur la RN 3 vont perdre de la clientèle ou pas. Mon sentiment est que la ville du Tampon n'est pas comme Étang Salé. Elle a une structure économique beaucoup plus dynamique qu'Étang Salé. Il y a beaucoup de créations d'entreprises dans cette zone. Il y a beaucoup de petites entreprises dans cette zone. Il y a beaucoup de gens qui se lancent. Même si nous, nous voulons que la plupart des voitures passent sur la route des Géraniums, il y aura toujours des voitures sur l'ancienne route nationale 3 parce qu'il y a une activité économique au Tampon.

Maintenant, quand vous en parlez à des communes, elles non plus ne veulent pas que Le Tampon devienne une ville dortoir. Elles veulent que ce soit une vraie ville, avec une activité, avec tout ce que fait une ville normale.

**Une intervenante [intervention en créole]**

Je reviens sur la blague du monsieur tout à l'heure, mais j'espère qu'entre votre cimetière et votre prison, il y a plus de 120 places. Parce que moi personnellement, avant de me déloger de ma maison, maison pour laquelle j'ai travaillé pour la construire : vous me trouverez alors soit dans le cimetière soit en prison. Voilà où vous pourrez me trouver avant de vouloir venir m'exproprier.

*Applaudissements.*

**Marie FONTAINE**

S'il vous plaît. Le monsieur m'a demandé de vous dire que vous n'avez pas répondu sur le tourisme. Il vous a posé une question. La route qui va passer sur les meublés de tourisme.

**Félix LACPATIA, Chargé d'opérations**

La question était : est-ce que vous avez pensé à abandonner le projet ? C'est cela ?

**Monsieur MARVILLIER**

Il y avait trois questions. La deuxième question était au niveau du tourisme, pour les hôtels – je ne sais pas si cela vous rappelle quelque chose – les hôtels et les meublés de tourisme. Je vous disais que juste à côté de chez moi, il y en a une dizaine qui sont concernés par le tracé Ouest. Il y a quatre trajets, dont des meublés de tourisme aussi, sur lesquels nous allons être éjectés. Donc, la question était sur les meublés de tourisme qui vont être éjectés.

**Félix LACPATIA, Chargé d'opérations**

Ce sont des activités commerciales... Déjà, arrêtez de dire que vous allez être expropriés, que vous êtes SDF. On ne sait pas par où on passera à ce moment-là.

**Une intervenante**

Pourquoi est-ce qu'on fait tout cela si on ne connaît pas encore ?

**M. Daniel GUERIN, membre de la Commission particulière du débat public [intervention en créole]**

Félix, excusez-moi. Avant de dire qu'on ne connaît pas où ça passera, la première chose c'est : on ne sait pas si cela se fera. Il y a l'option zéro et après il y a les autres options. Dans toute la période de débat jusqu'au 3 mai et le rapport que l'on doit rendre doit aider la Région à décider si elle fait ou pas le projet.

*Exclamations.*

**Marie FONTAINE [intervention en créole]**

Mais en attendant, ils prennent l'argent pour faire les études. Est-ce que ce n'est pas prévu de faire un Écolodge sur le Chemin du Volcan dans le parc national ? Est-ce que la route n'est pas prévue pour cela ? On ne parle pas de ce projet d'Écolodge du Volcan ?

Je voulais répondre à la dame qui dit qu'au 14, nous pourrions avoir une réunion avec nos élus. Je crois que si nos élus nous aimaient et voulaient défendre nos intérêts, ils auraient été là avec nous dans la salle.

En Guadeloupe, on voit les élus dans la rue avec les gens. Le parc national des Pyrénées, j'y étais moi, tous les élus étaient dans la rue avec les gens des Pyrénées. C'est simplement nous, ici, à la Réunion, lorsqu'on va voter, ils nous font croire – et c'est bien fait pour nous aussi, les Réunionnais parce que nous croyons encore au Père Noël !

**Clarisse BAFINAL [intervention en créole]**

Bonjour. J'habite à la Ravine des Cabris. On a déjà eu des discussions auparavant. Apparemment, on nous a dit : quoi qu'il en soit, la route se fera. Je suis un petit peu déçue. Même si on nous dit que c'est peut-être un projet, peut-être qu'il va être abandonné, le sentiment que j'ai eu, c'est : quoi qu'il en soit, il y en aura une, Ouest, Est-Ouest ou Est. Sur les deux projets Ouest, je suis impactée. Que ce soit ma maison ou mes terrains, je n'aurai plus rien. C'est une maison que je suis en train de rénover, que mes parents m'ont donnée. Ils ont travaillé, mon papa a travaillé, ma maman a travaillé.

Nous aussi on faisait de la canne, et c'est bien dommage que cela a été abandonné

... Je ne comprends pas ce projet de route.

... Il y a à peine une demi-heure ou une heure d'embouteillage le matin ou le soir, le matin pour aller vers Saint-Pierre ou juste rentrer en ville et le soir, pour rentrer juste sur Le Tampon. Est-ce qu'une heure d'embouteillage par jour nécessite une création à 500 millions d'euros ?

On voit bien qu'une 4 voie, à Pierrefonds – pourtant il y a la 4 voies qui relie Pierrefonds et le pont de la Rivière Saint-Étienne – il n'y a pas de rétrécissement de voie, mais pourtant il y a toujours des embouteillages à ces endroits. Cela dure une heure. Le projet de 4 voies ne réduira pas les embouteillages, puisqu'il y aura toujours plus de routes.

À chaque sortie, vous dites que cela va désengorger, mais si la 4 voies est très de chez moi, s'il y a une 4 voie qui est près des habitations, il y aura toujours des embouteillages. J'habite sur une départementale qui est déjà très fréquentée. Donc, forcément, sur cette partie de 4 voies, s'il n'y a plus l'embouteillage à Mon Caprice, il y aura près de chez moi, à la Ligne des Bambous. Cela ne changera pas le problème. C'est à chaque fois déplacer les embouteillages, par-ci et par là.

Une question : quand est-ce que nous donnons notre avis si cette route doit être faite ou non ? Je dis non à la route des Géraniums. Je persiste et je signe, parce que je vais payer des impôts toute ma vie, et mes enfants, mes petits-enfants, mes arrière-petits-enfants...

On a déjà beaucoup de choses à payer. Ce n'est possible de continuer cette idée de chemin. Faisons avancer la Réunion, allons vers l'avenir, créons des autorails : Transports propres, ne faites pas la route, arrêtez de nous laisser dans le pétrole.

*Applaudissements.*

**Monsieur GONTHIER, agriculteur [intervention en créole]**

Bonjour, M. Gonthier, agriculteur. Le projet va impacter plus de 100 hectares de terrains agricoles. Si la route impacte les terres agricoles, vous devez donner aux agriculteurs des terrains de même valeur. Où allez-vous prendre ces terrains de 140, 170 hectares à nous donner ? Je suis la 3ème



personne qui pose la question et nous n'avons jamais eu de réponses. Il nous faudrait une réponse dès maintenant. Merci.

**Félix LACPATIA, Chargé d'opérations**

On parle d'impact sur les zones agricoles. Ce n'est pas le terrain qui va être enlevé à l'agriculture.

**Monsieur GONTHIER, agriculteur [intervention en créole]**

Où allez-vous prendre plus de 100 hectares de terrains agricoles à vendre en 20 minutes ? Comment nourrir nos enfants et nos parents qui ont une faible retraite ? Que donnerons-nous à nos enfants ?

**Félix LACPATIA, Chargé d'opérations**

Il y a plusieurs façons d'indemniser l'agriculture. Pour l'instant, les 120 hectares qui ont été annoncés, c'est 120 hectares d'impact. Cela ne veut pas dire que ce sont 120 hectares qui sont expropriés. Cela veut simplement dire que quand la route fait 30 mètres, nous considérons qu'il y a 20 ou 30 mètres de chaque côté de la route où il y a du remembrement, où il faut changer le tracé des terres qui sont tout autour. Cela, ce sont les impacts. Pour l'instant, on ne sait pas combien de terres agricoles le tracé lui-même va enlever.

Pour les terres agricoles qui vont être enlevées, il faut que la Région trouve d'autres terres. Vous avez raison, elle ne pourra pas trouver d'autres terres sur la zone. Il faut trouver des autres terres sur la Réunion.

**Un intervenant**

Tous les agriculteurs dans la salle ont 2, 3 ou 4 hectares, et galèrent pour chercher des terrains supplémentaires pour agrandir l'exploitation. Ma question est simple : où trouver ces terrains agricoles ?

**Félix LACPATIA, Chargé d'opérations**

Ce n'est pas la première fois que nous faisons des routes à la Réunion. La Région a fait toutes les 4 voies de la Réunion. La plupart du temps, nous sommes passés sur des terrains agricoles. Ce que nous voulons essayer de faire, c'est deux choses. Ou on trouve des terrains qui sont en friche, on les remet en valeur, on fait de l'irrigation, on enlève toute la pierre, on fait des terrasses par exemple. Deuxième chose, on peut aussi essayer d'améliorer la filière agricole, c'est-à-dire qu'on subventionne la filière agricole pour que se mettent en place des coopératives. On finance la mise en place de coopératives pour que votre filière fonctionne mieux. C'est la deuxième façon d'indemniser.

En plus de cela, maintenant, il y a la procédure CDPNAF On va en plus donner une subvention...

*Interventions hors micro de la salle.*

... On essaie de préserver la filière. Il y a la troisième partie, où un fonds est en train d'être mis en place par la DAAF pour financer les actions sur l'agriculture en général ou à chaque fois qu'un projet impacte les terrains agricoles. Il faut que l'on verse une certaine somme à la DAAF, qui va ensuite lancer des travaux et des choses comme cela.

**Joseph MAILLOT, Citoyen impacté de Bras de Pontho**

Bonsoir. J'ai une question toute simple. Vous avez défini les critères de faisabilité, quelles que soient les variantes pour la réalisation de cette 4 voies. Je rejoins Monsieur GUERIN. Si nous sommes ici, c'est pour qu'il y ait un débat. Il faut absolument que l'option que cette route ne se fasse pas puisse être exposée dans ces critères, comme vous avez défini des critères de faisabilité. Du coup, quels sont les critères pour que cette route ne se fasse pas, selon vous, puisque c'est vous qui avez voulu ce débat ?

**Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Nous allons demander au maître d'ouvrage. On peut revenir sur la diapositive, la simulation en 2030 en l'absence de la route des Géranioms.

**Félix LACPATIA, Chargé d'opérations**

Je pense qu'il n'y a pas de critères vraiment. Il faut comprendre que depuis 1991, on essaie de faire passer une route entre Saint-Pierre et Saint-Benoît. Il y a donc eu quand même pas mal d'essais, pas mal de tracés, pas mal de gens qui ont réfléchi sur ce projet. Certains sont partis à la retraite. C'est un projet qui est difficile à mener. Une des raisons, ce n'est pas Le Tampon, ce n'est pas Saint-Benoît, c'est la partie du milieu, où le surcoût et le coût que cela représente par rapport au trafic actuel, ne justifient pas l'investissement. Par contre, comme je vous ai dit tout à l'heure, des deux côtés, l'investissement est justifié par rapport au trafic.

Maintenant, même si on avait un trafic important et même si on voyait la démographie exploser dans le secteur et même si des gens au Tampon vivent dans des conditions difficiles au niveau des transports, les projets qui ont été menés jusqu'à présent n'ont jamais abouti.

Cela veut dire deux choses. Cela veut dire que peut-être que ce projet peut ne pas avoir lieu, mais en plus, vous aurez toujours l'épée de Damoclès où toujours, la Région va analyser la situation de la micro-région Sud et dire : on a besoin d'une route à cet endroit.

#### **Un intervenant [intervention en créole]**

Bonsoir. Moi, c'est Lucky, du Tampon. Je ne veux pas de photo ni de signature ni rien. Déjà, je vous tire mon chapeau parce que c'est bien que ce soit vous qui veniez représenter la Région ici. *A priori*, le Président de Région ne veut pas prendre ses responsabilités. Cela veut dire déjà que son projet est peu viable. Il envoie des émissaires devant prendre des tomates. Vous avez de la chance, les agriculteurs n'ont pas emmené de tomates ce soir. C'est déjà bien. C'était trop cher.

Après, ce qu'il ressort de cette soirée, c'est ni le tracé jaune, rouge ou orange, personne ne le veut. Aucun.

C'est un débat public. Vous voulez l'avis des personnes ici. Or, pour prendre l'avis des personnes ici au plus réel, pour rendre un compte-rendu de débat qui puisse être réel, il faut écouter les gens pour commencer. Il faut éviter de leur mentir.

Moi je vois une finalité de la route à Boug-Murat. Pourquoi vouloir emmener tout le monde à Bourg-Murat, je voudrais bien le savoir.

Le projet n'est pas de désengorger la route. Il faut arrêter de mentir aux gens. On pense que c'est pour emmener un maximum de personnes au Bourg-Murat parce qu'il va y avoir quelque chose.

Si on ment aux gens, je ne vois pas comment on peut rendre un rapport d'expertise cohérent à un Président de Région, à part si c'est juste « blabla ».

Vous êtes venus ici uniquement pour prendre des notes. Il y en a un qui écrit je ne sais quoi avec son stylo. J'aimerais que vous répondiez à ma question ! C'est quoi la finalité d'envoyer cette route sur Bourg-Murat ? C'est cela ma question en fait.

Juste un petit truc, pour Monsieur PAVARD. Je reprends ces propos d'avant réunion. Il a dit qu'il y aura cinq réunions et à la fin, on pourra quand même donner notre avis, tous les jeux ne seront pas faits. Sachez, Monsieur PAVARD que nous ne jouons pas en fin de compte, nous aimons notre vie, nous.

« Les jeux ne sont pas faits », cela c'est à la loterie ou au casino. Nous ne jouons pas. Ce n'est pas un jeu pour nous. Dites-nous franchement ce qu'est la finalité de cela et après, on verra l'avis des gens, si c'est rouge, jaune, vert...

#### **Laurence GRONDIN [intervention en créole]**

Bonsoir. On n'est plus nombreux ce soir. Un tas de gens sont partis. Mais on lève la main pour voir qui est contre ou pour... Levez la main ceux qui sont contre. Levez la main comme cela, ils voient que nous sommes contre.

*Des participants crient « contre »*

Faites une photo, comme cela, on voit toutes nos mains levées.

*Interventions de la salle. Rires.*

Comme dit Madame, un référendum public. Nous donnons notre avis. Et après, normalement on devait écouter le monsieur et la dame juste à côté, mais ce soir vous vous déplacez pour rien.

**Madame Nadia FONTAINE, Plaine des Cafres**

J'assiste depuis quelque temps au débat public. Il me semble que la première fois que nous nous sommes rencontrés, vous nous avez dit : l'objectif final était de déclarer l'utilité publique, une déclaration d'utilité publique sur cette route des Géraniums. Je voulais savoir si j'avais mal compris. On devait parler d'études des trafics, d'études sur l'environnement, d'études des impacts environnementaux, socioéconomiques. Je voulais si on en était là ou pas du tout ou si on est vraiment sur le débat.

**Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Nous ne sommes pas du tout dans une phase d'enquête ou d'utilité publique. Nous sommes dans une phase préliminaire d'information du public et d'écoute du public. Vous avez vu tout à l'heure le calendrier présenté par Monsieur LACPATIA. Il y a quelques années d'études encore. Si le projet se fait, les enquêtes d'utilité publique se feront dans cinq ou six ans, voire plus. Aujourd'hui, nous ne sommes pas du tout dans une procédure d'enquête. Je tiens à le préciser.

Juste un point d'information : il nous reste 15 minutes maximum. Le campus ferme à 22 heures et il faut que la salle soit libérée à 21 h 30.

**Sylvie BRUNO, CEMAC**

Juste pour dire, la dame qui demandait aux gens d'aller là-haut, à La Plaine des Cafres, 14 avril, à 8 heures. Madame, sachez que je ne pense pas que ce soit la solution. Nous sommes à une Commission nationale du débat public. C'est la deuxième fois à la Réunion qu'il y a un débat public. Je pense que non, le 14 avril, il faut que tout le monde soit à 10 heures au théâtre Luc Donat. Demandez à votre élu de venir à ce moment-là. C'est à lui de se déplacer. Pourquoi à chaque fois ce serait nous, les citoyens, qui nous nous déplacerions ? Demandez-lui de venir à 10 heures, comme cela, on est sûr qu'il ne casse pas notre débat.

**Un intervenant**

Ce serait bien qu'on réponde à la question !

**Félix LACPATIA, Chargé d'opérations**

Pourquoi Bourg-Murat, c'est cela ? Je vous ai montré tout à l'heure l'intérêt de la variante Ouest par rapport à la variante Est vis-à-vis du report de trafic. Quand nous avons fait l'étude de trafic, il y avait beaucoup plus de personnes qui empruntaient la variante Ouest jusqu'à un peu au-dessus de la Plaine de Cafres. Entre La Plaine des Cafres et Bourg-Murat, il y avait très peu de gens qui prenaient cette route. Donc il n'y avait pas d'intérêt, mais on ne peut pas arrêter cette route en impasse. On l'a donc continuée. On peut s'arrêter avant Bourg-Murat ou on peut s'arrêter après. Nous avons essayé de trouver des solutions pour passer à 2x1 voies ici.

Ce qui se passe aussi, sur l'Est, c'est que je vous ai expliqué que l'on pouvait s'arrêter ici avant La Plaine des Cafres et qu'on pouvait s'arrêter après la Plaine des Cafres, avant Bourg-Murat. Nous n'avons pas voulu aller jusqu'à Bourg-Murat. Nous avons essayé de trouver toutes les solutions, et des solutions qui sont homogènes par rapport à un tracé routier. Vraiment, le projet de parc du Volcan est arrivé après que nous avons fait toutes ces variantes.

**Madame CHAMPIGNEUL – [intervention en créole]**

M. Lacpatia, encore une fois je souligne votre courage. Je me répète l'agriculture et les routes ne font pas bon ménage. Vous pourrez nous donner encore et encore les différents tracés, cela ne nous rassurera pas.

Une dame a dit que le 14 avril, il faudrait aller voir le maire du Tampon. En fait, cette route doit sûrement arranger ses affaires car il doit justement faire un golf de 18 trous et ensuite son « Puy du Fou ». C'est la raison pour laquelle il n'est pas présent aujourd'hui. Tout cela arrange ses affaires et il joue la stratégie.

*Applaudissements.*

**M. KRAEMER**

Vous nous avez parlé tout à l'heure des expropriations. Si jamais c'était fait en 2019, les gens toucheraient leur argent en 2019 et s'ils voulaient racheter leur terrain en 2030, si ce n'était pas utilisé, c'était au prix de 2030. Lorsque vous expropriez quelqu'un en 2030, et que vous lui payez le terrain sur la base du prix de 2019, vous n'êtes pas cohérent avec vous-même. Soit vous

expropriez au prix du jour où vous expropriez, mais au prix de dix ans avant. C'est la première question.

La deuxième, des tas de personnes vont être impactées au niveau habitatif. Vous avez parlé des agriculteurs qui pourraient avoir des terrains de remplacement, en épierrant, en aménageant. C'est très bien. Je trouve cela normal. Mais pourquoi à ce moment-là, les maisons que vous expropriez, que vous allez détruire – n'utilisons pas le mot « exproprier » – vous ne leur trouvez pas un terrain et vous ne reconstruisez pas à vos frais les mêmes maisons à l'identique ? Lorsque vous leur donnerez des sous, vous leur donnerez des noyaux de pêche à minima, et lorsqu'ils devront se trouver un terrain, difficile à trouver, et rebâtir une maison, ce ne sera pas au même prix. Donc, si vous expropriez de l'habitatif, vous remplacez intégralement l'habitatif par un équivalent, à vos frais. Merci.

*Applaudissements.*

**Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Voulez-vous apporter des compléments, Monsieur LACPATIA ?

**Félix LACPATIA, Chargé d'opérations**

Je vais compléter. Normalement, quand on fait des acquisitions de terrains, on les fait après la déclaration d'utilité publique. On fait tout en même temps au moment de la déclaration d'utilité publique. Tous les terrains ont la même date de valeur. J'ai parlé à un monsieur tout à l'heure qui me parlait de l'épée de Damoclès et au fait qu'il voulait vendre avant. S'il veut vendre avant, cela veut dire que c'est avant la déclaration d'utilité publique. C'est pour cela qu'il y a une différence de date de valeur.

**Une intervenante (intervention hors micro)**

Il y en aura moins parce que tout le monde aura fait une crise cardiaque avant.

**Félix LACPATIA, Chargé d'opérations**

... Je ne connais pas le problème de Madame exactement.

... Normalement, c'est le cas.

... Le jour où on la DU, on demande aux Domaines le montant des terrains que l'on doit acquérir. Si on a une déclaration d'utilité publique en 2021 par exemple, on aura la valeur du terrain en 2021 et on fera une proposition d'achat en 2021 à tous les propriétaires.

Maintenant, vous parlez d'accompagner les gens qui sont expropriés pour leur trouver des maisons ou du terrain. C'est une démarche que l'on fait quand la personne nous demande parce qu'elle n'arrive pas à monter elle-même son projet de relogement.

*Interventions hors micro de la salle. Applaudissements.*

... Votre problème, c'est que vous avez acheté un terrain pour une maison et que vous avez un crédit en ce moment. C'est cela ?

... Imaginons que vous achetiez une maison à 150 000 euros par exemple et que vous avez un crédit dessus. Nous allons acheter à la valeur de la maison sur laquelle vous êtes. Vous ne pouvez donc pas être lésée par rapport au crédit.

**Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

Je suis absolument désolé. Nous allons prendre encore une intervention et après, je vais être obligé d'arrêter la séance parce qu'il est 21 h 30 et que nous devons libérer le campus. J'en suis vraiment désolé, mais c'est la contrainte de l'université. Une dernière intervention pour Madame.

**Madame AMAYE, adjoint technique**

Nous sommes concernés par la route, mais tout cela, cela ne nous intéresse pas. Cela ne va pas nous servir vraiment parce que nous ne nous plaignons pas des embouteillages finalement. Cela va faire une route qui va passer sur Le Tampon, qui va diviser la ville, mais pour moi, elle n'est pas utile parce que nous ne sommes pas vraiment embouteillés. Du côté de chez moi, au Bras de Pontho, nous avons de petits embouteillages, mais ce n'est pas cela qui va résoudre les embouteillages de chez nous. Il y a d'autres coins où c'est embouteillé, mais ce n'est pas dans ce

coin. Je trouve que ce n'est pas important pour nous, ce n'est pas utile, cette route. Cela ne nous sert pas. C'est un beau projet, je trouve qu'il a bien travaillé. C'est du mérite, je sais ce que c'est que de travailler. Mais ce n'est pas utile.

**Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public**

D'accord. Juste un rappel avant de vous remercier pour la soirée. Nous avons une réunion d'information générale avec la discussion du projet...

*Interventions hors micro de la salle.*

Je ne suis pas maître de l'agenda du Président.

Cela se tiendra au théâtre Luc Donat, au Tampon, samedi à 10 heures.

Merci de votre participation.