

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

Compte-rendu intégral
Réunion thématique
du mardi 13 mars 2018 à Plaine des Cafres

SALLE / ADRESSE :	La Cité du Volcan RN3 Bourg-Murat – Le Tampon – 97418 Plaine des Cafres
PARTICIPANTS :	71 personnes
DÉBUT > FIN :	18 h 15 à 22 h
QUESTIONS-RÉPONSES :	13 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

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

Intervenants

M. Albert GUEZELLO, Chef du pôle Protection des terres agricoles à la Direction de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt, la Réunion

M. Jean-Pierre LEGRAS, Directeur des Affaires Économiques de la Région

Mme Aurore BURY, représentante du Syndicat du Sucre

M. Jean-Bernard GONTHIER, Président de la Chambre d'Agriculture de la Réunion

M. Gérard ARGIEU, Directeur de la Fédération Réunionnaise de Tourisme

COMPTE-RENDU DE RÉUNION :

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Bonsoir. Merci d'être venus ce soir. Je me présente : je suis Laurent PAVARD. J'ai la chance de présider la commission d'organisation de ce débat public. Je vais ouvrir la réunion.

Nous aurons quelques mots d'accueil de la directrice de la Cité du Volcan, Madame SEVAÏ. Ensuite, je vous parlerai de ce qu'est le débat public, parce que certains d'entre vous ne sont peut-être pas familiers avec la procédure. Nous aurons ensuite une présentation du projet de route des Géraniums. Ce sera Monsieur LACPATIA, des services régionaux, qui se chargera de cette partie-là. Nous aurons une séquence d'échanges avec la salle. Ensuite, parce que nous avons aujourd'hui une réunion thématique qui est centrée sur les implications économiques du projet, nous aurons une séquence sur l'agriculture. Nous aurons deux exposés : un exposé de Monsieur GUEZELLO de la DAAF sur la politique de préservation des terres agricoles, ensuite un exposé sur les enjeux de la filière sucrière. Ce projet se développe en partie dans des terres à cannes, donc : quelles sont les conséquences sur l'économie de l'usine du Gol ? Ensuite, nous aurons une intervention de la Fédération réunionnaise du tourisme en la personne de son Directeur, Monsieur ARGIEN, que je remercie d'être venu ce soir. Nous aurons encore quelques échanges et une conclusion en fin de soirée.

Sans plus attendre, je vais demander à Madame SEVAÏ, qui est Directrice et qui nous accueille ce soir à la Cité du Volcan, de dire quelques mots d'accueil.

Marie-Line SEVAÏ, Directrice de la Cité du Volcan

Bonsoir à tous. Je suis Marie-Line SEVAÏ, Directrice de la Cité du Volcan. Mon équipe et moi-même sommes particulièrement heureux de vous accueillir chez nous ce soir, à l'occasion de ce troisième rendez-vous qui est destiné à débattre publiquement sur le projet de la route des Géraniums. C'est vrai que pour un site comme le nôtre, c'est très important de recevoir ce genre d'évènement. Cela nous permet à nous aussi de découvrir un projet d'aménagement qui se fera peut-être sur notre territoire.

La Cité du Volcan est un site touristique majeur – nous sommes aux portes du volcan – donc, le site le plus visité de l'île de la Réunion. À la Cité du Volcan, nous avons pour vocation de devenir une plateforme, un centre référent sur le plan géologique, sur le plan scientifique, mais également sur le plan touristique. Quelle que soit la décision qui sera prise, parce que c'est un projet qui nous paraît bien loin, mais le temps passe très vite, la Cité du Volcan sera bien sûr impactée, dans le cadre de notre fréquentation, mais aussi dans le cadre de notre développement dans les vingt prochaines années. C'est vrai que ce sera intéressant de découvrir ce projet. Je ne le connais pas très bien. Je ne connais pas très bien le sujet, mais c'est avec beaucoup d'intérêt que je vais écouter vos échanges. Je vous souhaite un très beau débat, très riche et très constructif. Très belle soirée à vous.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Merci, Madame SEVAÏ. Nous avons commencé avec un petit peu de retard, d'abord parce que nous avons toujours des participants qui arrivent, et puis il y a eu quelques difficultés de circulation et quelques intervenants sont encore sur la route, mais ils vont arriver d'une minute à l'autre.

Je vais vous parler du débat public. Qu'est-ce que le débat public ? Le débat public est une procédure qui a été créée par la loi Barnier en 1995 sur le constat que très souvent, lorsqu'on arrive en phase d'enquête, enquête loi sur l'eau, enquête d'expropriation, etc., le public n'a pas beaucoup de capacités de faire évoluer les projets. Il considère que tout est verrouillé, tout est terminé et que l'on ne peut plus faire bouger les choses. D'où un phénomène de défiance vis-à-vis de la décision publique. Tout ceci a amené le gouvernement à mettre en place une procédure où l'on consulte le public sur les projets importants à un stade où ils sont encore en cours d'étude, donc une phase très précoce de leur existence.

Cette procédure est mise en œuvre par une commission nationale qui s'appelle la Commission nationale du débat public, qui était présidée par Monsieur LEYRIT et qui va être présidée très prochainement, à l'occasion d'un changement de mandature, par Madame Chantal JOUANNO, que vous connaissez sans doute, qui est une ancienne Ministre. La mission de la Commission nationale

est de faire respecter la participation du public au processus d'élaboration des grands projets d'aménagement.

Le débat public, qu'est-ce que c'est ? C'est une obligation légale, c'est-à-dire qu'il est écrit dans la loi que lorsque les projets, s'agissant des routes, lorsqu'elles dépassent 40 kilomètres de linéaires, ou que leur coût dépasse les 300 millions d'euros, la saisine de la Commission nationale est obligatoire. La Commission nationale décide s'il faut ou pas organiser une procédure de débat public, qui prend la forme d'une série de réunions où le public est invité à débattre, à discuter, à poser des questions au maître d'ouvrage, ou simplement une concertation, qui prend une forme un petit peu moins formelle et qui s'accompagne en général de la désignation d'un garant, qui est un peu un arbitre qui veille à ce que les règles de transparence soient bien respectées.

C'est une étape importante dans le processus d'élaboration d'un projet. Le débat public porte sur toute une série de choses. Il ne s'agit pas uniquement de dire « on préfère la variante 1 ou la variante 2 » d'un projet routier par exemple. Cela porte aussi sur l'opportunité : est-ce qu'il faut faire ce projet, est-ce qu'il est justifié ? Est-ce que, dans l'évolution sociale, technique, économique, etc., le projet présenté par le maître d'ouvrage est justifié ? C'est un premier point. Il y a également évidemment les caractéristiques du projet. Vous verrez tout à l'heure que le projet de route des Géraniums, qui concerne beaucoup cette région de Bourg-Murat, a été étudié selon trois familles de tracés différentes, qui vous seront présentées tout à l'heure.

Dans le cas particulier, la Commission nationale du débat public a été saisie l'année dernière, au mois de mai, du dossier de projet de route par la Région Réunion. Elle a décidé, lors de sa séance du mois de juin, d'organiser un débat public. C'est ce que nous sommes en train de faire depuis la fin du mois de février.

Ce débat est mis en œuvre par une Commission particulière. C'est un groupe de cinq membres, cinq personnes. J'ai été désigné pour la présider, mais je suis assisté de Monsieur Bernard VITRY, de Monsieur Daniel GUERIN, de Madame Renée AUPETIT, qui est là. Nous avons également Madame de LAUZIERES, qui n'est pas avec nous ce soir. Cette équipe, assistée d'un secrétaire général, Monsieur Benoît MOREL, et d'une assistante que vous avez vue à l'entrée, qui est Lana GONTHIER, met en œuvre ce projet. Nous avons conçu l'architecture du débat et nous organisons tout cela.

Il est important de préciser que la Commission est neutre et indépendante. Tous les membres ont été sélectionnés en fonction de leur indépendance complète tant vis-à-vis du maître d'ouvrage que du projet lui-même, c'est-à-dire que nous n'avons pas d'intérêt, nous n'habitons pas dans la zone concernée par le projet.

Quels sont les principes que nous veillons à mettre en œuvre dans l'organisation de ce débat ? Le premier, c'est la transparence de l'information et de l'organisation, c'est-à-dire que tout ce que nous faisons est transparent et public. Par exemple, les débats de ce soir sont enregistrés. Ils sont transcrits sous forme d'un verbatim, qui est accessible au public sur le site internet qui est ouvert. Vous avez les références dans la documentation que nous avons donnée à l'entrée.

Le deuxième principe important est l'équivalence des intervenants. Tout un chacun est parfaitement habilité à intervenir. Ce n'est pas parce qu'on est agriculteur dans un coin de la campagne que l'on a moins de légitimité à intervenir, à poser des questions ou à donner un avis que le maire de la commune par exemple s'il est là.

Troisième principe important, l'argumentation des propos. On peut être pour, on peut être contre le projet, on peut être pour ou contre telle ou telle variante, mais il est bon quand même d'expliquer pour quelles raisons on est pour ou on est contre.

À l'issue du débat, à la fin de notre débat qui aura lieu début mai, nous établirons un compte-rendu de ce que nous avons entendu. Il y aura donc un document préparé par la Commission, une espèce de rapport, où nous essaierons de refléter ce que nous aurons entendu lors du débat. Il ne s'agit pas de donner un avis sur le projet. La Commission ne dit pas : le projet est bien, il n'est pas bien. La Commission ne dit pas : c'est la variante Est ou la variante Ouest qu'il faut retenir. La Commission va dire : nous avons entendu des avis dans tel sens, dans tel autre, et nous rendons compte de tout cela. Ce rapport est important dans la mesure où il va rester sur la table, c'est-à-dire que tout ce qui aura été dit aura été noté et consigné. Cela va suivre la vie du projet lorsque la Région fera les études complémentaires, lorsque le dossier, s'il est poursuivi, viendra au stade de l'enquête, il y aura le rapport de la Commission du débat public qui rendra compte de tout ce qui se sera dit et cela

rentrera dans le dossier. La devise de la Commission nationale est : « *Vous donner la parole et la faire entendre* ». C'est bien l'objectif qui est le nôtre.

Notre objectif est le suivant.

- Vous informer sur le projet lui-même. C'est un projet qui n'est pas très connu. La Région n'en a pas beaucoup parlé jusqu'à présent.

- Permettre au public, à toutes les personnes intéressées de s'exprimer, en formulant des observations, des critiques, des suggestions.

- Vous permettre de prendre connaissance des positions des arguments des uns et des autres, et également du maître d'ouvrage.

L'un des buts du débat public est aussi de permettre au maître d'ouvrage de prendre la température du terrain, d'essayer de comprendre comment son projet est reçu pour pouvoir ensuite voir quelle suite il va donner à son projet.

Le calendrier en quelques dates. Le 7 juin 2017, la Commission nationale a décidé d'organiser un débat public. La nomination des membres est intervenue en octobre. Le 7 février, nous avons eu l'accord de la Commission nationale pour l'organisation du débat, et nous avons commencé le 26 février. Nous poursuivrons notre débat par une dizaine de réunions et quelques débats mobiles, c'est-à-dire que nous allons aller au contact du public sur les marchés, d'ici le 3 mai 2018. À l'issue de cette date, nous avons deux mois pour rédiger notre rapport. Il sera présenté le 3 juillet à l'occasion d'une conférence de presse qui aura lieu dans la région concernée par le projet. À l'issue de cela, ce rapport sera remis au maître d'ouvrage, qui aura trois mois pour prendre sa décision. Il dira : compte tenu de ce que j'ai entendu lors du débat public, je décide soit de poursuivre mon projet tel que je l'imaginai, soit de le modifier dans tel ou tel sens, soit éventuellement d'y renoncer. Il arrive, à l'occasion de débats publics, que les maîtres d'ouvrage disent : finalement, je renonce à mon projet. En cas de poursuite du projet, le maître d'ouvrage annonce la manière dont il entend assurer l'information du public. Cela se traduit par la nomination d'un garant, une personne qui accompagnera le maître d'ouvrage pour toute la phase de concertation qui va suivre.

Quels sont les moyens que vous avez de participer ? D'abord, en participant aux réunions publiques. C'est ce que vous faites ce soir. Nous avons cinq réunions d'information générale – nous en avons tenu deux jusqu'à ce jour – quatre réunions thématiques – c'est la première ce soir. Nous avons un site internet dont vous avez les références à l'écran. Vous les avez aussi sur les documents que vous avez eus à l'entrée. Nous avons un compte Facebook, un compte Twitter, et des bureaux qui sont au Tampon, 253 rue Hubert Delisle. C'est assez facile à trouver, c'est en face de la mairie.

J'ai terminé sur cette première partie de la présentation. Je vais donner la parole à Monsieur Félix LACPATIA, qui va nous présenter le projet.

Juste un mot, lorsque nous aurons des phases d'échanges avec la salle, nous avons un photographe qui fait des photos. L'objet de ces photos n'est pas de constituer une banque d'images, simplement d'illustrer notre rapport. Si vous ne souhaitez pas que les photos que nous prenons soient utilisées, vous le signalez au photographe. Une hôtesse passera dans les gradins et vous le signalerez. La photo sera effacée. Si vous êtes d'accord pour que nous utilisions votre photo, le seul usage qui en sera fait sera d'illustrer le débat. Je tiens à mettre les choses au point dès maintenant.

Voilà. Je vais passer la parole à la Région. Monsieur Félix LACPATIA, la parole est à vous pour présenter le projet. Il va mettre l'accent aujourd'hui sur les aspects socio-économiques et agricoles puisque c'est l'objet de notre réunion.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Bonjour. Je vous remercie de m'accorder les prochaines quinze, vingt minutes qui vont suivre. Pour ceux qui étaient déjà là la semaine dernière et qui m'ont posé des questions à l'entrée, ce n'est pas la même présentation puisque nous allons nous focaliser très rapidement sur le thème de cette réunion. Puisque vous êtes nombreux et que vous n'avez pas encore vu une présentation du projet, nous allons passer plutôt rapidement sur le projet, et ensuite, nous aurons un deuxième diaporama sur la thématique d'aujourd'hui, c'est-à-dire la socio-économie, l'agriculture, le tourisme, vis-à-vis du projet.

Je vais commencer de la même façon que les autres fois, c'est-à-dire que je vais me présenter. Je m'appelle Félix LACPATIA. Je travaille au service Prospectives du service des routes. Le service

Prospectives fait partie de la Direction Études et grands chantiers, qui fait partie de la Direction générale adjointe en charge des grands chantiers, transports et déplacements, qui est sous l'autorité du DGS, le DGS étant sous l'autorité du Président de la Région.

Le travail du service Prospectives est d'avoir une vision long terme sur l'action du service des routes de la Région. Les routes de la Région, ce sont les routes nationales. Pour zoomer, nous ne nous occupons pas des routes départementales ni des routes communales. La vision générale dont je viens de vous parler, c'est une politique qui est générale, c'est-à-dire sur toutes les RN, sur les aménagements paysagers, sur le bruit, sur plein de choses, mais c'est aussi une vision qui est opérationnelle, c'est-à-dire, comme maintenant, aujourd'hui, où nous allons vous présenter des propositions de liaisons routières spécifiques à une microrégion.

Ce projet a été étudié par un groupement de bureaux d'études : SETEC International, INCOM, SOGREAH, ARTELIA, SETEC Organisation et Techné Cité. Sont présents ce soir Nicolas MORBÉ, qui est le Directeur général adjoint en charge des Grands chantiers, des transports et des déplacements ; Jean-Pierre LEGRAS, qui est le Directeur des Affaires économiques de la Région ; Jean-Philippe BAYART, qui est ici, qui est le chef de service du service Prospectives ; Sabrina RODRIGUEZ, qui se cache tout là-haut, qui est chargée d'études avec moi sur les projets suivis par le service Prospectives.

Je vais vous présenter d'abord le projet. Je ne vais pas être aussi détaillé que dans les réunions d'information générale, je vais plutôt ensuite aller plus rapidement sur la thématique d'aujourd'hui. Si vous avez des questions, vous pouvez bien sûr les poser après, mais vous avez des documents plutôt détaillés sur le contexte du projet, sur les impacts du projet, des données chiffrées, qui sont disponibles ou sur internet par téléchargement ou à l'extérieur sur les documents qui ont été distribués.

Nous allons passer en revue les objectifs du projet, le projet, les impacts, le montant, les attendus, ce qui va découler du projet, et le déroulement dans le temps de ce projet. Nous allons passer plutôt vite, parce qu'on peut parler pendant des heures d'un projet qui est aussi important que celui-là. Il fait plus de 20 kilomètres.

La présentation du contexte, nous l'avons sautée par rapport à la présentation de samedi, mais en gros, dans la microrégion Sud, dans le tripôle Saint-Louis – Saint-Pierre – Le Tampon, on a toutes sortes d'activités. On a l'hôpital, l'université, les paysages, le climat, l'aéroport, le port. On a énormément d'atouts pour que cette région puisse se développer à terme. Un des points noirs de cette microrégion, du tripôle plutôt, c'est les infrastructures. On est très en retard en logements et en routes. Il faut se projeter dans l'avenir pour savoir ce qu'il faut faire sur ce tripôle pour améliorer la situation et pour accompagner ce développement économique que l'on pressent.

On pressent le développement économique sur différents thèmes. Il y a la démographie, où il y a beaucoup de gens qui habitent dans la microrégion. Il y a 30 % de jeunes qui vont arriver sur le marché du travail, qui vont arriver sur le marché de l'offre et de la demande dans le transport. Il y a des zones d'activité qui se créent Il y a beaucoup de projets à l'intérieur du tripôle Saint-Louis – Le Tampon – Saint-Pierre. Vous l'avez remarqué, il y a beaucoup de difficultés de transport dans la microrégion, mais si vous dézoomez un peu et vous regardez sur toute la Réunion, il y a des difficultés partout sur toute la Réunion. Vous avez une multitude de bouchons un peu partout. Il faut peut-être lever la tête et regarder sur l'avenir ce que l'on peut faire, au lieu d'augmenter simplement le gros tuyau, d'avoir des projets de développement de la microrégion.

Les dysfonctionnements qui ont été identifiés dès le départ, c'est facile, c'est le dysfonctionnement du Tampon pour la liaison entre Saint-Pierre et le col de Bellevue. C'est les bassins de vie qui sont difficiles d'accès maintenant, à cause justement de cette multitude de bouchons et les pôles économiques qui sont éclatés partout. Le tourisme est dans les Hauts, il est dans les Bas, il est à Exotica, il est au Parc des Palmiers, il est à la Cité du Volcan, il est partout. Beaucoup de gens veulent aller jusqu'à la Plaine des Palmistes et sont obligés de se taper tous les bouchons. Il y a donc beaucoup de problèmes sur le tripôle. Les plus importants pour nous, c'est de ne pas pouvoir tout résoudre. Tous ces problèmes concernent beaucoup de maîtres d'ouvrage, des communes, des communautés de communes, les privés. La route nationale a un objectif qui est commun à toute l'île. Ce sont les voies rapides, les voies de transit. La façon dont nous abordons ce projet routier, c'est de vous offrir à terme une voie rapide.

Nous avons cherché toutes les solutions et nous sommes tombés sur trois grandes familles de variantes. La première grande famille de variantes est celle qui passe à l'Ouest. Elle fait aux

alentours de 24 kilomètres selon les deux variantes que vous voyez sur la droite. Elle a six échangeurs et elle fait à peu près 20 kilomètres. Cette variante est à 2x2 voies sur à peu près les deux tiers. Elle est éligible au débat public. Si elle faisait moins de kilomètres et si elle était moins chère, nous aurions quand même consulté la population dans une procédure qui s'appelle la concertation publique. Sachez qu'à la Réunion, nous faisons beaucoup de concertations publiques, mais nous avons très peu de public qui vient quand nous présentons les projets.

Désignation sur la carte.

Nous pouvons vous montrer une carte un peu plus détaillée. On part en dessous de Mon Caprice, juste en dessous de l'échangeur qui est en bas, qui bloque sans arrêt, on bifurque vers l'Ouest et on rejoint la RD27 qui descend ici.

J'ai oublié de vous parler de certaines choses.

Quand on part de l'Ouest, ce qui est intéressant, c'est que quand on rencontre la RD27, on peut prendre le pont de l'Entre-Deux, qui est ici, pour faire la liaison avec l'Entre-Deux. L'Entre-Deux, c'est une des deux communes qui n'a pas de liaison avec les routes nationales à la Réunion. Ce serait révolutionnaire pour l'Entre-Deux.

La variante Ouest qui continue ensuite va desservir, par un échangeur sur la route départementale, Bras de Pontho, et en continuant, il y a un autre échangeur ici qui va desservir Pont d'Yves. En continuant, on a un autre échangeur qui va desservir la Plaine des Cafres, et ensuite, on arrive à Bourg-Murat, qui est ici. La Plaine des Cafres est ici, on a un échangeur ici. Cela, c'est la première variante Ouest.

On a une deuxième variante Ouest qui ne va pas aussi près de la RN3, ici, qui s'éloigne plutôt de la RN3. L'intérêt de la première variante est que l'on pourrait s'arrêter ici dans une première étape. La route fonctionnerait sans problème. Et on pourrait faire une deuxième étape comme cela. Si on prend cette variante-là, on peut quand même la faire en étapes en s'arrêtant à chaque échangeur, c'est-à-dire à chaque croisement de routes départementales, mais on n'aurait pas la possibilité facile de se connecter avec la RN3 puisqu'il y a beaucoup d'habitations autour, et la qualité de la liaison est moins bonne. Cela, c'est donc les variantes Ouest, les deux variantes qui vous sont proposées, donc une liaison entre un peu en dessous de Mon Caprice jusqu'à Bourg-Murat. Vous voyez ici que l'on se rapproche déjà de la RN3 avant Bourg-Murat. On peut donc aussi penser que l'on pourra faire une liaison ici, si on a des difficultés à passer cette barrière qui est le village, et le terrain militaire qui est à côté, où il y a des velléités de déménager le terrain militaire. Cela, c'est donc la variante Ouest.

La variante Est, qui est complètement différente, est un peu plus longue. Elle ne fait que cinq échangeurs par rapport à l'autre, mais bon, cinq échangeurs ou six échangeurs, cela peut changer ensuite avec les discussions que nous aurons avec la commune, si elle veut plus ou moins d'échangeurs à différents endroits. Mon Caprice est ici. On part de plus haut, on vire complètement à l'Est parce qu'ici, vous avez un grand trou dans le relief qui nous obligerait à remonter ensuite très fortement la pente. Si on faisait une très forte pente ici, on ne pourrait pas passer les poids lourds par exemple, on ne pourrait pas faire de livraison dans les Hauts ensuite. Ce n'est pas du tout possible de faire une route en voie rapide en passant par là. On est donc obligé de s'écarter, de s'éloigner de la ville, et ensuite de remonter pour rejoindre Bourg-Murat qui est ici.

Sur la carte avec le fond IGN, ici, on va desservir, par un échangeur, Bérive. Ensuite, avec un autre échangeur, on va desservir Petit Tampon. Ensuite, ici, on va desservir la Plaine des Cafres avec une RD qui est ici, et ensuite, on arrive à Bourg-Murat.

Il y a une deuxième variante de ce passage à l'Est qui se rapproche beaucoup plus de la RN3, ici. Cela veut dire que l'on peut faire un phasage de cette route en s'arrêtant ici, et ensuite en reprenant cette route. L'intérêt est vraiment de se rapprocher ici, et ici, on évite des zones d'élevage où des investissements sont faits en termes de mécanisation, d'habitations, de bâtiments.

Je voulais préciser que sur la variante Est, quand on fait l'étude de trafic à 2035, il y a beaucoup moins de trafic que sur la variante Ouest qui elle, draine beaucoup d'habitations. Là, tout est habité. C'est la zone d'habitation du Tampon.

La variante Ouest est à 2x2 voies comme je vous l'ai dit tout à l'heure. La variante Est, on peut la garder à 2x1 voie en termes de trafic. Par contre, en termes de sécurité, on a un problème de voie lente, parce que même si on a réduit beaucoup les pentes, quand même, on monte au Tampon. Il y a des programmes pour qu'il y ait des voies lentes en montée, et au moins dans certaines sections,

des voies lentes en descente pour ne pas qu'il y ait des accidents de poids lourds ou de bus qui perdent leurs freins. Ce sont des études que l'on fait après, quand on a choisi la bonne variante, parce que ce sont des études qui coûtent très cher. Je ne peux donc pas vous dire aujourd'hui qu'il y aurait 4 voies de ce côté, 3 voies ou que 2 voies. Cela va changer à certains endroits.

Donc, 2x1 voie d'un côté à l'Est, 2x2 voies du côté Ouest.

Nous avons une troisième famille de variantes.

J'ai oublié de vous le dire. Je vais vous le dire là. Les variantes Ouest permettent quand même de desservir beaucoup d'habitations, beaucoup de bourgs qui sont ici, qui peuvent ensuite utiliser une 4 voies, ce qui est beaucoup plus confortable pour la plupart des gens. On aide donc aussi au trafic de la commune du Tampon. Par contre, les variantes Est desservent des bourgs qui ne sont pas très habités, quelques villas. On a non seulement moins de trafic, mais nous pensons que ce n'est pas le même type de trafic. Ce n'est pas du trafic pour Le Tampon, c'est plutôt du trafic de grand transit, c'est-à-dire des gens qui font Saint-Pierre – Saint-Benoît ou Étang-Salé – Saint-Benoît ou Saint-Joseph – Saint-Benoît. Là, nous avons une route qui a vraiment une vocation de route nationale, c'est-à-dire des voies rapides de grand transit.

La variante Ouest-Est est la troisième famille de variantes. C'est un *medley* entre l'Ouest et l'Est. On commence, comme la variante Ouest, par l'ouest, ici, et après, disons au milieu, on bifurque, on traverse la RN3 et on reprend le tracé de l'Est. Cette variante-là permet d'éviter toute cette partie-là, qu'il peut être intéressant de conserver même s'il faut toujours relativiser l'impact d'une route. Vous connaissez les routes nationales à la Réunion. Il y a un impact où on les construit, mais à terme, beaucoup de gens sont très satisfaits d'avoir des routes qui passent, pas juste à côté de leur maison, évidemment, mais pas trop loin pour pouvoir arriver sur 4 voies.

La deuxième variante qui est ici est à peu près la même que celle-ci, mais on s'arrête beaucoup plus bas sur la RN3 actuelle. Cela voudrait dire que l'on considère, mais ce n'est pas le cas, que l'on pourrait garder la route actuelle, qui est au-dessus de la Plaine des Cafres, parce qu'elle est déjà d'assez bonne qualité et qu'on a des voies de dépassement. On a déjà fait beaucoup d'investissements sur la RN3. On a fait les carrefours giratoires, on a élargi, on a mis des trottoirs. Il y a plein d'investissements que l'on a déjà faits. En haut, cela fonctionne plutôt bien pour l'instant. Évidemment, si vous mettez des cités, si vous mettez des immeubles tout en haut – ce qui est possible avec les possibilités de logements sociaux et les financements que les communes peuvent avoir pour financer du logement – il est tout à fait possible que vous ayez de gros logements qui arrivent ici et là, cela va pourrir complètement la RN3 actuelle.

Vous m'entendez toujours ? Je peux quelquefois changer mon ton. Vous pouvez me le dire. Si vous ne comprenez pas, vous pouvez m'arrêter, il n'y a pas de souci.

Typiquement, quand on regarde les routes, quand on veut faire des choix, on ne regarde pas tous les items qui sont ici. On a plutôt une vision directe de l'intérêt de la route. Mais après, pour justifier de cet intérêt, il faut justifier les impacts, les plus et les moins de la variante que l'on aura choisie. En rouge, ce n'est pas bon ; en vert, c'est bien ou mieux.

L'impact sur le foncier bâti, l'urbain : il y a beaucoup d'impacts sur les variantes Ouest et Ouest-Est puisqu'on passe à travers l'habitat diffus qui est à l'extérieur du centre-ville du Tampon.

Sur l'agriculture, toutes les variantes passent de toute façon sur l'agriculture. La différence, c'est que dans l'Est, on a de grandes parcelles, et dans l'Ouest, plutôt du morcelé.

Pour l'environnement, les variantes Est ont plus d'ouvrages d'art, donc des ponts, qui passent au-dessus de grandes ravines. Le fond des ravines, ce sont des *hot spots* d'environnement. Il faut faire très attention à ne pas déranger les pétrels et toutes les espèces qui vivent dans les fonds de ravine, quand on fait les travaux.

Sur le report de trafic, c'est intéressant au niveau d'une route. Les routes ont plusieurs fonctions suivant la hiérarchie du réseau. On a les routes nationales qui sont desservies par les routes départementales qui desservent des routes communales. On a toute une hiérarchie de routes. Dans le cas de la microrégion Sud, les routes nationales sont utilisées pour tout, pour du trafic local, pour le trafic pour aller à Saint-Denis, pour aller chercher son pain, pour déposer les gamins à l'école. C'est utilisé partout. Un des intérêts de ces variantes-là, c'est de forcer les gens à utiliser la RN uniquement pour une fonction RN. Une des façons de le faire, c'est, que ce soit à l'Ouest ou à l'Est, on a de vrais échangeurs. On n'a pas de giratoires, on n'a pas de carrefours à feux, on a de vrais

échangeurs. Les gens ne peuvent donc rentrer sur les routes nationales que sur les échangeurs. Personne ne va habiter le long de la route et pouvoir accéder directement à la route. Sur le report de trafic, nous pensons qu'avec les variantes Ouest, on va pouvoir aspirer et obliger les gens à rouler uniquement sur la route nationale, et c'est uniquement le trafic local qui va être utilisé par les voitures particulières sur les petites routes. Le report est beaucoup plus important sur l'Ouest justement parce qu'il y a cet effet aspirateur qui permet de vider la ville de ces voitures.

Sur le coût, je vais passer à la diapositive suivante juste un instant. Cela, c'est l'estimation des coûts suivant les variantes. Vous voyez que cela va entre 300 millions et 600 millions d'euros. L'état d'avancement d'une opération détermine souvent le coût. Il y a trois étapes techniques dans la vie d'un projet. Il y a les études préliminaires, l'avant-projet et le projet. Plus on avance, plus on a des détails sur ce que l'on veut faire et ce que l'on peut faire.

Ce que je vous ai présenté comme tracés, nous pouvons faire. Il n'y a pas de problème, nous pouvons faire ces tracés. Nous avons eu beaucoup de mal à trouver ces tracés. Vous avez vu, quelquefois, il y a des virages qui sont difficiles à comprendre. Ces virages sont des rattrapages de pente pour ne pas que nous ayons des pentes trop importantes. Cela ne veut pas dire que ce n'est pas une voie rapide ; ce sont de grands virages et on a donc toujours une voie rapide. Une voie rapide pour ici, cela veut dire 90 kilomètres/heure. Ce ne sera pas 110, c'est beaucoup trop dangereux avec de telles pentes.

Les coûts évoluent parce qu'on trouve des fonctionnalités différentes ou on plonge dans les fonctionnalités. Par exemple, sur les variantes Ouest, nous ne les avons pas étudiées, mais nous savons que la demande sera forte, qu'à chaque échangeur, il y ait des parkings relais où les gens déposent leur voiture et prennent des bus locaux, ou bien des parkings relais où ils déposent leur voiture et prennent les Cars Jaunes. Il faut déterminer la taille de ces parkings, si c'est plus près de l'échangeur ou si c'est plus près des maisons, où est-ce que le Car Jaune va s'arrêter, est-ce qu'il reste sur la RN ou est-ce qu'il sort de la RN, qu'il va prendre les gens et qu'il repart sur la RN. Il y a beaucoup de choses qui sont faites à un niveau qui n'est pas celui de l'étude préliminaire.

Je voulais simplement vous dire que sur ces montants, il ne faut pas m'attaquer dans cinq ans ou dans dix ans quand nous ferons l'opération. L'opération va muter, va évoluer, et le prix va évoluer. Cela ne veut pas dire que cela va augmenter. Nous pourrions essayer de trouver des économies par ailleurs. Mais pour l'instant, les coûts les plus importants sont l'Ouest 2 et les variantes Ouest.

Sur le maillage du réseau routier, je vous ai parlé tout à l'heure de l'effet aspirateur des routes nationales, qui est très important pour les communes, pour les villes et pour les gens qui font des transports en commun parce que cela permet de libérer les autres routes pour faire du bus local. Une des choses que nous allons faire en transports en commun, ce n'est pas que des grands trajets, c'est aussi que les gens puissent accéder à ces grands trajets de Cars Jaunes, et pour qu'ils y accèdent, il faut que les bus de réseaux locaux puissent accéder aux petites rues qui sont un peu partout, et il faut qu'il y ait un réseau, une toile d'araignée qui parte des arrêts de bus ou des gares routières. Pour que cette toile d'araignée fonctionne, il ne faut pas qu'il y ait d'embouteillages sur les petites routes. En ce moment, c'est le cas, il y a des embouteillages, pas uniquement sur les routes nationales, mais il y en a sur les départementales et sur les voies communales. Avec cela, nous espérons que les communes vont pouvoir repenser leur plan de circulation, repenser leur centre-ville, repenser la circulation dans le tripôle Saint-Louis – Saint-Pierre – Le Tampon. C'est l'intérêt du maillage routier.

Vous comprenez donc que nous voulons que les territoires soient mieux desservis. Ils sont desservis en ce moment. Mieux desservis, c'est une qualité de desserte, et une possibilité pour les gens de se projeter et d'avoir une vision nouvelle, une vision différente de la microrégion. Donc, des territoires mieux desservis, mais – c'est un des thèmes de ce jour – il y a une consommation d'espaces, il y a les consommations de l'urbain et il y a une consommation des terrains agricoles. Vous avez probablement l'habitude de ces consommations puisqu'on a fait toutes les voies de l'Est dans les champs de canne. La déviation de Grand Bois a été faite dans les champs de canne. On fait très souvent des routes sur des voies agricoles. Là, sur une des variantes, nous avons quelque chose qui n'est pas aussi habituel. Sur la déviation de Saint-Joseph, on passe dans de l'urbain, au boulevard Sud, on passe dans l'urbain, donc on a un mix de consommation d'espaces.

La meilleure accessibilité, je vous l'ai expliquée tout de suite. La meilleure répartition, la séparation des trafics, c'est la hiérarchisation du réseau. Le délestage de la RN3 vers une nouvelle RN3, cela

permettrait par exemple que la RN3 ne soit plus une route nationale, mais devienne une route communale.

Plus d'accessibilité, cela veut dire que les zones d'activité, les zones touristiques sont plus accessibles. Cela veut dire, vous avez l'exemple sur la route des Tamarins, où des gens de Saint-Denis allaient au restaurant à Saint-Pierre : maintenant, ils peuvent le faire. Ils ne pouvaient pas le faire avant. Ils le font. Mais c'est aussi des livraisons : avant, si vous vouliez faire une livraison sur Saint-Denis alors que vous étiez producteur au Tampon, vous pouviez faire un aller-retour, peut-être deux. Là, avec ce genre de projet, vous pouvez peut-être, au moins sur la microrégion, vous projeter sur de meilleurs accès, et surtout voir comment vous pouvez vous organiser par rapport à un nouveau maillage.

Développement des zones, cela veut dire aussi qu'on peut réfléchir – c'est le rôle de la commune, mais elle ne peut pas réfléchir maintenant avec le trafic qu'il y a – à améliorer la qualité de vie. Améliorer la qualité de vie, ce n'est pas uniquement des TC, c'est par exemple rendre piétonnières certaines rues comme ce qui a été fait à Saint-Denis. C'est décider qu'il y a des zones calmes, ce qui n'est pas possible si, quand les gens voient des embouteillages, ils essaient de passer par les autres petits chemins. L'amélioration de la qualité de vie est aussi quelque chose d'important pour les Réunionnais, parce que, quand même, on est dans une île qui est très belle et il faut en profiter un maximum au lieu d'être embêté dans les embouteillages.

C'est une opération qui fait 20 kilomètres. Pour information, la nouvelle route du Littoral fait 12 kilomètres. Le boulevard Sud fait 12 kilomètres. La route des Tamarins faisait 42 kilomètres. Donc, 20 kilomètres, c'est quand même une belle opération. Si nous déroulons cette opération, nous devrions pouvoir livrer vers 2035. Cette projection, c'est en faisant des livraisons par morceaux, en phasage, et non pas en faisant toute la route. Nous livrerions un tiers, un tiers, un tiers, ou bien nous ferions échangeur par échangeur.

Dans le deuxième PowerPoint, nous enchaînons maintenant sur la thématique : la socio-économie, l'agriculture et le tourisme. Je suis ingénieur routier. Donc, je fais des routes, pas beaucoup de tourisme ni d'agriculture, mais l'étude qui est faite, c'est par rapport aux impacts qu'a la route sur ces thèmes. Monsieur LEGRAS, qui est Directeur des Affaires économiques, connaît beaucoup mieux que moi l'économie. Il pourra aussi vous éclairer sur la politique, la vision long terme de l'économie de la Réunion et de l'investissement qu'il y a à la Région.

Nous commencerons par la socio-économie, l'agriculture ensuite et le tourisme. Encore une fois, j'essaie d'aller vite parce que le but quand même c'est d'entendre vos avis. Beaucoup de gens connaissent la Réunion, je pense. Ce qui guide les choix et les décisions, c'est par exemple cette diapositive qui montre que nous sommes à presque + 1 % jusqu'en 2050 sur l'évolution de la population. Sur le tripôle Saint-Louis – Le Tampon – Saint-Pierre, c'est beaucoup plus grave qu'ailleurs, parce que la population est très jeune. On n'a pas encore ressenti l'impact de la jeunesse qui aura besoin d'emplois, qui aura besoin de bassins d'emplois, de zones d'activité, qui aura besoin de se déplacer sur la zone. Vous aurez une explosion dans la microrégion Sud. Quand on regarde la situation actuelle, on voit déjà des problèmes qui s'accumulent sur le tripôle.

Nous n'allons donc pas tout résoudre, mais nous vous proposons un nouvel outil de développement. À vous, public, de savoir ce que vous voulez faire de cet outil. Il y a beaucoup de questions sur : qu'est-ce qu'on fait d'une route ? On peut mettre des bus sur une route, on peut mettre des voitures sur une route, on peut mettre des voitures électriques sur une route. Dans ce cas précis, nous avons essayé de limiter les pentes. On peut donc avoir différents types de transports en commun aussi. Mais c'est plutôt à vous de savoir ce que vous allez faire de cette route.

Ce qui nous guide, c'est donc la population. Si c'est une population de 80 ans, on n'aura pas la même façon de se développer que si c'est une population qui est jeune, qui arrive à 20 ans l'année prochaine. 250 000 personnes dans cette microrégion, c'est beaucoup. Un tiers de tous les transports à la Réunion se feront sur cette microrégion.

En plus des transports, vous avez le problème des logements dans toute l'île. Le problème du logement dans cette microrégion, c'est que vous avez très peu de bâtiments R+5 ou R+4. Ici, vous avez beaucoup de villas, beaucoup d'habitat diffus qui s'étale partout. Pour nous, offrir une offre de transport à ces gens-là est quasiment impossible. On ne peut pas faire une route nationale partout. Il faut donc vraiment que tout se réorganise par rapport à des colonnes vertébrales qui fonctionnent, qui ne sont pas pleines. Cette colonne vertébrale doit desservir ou des transports en commun ou de la voiture particulière ou tout ce que l'on voudra, mais sans cette colonne vertébrale, la microrégion

ne pourra pas se développer. Les logements sont donc un gros problème, parce qu'on sait qu'il faut faire beaucoup de choses, mais on n'est pas sûr où ils vont se faire en premier et où ils vont se placer par rapport à nos routes. C'est très grave, cela. En plus, 1,5 %, c'est un peu plus que l'augmentation de la population. C'est parce que des jeunes arrivent beaucoup plus rapidement en ce moment.

Donc, forte concentration de la population, croissance importante, urbanisation à cause de la demande, et puis, il faut renforcer les pôles. Tous les pôles qui existent en ce moment ne sont probablement pas suffisants pour la population de la région.

Nous avons rajouté cette carte parce que souvent on nous dit qu'il faut traiter d'abord le problème d'embouteillages à Saint-Paul, qu'il faut d'abord traiter l'embouteillage qui est à Sainte-Marie ou à Sainte-Suzanne, qu'il faut d'abord traiter... Il y a des problèmes partout. Régler les problèmes de ces routes, ce n'est peut-être pas résoudre directement les problèmes qui sont ici, mais proposer de nouvelles routes qui permettent des circuits alternatifs et des circuits qui ont été calculés pour qu'ils fonctionnent de nos jours, puisque la plupart des routes qui ont faites ici ont été faites il y a trente, quarante ans, c'est-à-dire avant même que les banques commencent à faire des crédits auto, avant même qu'il y ait une explosion de voitures à la Réunion. Ces routes sont anciennes. Énormément de développement va se faire, il y a des transports en commun, des transports guidés, l'aéroport va se développer, il y a plein de choses. Nous disons que si l'on développe cette zone-là, on mange du foncier économique. Mais si on propose des voies alternatives, les gens vont réfléchir et vont se dire : on pourra se développer autrement, ailleurs dans la zone.

L'impact d'une route en général, c'est le gain de temps, la qualité de vie qui s'améliore puisque cette route sera « roulable », il n'y aura pas d'embouteillage. Comme toutes les nouvelles routes, quand on les ouvre, il n'y a pas d'embouteillage. Vous avez remarqué, quand nous avons ouvert les routes de l'Est, il n'y avait plus d'embouteillages. Il n'y a plus d'embouteillage sur la route des Tamarins. Mais le nombre de voitures augmente tous les ans et on craint toujours que tout l'investissement, tout l'effort que l'on a fait sur quinze ans ou vingt ans, soit mangé en quelques années par la voiture. Vous savez que nous avons plusieurs autres projets sur lesquels nous communiquons, notamment des transports en commun. Il faut aussi se rendre compte que la Région veut investir sur le transport en commun, elle veut que 15 % de déplacements soient en transports en commun. Cela veut dire qu'encore 85 % se font toujours en voiture et se feront toujours en voiture selon l'analyse que nous avons faite à l'échelle globale. Si vous levez encore plus la tête, l'Europe considère que la voiture particulière est tellement importante pour la compétitivité de l'Europe qu'il ne faut surtout pas fermer la porte à la voiture, il faut l'encourager, sinon, on n'est pas compétitif par rapport aux autres zones comme les États-Unis ou l'Asie. La voiture particulière ne disparaît donc pas. Nous voulons simplement qu'il y ait un transfert des énergies fossiles vers les véhicules électriques, les véhicules propres, qu'il y ait plus de transports en commun, mais nous n'allons pas nous tirer une balle dans le pied.

L'impact socio-économique, c'est donc la qualité de vie. C'est aussi la création d'emplois. On utilise des ratios pour savoir combien d'emplois on crée quand on fait une route. Ce sont des ratios qui sont faits par des économistes. *A priori*, personne ne les comprend. Je suis ingénieur, j'ai du mal. En gros, si nous faisons une des routes, une des options, les ratios qui sont de niveau national correspondraient à 3 800, voire 4 000 emplois selon les variantes créées. C'est donc quand même pas mal d'emplois qui sont créés. Ce sont des emplois indirects bien sûr, parce qu'on parle d'emplois qui sont créés après le chantier lui-même, pas les emplois du chantier.

L'amélioration d'accès aux sites touristiques. Nous avons vu la Directrice de la Cité du Volcan. Vous avez une opportunité dans le Sud, que plein de régions n'ont pas, d'avoir l'accès au centre de l'île en montant dans les Hauts. Il n'y a pas que le volcan, il y a les bourgs, il y a la Plaine des Palmistes, il y a tout le Parc, il y a le Piton des Neiges. Il y a beaucoup de choses qui peuvent se faire et qui peuvent se développer dans ce secteur, et il y a peut-être une sorte de porte d'entrée.

Encore une fois, on ne peut pas tout résoudre. Si je vous dis qu'un paquebot arrive au port, il faut qu'il passe tous les embouteillages pour arriver jusqu'ici. Mais quand les opérateurs touristiques de l'île font un déplacement vers le volcan par exemple, ils nous disent qu'ils ne peuvent pas faire plus de trois ou quatre allers-retours dans la journée. Il faut qu'ils se pressent et il faut qu'ils pressent les touristes. Si on a une liaison entre Saint-Pierre et Bourg-Murat, les opérateurs touristiques pourront bien mieux desservir par exemple le volcan, mais ils aimeraient desservir toute la zone des Hauts, avec la possibilité de s'étendre, d'améliorer leurs capacités à générer du chiffre d'affaires.

Donc, la vision socio-économique, le tourisme, l'activité, l'emploi, le développement de l'île, c'est le premier thème.

Je suis désolé, je passe vite, je sais, mais il y a beaucoup de choses à dire, et je pense que j'ai déjà dépassé le temps qui m'était imparti. Il y a un deuxième thème dans cette réunion, c'est l'agriculture. Je passe vite parce que des gens vont aussi parler de l'agriculture, mieux que moi probablement. Vous connaissez, je pense, parce que vous êtes venus ici. Le Haut du tripôle, c'est plutôt de l'élevage, et le bas, c'est de la canne. Mais en vrai, si vous regardez en détail tout ce qui est fait là, vous avez en fait une agriculture diversifiée, avec du maraîchage, du légume, du fruit, etc. Il faut élargir la zone, il ne faut pas regarder que le tripôle. Si on regarde le grand Sud, c'est presque la moitié de l'élevage de la Réunion. C'est 40 % de la canne qui est dans ce secteur. C'est donc vraiment quelque chose de précieux pour la Réunion. Beaucoup d'investissements ont été faits sur cette zone, peut-être même sur des siècles.

Notre but n'est pas de détruire l'agriculture. Il y a toutes sortes de mesures que l'on prend d'habitude quand on fait des routes et qu'elles traversent des zones agricoles. Ce sont les mêmes mesures que nous voulons appliquer ici. La nouveauté, c'est qu'en plus d'accompagner l'agriculteur lui-même, il y a maintenant de nouvelles réglementations qui nous demandent d'accompagner aussi l'agriculture. Il y a tout un train de mesures qui, en plus d'accompagner l'agriculture, font que l'on doit aussi accompagner la filière agricole.

Typiquement, à la Région, nous donnons un mandat à la SAFER pour trouver toutes les solutions possibles. Cela peut être de redonner de nouvelles terres aux agriculteurs. Il y a souvent des problèmes de terres qui sont en mauvais état ou qu'il faut vraiment mécaniser ou bien où il faut faire beaucoup de travaux pour que ce soit une bonne terre. L'intérêt est que nous, Région, quand nous faisons des routes, nous avons des engins, nous avons beaucoup de moyens pour faire cela. De mon expérience, quand nous avons passé la déviation de Grand Bois et que nous sommes passés sur les champs de canne, nous avons enlevé de tous les champs de canne autour, cela faisait des montagnes d'andins que l'on a enlevées, et cela a permis d'améliorer la situation des agriculteurs qui étaient autour. Cela peut être aussi de cofinancer l'aménagement de serres, ou de cofinancer des achats pour la mécanisation, de refaire des réseaux d'irrigation, de refaire des réseaux d'irrigation, de mettre des chemins d'exploitation pour améliorer l'agriculture dans le secteur.

Tout cela, c'est ce que l'on fait d'habitude. Dans ce cas, c'est une grande route, une route assez importante. Je ne suis pas sûr que l'on puisse retrouver des terres ici, dans ce coin-là, parce que toutes les terres sont prises, mais peut-être que nous n'avons pas tout vu. Mais vu la longueur et les emprises, nous allons plutôt essayer de trouver des terres ailleurs sur l'île et de voir si on peut les améliorer.

Intervention hors micro – 01.03.43.

Non, il faut que ce soit accessible. Nous n'allons pas vous jeter... On peut trouver des choses.

Quand même, il faut que nous parlions, pas seulement les agriculteurs, avec la SAFER, avec la Chambre d'agriculture, avec la DAAF, pour trouver les meilleures solutions pour l'agriculture. Nous le faisons d'habitude. Vous avez quand même assez d'expérience. Pour les agriculteurs d'ici, nous n'avons pas mis les agriculteurs sur la paille quand nous avons fait les autres routes. Nous avons essayé quand même de les aider au maximum. C'est exactement ce que nous voulons faire à chaque fois.

C'est ce que je vous disais tout à l'heure : l'impact important en hectares. Ce n'est pas vraiment l'impact final. C'est un impact, on ne va pas dire gros doigt, mais les tracés que vous avez vus sont des fuseaux. Les fuseaux sont des largeurs de 300 mètres, où l'on sait que l'on peut faire une route dans cette largeur de 300 mètres. Quand on continue les études après, on réduit le fuseau puisqu'une route 4 voies par exemple fait dans les 30 mètres, donc dix fois moins, mais on pourra la décaler pour essayer de passer ou bien exactement sur la bonne parcelle, celle qui produit le moins. Ce sont des discussions à chaque fois pour essayer et pour réussir que la route améliore la situation au lieu de la dégrader. C'est vraiment important parce que c'est l'intérêt de la route, c'est ce que l'on veut faire sur une route, c'est améliorer la situation de telle microrégion.

Ce nombre d'hectares qui est pris par la route, c'est un fuseau de 50 mètres alors que la route fait 30 mètres. Pourquoi avons-nous pris cela ? Parce que nous savons qu'il faut faire des rubans, il faut redessiner les parcelles, etc., et donc, il y a un impact. C'est donc plutôt un impact qu'une consommation d'espace.

Cela, je vous l'ai dit, il y a les schémas d'exploitation, les gains de temps, les livraisons. Ce n'est pas que pour l'agriculture, mais il y a les indemnisations pour les agriculteurs.

Sur le tourisme, c'est très vaste, le tourisme. Je vous ai parlé tout à l'heure de l'accessibilité, mais il faut aussi essayer de faire en sorte que le touriste consomme beaucoup, dépense beaucoup, et tout cela, c'est parce qu'il est satisfait de l'accueil, qu'il est satisfait de l'expérience qu'il va vivre à la Réunion. Si c'est de rester dans un bus, avoir chaud dans tous les embouteillages, de ne pas pouvoir s'arrêter aux bons endroits parce qu'on n'a pas le temps et donc d'arriver simplement au bout, au volcan par exemple, de revenir tout de suite parce qu'on n'a pas le temps de faire le reste... Cette réflexion-là devient possible avec une route qui fonctionne.

Pour rappel, le tourisme, ce n'est pas uniquement le volcan. Ce sont des gens qui font des visites guidées, c'est le patrimoine culturel, les vieilles maisons, les cases créoles, les usines. Cela peut être les bars, les discothèques, les restaurants de cuisine de la Réunion, qui sont nombreux. C'est tout ce qui est sport aventure, canyoning, parapente, parachute. C'est des randonnées, les VTT, les excursions. Tout cela, c'est une offre qui n'est pas uniquement pour les touristes qui viennent de l'extérieur, cela peut être pour les touristes de la Réunion. Souvent, la première réflexion que l'on a est : est-ce qu'on peut faire plusieurs activités dans le week-end ? Quand le Réunionnais veut faire une sortie, il ne va probablement faire qu'une activité, ou une activité et ensuite un pique-nique. Avec des routes qui fonctionnent, il pourrait envisager des arrêts à droite et à gauche.

Je vous remercie de votre attention. J'espère que je n'ai pas été trop confus. Je suis passé très vite, sinon, j'aurais parlé pendant très longtemps.

Ces opérations d'aménagement sont très longues à mettre en œuvre. C'est parce qu'après cette phase technique, nous avons essayé de trouver ce qu'il est possible de faire et ce qu'il est intelligent de faire. Nous avons toute une série d'études techniques très précises sur les ouvrages d'art, les ponts, les échangeurs, et sur les impacts qu'il faut mitiger au maximum.

Je vous remercie de me poser des questions, mais je vous rappelle quand même que nous sommes ici plutôt pour avoir des avis qui pourront nous éclairer sur : est-ce que nous pouvons continuer dans cette direction, est-ce que nous pouvons changer des choses, est-ce que nous pouvons améliorer des choses ? Mais pour cela, il faut beaucoup d'avis. Nous avons déjà eu deux réunions. Nous avons eu trois, quatre avis et beaucoup de questions. N'oubliez pas de nous donner vos avis parce que nous en avons besoin pour éclairer notre lanterne.

Angélique DIJOUX, éducatrice

Bonsoir à tous. J'ai cinq petites remarques et c'est aussi mon avis en même temps. Je vais être rapide. Déjà, sur la fréquentation du débat, comme vous disiez tout à l'heure que malheureusement, il n'y a pas beaucoup de personnes qui participent au débat public, c'est aussi une question de communication. Moi, c'est vraiment par hasard que j'ai pu avoir l'information de ce débat. Pourtant, je suis du secteur et concernée par cette route. Il faudrait donc aussi revoir la communication concernant ces débats et cette route.

Après, j'ai aussi une question par rapport aux embouteillages que vous dites, où le gros point noir est plutôt Saint-Pierre et la ville du Tampon. Est-ce que vous avez fait des études concrètes sur qui sont ces personnes qui sont coincées dans les embouteillages, d'où elles viennent ? Est-ce que c'est vraiment les personnes qui sont dans les Hauts du Tampon ? Là, je verrais peut-être l'intérêt de faire une route dans les Hauts du Tampon. Sinon, si ce sont des personnes qui viennent d'ailleurs, quel est l'intérêt de faire une route qui monterait sur les Hauts du Tampon ?

Après, je vois que c'est beaucoup d'argent débloqué pour cette route. Est-ce qu'on ne peut pas mettre autant d'argent dans le développement des transports en commun sans se mettre une balle dans le pied comme vous disiez tout à l'heure ? Est-ce que c'est possible totalement, comme le font beaucoup de pays et même en France ?

Je voulais aussi venir sur toutes les maisons et les habitations qui se trouvent sur le trajet de cette route. Que deviendront ces gens ? Qu'est-ce qui est prévu pour ces personnes-là parce qu'on n'en a pas vraiment parlé non plus ?

Je parle aussi du tourisme. La Réunion a un côté plage très touristique, très développé, comme vous le disiez, mais a aussi ses côtés retirés avec le volcan, les montagnes et les randonnées. Ce qu'aiment aussi les touristes, c'est ces deux côtés de la Réunion. Proposer de grandes routes dans ces endroits un peu reculés casserait aussi le charme de ces paysages dont les touristes sont aussi

à la recherche. Quand ils viennent à la Réunion, ils savent très bien qu'il faut prévoir une journée pour monter dans les Hauts du Tampon voir le volcan. C'est donc en connaissance de cause. Comme nous, quand nous allons visiter un autre pays, nous savons que pour aller sur telle destination, nous savons qu'il faut prévoir un peu plus de temps que d'autres destinations.

Voilà, je pense que vous avez compris mon avis. Je suis plutôt contre ce projet de la route des Géraniums.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Merci. La Commission est interpellée sur la publicité. Déjà, je vous précise que ce sera Monsieur VITRY qui va animer cette séquence.

Je vous remercie de votre contribution. Nous avons effectivement un problème de publicité. Nous allons essayer de développer les choses. La deuxième phase du débat fera l'objet d'annonces à la radio. Nous espérons toucher plus de monde parce que des moyens importants sont déployés et il faut que nous puissions avoir le maximum de participants, parce que l'information doit percoler. Merci de faire passer dans votre entourage l'information que vous avez eue ce soir sur les réunions à venir.

Juste deux précisions. Pour la prise de parole, attendez d'avoir le micro parce que si vous n'avez pas le micro, ce que vous direz ne sera pas enregistré, et on ne pourra pas le retranscrire. C'est la première remarque. Vous avez eu tout à l'heure une présentation interactive avec les tracés. Cette présentation sera disponible sur le site internet du débat. Vous pourrez manipuler, afficher les différentes variantes du projet, et les afficher sur les fonds de l'IGN qui sont les meilleurs que l'on puisse obtenir. Troisième remarque, si certains d'entre vous veulent s'exprimer en créole, cela ne pose pas de problème, nous sommes équipés pour vous répondre. Voilà. Monsieur LACPATIA, vous voulez répondre sur les autres aspects, ou Monsieur MORBÉ ?

Nicolas MORBÉ, Directeur général adjoint Grands chantiers transports déplacements

Pour essayer de vous répondre, sur les questions de ce qui provoque la congestion, il faut savoir que sur la route nationale 3 aujourd'hui, dans les grandes lignes, entre Saint-Pierre et Le Tampon, vous avez entre 50 000 et 60 000 véhicules/jour. Quand on passe l'agglomération du Tampon, on passe à 20 000. Quand on arrive au col de Bellevue, on a à peu près 5 000, et puis ensuite, en descendant, on passe à 9 000 au-delà de la Plaine des Palmistes et après à 15 000 en arrivant à Saint-Benoît.

En regardant le trafic en section courante au Col de Bellevue, c'est-à-dire ce qui représente à peu près le trafic de transit parce qu'il n'y a pas grand monde qui habite au Col de Bellevue, on constate une part de trafic de transit très faible. Cela veut dire qu'en fait, la congestion de la RN3 en allant de Plaine des Cafres jusqu'à Saint-Pierre est vraiment générée par les usagers locaux. Cela peut être une réponse. Le besoin d'infrastructures de déplacement, que ce soit routes ou transports collectifs, est vraiment pour une grande partie, dans la problématique qui nous intéresse ici, une réponse aux besoins de déplacement locaux. De toute façon, quand on a une RN qui passe, le principe est que les RN sont ouvertes à tous. On ne regarde pas si les gens qui roulent dessus habitent Saint-Denis, Saint-Pierre, Saint-Philippe, Saint-Joseph. Ce sont des voies publiques ouvertes à tout le monde, et quiconque a envie de se déplacer où qu'il veuille dans l'île emprunte toutes les routes, les voies publiques qui sont ouvertes à la circulation.

Ensuite, est-ce qu'on peut mettre les montants qui seraient à investir sur une route sur d'autres solutions de transport ? Oui, bien évidemment. Une des premières questions qui sont posées dans le débat public est l'opportunité du projet. Cela veut dire que si à l'issue du débat public, compte tenu de ce qui se sera dit, on considère qu'il n'est pas opportun de faire cette route, les moyens pourraient être consacrés à d'autres projets. Alors, d'autres projets de transport sur le Tampon ou d'autres projets dans l'île. Mais il est important de dire que les moyens qui financent les infrastructures de transport à la Réunion, c'est-à-dire principalement le Fonds d'investissement des routes et des transports, alimenté par une taxe spéciale sur la consommation des carburants et produits pétroliers, peuvent, de manière assez indifférente, être affectés à tout ce qui touche au transport, c'est-à-dire routes ou transports collectifs. Je ne sais pas si cela répond à vos interrogations.

Ensuite, en matière de ce que l'on appelle sur les routes les effets d'emprise, c'est-à-dire quand on a un projet routier ou un projet d'infrastructure qui peut être un site propre pour des transports collectifs ou l'emprise d'un autre type de transport, le mécanisme, pour réaliser un équipement d'utilité publique est l'expropriation. C'est aussi pareil en matière d'opérations en aménagement. Cela veut dire que les personnes qui sont sous les emprises des aménagements à réaliser sont

expropriées et doivent pouvoir se reloger avec les indemnités qui leur sont versées. Il y a des cas particuliers. Nous avons traité cela souvent par exemple sur la route des Tamarins. Des fois, des gens habitent sur place et ne sont pas propriétaires, ni du terrain. Pour ceux-là, on trouve des solutions par un accompagnement adapté pour leur permettre de se reloger. On a aussi le cas quand on est en milieu urbain, opérations d'aménagement, de faire plusieurs propositions de solutions de relogement. Cela relève de la réglementation en matière d'urbanisme sur les opérations d'aménagement. Le principe général est l'expropriation et après, des solutions amiables peuvent être recherchées. C'est d'ailleurs valable aussi pour les activités économiques, pour l'agriculture. Le principe de base est effectivement l'expropriation, une indemnité pour les pertes foncières, immobilières, économiques, touchant au préjudice subi. Je ne sais pas si cela répond à vos interrogations.

Ensuite, le charme de la RN3 est effectivement son côté plutôt retiré. Je dirais que son côté plutôt retiré, c'est à partir des moments où on a de faibles trafics. Le projet décongestionne la traversée des zones habitées du Tampon. Les modèles de trafic ne mettent pas en avant une forte induction de trafic par rapport au projet de déviation, c'est-à-dire que l'on a toujours – c'est ce qui ressortait d'ailleurs de l'analyse des variantes Est – assez peu de trafic de transit. Aujourd'hui, pour les principaux déplacements de transit, comme on est dans des liaisons entre le sud et le nord, on a une grosse part du grand trafic de transit qui emprunte le réseau structurant de l'ouest et du nord. Ce n'est pas un projet qui va amener des centaines de milliers de véhicules sur les zones qui aujourd'hui ont des trafics assez faibles.

Bernard VITRY, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, Monsieur MORBÉ. Madame, estimez-vous que vous avez obtenu des réponses à vos questions ?

Angélique DIJOUX, éducatrice

Oui, enfin, pas très convaincantes.

Bernard VITRY, membre de la Commission particulière du débat public

Ce n'est pas l'objet.

Monsieur, vous vouliez vous exprimer. Est-ce que vous pourriez vous présenter d'abord ?

Frédéric VEFOUR, enseignant

Je suis Monsieur VEFOUR, Frédéric. Vous parlez de politique de transport. Je m'attendais quand même à ce que vous fassiez la relation avec le développement de la Réunion. En préambule, j'aimerais dire que j'ai l'impression que la Réunion marche à contre-courant de ce qui se passe ailleurs dans le monde. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, il semblerait que dans beaucoup d'endroits, en tout cas dans beaucoup de pays développés, on estime que le tout-voiture n'est plus une solution. Ce n'est pas bon pour la couche d'ozone, etc. Mine de rien, à la Réunion, ce n'est pas cela, même si vous dites qu'on fait un petit peu de transport en commun, 15 %. N'empêche, on dirait qu'il y a une espèce de : voilà, on n'a pas le choix, c'est comme cela, l'automobile. C'est vraiment quelque chose que je ne comprends pas. Dans les politiques à la Réunion, on est différent du monde. Nous, on n'a pas de problème avec les énergies fossiles. Vous dites : « Oui, mais on va prendre des voitures électriques. » Oui, voilà, c'est cela. L'électricité, on va la produire comment ? C'était juste une remarque.

Je me demande quelle est la liaison avec le développement économique de la Réunion. Vous faites allusion à deux secteurs en gros principalement, le tourisme et puis la filière canne. Je trouve que ce sont des secteurs essentiellement tournés vers l'extérieur. Le tourisme, ce sont des gens de l'extérieur qui viennent. On va baser notre développement économique sur ce modèle-là. OK. D'accord. Et puis vous dites qu'il n'y a pas de danger pour la filière canne. Quand on regarde l'actualité, ce qui se passe, la réglementation européenne, quand on regarde le comportement de l'unique producteur de sucre à la Réunion, on se demande si dans vingt ans, il y aura encore de la canne à sucre à la Réunion. Donc, je suis un peu déçu parce que je me disais que peut-être, nous allions entendre quelque chose qui ressemble à des propositions pour un développement. Non, en fait, on est toujours dans l'idée qu'il faut développer cette culture un peu spéculative, qui profite à l'extérieur, rappelons-le puisqu'en grande majorité, le sucre est exporté à l'extérieur de la Réunion.

Mon sentiment est qu'il y a une économie du transport à la Réunion, mais le transport lui, ne se préoccupe pas du développement. La politique de transport ne se préoccupe pas du développement.

À un moment donné, j'ai regardé dans vos publications et vous insistez sur la notion de transparence. C'est ce qui est important, vous avez raison. Je me demande si vous avez intégré dans votre réflexion la question de la transparence au niveau de l'économie réunionnaise. Est-ce que vous avez interrogé les acteurs concernés par cette route ?

Effectivement, il y a les gens qui vont perdre leur maison, il y a ceux qui sont dans les embouteillages, mais il y a aussi les... Comment dirais-je ? Le marché des concessionnaires automobiles. Est-ce que vous avez une idée du profit dans ces secteurs ? Finalement, pour le politique, cela peut lui donner une idée sur ce qui se passe dans l'économie réunionnaise. Est-ce que les profits sont normaux dans ces secteurs-là ? Vous ne parlez pas de cela. Les importateurs de véhicules sont absents du débat. Or, c'est eux qui sont au centre de tout. Le développement de l'automobile, le dernier chiffre qui me vient à l'esprit, peut-être que je me trompe, mais je crois que c'est 23 000 automobiles par an. Il y a une dizaine d'années, c'était 11 000 ; maintenant, c'est 23 000 automobiles par an, et cela va continuer en progressant.

Là, vous êtes en train de nous dire : nous allons faire une route et cela va peut-être décongestionner un peu. Il faut arrêter. Le problème n'est pas là. Le problème, c'est que soit on fait une politique de tout transport automobile. Là, je trouve franchement qu'on est en désaccord par rapport au traité de Paris, etc. On n'est pas du tout dans cette logique-là. Je ne vois pas trop ce que cela va apporter au développement économique de la Réunion. Donc, vraiment, aller mettre un milliard, une fois de plus, dans la construction de routes, uniquement pour privilégier les touristes... Vous avez dit qu'il y aurait quelques emplois, 3 000 emplois. Bon, je vous rappelle qu'il y a quand même 120 000 chômeurs à la Réunion. 3 000 emplois sur 120 000 chômeurs, sachant que cela ne va pas créer 3 000 emplois.

Et puis, vous n'en avez pas parlé, mais je pense que les autres qui vont bénéficier – après, je vais arrêter là, je ne vais pas monopoliser la parole – de cette route, ce sont surtout les importateurs, puisqu'on est une économie où tout est basé sur l'importation. Cela veut dire que l'on va continuer à développer les importations et on va leur faciliter l'accès aux différents hypermarchés, etc. Mais en termes de développement économique pour la Réunion, vous dites « pour nos jeunes », je suis désolé, je ne vois pas ce que vous avez présenté là qui nous permet d'avoir un espoir.

Applaudissements

Bernard VITRY, membre de la Commission particulière du débat public

Voulez-vous répondre tout de suite ou Madame veut-elle poser une question ? Je vous propose, Monsieur, concernant la partie économie agricole, de vous répondre dans quelques instants. Après l'intervention, il y aura deux ou trois interventions au moins de prévues, concernant l'économie de l'agriculture et du sucre.

Voulez-vous que nous enchaînions les questions et on répondra globalement ? D'accord. Allez-y, Madame, ensuite Monsieur BERNE et votre voisin.

Annie-Claude ABRISKA, Présidente ADEFAR

Annie-Claude ABRISKA, de l'association ADEFAR, Association de défense des agriculteurs de la Réunion. Je dis tout de suite mon avis. Je suis contre, au nom de l'association, mais aussi en tant qu'usager de cette route, de la RN3. On parlait de soulager le cœur de la ville du Tampon. J'aimerais savoir : est-ce qu'il est important de soulager le cœur de la ville du Tampon ou de soulager le cœur des Réunionnais ? Parce que cette route va engendrer encore une fois un maximum de voitures avec toutes ses conséquences, le carbone, etc. Dans l'intervention de Monsieur LACPATIA, on parlait d'explosion de ventes autos. Ces voitures n'arrivent pas à la Réunion comme cela. Je pense qu'il y a une politique qui veut cette entrée de voitures ? Est-ce qu'il n'y aurait pas à revoir une politique, ne pas faire entrer justement les voitures à la Réunion, et peut-être plus lancer le transport en commun ?

Ensuite, pour les touristes, je trouve que c'est quand même malheureux de vouloir toujours aller plus vite, toujours consommer, être dans la consommation. Voilà les mots qui ressortent. Ici, à la Réunion, nous avons la chance d'être dans une île volcanique. Je pense que cette route des Hauts nous permet de prendre respiration, s'arrêter, admirer, regarder. Je pense que c'est important. Alors que là, il faut aller vite, plus vite, toujours vite. Je ne sais pas si un touriste vient à la Réunion pour aller plus vite. Je pense qu'on vient à la Réunion pour prendre le temps. Venir dans les Hauts, c'est peut-être pouvoir aussi se dire à un moment : « J'arrête, je découvre une case, je découvre une prairie en bonne santé, des animaux sains. Je découvre peut-être une manière d'habiter qui est différente de celle que l'on voit aux États-Unis », puisqu'on avait comparé cela tout à l'heure à tel ou tel pays.

Je trouverais cela dommage. Où est le cachet de la Réunion s'il faut vouloir tout faire comme les autres pays ou comme les autres continents.

Ensuite, cette route va sucrer des espaces agricoles. On fait un maximum de routes, on fait rentrer un tas de voitures. Il n'y a pas de schéma, entre guillemets, d'aménagement, agricole. Je vais être un peu dure en disant : nous n'allons pas consommer nos voitures, mais par contre, il faudra que nous mangions, il nous faudra des terrains. Nous avons déjà une monoculture ici, à la Réunion, de la canne, peut-être pas assez de développement au niveau du maraîchage, et on va encore sucrer des parties sur cette route. Je trouve que c'est dommage. Quand on parle d'accès aux sites touristiques, je ne sais pas si en faisant une route qui traverse l'île comme cela, on a accès... Je ne sais pas de quel tourisme on parle. Je trouve quand même que c'est dommage.

On parle de plus en plus de problèmes de santé, de problèmes d'environnement. Quelle est la qualité de l'air ? Sans compter ce qu'il y aura comme impact sur ces espaces agricoles, je vais laisser la parole à Daniel, mais je voulais juste vous dire cela par rapport à cette route. Je pense qu'il y aurait peut-être mieux à faire que les routes, déjà réduire l'entrée de voitures, réparer ce qu'il y a déjà, même si vous ne voulez pas voir forcément... Parce que cela va être pareil, il y aura un goulot d'étranglement arrivé au Col de Bellevue et ce sera la même chose. Quand on aura fini cette route des Géraniums, il faudra inventer une autre route pour là-bas, pour celle de l'autre partie, depuis Col de Bellevue jusqu'à Plaine des Palmistes. Je trouve que c'est dommage. L'île ne s'agrandira pas. Je pense qu'il faut que l'île respire et que nos hommes respirent. On n'est pas là pour faire comme les autres. On est là, je pense, pour pouvoir vivre dans notre île avec ce qu'elle a de beau. Je pense que ce côté Hauts/Bas est important pour l'île. Voilà.

Applaudissements.

Bernard VITRY, membre de la Commission particulière du débat public

Merci, Madame, pour votre intervention. Allez-y, Monsieur. Je ne vous oublie pas, Monsieur BERNE.

Daniel BEGUE, 2^e Vice-président ADEFAR

Je représente l'association ADEFAR, mais je suis agriculteur de profession. C'est la première fois que j'entends dire que quand on fait une route, cela permet d'installer de jeunes agriculteurs. Cela tombe bien, nous avons le Président de la Chambre d'agriculture ici. Nous avons Monsieur DEGENMANN de la DAAF. Il faudrait qu'on nous dise pourquoi, s'il y a autant de terres où on peut installer des jeunes agriculteurs, on ne le fait pas en ce moment, parce qu'à ce qu'il paraît, il y a des piles de dossiers à la SAFER. Cela, c'était une parenthèse. Il faudrait installer, s'il y a des terres.

Après, on fait la route des Tamarins. Apparemment, il n'y a plus de chômeurs dans l'ouest. On a le boulevard Lancastel, à Saint-Denis ; il n'y a plus de jeunes chômeurs sur Sainte-Clotilde, Le Chaudron. À la Plaine des Cafres, il n'y en aura jamais plus. C'est une parenthèse.

Mais je veux dire, reprendre encore des terres agricoles... Pour l'instant, quand j'ai besoin d'aller sur Saint-Paul, j'habite l'Est, je passe par les plaines parce que c'est la route la plus courte où j'ai le moins d'embouteillages. Dans trente ans, peut-être qu'il y aura plus. Je vous dis, c'est malheureux, nos politiques continuent à penser comme il y a un demi-siècle alors que c'est les moyens de transport qu'il faudrait que l'on réfléchisse et que l'on travaille, comment se déplacer dans le département. Je pense que Monsieur le Président de la Chambre d'agriculture va prendre la parole. Il va dire où on va installer les agriculteurs que l'on va exproprier, s'il y a vraiment des terres parce qu'aujourd'hui, avec le Parc national, avec tout, on ne peut plus rien faire. Quand on lance un projet touristique, on ne nous donne pas le permis de construire parce que les toilettes vont polluer ; il faut que les touristes descendent en ville pour aller faire leurs besoins. Là, je pense que cela commence à devenir un peu trop de vouloir faire aujourd'hui une 4 voies dans des espaces où on nous a dit qu'il ne fallait plus faire parce qu'on est classé à l'UNESCO, on est parc national. Là, il faut nous expliquer vraiment où on va.

Applaudissements

Bernard VITRY, membre de la Commission particulière du débat public

Merci, Monsieur, pour votre intervention. Monsieur BERNE, devant, au premier rang.

Philippe BERNE, retraité

Oui, Philippe BERNE, ancien Vice-président de la Région. J'ai plusieurs remarques. D'abord, au niveau de la présentation. Je pense que la présentation de la microrégion Sud avec de grands à-

plats orange ne correspond pas du tout à une réalité. Quand on a élaboré le SAR, justement pour protéger les terres agricoles, concentrer les habitations, etc., on a beaucoup plus travaillé, pas par commune, mais par agglomération des communes. Là, n'apparaissent pas Dassy, Bras de Pontho, Pont' d'Yves, la Plaine des Cafres, etc. Je pense que l'on aurait une vue beaucoup plus globale si l'on avait repris en gros les éléments du SAR.

Deuxièmement, au niveau du SAR, au niveau des nouvelles infrastructures routières, je suis d'accord avec ceux qui m'ont précédé, je pense que maintenant, il faut flécher les financements du FIRT sur les transports en commun et en particulier sur ce qui avait été prévu dans le temps, qui a été abandonné, c'est-à-dire une liaison côté mer entre Saint-Benoît, Saint-Denis, Saint-Pierre éventuellement, Saint-Joseph. Mais au niveau du SAR qui a été validé dernièrement, quand on regarde la RN3, il n'y a pas de nouvelle voie. Les voies nouvelles dans le sud, c'était ce qu'on appelle la Croix du Sud, c'est-à-dire l'amélioration de la partie – je ne sais pas si c'est une RD – route des Flamboyants jusqu'à Dassy. Cela, si on le fait, cela va considérablement faciliter la descente des gens de l'est de la Plaine des Cafres, de Pont d'Yves, Bras de Pontho, etc., pour éviter Le Tampon. À mon avis, il n'y avait pas dans le SAR – je suis assez bien placé pour en parler – ces déviations.

Ensuite, tout à l'heure, Félix LACPATIA ou Monsieur MORBÉ a rappelé : en gros 60 000 véhicules/jour qui vont de Saint-Pierre à Tampon. Ensuite, on arrive au Col de Bellevue, 5 000. 5 000, c'est l'équivalent de ce qui circule à Sainte-Rose entre Piton Sainte-Rose et Sainte-Rose. Je n'ai pas eu de demande de faire une 2x2 voies ou des choses comme cela. Cela veut dire que le problème est essentiellement le problème de la fluidité dans Le Tampon.

Je voudrais quand même rappeler une chose, et là, j'étais au cœur du débat avec la commune du Tampon. Lorsque c'était Monsieur Didier ROBERT qui était maire, on avait le projet de la rocade du Tampon, qui ne réglait pas tout, mais qui réglait en partie. Je me souviens, j'avais eu mandat par le Président VERGES d'aller négocier pour remettre un peu en place les clés de financement entre la Région et la commune. Pour la rocade, on en était arrivé à 110 millions, dont 20 millions financés par la commune, avec des préfinancements possibles de la Région. Je suis donc allé discuter avec le maire, Monsieur ROBERT. C'était OK, on avait prévu. C'était une voie de circulation assez rapide, des contre-allées de chaque côté pour que les gens qui voulaient faire leurs courses y aillent, etc. Quinze jours après, on annonçait, sans aucune argumentation : on arrête la rocade.

Il faut donc quand même voir les financements prévus et puis ce que l'on aurait pu faire à l'époque. Je pense que les niveaux de financement, compte tenu de la sortie de la nouvelle route du Littoral qui, normalement, devrait aussi alléger un peu le transport par ici... Je vais souvent me balader dans les Hauts. Quand c'est bouché là-bas, les gens vont passer par là.

Donc, si vous voulez, je pense qu'on ne peut pas être dans le sens du poil pour le transport en commun et pour le tout-automobile. Si on est dans le sens du poil, on est mort, c'est-à-dire qu'on ne fera jamais cette armature en mode guidé – le nom, je m'en fiche – autour de l'île et rabattre tout ce qui est transport en commun bus avec des pôles d'échange, etc. Je pense que là, il faut profiter justement de cette réflexion pour dire : allons flécher ces financements vers le transport en commun. Voilà.

Applaudissements

Bernard VITRY, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, Monsieur BERNE. Une dernière intervention, Madame. Excusez-moi, Madame, mais le voisin de Monsieur BERNE voulait parler également. Bon, allez-y, Monsieur, je vous en prie.

Monsieur DELABURTHE, Écologie Réunion

Si vous permettez, je m'interroge beaucoup par rapport au poids juridique de cette instance de concertation, parce que j'ai découvert dans le résumé que le projet est hors de l'épure du SAR. On a entendu beaucoup de gens critiquer la masse de circulation. De quoi proviennent les problèmes de circulation ? D'un urbanisme non maîtrisé. Une des qualités du SAR est d'avoir identifié, je crois, ces problèmes de densité d'habitat et de diffusion de l'habitat. Il a ses défauts, il a ses mérites. Passons. Il existe et il est opposable. Il a plutôt des qualités puisqu'il a quand même été retenu et a été voté aujourd'hui. Demain, en 2035, on est hors SAR. Excusez-moi, quel poids peut avoir cette consultation hors contrainte ? Est-ce qu'elle est opposable, pas opposable ? C'est une question générale. C'est d'autant plus important que le problème posé, les réticences que j'ai entendues, c'est sur la masse de déplacements. Le problème est surtout dans l'urbanisation qui est galopante et diffuse. Les gens se déplacent parce qu'ils habitent loin de l'endroit où ils ont besoin d'aller. Tout

simplement. Ce n'est pas le nombre de voitures, c'est parce qu'on ne peut pas faire différemment. L'intérêt du SAR était donc cette optique de densification. Si vous écoutez beaucoup de synthèses du SAR ou autres, au PLU, on explique aux gens qui gèrent les communes, comment arriver à contourner cet aspect densification. Il faut savoir ce que l'on veut de ce côté-là. Il y a un document qui est considéré comme valable et au niveau de chaque commune, on veut, et c'est logique, s'étaler au maximum. Si on crée des routes, on crée des zones d'activités à tous les échangeurs. C'est comme cela partout sur le plan national ; ce sera pareil ici, il ne faut pas rêver, et c'est économiquement compréhensible.

Je voudrais donc avoir la réponse en premier lieu sur cet aspect opposabilité de cette consultation. Deuxième aspect, prévoir du hors programmation sans tenir compte de la cohérence de l'urbanisme, puisqu'elle échappe au seul cadre véritablement opposable qu'est le SAR, qui n'est pas suffisamment pris en compte dans le cadre des différents PLU. Donc, on crée des routes : on va créer de l'habitat diffus. Tout maire sera sous une pression pour augmenter les zones constructibles.

Je pense que les gens qui parlent d'agriculture en parleront plus sagement que moi. Je m'arrête là et je rends la parole.

Bernard VITRY, membre de la Commission particulière du débat public

Merci, Monsieur. Je vais laisser la parole à Madame, et ensuite, le Président de la Chambre d'agriculture interviendra. Madame et ensuite Monsieur et je laisserai la parole au maître d'ouvrage. Je vous en prie, Madame.

Jacqueline GRONDIN, AFAP

Bonsoir. Jacqueline GRONDIN de l'Association pour l'accompagnement des familles. J'ai vu la présentation. On a parlé des différentes variantes, les espaces agricoles qui vont être pris, mais en aucune manière, on n'a parlé des maisons qui vont être prises dans ce chantier, dans ces terrains-là. Aujourd'hui, je pense qu'il y a des familles ici qui voudront savoir combien de maisons vont être concernées par les différentes variantes. Comme on a pu identifier, sur les différentes variantes, le nombre de mètres carrés qui vont être pris dans les zones agricoles, ce serait aussi intéressant pour les familles de connaître le nombre de maisons qui sont, dans chaque variante, engagées dans ce projet. Monsieur nous disait qu'un des critères était le coût pour la construction de cette route, en prenant en compte justement ces familles qui vont peut-être perdre leur maison et peut-être aussi changer de vie. Quand on est dans un coin des Hauts où on vit une qualité de vie très remarquable : construire des routes, il faudrait faire très attention par rapport à cela. Voilà ma remarque. Merci.

Bernard VITRY, membre de la Commission particulière du débat public

Merci, Madame. Monsieur, c'est à vous. Merci d'avoir patienté. Ensuite, nous laisserons la parole au maître d'ouvrage.

Mathieu RAFFINI, sans emploi

Bonsoir à tous et toutes. Moi, c'est Mathieu RAFFINI. Je suis un jeune du Sud, donc un peu concerné par ce qui se passe, et communiste pour le coup.

À la première réunion, j'avais dit que je n'étais pas tout à fait convaincu par ce que j'avais vu, par la présentation générale. Comme à peu près tout le monde, je dois avouer que je le suis encore moins aujourd'hui. Je ne vais pas être redondant sur tout ce qui s'est dit, mais notamment sur l'histoire du maillage des différentes agglomérations du sud qui n'est pas pris en compte, je pense que c'est un vrai problème qu'on nous propose une route sans même nous dire concrètement qui cela va toucher, qui va être impacté, en quoi la circulation pendulaire entre Saint-Pierre et Le Tampon va être touchée.

Deuxième chose, par rapport au niveau économique sur ce qui va être implanté, pourquoi ne pas juste avoir une réflexion au niveau régional tout simplement sur l'implantation des nouvelles zones d'activités et des nouvelles zones industrielles à proximité des habitations qui existent déjà, des zones qui ne sont pas à risque, histoire d'éviter d'augmenter encore les déplacements encore et encore, et d'avoir encore plus de véhicules disponibles, de mettre en place de vrais transports en commun là-dessus ? Je prends pour exemple des trucs qui peuvent se faire à peu près partout dans le monde. Pour aller vers les zones industrielles, il y a des bus par exemple qui amènent les travailleurs directement sur place.

Sur les emplois directs et indirects qui doivent être amenés par cette route, encore une fois, je suis un peu dubitatif parce que 4 000 emplois directs... Quand on voit que sur NRL, il y a énormément d'emplois en sous-traitance, donc qui n'ont pas touché concrètement les Réunionnais, est-ce que cela va vraiment créer des emplois ?

La même chose sur l'histoire du tourisme. Oui, peut-être que, pour les touristes, pour aller voir le volcan, cela va être plus simple. Mais franchement, nous, en tant que Réunionnais, est-ce que nous avons vraiment envie de faire cela ? Est-ce que nous avons vraiment envie de perdre cette qualité de vie, de détériorer notre environnement, qui l'est déjà suffisamment par la circulation en permanence ? Est-ce que nous avons vraiment envie de faire cela ?

Je finirai pour appuyer ce qu'a dit Madame juste à l'instant sur l'histoire du mode de vie. Il faut quand même se rappeler que la plupart des habitations qui vont être touchées par cela sont globalement dans du périurbain, ce n'est pas du monde rural, donc, ces petits îlets, des petits villages. Là, ce qu'on leur propose, c'est vraiment changer de vie. C'est de faire un truc complètement urbain. Cette route, ce que c'est, c'est juste un appel d'air énorme pour continuer l'urbanisation chaotique dans le sud. Avant de penser à faire une route qui ne répond visiblement pas à un vrai besoin des habitants. Je les écoute et ils disent tous qu'il y a des problèmes ici. Il faudrait peut-être penser aux déplacements pour eux et à la qualité de vie dont ils ont besoin.

Bernard VITRY, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, Monsieur. Je laisse la parole d'abord à Laurent PAVARD et ensuite au maître d'ouvrage.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Beaucoup de sujets ont été évoqués. Je vais traiter un sujet qui s'adresse à la Commission. Vous avez posé la question de l'opposabilité à la décision qui va suivre. Comme je l'ai expliqué tout à l'heure, la Commission va rédiger un compte-rendu et ne donnera pas d'avis sur le projet lui-même ni sur les variantes. Nous donnerons un avis sur la façon dont le débat s'est déroulé et nous rendrons compte des avis des uns et des autres. Ce rapport sera présenté officiellement et remis au maître d'ouvrage qui en tirera les éléments de la décision qu'il doit prendre dans les trois mois. Nous ne sommes donc pas sur un document comme l'avis d'un commissaire enquêteur par exemple, qui donne un avis défavorable ou favorable à un projet. Nous ne sommes pas dans ce contexte-là. Cela viendra plus tard dans la vie du projet. C'est le premier point que je voulais dire.

Après, un certain nombre de sujets ont été évoqués. On ne peut pas traiter tous les sujets relatifs à ce projet dans une seule séance, cela demanderait une séance « marathon ». C'est la raison pour laquelle un certain nombre de thématiques, qui ont été évoquées par certains d'entre vous ce soir, vont être traitées lors de réunions qui vont suivre. Il y en a notamment une qui est importante, que nous avons été obligés de décaler compte tenu du mauvais temps, qui est la réunion sur les politiques de mobilité. Des questions ont été posées : est-ce qu'il faut faire toujours de la voiture ? Est-ce qu'on peut tenir compte des projets des collectivités, du département, etc. ? Tout cela est prévu pour être évoqué lors d'une réunion qui a été reportée au 4 avril. Cela aura lieu à Saint-Pierre, au Campus Sud. Il faudrait que vous en preniez note.

Pour le reste, je vais passer la parole au maître d'ouvrage, mais je voudrais quand même noter qu'un certain nombre de sujets ont été évoqués sur lesquels on attend des réponses, notamment peut-être la vision économique qui est mise en doute. « Une route amène des emplois », c'est effectivement l'argument qui est souvent avancé à l'appui des projets. Quelle est la réalité de cette prétention ? Est-ce que l'expérience des projets passés a montré qu'on avait des créations d'emplois ?

Il y a un point sur lequel je voudrais que l'on ait une réponse, qui me paraît très important, c'est la question de Madame. Des maisons vont être touchées. Certes, c'est un fuseau, bien entendu. On n'est pas sur un tracé qui est arrêté aujourd'hui. Mais a-t-on une idée du nombre de maisons qui seraient touchées, c'est-à-dire en fait qu'il faudrait détruire avec des relogements derrière ? Est-ce que vous avez une idée de ce chiffre-là ? À vous.

M. Jean-Pierre LEGRAS, Directeur des Affaires économiques de la Région

Bonsoir à tous. Jean-Pierre LEGRAS. Je suis Directeur des Affaires économiques et du tourisme à la Région. Juste peut-être quelques mots pour voir un peu quelle est la vision des différents projets au niveau de l'économie. Avant tout, il faut penser à long terme. Nous sommes un peu plus de

800 000 actuellement. Je crois que ce soir, personne n'a parlé de la démographie à la Réunion dans quelques années. Il faut penser également à nos enfants. Je suis Réunionnais, je pense à mes enfants, ce qu'ils feront demain. Il faut pouvoir trouver la meilleure attractivité pour eux au niveau économique. Donc, cela, c'est au niveau local. Et puis nous sommes quand même sur une pépite à la Réunion. Beaucoup de gens apprécient, nous apprécions notre territoire. Beaucoup de gens de l'extérieur, donc des touristes, apprécient également le territoire, mais pas que. Il y a également beaucoup de Réunionnais qui sont à l'extérieur, qui parlent de l'île, qui reviennent dans l'île et qui apprécient également de pouvoir venir régulièrement. Cela fait partie des chiffres des personnes qui apportent une richesse parce qu'ils viennent consommer à la Réunion plutôt que d'aller consommer ailleurs. C'est cela également qui est important et qui fait tourner l'économie.

Il faut donc penser à long terme, avoir cette vision, changer peut-être notre façon de voir les choses, penser ce que nous ferons demain avec une démographie qui sera grandissante, penser à ce l'on pourra donner comme activité à toute cette population, penser également à cette clientèle. Nous avons besoin de richesse extérieure et les touristes qui viennent de l'extérieur sont une source de recettes et de revenus très importante. Nous essayons de faire prendre conscience, en tout cas de viser que le tourisme est véritablement une locomotive du secteur économique sur la Réunion. Beaucoup de gens en ont pris conscience déjà et je pense que beaucoup d'autres en prendront de plus en plus conscience dans les années à venir.

À partir de ce moment-là, il est important pour nous, comme on l'a vu dans la présentation, de toujours penser comment désenclaver les différents sites, que ce soit par du transport automobile aujourd'hui, des voitures électriques peut-être demain, des transports en commun. Mais une priorité est quand même d'arriver à désenclaver tous ces sites, à fluidifier les transports. Nous nous sommes intéressés également à différents projets de transports guidés, mais quand on met plus de deux heures pour aller d'un point à un autre, on le fera peut-être une fois, mais finalement, aussi bien vous que moi, on finira par essayer de trouver un moyen pour se véhiculer de façon plus individuelle, en tout cas plus rapide, pour pouvoir arriver à son travail ou se rendre sur un autre lieu. C'est donc une réflexion vraiment très globale, mais la rapidité et la fluidité sont quand même très importantes pour pouvoir rester dans cette mouvance.

Sécuriser également les transports. Ce qui est important, c'est que quand quelqu'un va travailler le matin, qu'il dit au revoir à ses enfants, il puisse rentrer le soir en pleine forme et qu'il puisse retrouver aussi toute sa famille en pleine forme. C'est un point qui est quand même très intéressant.

Et puis, au touristique, il y a l'ouverture sur des sites attractifs. Comme je le disais, la Réunion est vraiment une pépite. Nous n'avons pas à rougir vis-à-vis des autres régions de l'océan Indien. Nous avons beaucoup de choses à développer. Les Réunionnais l'apprécient, les touristes également. Si l'on veut développer ces différents secteurs économiques et touristiques, il faut pouvoir apporter cette attractivité aux personnes. Une attractivité qui peut être économique : comment créer des zones d'activités lorsqu'elles ne sont pas forcément uniquement dans les Hauts ? Il ne faut pas oublier qu'il y a quatre microrégions et le développement d'une cinquième microrégion dans les Hauts est quand même très intéressant au niveau économique dans différents secteurs. Il faut quand même prendre cela en considération. Donc, une attractivité économique, une attractivité touristique, nous l'avons vue, une attractivité culturelle également.

Au niveau de la Région, nous allons travailler dans un premier temps sur : comment travailler sur l'environnement, l'environnement économique, l'environnement touristique. Ce qui est important, c'est comment nous allons structurer les filières. Nous structurons des filières dans les Hauts, des filières agricoles, des structures agroindustrielles, des zones d'activités également, qui ne sont pas forcément de taille très importante, mais il est important de les structurer et de façon à densifier une certaine partie, en tout cas capter à un certain endroit et densifier les activités économiques. Et puis, pour pouvoir développer ces activités, avoir des aides directes sous forme de subventions ou alors des aides indirectes sous forme d'outils financiers avec des conditions d'accès à des prêts, à des garanties ou à du co-investissement, donc favoriser justement pour créer ces emplois et créer ensuite ces bassins de vie.

Différents secteurs d'activités productives : c'est surtout dans ce domaine que la Région intervient à travers les subventions. Quand on parle d'activités productives, on va toucher aussi bien au secteur de l'industrie, de l'artisanat, de la pêche, pas trop dans les Hauts, mais on pourrait très bien développer de l'aquaculture, pourquoi pas. Il y a également l'économie sociale et solidaire, qui est une activité qui représente plus de 10 % des emplois à la Réunion, qui a vraiment le vent en poupe et qui trouve toute sa place dans le développement de la cinquième microrégion et donc, dans les

Hauts, avec une économie vraiment de proximité et le retissage de liens sociaux entre tous les habitants. Et puis, bien sûr, le tourisme. Je n'en reparlerai pas.

Les aides que nous apportons ont trois priorités qui permettent d'avoir des bonifications au niveau des aides. C'est le secteur du numérique, le secteur touristique et le secteur agroalimentaire. Agroalimentaire, j'en ai déjà parlé, touristique également, et le numérique, c'est qu'il est important, avec ces nouvelles voies d'accès que l'on puisse donner à toute la population, à toutes les industries, à toute la population qui viendra, la même chance d'avoir accès à un réseau numérique à très forte vitesse, en haut débit, de façon à leur permettre d'accéder à toute cette activité numérique qui existe, et ne pas être un peu sur la touche par rapport à tout le reste de la population, qu'elle soit sur le littoral ou au niveau mondial.

Il faut donc vraiment penser à demain, ce que l'on souhaite faire, comment on envisage tout cela. Surtout, demain, c'est de voir comment pérenniser les entreprises, comment pérenniser les emplois, comment pérenniser les différentes zones d'activités, et surtout pérenniser l'attractivité des sites. Comme je le disais, nous avons des pépites et c'est à chacun de nous de tout faire pour les protéger et les rendre de plus en plus attractives pour nous-mêmes et pour les autres, ce qui nous apporte beaucoup de ressources et qui nous permet d'enrichir localement tout à chacun, son activité, son chiffre d'affaires et ses résultats.

Bernard VITRY, membre de la Commission particulière du débat public

Quelques questions concrètes ont été posées concernant la disparition de certaines terres agricoles, de trouver de nouvelles terres agricoles. Il y a également le tout-voiture. Il y a également des questions sur les maisons : combien de maisons sont impactées par ces différents projets ? Si vous voulez bien répondre à ces questions, s'il vous plaît ?

Nicolas MORBÉ, Directeur général adjoint Grands chantiers transports déplacements

Sur le principe des terres agricoles, nous agissons à la Réunion dans le cadre d'une charte sur l'environnement agricole, qui fait que le premier principe de compensation, quand on consomme des terres agricoles, c'est d'en retrouver de nouvelles pour les mettre en culture – je pense que Monsieur le représentant du Monde agricole nous dira comment on procède – principalement des récupérations de terres en friche, de l'épierrage, de l'enlèvement d'andins. En fait, on remet en culture soit des zones qui ne sont pas cultivées, soit des zones qui ont arrêté d'être cultivées. Je ne vais peut-être pas développer, on avait dit qu'on laissait la question sur l'agriculture à l'expert du domaine.

Ensuite, sur la question du tout-voiture, nous sommes loin de faire du tout-voiture à la Réunion.

Exclamations dans la salle.

Bernard VITRY, membre de la Commission particulière du débat public

Laissez répondre Monsieur MORBÉ, s'il vous plaît.

Nicolas MORBÉ, Directeur général adjoint Grands chantiers transports déplacements

Nous sommes loin de faire du tout-voiture à la Réunion puisqu'en fait, aujourd'hui, quand on travaille sur des projets routiers – les exemples ne manquent pas – on intègre toujours une dimension transport collectif. Sur le projet de nouvelle route du Littoral, par exemple, c'est une infrastructure multimodale sur laquelle on a l'emprise pour un transport collectif en site propre, sur lequel on a aussi l'emprise pour des voies cyclables. On a aussi un programme de développement le long des RN de sites propres réservés sur les transports collectifs, de voies réservées aux bus. On a aussi en parallèle le développement de voies pour les vélos. On a également les projets, qu'évoquait tout à l'heure Monsieur BERNE, de réseau régional de transports guidés, c'est-à-dire de développement d'infrastructures à haut niveau de service tout autour de l'île, puisque c'est là que se trouve la couronne la plus urbaine de systèmes de transports collectifs très performants, à haut niveau de service et qui permettent de transporter beaucoup de personnes.

Tout cela, c'est une politique plus des grands projets, et après, on a aussi des petites victoires, c'est-à-dire de développer des aires de covoiturage pour permettre aux gens – parce que les politiques de mobilité ne sont pas que les grands projets – de se retrouver facilement et de faire de l'auto-partage. C'est également des pôles d'échange multimodaux comme celui que l'on est en train d'achever du côté de Duparc pour permettre à des gens de se garer, de prendre les transports collectifs quand ils arrivent en ville ou de basculer d'un réseau interurbain à un réseau urbain

facilement. C'est aussi le développement du télétravail, parce que la solution n'est pas que dans le développement de toutes les mobilités, mais aussi dans la réduction des besoins de mobilité. C'est tout un ensemble de politiques qui est traduit à l'échelle régionale dans ce que l'on appelle le Schéma régional des infrastructures de transport, qui décline les orientations en matière de politique de mobilité, de déplacements et de transports.

Aujourd'hui, effectivement, puisqu'on est sur des déclinaisons de grands projets, on n'a pas – cela remonte à de nombreux SAR qui se sont succédé – sur l'axe Saint-Benoît – Saint-Pierre en passant par le Tampon de projet inscrit à long terme de transports collectifs. Les grands projets prioritaires qui sont inscrits dans les documents de planification concernent plutôt la couronne littorale. Les projets que nous présentons aujourd'hui sont des projets de déviation, qui ont une dimension routière, la dimension transports collectifs étant, comme cela a été exposé, de rendre de l'espace aux communes et aux intercommunalités qui sont les autorités organisatrices de transport urbain, de l'espace et des voies congestionnées pour organiser le transport routier urbain. Voilà ce que je peux répondre sur cet aspect-là.

Il y a eu des questions sur : faut-il arrêter d'importer des voitures ? J'aurais tendance à répondre que nous faisons face aussi à une très forte croissance démographique. Les gens ont la volonté d'acheter des voitures. Nous sommes dans des taux d'équipement qui sont inférieurs au taux métropolitain, mais les gens achètent des voitures. Ce n'est pas parce qu'on ne fait pas un projet routier que les gens vont arrêter d'acheter des voitures. Les gens changent de voiture. Je ne sais pas si la politique des transports peut passer par l'interdiction d'importation des voitures. Par contre, elle peut passer par l'augmentation des taxes sur les voitures, par l'augmentation des taxes sur les carburants. C'est d'ailleurs une orientation gouvernementale récente, qui trouve des déclinaisons dans la politique locale. Il faut effectivement arriver à faire comprendre aux gens que prendre les transports collectifs, c'est moins cher que d'utiliser sa voiture quand on veut faire un déplacement. Mais cela veut dire aussi que cela passe par des organisations de transport qui sont confortables, fiables, modernes. C'est pour cela que la Région investit dans des sites propres et finance aussi, avec l'appui de l'Union européenne, des investissements sur les transports collectifs comme ce que réalise la CIVIS dans le centre-ville de Saint-Pierre ou le travail sur le développement d'un site propre entre Saint-Louis et Saint-Pierre. Ce sont des aménagements sur lesquels nous travaillons tous les jours pour donner un petit avantage aux transports collectifs routiers par rapport à une situation routière, pour ceux qui choisissent la voiture, un peu plus congestionnée.

Il y a eu tellement de sujets et tellement de sujets abordés que je ne sais pas si je n'en zappe pas au passage.

Sur le SAR, quand on a une lecture juridique du SAR, on ne voit pas d'incompatibilité entre le projet qui est présenté et le Schéma d'aménagement régional. C'est du moins notre analyse de ce dossier. Je ne vois pas, en tous les cas, même si, par cas, cela ne s'avérait pas compatible, en quoi cela empêche de faire un débat public et de réfléchir sur le long terme sur un projet qui verra peut-être le SAR se réviser au moins une fois. Je pense qu'il n'y a pas d'incompatibilité entre un projet et une réflexion à long terme. Le débat n'engage pas forcément des questions juridiques de cet ordre-là.

Il y a eu cet aspect : pourquoi nous ne sommes pas plus précis sur les effets, les conséquences du projet, qui va être touché, qui va être impacté, pourquoi on ne prévoit pas en même temps les zones d'activités. Nous sommes sur un débat public. On est très en amont, on n'a même pas choisi le tracé. Après, jusqu'à nouvel ordre, de manière aussi précise en termes de programmation, l'aménagement du territoire relève bien des communes et des intercommunalités au travers de schémas de cohérence territoriaux et des PLU. Ce n'est pas à la Région non plus de décider où on va implanter des zones d'activités. Des concertations sont menées sur les projets avec les autres collectivités territoriales, et c'est dans ce cadre que des projets s'élaborent de manière interactive. Entre le projet de territoire, le projet d'infrastructure, c'est un phénomène assez classique d'avancement sur les projets, que Monsieur BERNE connaît parfaitement, puisqu'on fait avancer les projets comme cela depuis des lustres et des lustres.

Qu'est-ce que j'ai noté encore ? La sous-traitance. Oui, alors les effets des projets en termes de création d'emplois. Sur la NRL, il y a beaucoup de sous-traitance, mais les sous-traitants sont aussi des entreprises réunionnaises. Cela fait partie des emplois créés qui intéressent aussi les Réunionnais. D'ailleurs, en général, on reproche que les petites sociétés sont des sociétés réunionnaises qui se font étrangler par les gros, mais les sous-traitants sont souvent des entreprises locales qui se sont développées, que ce soit sur la nouvelle route du Littoral ou sur tout un tas d'autres projets conduits à la Réunion, que ce soit du bâtiment ou de l'infrastructure.

Ensuite, Félix, si tu voulais répondre sur les aires urbaines impactées par les différentes aires de variantes.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

D'abord, beaucoup de choses ont été dites qui ressemblent à des questions, mais pour moi, ce sont des avis, qui sont des avis parfaitement respectables. Par exemple, garder le charme actuel de la RN3 est un avis. La Région va prendre en compte cet avis et il y aura une décision par rapport à cela. Je ne vais donc pas répondre par rapport à ce sujet-là.

Sur l'urbain, quand une route passe sur une maison, il y a toute une série de réglementations sur la façon dont on récupère le terrain. La façon dont la Région intervient là-dedans, c'est l'achat du terrain ou bien, s'il y a des situations sociales, des situations difficiles, on propose aux gens de nouvelles maisons ou de nouveaux logements.

Angélique DIJOUX, éducatrice

À quelle valeur ? On rachète la maison, mais est-ce pour sa valeur de base ou pour une bouchée de pain ?

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Ce n'est pas la Région qui décide de cela, c'est le centre des impôts. C'est France Domaine qui décide de la valeur du terrain, ce n'est pas la Région.

Angélique DIJOUX, éducatrice

Prise de parole hors micro.

Bernard VITRY, membre de la Commission particulière du débat public

Prenez un micro pour intervenir, mais je préférerais qu'on laisse terminer Monsieur LACPATIA, si vous permettez.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Donc, ce qui est estimé, c'est la valeur du terrain. S'il y a une location dessus, c'est la perte par rapport à la location de la maison. Ce sont les impôts, c'est le Trésor public qui fait cette estimation par rapport à des grilles qu'ils ont. Ou on achète directement le terrain au prix des Domaines, ou on propose des maisons ou des logements équivalents, ou, dans les cas très particuliers, et c'est déjà arrivé, on cofinance des lotissements. C'est ce qui a été fait route des Tamarins où il y avait de l'habitat insalubre. On ne pouvait pas donner de nouveau de l'habitat insalubre aux gens. On leur a donc proposé des habitations en lotissement.

Dans le cas des variantes, nous touchons entre 30 et 50 hectares de terrains, qui sont des terrains en zone urbaine.

Laurent Pavard, Président de la Commission particulière du débat public

A-t-on une idée du nombre de logements que cela représente, Monsieur LACPATIA.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Alors, cela, c'est une estimation. C'est, comme je vous l'ai dit tout à l'heure en présentation, c'est sur une largeur de 50 mètres. La route ne fait pas 50 mètres. S'agissant de la qualité des gens qui ne seront pas expropriés, c'est-à-dire que l'on passera à côté de chez eux, la nouvelle réglementation nous oblige à vérifier la qualité de vie des gens. Ce n'est pas comme les anciennes. Vous aurez probablement de très grands murs qui protégeront du bruit par exemple.

Laurent Pavard, Président de la Commission particulière du débat public

Vous n'avez pas d'estimation du nombre de logements impactés, Monsieur LACPATIA, même une estimation ?

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Je l'ai en hectares. C'est entre 30 et 50 hectares.

Laurent Pavard, Président de la Commission particulière du débat public

Combien y a-t-il de maisons à l'hectare ?

Je note que l'on a une réponse qui ne correspond pas à la question qui était posée. On a une surface urbaine, on n'a pas un nombre de maisons. Il faudra, je pense, creuser cet aspect-là.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Je peux expliquer pourquoi nous n'avons pas compté les maisons : c'est parce que nous ne savons pas pour l'instant où cela passe exactement. Nous avons un fuseau de 300 mètres et quand nous zoomerons dessus, nous essaierons d'éviter le plus de maisons possible.

Bernard VITRY, membre de la Commission particulière du débat public

Nous aurons une deuxième séquence de questions tout à l'heure. Nous avons deux intervenants, et peut-être le Président de la Chambre d'agriculture voudra s'exprimer. Sur les aspects agricoles, nous avons Monsieur GUEZELLO, qui va nous parler quelques instants – il y a des agriculteurs dans la salle, cela les intéresse certainement, même s'ils sont au courant – de la politique de préservation ou de compensation des prélèvements fonciers. Monsieur GUEZELLO.

Albert GUEZELLO, Chef du pôle Protection des terres agricoles à la Direction de l'Alimentation, de l'agriculture et de la forêt

Bonsoir à tous. Albert GUEZELLO, Chef du pôle Protection des terres agricoles à la DAAF. Je suis accompagné d'Olivier DEGENMANN, Directeur adjoint. Je vais faire très vite.

Nous sommes là pour présenter un outil qui est en lien avec ce projet, à savoir l'outil réglementaire qui régit tout ce qui est consommation de terres agricoles, à savoir la CDPENAF (Commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers).

Nous allons aller très vite. C'est un diaporama qui fait 44 pages. Je ne vais donc pas vous les passer. C'est un diaporama qui a été présenté lors de réunions en sous-préfecture auxquelles étaient invités les maires, en septembre de l'année dernière, notamment pour mise en place de la CDPENAF, et surtout la mise en place de l'instruction des avis sur permis de construire, déclarations préalables et autres par cette Commission. Ce sera sur le site du débat public, je pense, c'est sur le site internet de la DAAF si vous avez des questions qui se posent.

Nous allons nous intéresser juste à deux points. À quel titre, à quel projet, comme tout autre projet de cette envergure ou de moindre envergure passe au niveau de la Commission. Nous allons aller très vite. Vous regardez les diapositives si cela vous intéresse pour vous présenter l'enjeu du foncier agricole. Il y a une carte qui est parlante. Au centre, c'est du bleu clair ; on n'y va pas, c'est naturel. Tout autour, c'est principalement l'urbain. Au milieu, il y a un peu de cultures de canne, d'élevage, et cela représente en gros 42 000 hectares, qui ont subi ces dernières années des baisses importantes, notamment entre 1980 et 2000. On note une baisse de 15 % entre 1989 et 2000 et un ralentissement de la baisse autour de 2 % entre 2000 et 2016, baisse qui est peut-être masquée par des investissements importants et des outils de protection du foncier agricole tels que le SAR et le PRAD. Ils ont jugulé un peu cette baisse, mais on a reconquis des terres, et en même temps, on en a perdu d'autres, soit par des retours en friche soit par de l'urbanisation.

Depuis 2010, nous avons une Commission départementale de la consommation des espaces agricoles, qui émettait des avis simples, c'est important. Nous avons le terme « consommation ». Cette commission a été remplacée en fin 2016 par la Commission départementale de préservation – on est passé sur un autre domaine – des espaces naturels, agricoles et forestiers. Donc, un objectif de préservation et non veiller à une consommation économe. Et on a rajouté les espaces naturels, agricoles et forestiers.

Le champ d'intervention de la CDPENAF est le suivant.

- Les documents d'urbanisme.

- Les déclarations préalables, permis de construire et permis d'aménager. Nous avons repris les avis depuis le 13 juin 2016 et depuis, 450 dossiers ont dû passer en Commission. Je remercie au passage les membres assidus de la Commission, qui sont ici. Et tous les projets qui sont situés en zone agricole et touristique.

Sachant que j'ai dit tout à l'heure que l'avis est conforme, contrairement à l'avis de la CDCEA auparavant. Si c'est un avis défavorable, le maire devra donc s'y conformer.

- Troisième point, et c'est un peu le cœur du projet qui est présenté ce jour, les projets soumis à étude préalable de compensation agricole. La loi d'Avenir sur l'agriculture a introduit un article 28 qui

est « éviter, réduire et compenser ». Un tel projet, comme tout autre projet, doit veiller dans un premier temps à éviter l'impact sur les terres agricoles, réduire au maximum cet impact, et, en cas d'impossibilité d'éviter les impacts négatifs, a une obligation de compenser.

Nous allons passer très vite le champ d'intervention.

La composition de la commission, peut-être. La Commission a été mise en place le 1^{er} décembre 2016, sous présidence du préfet. Elle se réunit chaque mois, le troisième mercredi du mois, avec :

- un collège des services de l'État, le Directeur de la DAAF, un représentant de la DAAF, le Directeur de la DEAL ;
- un collège des collectivités, là qui sont représentés par l'Association des Maires et les deux collectivités régionale et départementale ;
- un collège des professionnels, et là, le Président de la Chambre d'agriculture ici présent, le Président de la SAFER et un représentant des propriétaires agricoles ;
- un collège des associations de protection de l'environnement reconnues.

Cette Commission se réunit donc tous les mois sous présidence du préfet ou de son représentant. C'est généralement un sous-préfet qui préside cette Commission. Elle émet un avis sur les PLU, nous allons passer, sur les permis en zones agricole et naturelle. Le circuit des dossiers est dans le diaporama complet. Le règlement intérieur est disponible sur le site internet de la DAAF.

La méthode d'examen des dossiers : cela impacte quoi, quel est le projet ? Si c'est un projet agricole, dans le développement de l'agriculture, l'activité de production, en général, c'est oui. Tout ce qui est maisons et autres, en général, c'est non. C'est juste un résumé sur les 450 dossiers qui sont passés.

Il y a ensuite des statistiques sur les premières commissions.

Il y a un rappel de la loi : « *En zone agricole, toute construction interdite excepté les bâtiments nécessaires à une activité agricole existante, viable et pérenne* ». Nous passons là-dessus. C'est juste si vous avez des questions par rapport à ce sujet-là.

L'objectif : après un an d'exercice, cette Commission fait beaucoup parler d'elle, mais il y a peut-être besoin d'une commission grand public. Aujourd'hui, nous sommes dans un débat public. Ce n'est pas anodin de présenter les objectifs de cette Commission. L'objectif est quand même de préserver les paysages, d'éviter le mitage, de permettre la pérennité des activités de production et d'éviter les sanctions et démolitions s'agissant des constructions à usage d'habitation.

Nous allons aller sur la problématique ERC « Éviter, réduire, compenser ». C'est un principe qui a été inscrit dans le SAR à l'origine. Il y a eu des réalisations – Monsieur LACPATIA parlait tout à l'heure d'un accompagnement SAFER – que ce soit sur des fermes photovoltaïques ou autres. Mais il y a quand même des limites à l'exercice : c'est qu'il revient au maître d'ouvrage perturbateur de proposer des mesures de compensation. Ce n'est pas évident aujourd'hui, sachant que le foncier A, le foncier restant disponible est coûteux à la remise en état, à une valeur moindre. Il a donc été imaginé un dispositif, renforcé un peu par la parution d'un décret sur la compensation : comment accompagner les maîtres d'ouvrage perturbateurs dans la recherche de mesures compensatoires, après bien évidemment avoir cherché à éviter et réduire ?

Un cadre méthodologique a donc été calculé, y compris pour des mesures de compensations financières, c'est-à-dire qu'on a vu sur quelle base cela a été calculé. Quand on perd un hectare de très bonne terre, en général, on retrouve des mauvaises terres soit dans les Hauts ou difficiles d'accès. Cela représente un coût en termes de reconquête qui est estimé à 60 000 euros de l'hectare. La perte pour un projet qui impacte définitivement le sol agricole est estimée à 9 050 euros de produit brut annuel, et sur la variante A, cette perte a un calcul de dix ans. Si ce sont de très bonnes terres qui sont impactées, cela peut aller... En plus des mesures d'accompagnement de ceux qui ont perdu leur foncier. On est bien dans la mise en place d'un fonds de compensation destiné à reconstituer un potentiel agricole pour la ferme Réunion. Cela peut aller de 150 000 à 240 000 euros.

L'objectif. Comment mettre en œuvre, mettre en musique ce dispositif ? C'est comment accompagner les maîtres d'ouvrage dans la recherche de projets de compensation. L'objectif est de créer un catalogue à partir de tout ce qui peut reconstituer du potentiel, d'essayer de chercher de la complémentarité avec les fonds européens existants, et mettre en face du maître d'ouvrage perturbateur des maîtres d'ouvrage susceptibles d'exécuter les travaux.

Le groupement serait le véhicule juridique et financier du fonds de compensation. L'objectif est de permettre la contractualisation et de garantir le suivi, la bonne exécution des opérations de compensation sous contrôle de la CDPENAF, sachant que c'est un véhicule juridique, sans pouvoir décisionnel, l'outil décisionnel restant la CDPENAF.

Vous allez me dire : qu'est-ce que ce schéma avec des flèches dans tous les sens ? Je vous invite à regarder. Nous avons vu de qui était constituée la CDPENAF. Le maître d'ouvrage perturbateur, c'est celui qui va consommer de l'espace. Il a deux possibilités.

Soit on a le cas n° 1 en bas où il compense directement en retrouvant des surfaces, en mettant en valeur des surfaces, en prenant en compte que les terres prélevées sur le littoral notamment sont de bien plus grande valeur. On ne va pas récupérer un hectare dans les Hauts pour compenser un hectare dans les Bas. En général, on a estimé qu'il faut retrouver au moins 2,5 hectares. Même si c'est le maître d'ouvrage perturbateur qui le fait, il aura un coût supplémentaire pour financer et reconquérir l'ensemble de ces surfaces. Sans parler de variante, ce n'est pas à nous de rentrer dans le débat, juste, si c'est 50 hectares dans les Bas, cela voudrait dire qu'il faudrait retrouver 125 hectares ailleurs, de moins bonne qualité et financer les travaux qui vont avec, et les difficultés, parce que souvent, quand les terres sont en friche, c'est parce qu'il y a d'autres difficultés, que ce soit des problèmes de succession ou d'autorisation des propriétaires.

Soit on a le cas n° 2 : le paiement d'une indemnité qui est calculée sur la base que je vous ai montrée tout à l'heure. Un groupement d'intérêt public, qui aujourd'hui, serait constitué de l'État, de la Chambre d'agriculture, de la SAFER et du Conseil régional. Nous attendons la décision du Conseil départemental qui devrait intervenir à la fin du mois.

Ce GIP aurait donc la lourde tâche de mettre en musique ce schéma qui est quand même assez complexe et qui prendrait trop de temps à expliquer. Retenez juste que l'on aura à contribuer à un catalogue d'opérations éligibles répertorié dans un outil de cartographie. Je ne donne pas d'exemple aujourd'hui, mais, il y a beaucoup de professionnels ici, le grand défi sera de trouver les opérations qui nous permettent de récupérer des surfaces, au travers d'un financement. Ce sera là le grand défi. On a des friches : comment aller les récupérer ? On a des friches, on a potentiellement, au travers du fonds de compensation, des moyens pour accompagner ce gain de surfaces, mais on reste bien dans l'idée : la CDPENAF valide l'ensemble d'opérations et émet un avis conforme sur les mesures « Éviter, réduire et compenser » qu'aura présentées le maître d'ouvrage perturbateur.

Si vous êtes curieux, il y a le rôle de chacun. Vous irez sur le site de la DDAF. Nous sommes disponibles éventuellement pour expliquer, pour répondre à vos questions, notamment au monde professionnel agricole.

Où sera utilisé ce fonds pour recréer du potentiel de production ? Par la reconquête de surfaces agricoles, par la construction d'infrastructures et d'équipement, ou en encourageant la création d'activités agricoles et autres. Toute idée est bienvenue. Ce sera tout notre défi, à la DAAF et avec les partenaires, en 2018 et début 2019, dans la continuité du défi de 2017 qui était : on met en place la CDPENAF, on la fait fonctionner tous les mois, on remet un pied dans l'instruction des permis de construire. Ce n'est pas anodin parce que c'est par là que commencent les mitages notamment. Là, en 2018 et 2019, l'objectif est de faire marcher ce groupement d'intérêt public et d'accompagner les porteurs de projets. Je vous parlais d'un outil cartographique sur lequel seront présentés les projets. Je vous disais que le fonds de compensation, c'est dans un cadre. Il y a un levier décisionnel et politique, c'est la CDPENAF, outil disciplinaire. Il y a un levier financier : le fonds de compensation agricole. Il y a un levier technique et un outil de suivi.

Où en est-on ?

Ce dispositif a été mûri sur quelques années. En 2017, nous avons eu la concrétisation du dispositif que nous allions imaginer parce que le décret compensation était flou, autorise tout, ne ferme la porte à rien, on va dire, à condition de mettre en place un dispositif qui est dans le prolongement de la loi et dans l'esprit des textes. Tout un travail a donc été fait. Ce dispositif a été validé aussi bien en CDPENAF que par les instances du ministère de l'Agriculture. Aujourd'hui, nous sommes à quelques mois de la création du groupement d'intérêt public et du fonds de compensation qui va avec.

Excusez-moi, j'ai été peut-être un peu long, mais j'aurais pu être beaucoup plus long tant c'est un sujet passionnant. Si vous avez des questions... Nous ne sommes pas dans le débat, aujourd'hui, c'est juste vous présenter de manière factuelle qu'il y a une commission qui statue sur ce type de

projet, tant au niveau du projet en lui-même, au niveau de la consommation des espaces, mais aussi au niveau du projet dans la prise en compte des mesures « Éviter, réduire et compenser ». Contrairement à la commission précédente, cette commission a quand même un pouvoir beaucoup plus fort, parce que, je vous le disais tout à l'heure, c'est un avis qui est conforme.

Je vous remercie de votre attention.

Bernard VITRY, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, Monsieur GUEZELLO. Encore deux interventions sur le thème de l'agriculture, ensuite nous laisserons la parole pour le tourisme et nous vous donnerons après la parole si vous voulez débattre. Madame BURY, du Syndicat du sucre, et ensuite le Président de la Chambre d'agriculture.

Mme Aurore BURY, représentante du Syndicat du Sucre

Le spot est aveuglant.

Bonsoir à tous. On m'a demandé ce soir de vous présenter très rapidement les enjeux de la filière canne, sa projection à 20-30 ans. C'est une tâche un peu délicate. Je vais donc essayer de vous décrire assez rapidement – je serai là pour les questions ensuite – les axes sur lesquels la filière se projette, comment elle se projette à 20 et 30 ans, et faire un focus sur la zone qui nous concerne pour la déviation en fin de diaporama. Vous verrez que toutes les données un peu macro au début ont un sens dans la réflexion que l'on a sur la nécessité vraiment de préserver, de conserver l'ensemble des terres agricoles, qu'elles soient cannières, en maraîchage ou en élevage, puisque nous sommes sur un modèle agricole réunionnais qui est très diversifié. Nous pourrions le voir quand même. Malgré ce qu'impose à la vue la canne, nous avons quand même de gros postes de diversification. Nous sommes un des départements, voire le département le plus autosuffisant en produits frais. C'est important de le savoir.

Pourquoi la canne a-t-elle autant de place aujourd'hui à la Réunion ? C'est le fruit de l'histoire avant tout et puis c'est le fruit du végétal, d'un végétal qui est très résistant et très adapté au territoire. On le voit dans nos périodes cycloniques où, mine de rien, on a beau avoir des sécheresses, on a beau avoir des cyclones, on tire toujours un revenu de la canne, ce qui est important dans le modèle agricole puisque derrière, cela permet aussi d'avoir une certaine sécurité de revenu et de prendre des risques sur d'autres postes qui sont parfois plus fragilisés par rapport aux aléas climatiques ou à la topographie. C'est donc dû à une profession qui s'est très vite structurée, mais c'est aussi et surtout dû à une plante qui est très adaptée au territoire.

L'objectif qu'a eu la filière dans le temps était vraiment de s'inscrire dans une valorisation de la ressource sur le territoire. Aujourd'hui, nous sommes cités au niveau national comme un des exemples en termes de bio-économie et d'économie circulaire. Vous pouvez le voir sur ce schéma, nous sommes vraiment sur 100 % des coproduits issus de l'industrie sucrière qui retourne au sol, qui retourne aussi en intrants dans d'autres filières, et qui du coup, sont absolument valorisés sur le territoire. Nous avons donc cette partie sucre qui effectivement, est exportée à 95 % – il y a aussi de la consommation locale – qui contribue à la balance commerciale. Nous avons toute la partie coproduits, les écumes, les cendres qui, elles, retournent aux champs et évitent autant d'amendements chimiques qui sont de l'engrais ou des fumures de fond qui sont directement redonnées aux agriculteurs. Nous avons la paille de canne qui fait l'objet de projets avec les filières animales sur la fourniture de filières. Nous avons la mélasse qui va sur la partie production de rhum et production d'électricité ; nous sommes à 10 % de production de l'électricité locale à partir d'une ressource biologique renouvelable. Elle alimente l'industrie, le réseau électrique et les consommateurs. J'en oublie peut-être un peu, mais nous reviendrons sans doute dessus.

Valoriser durablement les bio-ressources passe aussi par : améliorer toute notre partie racinaire technique. C'est intéressant parce que nous en avons fait quand même quelques-unes. En ce moment, hélas, certains connaissent les dégâts des cyclones. Cette photo est quand même très parlante. Vous savez ce que vous voyez pousser en canne de manière aérienne, il y a l'équivalent en dessous, on comprend que ce qui reste quand on a de forts événements pluvieux, dans la retenue des sols, joue quand même un rôle qui n'est pas négligeable. C'est pour cela que quand vous disiez tout à l'heure que c'est peut-être une valeur ou un produit qui s'exporte, elle crée aussi énormément d'aménité sur le territoire et de choses qui ne sont peut-être pas forcément monétarisées, mais qui par contre, rendent de vrais services.

Je passe sur la partie fertilité des sols. Cela fait 200 ans, nous avons fait la 201^e année. Nous sommes classés dans les sols au niveau mondial comme ceux qui sont les plus riches. Il y a des études CIRAD, avec de la stabilisation en stockage carbone et encore une fois, un exemple au niveau de la COP21 qui a été cité, qui est la Réunion, grâce à ses sols. Pareil, c'est la magie de la nature, l'industrie sucrière n'y peut rien, mais nous avons un végétal qui est extrêmement bien intégré et approprié à son territoire, donc des sols volcaniques et un végétal qui laisse après la coupe, vous l'avez vu, beaucoup de matières aux champs, de manière sèche et des racines qui restent aussi aux champs, des labours ou des retournements de sols qui ne se font que tous les dix ou douze ans, donc un stockage carbone très important.

On en parle et on en parlera de plus en plus, mais nous avons aussi des travaux avec la partie maraîchage sur l'assainissement des sols, tout ce qui est pourritures blanches, etc. Par exemple, la partie Sud est très connue pour être une zone de fort développement maraîcher. À quoi est-ce dû ? À un moment, vous parliez de monoculture canne, mais – je crois qu'on le voit aussi après – dans les recensements agricoles qui sont faits par la DAAF, on a recensé que la monoculture canne est une vision d'optique, parce qu'elle tient beaucoup de place : elle tient effectivement 24 000 hectares. Sauf que vous avez encore 24 000 hectares qui sont dévolus à d'autres spéculations et qui sont toujours en même temps sur les postes. Tout cela pour vous dire qu'en gros, dans les chiffres qui remontent au niveau État, 10 % des exploitations cannières sont dévolus à de la diversification. Elles sont donc en pivot canne, mais il y a de la diversification.

Les objectifs, c'est de continuer à faire mieux. À faire mieux en diminuant encore et encore l'impact que l'on peut avoir sur la partie environnement. Nous sommes déjà sur zéro herbicide, zéro insecticide. Nous sommes en lutte biologique sur tout ce qui est canne. Sur la partie insectes, il n'y a pas du tout d'intrant. Par contre, nous avons des intrants chimiques sur la partie herbicide, qu'il va falloir réduire. Les nouvelles variétés sont aussi là pour cela, parce qu'elles permettent un taux d'enherbement beaucoup moindre. L'objectif est donc d'améliorer ce volet-là pour essayer de diminuer un maximum, et de continuer à valoriser toute la partie co-produits, d'améliorer la complémentarité avec les autres filières et maintenir les aménités dont nous avons parlé tout à l'heure.

Un gros volet concourt aussi au rayonnement réunionnais sur la partie recherche et développement. Il faut savoir que nous sommes un des cinq centres mondiaux reconnus en sélection variétale et process industriel. Cela fait qu'à la Région, nous avons tous les deux ans des congrès internationaux qui réunissent plus de quarante nations sur le territoire réunionnais, ce qui est un beau volet de rayonnement de la Réunion.

L'histoire de l'agriculture réunionnaise est quand même basée sur le démantèlement des grosses exploitations dans les années 1980 et l'installation de la rétrocession dans les années 1960-1970. En fait, nous sommes basés sur un modèle agricole familial. À l'époque, dans les années 1970, on a installé des gens sur des exploitations de 4 hectares, ce qui est très peu si on le compare à d'autres modèles européens ou mondiaux. Petit à petit, on augmente, mais c'est ce qui fait la force du modèle agricole réunionnais, et peut-être aussi une de ses faiblesses, nous allons le voir tout à l'heure quand nous ferons un zoom sur la zone qui nous concerne.

Il faut savoir que ce modèle agricole là fait que chaque exploitation est importante. Chaque hectare est aussi important parce qu'à l'échelle d'une exploitation qui fait 7-8 hectares, quand on commence à diminuer sa surface d'un ou de deux hectares, c'est hyper impactant. On ne raisonne pas du tout à l'échelle de 50, 60 ou 70 hectares. Directement, on impacte un chef d'exploitation et ce qu'il représente derrière en termes d'emplois. Il n'y a donc pas de petit impact. Étant donné que l'on est sur un modèle familial agricole, l'impact est très vite déstabilisant en termes individuels et le cumul peut être très vite déstabilisant en termes de filière. C'est aussi pour cela qu'au-delà de surfaces cannes, on est arrivé à un entre-maillage – on le voit en zoomant un peu sur les cartes et on le reverra un peu tout à l'heure – des différentes filières sur le territoire avec un certain équilibre. Dès que l'on va impacter certaines zones en termes de surfaces, on peut très vite déstabiliser.

Cela, ce sont les chiffres DAAF que vous pouvez retrouver. 80 % d'autonomie alimentaire sur les produits frais. Nous sommes d'accord, on a encore beaucoup à faire sur tout ce qui est transformé, surgelé, etc., mais cela fait aussi appel à d'autres réflexions qui vont bien au-delà de la production et plutôt de l'organisation, des coûts de production, etc. C'est quand même un beau score et il faut en être fier.

Cela, je vous l'ai cité tout à l'heure.

Là, juste pour vous dire que ce modèle d'exploitation familial est une force parce qu'il représente très vite des emplois directs, indirects et induits importants. Dans la filière canne, on est à 13,3 % des emplois du secteur privé de la Réunion. Cela peut paraître peu, je trouve que c'est quand même déjà beaucoup. Si on fait un équivalent de ces 13,3 % sur la population métropolitaine, on arriverait quand même à 2,3 millions d'emplois. Pour ceux qui pensent que 18 300, ce n'est pas beaucoup, ce n'est quand même pas mal. Tout est une question d'échelle.

Sur la zone qui nous intéresse, je n'ai volontairement pas mis de tracé, mais plutôt un petit zoom sur comment l'agriculture s'organise sur cette zone. Vous voyez que nous avons des exploitations très diversifiées, avec, pour certaines, un pivot canne et de la diversification végétale, d'autres qui sont passées complètement à de la diversification végétale sur de petites structures. Ce que vous voyez peut-être à peine, mais dont il faut vraiment avoir conscience, c'est que cette région Sud est une des régions les plus morcelées. C'est pour cela que le moindre impact va être important parce qu'on est sur des structures d'exploitation qui sont encore plus petites que la moyenne régionale. On est sur des structures d'exploitation entre 5 et 6 hectares. Un hectare peut ne paraître rien, sauf qu'un hectare, à l'échelle de l'individu, cela va être la remise en cause de son activité agricole potentiellement.

Tout cela pour vous dire qu'avant de compenser, on est vraiment sur « Éviter, réduire ». Cela fait appel à d'autres débats, auxquels nous participerons – j'ai bien entendu – sur quel modèle de mobilité on se projette. Je n'ai pas de solution, j'ai encore beaucoup de questions que je mettrai à la discussion. Je ne peux pas le faire ce soir parce que je participe côté pupitre à la partie agricole, mais je les mettrai dans le pot commun lors des prochains ateliers. Cela, c'est ce que l'on peut voir aujourd'hui vu du ciel au niveau du Tampon et potentiellement demain, autre chose. Cela me fait toujours réfléchir. Cela existe. Cela fait écho à ce que vous disiez : qu'est-ce que l'on veut demain ? Je ne dis pas que la route créera cela, mais c'est une vraie question que nous devons tous nous poser. Nous sommes d'accord que ce n'est pas la route qui créera forcément cela, mais hélas, à l'échelle individuelle... Je pense que nous avons tous une responsabilité commune. Je vous remercie pour votre attention.

Bernard VITRY, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, Madame BURY. Cela ne vous a pas échappé, nous sommes un peu en retard. Encore deux interventions, celle du Président de la Chambre d'agriculture et celle du responsable du tourisme. Monsieur GONTHIER, c'est à vous.

M. Jean-Bernard GONTHIER, Président de la Chambre d'agriculture de la Réunion

Bonjour à ceux que je n'ai pas salués. J'ai une question. Tout à l'heure, on a montré sur chaque tracé l'impact sur les terres agricoles. Sur quatre tracés, il y a aussi l'urbanisation où on va bien sûr compenser, mais quand on va de 28 hectares à 55 hectares, où va-t-on les prendre ? C'est l'interrogation que je me pose. Je sais qu'on va les reprendre sur les terres agricoles. Cela nous amène dans une moyenne de 124 hectares, quels que soient les trajets faits.

Je ne vais pas dire ce soir, puisqu'à la Chambre d'agriculture, la Commission Territoire et environnement travaille dessus actuellement. Je voulais plutôt amener au débat ce que nous voyons déjà et ce que nous sentons. Sur les six tracés, la canne va être touchée. Sur les deux tracés Ouest, cela va être l'élevage qui va être le plus touché avec un peu de maraîchage. Ensuite, sur le reste, on aura un peu d'élevage et du maraîchage.

Qu'est-ce que va nous amener cette route ? Peut-être, pour l'agriculture, facilité et rapidité dans les transports des amendements et pour aller livrer nos produits.

Visibilité et accessibilité aux activités touristiques. Mais, sur ces tracés, a-t-on pensé à l'enclavement des parcelles ?

La pérennité des exploitations qui sont présentes sur ce périmètre : d'un côté le maraîchage et de l'autre, l'élevage.

Le risque de limiter les pratiques agricoles puisque, comme l'a dit tout à l'heure Aurore, nous sommes sur des petites exploitations, des terrains déjà morcelés, surtout dans le maraîchage où, quand on va encore séparer, est-ce qu'on ne risque pas de limiter ces pratiques agricoles ?

La pression foncière que va engendrer cette route, par rapport aux zones d'activités, aux habitations, les gens qui vont vouloir venir autour.

Il y a aussi une autre question pour le monde agricole : l'identité rurale de ces zones.

Ce sont des questions que nous nous posons. À la Chambre, aujourd'hui, nous travaillons dessus. Nous allons ramener au pot commun toutes nos réflexions, mais je tenais déjà ce soir à amener ces réflexions dans le débat. Ce qui devra être fait aussi, je pense, c'est, selon les tracés, les bénéfices directement apportés par l'aménagement sur les activités agricoles, amélioration des temps de parcours, remembrement des parcelles et meilleure desserte des exploitations, ainsi que la nature des mesures compensatoires proposées. Là-dessus, je pense qu'avec la CDPENAF, il faudra rester vigilant, parce qu'il faudra avant que l'on ait une visibilité pour le monde agricole autour de cette contournante.

Voilà donc ce que j'avais à amener. La Chambre va donner son avis, va amener au pot commun les résultats qui seront faits sur tout ce que j'ai nommé. Merci de votre attention.

Bernard VITRY, membre de la Commission particulière du débat public

Merci, Président GONTHIER. Derrière intervention, celle de Monsieur Gérard ARGIEEN pour la Fédération réunionnaise de tourisme. Pardon pour le retard, Monsieur le Président.

M. Gérard ARGIEEN, Directeur de la Fédération réunionnaise de tourisme

Bonsoir tout le monde. Je tiens tout d'abord à m'excuser parce que j'ai eu la chance de rencontrer Monsieur PAVARD et Monsieur MOREL la semaine dernière seulement, en fin de semaine dernière. Nous avons eu l'occasion d'échanger sur le tourisme. D'abord, je tiens à préciser une chose : je ne suis pas responsable du tourisme, je suis juste le responsable de la Fédération réunionnaise du tourisme, qui est une petite structure associative qui regroupe essentiellement les offices du tourisme et quelques acteurs puisque nous sommes assez ouverts auprès des prestataires.

Je tiens à féliciter mes collègues de l'agriculture, qui sont très en force et très bien organisés. Je suis assez vert de jalousie de savoir que vous êtes toujours capables de défendre 50 000 hectares de surfaces agricoles au travers du SAR alors que nous, dans le tourisme, nous ne sommes même pas foutus de savoir quelle est la surface touristique que nous devons défendre. Nous ne sommes donc pas du tout au même stade. Il n'empêche que c'est quand même la première source de recettes économiques pour l'île et cela, ce n'est pas anodin. Le souci aujourd'hui, c'est que l'on manque de structuration. Nous sommes une petite structure qui nous occupons essentiellement de l'accueil de la clientèle, qu'elle soit extérieure ou locale, parce que nous n'oublions pas que les Réunionnais sont avant tout des consommateurs et, dans ce débat touristique, je tiens absolument à essayer de lever quelques ambiguïtés : nous sommes tous des touristes en puissance. À la Réunion, nous sommes essentiellement des excursionnistes. Ce sont des termes techniques, sans doute, mais nous sommes avant tout des consommateurs touristiques. Nous sommes surtout très fiers de notre île parce que nous avons beaucoup d'atouts.

Ceci dit, on m'a questionné la semaine dernière pour savoir quel était l'intérêt de ce projet pour le tourisme. Officiellement, nous n'avons pas eu l'occasion d'en débattre encore. Je vois un administrateur de la Fédération Réunionnaise de Tourisme dans cette salle. Nous n'avons pas encore eu l'occasion d'en débattre au sein de notre structure. Nous n'aurons certainement pas une position pour ou contre, parce que nous ne sommes pas là pour ignorer la réalité. J'avoue que quelque part, j'ai beaucoup apprécié la photo des Maldives, parce que c'est vrai que c'est avant tout un débat de société. Un intervenant, et pas le moindre d'ailleurs, a parlé de démographie. Je pense que ce n'est pas le tout de se boucher les yeux, de dire « je veux », « je ne veux pas ». Nous sommes face à une réalité. La démographie existe à la Réunion. Elle sera bientôt d'un million d'habitants. C'est un autre débat. Moi, en tant que touriste potentiel, je sais que j'ai horreur de passer des heures dans les embouteillages. Madame a raison de dire qu'un touriste n'a pas besoin d'aller vite, mais rester coincé pendant des heures dans un embouteillage ne lui donne pas non plus une bonne image de la Réunion.

Donc, vous voyez, c'est très complexe. C'est plein de paramètres à tenir compte. Très modestement, je vais vous exposer quelques réflexions qui m'étaient venues lors de notre rencontre pour dire que ce type de projet là, cela amène tout de suite une réflexion sur la première destination touristique à la Réunion qui est le volcan. Qu'on le veuille ou qu'on ne le veuille pas, le volcan, c'est le point le plus attractif de l'île et surtout en crise volcanique. Aujourd'hui, c'est une catastrophe parce que cela fait des années qu'on parle de problèmes, que l'on n'a jamais pu résoudre jusqu'à présent d'ailleurs. J'étais venu dans cette salle il y a quelques mois de cela pour réfléchir justement à la future organisation des crises volcaniques. J'attends toujours les prochaines réunions pour savoir qui fera

quoi. Mais il est évident que quand il y a une crise volcanique, cet axe, tel qu'il est, il faudrait absolument pouvoir l'utiliser pour faire en sorte qu'il y ait des spots de parking où les gens pourraient être collectés et faire la déambulation sur l'axe vers le volcan. Il est évident que si on ne maîtrise pas le foncier... Aujourd'hui, c'est une catastrophe. Inviter les gens à prendre la route du volcan quand il y a une crise volcanique, ce n'est vraiment pas la solution. Il y a donc un vrai sujet pour lequel il faudrait peut-être profiter de cette opportunité pour dire qu'il y a sans doute une réflexion à mener sur un potentiel aménagement d'espaces réservés à accueillir un public en nombre. Il peut y avoir plus de 10 000 personnes qui vont sur l'axe du volcan quand il y a une crise volcanique.

Il y a donc vraiment à gérer les flux, c'est essentiel, pour garantir la sécurité des visiteurs, quels qu'ils soient, et ensuite la qualité de la prestation que l'on peut offrir. Aujourd'hui, tout est gratuit. Tout le monde profite. Cela demande du courage à essayer de structurer et d'organiser les choses parce que, ma foi, le volcan est un atout. C'est dès la Plaine des Cafres qu'il faut absolument réfléchir à un futur aménagement pour faire déambuler les gens sereinement, de façon positive pour tous.

Parallèlement – je vais encore une fois mettre les pieds dans le débat – quand on dit « volcan », je pense tout de suite à une activité qui est cause de polémique qui est l'hélicoptère. Qu'on le veuille ou que l'on ne veuille pas, l'hélicoptère est économiquement l'une des premières sources de recettes en termes de produit. Je m'occupe actuellement aussi de l'accueil des croisiéristes. Je peux vous dire que si nous avons la certitude d'avoir une zone d'hélicoptère au niveau de la gare maritime, nous aurions en termes de recettes beaucoup d'avenir sur la partie croisière.

Sur le volcan, c'est aussi le même problème. Aujourd'hui, il n'y a pas de zone aménagée, sereinement encore une fois, en bonne intelligence, pour faire en sorte qu'en période de crise volcanique, on puisse aussi pratiquer ce type d'activités, qui est avant tout source de recettes. Je pense que personne ne peut rejeter l'idée d'avoir des recettes économiques pour l'île à ce niveau-là.

Ensuite, tout bêtement, pour monsieur et madame Tout le monde à la Réunion, la première pratique en termes de loisirs, c'est la randonnée. Encore une fois, parler de route et de randonnée, oui, ce n'est pas incompatible, parce que, comme vous le savez sans doute, le fameux GR traverse actuellement la route nationale. Je connais beaucoup de pratiquants de randonnée qui se retrouvent aujourd'hui confrontés à une réalité : traverser cette route sans avoir une prise en compte de l'activité randonnée, notamment en période phare telle que les grandes courses qui traversent tout ce secteur. Il y a des sportifs de haut niveau dans la salle. Je pense que quelque part, ils ne seront pas opposés à l'idée d'avoir des aménagements qui concourraient à différents secteurs. Il n'y a pas que la traversée de la route nationale au niveau du Col de Bellevue – enfin, ce n'est pas vraiment au Col de Bellevue, c'est un peu avant – aussi bien la zone basse. Je pense notamment au secteur en dessous du Bras de Pontho vers le secteur qui descend Ravine Bras de la Plaine en direction de l'Entre-Deux. C'est énormément fréquenté. Il y a des zones où tous les soirs, vous avez des dizaines, voire des centaines de gens qui vont faire du jogging, qui pratiquent de par l'attrait que certains sites ont dans cette zone. Je pense qu'on ne peut pas exclure non plus la zone de Grand Bassin, parce que cela peut aussi impacter ce passage. Je ne connais pas le tracé définitif, mais je pense que, quel que soit le tracé, il faut vraiment réfléchir en termes de pratique de loisirs, et surtout ce type de loisirs qui concerne monsieur et madame Tout le monde à la Réunion, et beaucoup la clientèle extérieure également.

Par contre, cette zone a aussi une particularité : elle ne recèle pas loin d'une dizaine de structures équestres. Je m'excuse vraiment parce que je n'ai pas eu le temps de préparer la moindre slide, mais s'il y a d'autres occasions, je me permettrai de vous illustrer tout cela par des photos et des argumentaires un peu plus structurés que je le fais aujourd'hui. Il est évident que l'équestre, dans cette zone, est essentiel. Vous avez d'abord des manifestations équestres qui se déroulent assez régulièrement. Vous avez surtout des acteurs. C'est un véritable spot, peut-être le plus important spot équestre de l'île, en termes de structures existantes et de tracés qu'il faut absolument préserver. Je pense qu'il faudra vraiment faire en sorte, quand il y aura des réflexions sur le tracé définitif, de bien vérifier l'impact négatif que cela peut avoir sur certains tracés et faire en sorte que l'on puisse préserver vraiment les liaisons équestres. Croyez-moi, c'est vraiment aussi un atout important pour la Réunion et pour son tourisme.

S'il y a des ouvrages d'art, je l'avais déjà émis à travers le projet de la route des Tamarins, il y a l'idée de bénéficier de certains ouvrages d'art en termes d'atout touristique. Un ouvrage d'art est avant tout un atout touristique. J'ai fait remarquer un peu cyniquement que certains ouvrages d'art à la Réunion deviennent aussi des spots pour les suicides. Cela aussi, c'est une réalité qu'il ne faudra

pas se cacher. C'est malheureusement aussi un risque. Mais par contre, on peut positiver la réalité. Dans certains pays, vous avez des ouvrages d'art qui sont véritablement des lieux de rencontre de pratique d'activités telles que le saut à l'élastique. Il y a une vraie possibilité de bénéficier d'aménagements. Je pense là notamment aux autocaristes. Nous avons très peu d'endroits à la Réunion où on imagine des arrêts de bus pour les touristes. Il n'y a pas que les gens qui sont en voiture, et même les gens qui sont en voiture apprécieraient fortement d'avoir des endroits où ils pourraient s'arrêter vraiment pour bénéficier des paysages, et faire en sorte qu'on mette la Réunion en avant avec tous ses atouts, notamment ces paysages.

Dans les activités de loisirs, je ne peux pas occulter la pratique du vélo. Je sais qu'il y a des schémas régionaux sur la pratique du vélo. S'il y a une nouvelle voie, je suppose que l'ancienne route va rester et que cela pourra permettre un peu plus sereinement la pratique du vélo sur l'ancienne route, parce que je pense qu'elle a aussi un intérêt. Elle a non seulement un intérêt historique, mais en plus, elle sera certainement moins fréquentée. Cela permettrait de préserver certains axes pour la pratique du vélo. Sur la partie basse, je vois mal sur une 4 voies la possibilité de mettre en place des accès à la pratique du vélo. Quoique, si on veut, on peut toujours.

Par contre, il y a une chose très importante : penser ambiance des routes. Je fais tout le temps référence à quelques spots qui subsistent, notamment au mois de novembre quand on prend la route de Saint-Pierre juste avant les 400, quand on voit les jacarandas en fleurs. Croyez-moi, au niveau des touristes... Quand je dis les touristes, ce ne sont pas les gens extérieurs. En tant que créole, j'ai bien envie de m'arrêter pour prendre des photos, mais je ne peux pas. Donc, j'invite vraiment à la réflexion pour dire que si vous faites des aménagements, pensez vraiment à la pratique sereine d'une route. Je rejoins Madame pour dire qu'une route, il ne faut pas que ce soit trépidant, qu'on n'a pas le temps de s'arrêter, de bénéficier de ce qu'on met en œuvre. Je pense que l'aménagement de la route, et surtout paysager, est vraiment essentiel.

Par contre, je ne comprends pas l'intitulé « route des Géraniums ». J'ai bien beau me souvenir de plantations de géraniums quand j'emprunte cette route. Dans mon esprit, ce n'est pas vraiment évident aujourd'hui. J'appelle vraiment à la réflexion, parce que c'est une promesse quand on lance des débats comme cela. « Route des Géraniums », c'est une promesse, cela fait rêver. Un touriste qui ne connaît pas la Réunion à qui on dit « route des Géraniums » voudra voir du géranium. Je ne sais pas quelle va être la réalité au niveau du géranium, mais je mets en débat cette question. L'intitulé « route des Plaines » ne me dérange absolument pas, d'autant qu'il y a une cohérence parce qu'il me semble qu'il y a une commission, le fameux COST, qui a proposé de mettre en œuvre des routes stratégiques telles que la route des Plaines, la route des Laves, la route des Plages. Je pense qu'il faut donner du sens à cette stratégie touristique. « Route des Plaines », cela a du sens. C'est vrai que la route des Plaines est l'ancienne route nationale 3, mais « route des Géraniums » me gêne un peu parce que je ne vois pas la réalité au travers de cette avancée.

Par contre, il y a aussi, par rapport à mes collègues de l'agriculture, un atout que cette route pourrait peut-être permettre. Là, je pense surtout aux producteurs de miel. Je pense qu'on peut conjuguer l'agriculture avec la production du miel. Je lance le débat, je ne suis pas un expert en agriculture, mais il est clair que pour le fameux miel vert, à partir du tan rouge si je ne me trompe pas, je pense que certaines zones pourraient être plantées en tan rouge, ce qui permettrait peut-être aux apiculteurs de bénéficier naturellement de zones où l'apiculture pourrait trouver quelque intérêt. Je ne suis pas spécialiste dans le domaine. Je ne fais que lancer le débat. Je pense qu'un touriste adore récupérer tout ce que l'on peut avoir comme souvenir, et le miel de la Réunion est vraiment excellent. Il n'y a pas de mal à se faire du bien. Si l'on peut avoir de plus en plus de miel, quel qu'il soit, mais surtout de tan rouge, Dieu sait qu'il est rare, précieux et cher, cela peut être un atout pour notre destination également.

J'ai un peu jeté comme cela, à la va-vite quelques idées, quelques pistes de réflexion. Je m'excuse vraiment de ne pas l'avoir étayé par un argumentaire écrit et fait en sorte qu'il soit chiffré. Je tiens aussi à souligner que dans cette zone, on a essentiellement de l'hébergement touristique à caractère rural, familial, qui peut être impacté. Là aussi, je ne sais pas si ce sera pertinent de proposer à une structure qui sera directement impactée le prix des Domaines. Je ne sais pas s'il y a des barèmes pour les acteurs économiques, mais je vous invite vraiment à la réflexion également. Nous ne sommes pas structurés en syndicat comme l'agriculture, mais je pense que quelque part, il faut être solidaires auprès des familles qui ont investi depuis des décennies pour exister au travers de l'activité touristique et qui s'entendraient dire que la route passe par chez eux et qui n'auraient plus de structure. J'appelle donc vraiment à la réflexion, à savoir si un barème particulier est prévu, comme

il y a des barèmes pour l'agriculture, pour le domaine touristique. Je n'en suis pas persuadé. Du moins, ce n'est pas ma spécialité.

Voilà. Je m'excuse vraiment de cette intervention pas suffisamment structurée, mais j'espère que vous avez compris le sens de mon propos qui est de dire que nous avons avant tout un territoire extraordinaire et que nous devons préserver nos atouts. Ce ne sont pas les projets d'aménagement, qui se feront ou qui ne se feront pas, qui ne doivent pas tenir compte de la réalité économique de la Réunion. Merci.

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

Il y a une plainte du côté gauche de la salle – de ma gauche – disant que l'on fait plus parler ceux qui sont à droite de la salle. Je ne sais pas s'il y a un rapport avec la politique (*rires de la salle*) mais dans tous les cas, le côté gauche a une priorité. Les deux prochaines interventions peuvent-elles venir du côté gauche de cette salle ? En même temps, le côté droit a été bien déserté. On donne la parole au côté gauche, vous avez la priorité. Il n'y en a pas ? Si, il y a un monsieur qui lève la main. Allez-y, après on reviendra vers vous Annie-Claude.

Imrhane MOULLAN, citoyen

Bonsoir à tous. Merci de me donner la parole. Je suis Monsieur MOULLAN. Je vais juste m'exprimer en tant que citoyen tamponnais, contribuable et usager de la route. J'ai bien entendu, et c'était très intéressant, les différents débats, que ce soit du maître d'ouvrage, les éclairages, les interventions des écologistes, nos amis communistes aussi et nos amis agriculteurs. Ce sont des débats très importants. J'entends, je trouve cela très intéressant, mais cela me dépasse un peu.

Je ne vais pas revenir là-dessus. Je suis un usager. Il y a une dizaine d'années, j'avais construit ma petite maison au Dix-neuvième parce que les terrains sont moins chers. Les prix ont encore plus augmenté. Je faisais la route. J'avais déjà des embouteillages pour faire Saint-Pierre jusqu'au Dix-neuvième. Du coup, j'ai loué ma maison pour aller plus bas parce que je travaille à Saint-Pierre maintenant. Le trajet s'est raccourci, mais aux heures de pointe, j'ai encore beaucoup plus de délais pour rentrer chez moi. C'est vraiment problématique en ce moment. Cela bloque avant Mon Caprice pour arriver à l'entrée du Tampon où je suis maintenant.

Je ne sais si cette route doit se faire. Il y a eu des interventions des uns et des autres et je les respecte toutes, comme je respecte celles du maître d'ouvrage. Mais si jamais cette route devait se faire – je prends ce postulat parce que je vais donner mon avis – il y a des variantes Ouest, il y a des variantes Est. Je vois beaucoup d'expropriations. On a dit 30 à 50 hectares, mais je pense qu'il y en a beaucoup plus, du côté Saint-Pierre, du côté Ravine des Cabris, Ligne des Bambous, Ligne Paradis, où c'est quand même plus densifié, que du côté Est sur Le Tampon le long des berges de la rivière d'Abord. Madame de l'association parlait tout à l'heure de la protection des familles, de la souffrance humaine. Je pense qu'on ne pourra jamais chiffrer, ni avec l'avis des Domaines, ni avec des petits carrés rouges ou verts, la souffrance humaine de personnes dont les parents, les grands-parents ont grandi là, ont vécu. Je pense que l'élément humain, les sentiments, l'attachement familial à un bien sont des éléments importants. Même si c'est un bien immobilier, il y a un caractère sentimental, extrapatrimonial que personne ne pourra jamais compenser. Il y en a manifestement beaucoup plus sur les variantes Ouest que sur les variantes Est, qui passent, je le sais, en terrains agricoles. J'aime beaucoup les agriculteurs, j'ai beaucoup d'affection pour eux, mais j'ai aussi entendu qu'il y a une commission, que c'est devenu très rigoureux, très contrôlé, des mesures compensatoires, même si là aussi, on ne peut pas compenser.

Donc, je voulais simplement dire que vu le nombre d'expropriations sur la partie Saint-Pierre Ouest, vu le coût, parce qu'exproprier, c'est aussi acheter des terrains, et cela a un coût, ce sont des délais. Quand des gens ne veulent pas, cela prend des délais d'expropriation. Il faut aussi le savoir. Pour moi en tout cas, si cette route devait se faire, au-delà de tous les débats philosophiques que j'entends et que je comprends des uns et des autres, si demain, le maître d'ouvrage devait faire cette route de toute façon, je suis d'avis de la faire sur la variante Est, qui est une contournante, qui n'est pas une pénétrante comme la rocade l'a été. Là aussi, mes parents habitent près de la rue de Paris à l'entrée du Tampon. Ils étaient concernés par une expropriation si la rocade à 110 millions se faisait. On ne va pas refaire le débat des élections de 2020, mais les Tamponnais ont dit : on ne va pas exproprier 75 à 80 familles à l'époque à l'entrée du Tampon.

Je le dis, j'ai beaucoup d'affection pour les agriculteurs, pour la nature, et si elle doit se faire, je préfère qu'on la fasse avec toutes les mesures compensatoires possibles, prévues par la loi, les commissions, et la réflexion qu'il faut, du côté Est que du côté Ouest où on va, sur Saint-Pierre essentiellement avant tout, et où on est en zone déjà habitée urbaine.

Sur l'appellation « Route des Géraniums », je sais qu'il y avait pas mal de géraniums faits à la Plaine des Cafres autrefois. Juste pour information, la première fois que j'ai vu cette appellation, de mémoire, c'était aux élections municipales de 2014. C'est la liste de Madame BASSIRE avec Monsieur Didier ROBERT qui avait proposé pour la première fois cette appellation, en référence, me semble-t-il, à cette culture de géraniums à la Plaine des Cafres que nos grands-parents pratiquaient à l'époque où c'était rémunérateur avant que cela disparaisse par la suite.

Voilà. Je voulais juste donner mon avis de simple usager, de citoyen contribuable tamponnais. Si la route doit se faire au-delà de tous les débats qu'il y a eu et qui sont très intéressants, je souhaiterais que l'on prenne en compte cette dimension humaine, le coût qui est moins cher à l'Est, les délais qui sont de toute façon moins longs parce qu'il y aura moins d'expropriations, avec bien sûr toutes les mesures compensatoires que la loi prévoit.

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

Passez le micro à votre voisin.

Jean-Paul HOAREAU, sans profession [intervention en créole]

Je m'appelle Jean-Paul Hoareau, je viens de Saint-André. Je suis un ancien syndicaliste FCDJA, M. Gonthier me connaît. Je suis un ancien agriculteur. C'est pour cela qu'aujourd'hui, quand je vous parle de l'agriculture, je pense qu'il y a beaucoup de choses à revoir là-dessus. Quand j'entends parler aujourd'hui de tourisme, quand on me parle de développement touristique, pour moi c'est de la foutaise. Je vous dis carrément que c'est de la foutaise, parce que le projet quand on le regarde... Comme vous l'avez dit tout à l'heure, Mme Bassire avait déjà proposé le nom en 2014, ce n'était pas un hasard. Parce que si vous regardez attentivement le projet du parc national : c'est exactement ce qui est en train de se passer ici. Le projet de parc national était de vendre la Réunion aux investisseurs étrangers. On parle bien de vendre la Réunion. Il y a bien un hôtel de luxe qui était prévu justement au volcan : l'Ecolodge, hôtel de luxe fait par des étrangers, par des investisseurs étrangers. On est en plein dedans. Quand vous me parlez de développement touristique... Êtes-vous déjà allés du côté de Saint-Gilles où l'on a fait la 4 voies ? Que se passe-t-il ? La ville est morte. Il n'y a plus rien, car plus personne ne passe en ville. Quand il y a la 4 voies, plus personne ne va en ville, tout le monde va directement là-haut, c'est vraiment rapide. Mais tout le centre-ville est mort. Les activités sont perdues, les emplois sont perdus aussi. Quand vous osez me parler aujourd'hui de développement agricole, il faut bien nous dire que 82 % de la Réunion est aujourd'hui le parc national. Et dans ces 82 %, on ne développe plus l'agriculture. Et si au lieu de faire une route rapide, on faisait une route pour désenclaver les Hauts ? Désenclaver les Hauts de l'île permettrait d'avoir des terres, justement en compensation des pertes des terres agricoles, pour l'exploitation. Quand on voit qu'en ce moment à la Réunion, il y a la loi des terres incultes, qui exproprie les petits agriculteurs, les petits propriétaires quand les terres ne sont pas exploitées... Alors on se pose la question : pourquoi met-on un parc national qui interdit l'exploitation des terres ? Pourquoi aujourd'hui quand on fait des routes, on prend les routes sur les terres agricoles, alors que pourtant, il y a des terres qui peuvent être exploitées. Il y a plus de 40 ans que l'on parle de la route des Hauts. La route des Hauts avait pour objectif de désenclaver tous les Hauts de l'île pour permettre de développer les activités agricoles. Par exemple l'élevage. Quand on parle du domaine de l'élevage aujourd'hui, on se retrouve où ? Avec tous les grands projets qui ont détruit l'agriculture. On parle par exemple de la Route des Tamarins, du parc national, des Ecolodges. Aujourd'hui, tous ces projets agricoles ont disparu. Je souhaite également parler du basculement de l'eau. Au sujet du basculement de l'eau, il était prévu de mettre 7000 hectares de terres en cannes dans l'Ouest également. Il était prévu aussi d'amener de l'eau dans l'élevage. Que sont devenus aujourd'hui les élevages ? Le parc national a tout détruit. Aujourd'hui il n'y a plus rien. Il y a la perte d'emploi. Quand on sait que dans le domaine de l'élevage, une exploitation crée 7 emplois directs ou indirects et qu'ils ont détruit plusieurs centaines d'élevages. Ce sont des milliers d'emplois qui ont disparu. Tout ça aujourd'hui pour dire que votre projet de tourisme, c'est toujours le même projet de consommation, le projet pour les grands, le projet pour les importateurs. Aujourd'hui, on voit qu'il y a des personnes, des spéculateurs qui confondent l'économie locale... C'est bien la production locale, l'économie locale. Ce qui est produit localement crée des emplois dans la production, crée des emplois dans la transformation, crée des emplois dans la vente des produits. Ça, c'est l'économie locale. La canne,

aujourd'hui, c'est une économie locale qui est exportée, cela crée de la richesse, cela crée de la valeur ajoutée. Ça, c'est la richesse de la Réunion. Mais tout ce qui est importé n'a jamais rien rapporté à la Réunion. Ce sont des spéculateurs, des importateurs. Tous les grands projets dont vous me parlez, vous me parlez des routes qui vont permettre d'avoir des grandes surfaces. Ça, c'est encore pour l'importation. Quand vous me parlez des routes aujourd'hui, des embouteillages par exemple. Je suis d'accord, moi, mais il faut aller plus loin et réfléchir à la cause des embouteillages. Quand on prend par exemple un agriculteur qui n'a pas le droit d'habiter sur son exploitation. Il habite à 10 km. Que fait-il ? Il prend sa route pour aller sur son exploitation. Et quand vous me dites qu'il faut lutter contre le mitage. Que voit-on ? Un déclassement de centaines d'hectares de terres pour spéculer dessus. Ce sont des spéculateurs, ce sont les grands immeubles, des lotissements, c'est tout ça là-dessus. Mais derrière tout ça, il y a des familles qui sont obligées de prendre la route pour aller travailler. Quand on regarde les centres-villes et tout cela : que fait-on ? On met alors toutes les activités, dans les Bas, concentrées. Et alors que se passe-t-il ? Tout le monde a donc besoin d'aller au centre-ville pour travailler. Or, s'il y avait des activités, de l'emploi, plus dans les Hauts, dans des endroits où il n'y a pas d'activités, tout le monde éviterait alors le centre-ville. Toutes les personnes vont directement à leur emploi. Quand il sort de chez lui, il faut 10 km et il est chez lui. Non, pour aller au centre-ville descendre dans les Bas. Et après cela fait qu'aujourd'hui, on parle d'embouteillages. Il faut désenclaver. Je vois que tous les grands projets n'ont pas été faits pour porter la Réunion, ils sont faits pour vendre la Réunion, pour avoir des investisseurs étrangers qui viennent s'emparer de nous, des spéculateurs qui viennent nous dépouiller, dépouiller les Réunionnais. C'est cela le problème ici à la Réunion. Prenez par exemple, vous parliez de la nouvelle route du littoral, elle est bien la route du littoral, on nous parle bien des embouteillages, mais on ne nous parle pas de ce qui a été réellement fait. Quand on prend le trajet tram-train qui a été fait, les études ont été faites. Que s'est-il passé ? Toutes les études étaient faites, il suffisait d'élargir les ponts, élargir les ponts pour avoir dessus une voie routière. Parce qu'un réseau ferroviaire ne résoudra jamais le réseau routier, donc il faut une voie routière et une voie ferroviaire. Il était possible de le faire. Mais si on avait fait cela, qu'aurait-on eu ? On aurait eu le désenclavement des Hauts de la montagne qui aurait résolu le problème de la route du Cap Bernard sur laquelle il y a toujours des problèmes. Le problème des terres à lotir, à exploiter aurait été résolu. Mais on ne parle pas du désenclavement des Hauts, on ne nous parle pas de tout cela, on nous parle des grands projets touristiques pour les spéculateurs, pour les importateurs, les investisseurs étrangers. Là il faut stopper. Quand on voit le projet, on connaît exactement qui est derrière. Derrière cela, il y a un réseau rapide pour que le tourisme de luxe, qu'ils veulent installer à la Réunion, accède directement sans passer dans les embouteillages. On parlait tout à l'heure des embouteillages, c'est vrai, les touristes y sont. Mais quels touristes veut-on ? C'est cela que l'on doit connaître ? Veut-on un tourisme de proximité, des touristes "sac à dos" qui viennent chez les habitants dans les petites structures d'accueil ? Ceci est bien pour la Réunion, pour son développement économique. Mais quand vous me parlez de touristes de luxe, qui arrivent par hélicoptère, qui entrent directement dans les hôtels de luxe, qui font la route par voie rapide-hôtels de luxe... Ceux-là ne dépensent aucun centime pour l'économie locale. Ils dépensent dans les hôtels qui appartiennent aux investisseurs étrangers. Toute l'économie locale et toute l'économie touristique vont dans la poche des investisseurs étrangers. Il n'y a pas un centime pour l'économie de la Réunion.

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

Merci. Continuons encore un peu dans la salle.

Gilles WARO, Cadre d'entreprise

Gilles WARO, Signole LAURET-WARO. Nous sommes de la Plaine des Cafres, pas seulement, mais acteurs agricoles et touristiques en termes d'hébergement. Évidemment, de ce point de vue-là, en tant qu'acteur local de la Plaine des Cafres, cette route est intéressante sur plusieurs motifs. Nonobstant ce qui vient d'être dit – je partage un certain nombre de constats, même si les conclusions peuvent être vues différemment – deux observations qui conduisent à deux questions.

La première, en fait, c'est que cette route sert à desservir Saint-Pierre. Elle va donc renforcer encore plus la congestion puisqu'elle est faite pour que les gens du Tampon, en zones résidentielles, descendent sur Saint-Pierre, pôle d'emplois et de développement prioritaire *a priori* puisque la route descend à Saint-Pierre. C'est le premier point. Là, je ne m'y retrouve pas dans le fait de désenclaver la Plaine des Cafres et les Hauts. Cela mène à une question qui est le fonctionnement – Monsieur MORBÉ va sourire – du tripôle Sud entre Saint-Pierre, Le Tampon et Saint-Louis. Cette route arrive à Saint-Pierre, elle arrive à la Plaine des Cafres. C'est un axe transversal, mais qui ne va pas être

relié *a priori*, ce n'est pas dans les dessins, sur le désenclavement des Hauts de Saint-Louis et de rejoindre la 4 voies entre Saint-Louis et Étang-Salé.

Ce qui nous intéresse, c'est de désenclaver la Plaine des Cafres pour lui permettre un développement endogène, interne. Ce que nous avons intérêt, en termes de permanence de la capacité d'hébergement et de la capacité des échanges agricoles et de débouchés agricoles, c'est que ce soit les gens de Saint-Denis qui viennent, et qui viennent sans se dire : on va passer trois heures dans les embouteillages puisqu'on ne passera plus à Saint-Pierre. À moins qu'il faille faire une 6 voie, là où il y a 50 000 véhicules par jour.

Donc cela, c'est la première observation/question. On sait que vers le Sud, il y a un autre projet, le projet de déviation au niveau de Bassin Plat, qui rejoint entre la Cafrine et la 4 voies du Tampon. Qu'est-ce qu'il en est du deuxième pont sur le Bras de Cilaos, du Haut de la Rivière et de redescendre entre Étang-Salé et Saint-Louis ? Cela me semble indispensable. On ne peut pas envisager de faire cette nouvelle route, qu'elle s'appelle « route des Plaines » ou « route des Géraniums », sans penser à cette liaison Ouest puisqu'il s'agit de désenclaver les Hauts du Tampon, et de ne pas concentrer uniquement le trafic au niveau du Macdonald de Saint-Pierre. C'était le premier point.

Le deuxième point, j'ai bien compris qu'il y aurait une réunion sur les mobilités et sur la question des déplacements. S'il y a ce problème des déplacements entre Le Tampon et Saint-Pierre, c'est qu'à Saint-Pierre, on y concentre tout le développement, tout l'emploi. On ne pense pas à développer tout ce qu'il y aura autour de la route. En même temps que l'on fait un plan pour la route, il faut faire un plan de développement économique, de développement de l'emploi et de localisation des emplois. Il faut arrêter de faire la course au trafic, au besoin, à la démographie, etc. Il faut d'abord penser où l'on peut développer les emplois pour limiter les déplacements. Ce n'est pas une question de cases à terre ou d'immeubles ou de densification, grand terme qui est utilisé. Ce n'est pas uniquement cela. C'est aussi la localisation des emplois, la localisation de l'éducation, des services éducatifs, de formation et autres. Que ce ne soit pas tout dans le même périmètre, mais que l'on déconcentre. Merci.

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

Est-ce que nous avons des interventions de la table ? Annie-Claude veut parler, oui, mais est-ce que sur ce point, on a un apport ou tout à l'heure ?

Nicolas MORBÉ, Directeur général adjoint Grands chantiers transports déplacements

C'est peut-être plus facile tout de suite, parce qu'après, quand la liste de questions devient trop longue, on risque d'en manquer.

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

Oui, alors on va faire un peu interactif.

Nicolas MORBÉ, Directeur général adjoint Grands chantiers transports déplacements

Pour répondre à Gilles, le projet de liaison que l'on appelle RN1 – RN5 est aussi dans les cartons. C'est un projet que nous développons pour améliorer la continuité au travers de Saint-Louis sans traverser le centre-ville entre RN1 et RN5. Pour l'instant, ce projet porté par la Région, n'est pas connecté à un deuxième point qui est plutôt dans la prolongation du pont de l'Entre-Deux, ayant une logique à être porté par le département. Je n'ai pas connaissance de l'état d'avancement du projet qui serait porté prioritairement par le département sur ce secteur. Mais effectivement, si c'était le cas, cela permettrait de répondre à l'attente qui est exposée ici.

Après, j'ai entendu dire : le projet que l'on présente est un projet qui sert Saint-Pierre et qui dessert Saint-Pierre parce qu'on y descend. On peut aussi le considérer comme un projet qui monte au Tampon. Cela marche dans les deux sens.

Après, la question de localiser l'emploi par rapport à l'endroit où les gens habitent, je ne sais pas si les acteurs économiques ont une logique comme peut-être à une époque donnée de développer des cités minières et autres pour avoir les employés juste à côté. Aujourd'hui, les acteurs économiques se développent par rapport où ils ont des conditions favorables pour se développer et puis après, ils embauchent des gens qui habitent là où ils habitent. Est-ce que ce n'est pas plutôt aux gens de dire : je vais plutôt essayer d'aller résider à côté de l'endroit où je travaille pour limiter les déplacements,

que d'attendre qu'un acteur économique vienne créer de l'emploi à côté de chez moi. Je ne sais pas si cela peut marcher tout à fait comme cela non plus. C'est un vaste débat.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Juste un complément là-dessus, Monsieur MORBÉ. Je vais faire encore de la publicité pour notre débat. Nous avons une réunion consacrée aux problématiques d'aménagement du territoire où j'espère que nous pourrions aborder cet aspect. J'appelle de mes vœux une contribution des collectivités concernées parce que la localisation des zones d'activités relève très largement des communes ou des intercommunalités.

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

Micro de droite pour Annie-Claude.

Annie-Claude ABRISKA, Présidente ADEFAR [Intervention en créole]

Le débat qu'il y a eu tout à l'heure avec la DAAF, je l'ai trouvé très compliqué, même s'il y avait beaucoup de « flèches ». Je pense qu'il faut déjà prendre le temps pour comprendre cette histoire de terrains agricoles, etc. Tout le monde ne peut pas comprendre. La chose que j'ai vue dans la présentation était peut-être petite, mais : où est la place de l'agriculteur dans tous ces schémas ? Il y a un représentant des propriétaires. Alors, franchement, quand je vois toutes ces choses, je me demande où sont les propriétaires ? Où sont les gens dans ces schémas ? C'est extrêmement complexe à comprendre, même si vous dites que c'est organisé. Et en face de ça, ce que je vois, c'est qu'il y a beaucoup d'organismes, et que le propriétaire est vraiment seul face à une « masse de choses ». Quant aux décisions pour définir si les propriétaires ont ou n'ont plus leurs terres, je ne sais pas comment elles sont prises. Autre chose qui a été dite : des questions ont été posées sur le nombre de maisons affectées par le projet. Quels emplois cela va générer ? Quelles activités ? Nous n'avons pas eu de réponses, même si vous dites que les tracés ne sont pas encore définis. Nous n'avons pas eu de réponses à ce sujet. Et je trouve que cela est tout de même dommage pour un projet qui est censé commencer. Alors à présent, comme j'ai pu voir sur la liste, peut-être que l'on va entrer dans les enjeux environnementaux ? Concernant l'association ADEFAR, j'ai entendu tout à l'heure les témoignages : on parle de canne, maraîchages et élevages. J'ai été sincèrement surprise de voir la qualité de nos productions, ici, à la Réunion. Peut-être que Daniel le dira mieux que moi ? Quand on voit la quantité, les tonnes de désherbants, de pesticides ou insecticides que l'on utilise dans la culture de la canne, alors qu'on nous parle soi-disant d'un rapprochement de plus en plus vers le bio... Revenons au maraîchage : il y a eu un rapport il n'y a pas longtemps, qui renseigne sur la qualité de notre maraîchage et du taux de fruits et légumes "pesticides". Et quand on va mettre en place tout cela, on est dans la zone d'élevage, on va donc devoir transporter, déplacer des animaux. Et on n'est pas sans savoir que ces animaux – c'est une cause que nous défendons depuis un certain temps – sont contaminés, qu'ils ont des maladies. Les déplacements d'animaux sont réglementés, et il y a pourtant tout de même des maladies de type leucose. On en parle dans les journaux. Et il n'y a pas que cela, il y a aussi la paratuberculose, la BVD, la chlamydie, le staphylocoque doré chez les lapins. Que va-t-il advenir du sol, quand on va déplacer tout ces animaux ? Moi j'aimerais bien savoir où l'on va mettre tout cela, et quel impact cela aura sur l'environnement. Personnellement, la situation des agriculteurs n'est pas encore réglée pour le moment, alors qu'on en parle déjà. Est-ce une manière détournée de camoufler le problème ? Est-ce une manière de ne pas voir – de fait – ces problèmes ? Pour nous c'est une véritable question aussi bien sur le plan environnemental, qu'au niveau sanitaire.

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

C'est dommage, la personne qui a présenté pour la canne ne nous a pas parlé de l'après-quota. Peut-être que personne n'a d'information concernant la canne.

Daniel BEGUE, 2^e Vice-président ADEFAR

J'aimerais revenir sur l'économie. On a mis des millions pour le plan d'aménagement des Hauts, c'est-à-dire développer l'élevage dans les Hauts. Quand on lit les rapports de la DAAF, le premier frein est le manque de surfaces agricoles pour développer l'élevage, surtout en filière bovine. On va re-sucrez des terres dans ces mêmes secteurs. D'ici 2035, peut-être qu'il n'y aura plus de bovins vu les gros problèmes sanitaires, les non-applications des textes de loi, ici, dans ce département, concernant le sanitaire. Mais c'est quand même dommage qu'un projet revienne détruire un autre. Je connais bien toute cette zone dont on est en train de parler. La route prend depuis Dassy, qui arrive juste à la sortie, qui traverse le Piton Bleu et tout.

Sur Petit Tampon, Terrain Fleuri, la route arrive au même point là où il y a plusieurs routes. Si on donnait aux communes les moyens de faire l'entretien ou d'élargir ces routes de deux ou trois mètres, et de bien indiquer les gens et les touristes, ce serait peut-être plus agréable si ces routes sont en bon état. Cela ne sert à rien de faire de nombreuses routes si on ne peut pas les entretenir après. Si, pour chaque Réunionnais qui naît dans ce pays, il faut goudronner un kilomètre de nos terres, la Réunion sera vite goudronnée, si c'est cela votre plan de développement et votre vision.

Quand la DAAF nous donne les productions où nous sommes en autosuffisance, il n'y a rien de vrai. Les œufs viennent de métropole, les poussins viennent de métropole, les aliments viennent de la métropole, les matériaux de construction des bâtiments viennent de métropole ou de l'étranger. Il n'y a pas 100 %. Si on enlève tout cela, il y a zéro production. Il faut arrêter quand même de nous mentir. Pondez des projets avec de vrais poulets, qui sont nés à la Réunion, mais pas avec des poules qui viennent de métropole et des poulets qui sont trafiqués et qui ne sont même plus de vraies poules. Il faut arrêter.

Après, il faut penser – cela, nous le répétons – à d'autres moyens de transport. On ne va pas seulement faire rentrer des voitures, faire rentrer des voitures, et goudronner notre pays. Autrement, je vais vous donner une proposition : il faudra faire un tunnel qui traverse la zone des Plaines et qui ressort après la Rivière des Marsouins. Si le changement climatique continue, peut-être qu'il va neiger plus souvent. Il faudra faire une 4 voie pour aller au Piton des Neiges, comme cela, les touristes qui arrivent ont le temps de descendre sur l'île, aller au Piton des Neiges et retourner à l'aéroport. Si c'est cela que l'on veut comme développement, excusez-moi, mais on est à côté de la plaque. Merci.

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

Sur l'après-quota peut-être.

Mme Aurore BURY, représentante du Syndicat du Sucre

C'est vrai, je n'ai pas parlé de l'après-quota parce que nous y sommes déjà. Ça y est, depuis 2017, nous sommes après-quota. Nous sommes quand même engagés sur une convention canne et des conventions d'achat de l'ensemble des cannes qui sont livrées pour cinq ans, et des conventions qui sont tous les cinq ans, à cinq ans. Cela donne quand même une lisibilité importante dans une activité agricole quand on sait que tout ce que l'on va produire va être acheté, au moins pour les cinq, dix prochaines années.

Intervention brève hors micro.

Oui, mais si l'on fermait dans cinq ans, je pense qu'on n'investirait pas 6 millions d'euros par an dans nos usines, et c'est quand même encore le cas aujourd'hui pour rechercher de la compétitivité.

En fait l'après-quota s'est déjà préparé depuis cinq ans. Il s'est préparé par une recherche de compétitivité sur la partie industrielle, tout ce qui est économies d'énergie, amélioration des process, etc. C'est aussi pour cela que c'est important. On est sur des outils industriels, vous le savez, c'est de l'économie, plus on entre de volume et moins le coût de fonctionnement et la charge fonctionnelle sont importants. C'est pour cela que chaque hectare est important et chaque tonne de canne est importante, parce que c'est elle qui permet d'écraser les coûts de fonctionnement. Plus on va avoir de volume et plus on va pouvoir être compétitif. L'objectif est de ne pas être compétitif sur des zones betteravières, de toute façon, en plein cœur de l'Europe, nous ne le serons jamais. Par contre, tout le quart de l'Europe ne produit pas de betterave. L'aspect transport ajoute énormément sur le coût de production et de vente d'un produit agricole. C'est pour cela aussi que l'on dit que la route va augmenter la capacité d'aller sur des marchés à Saint-Denis, etc. Je n'y crois pas vraiment parce que le premier poste de charge, c'est du transport, sur le produit agricole.

Je ne sais plus, je me suis perdue en route. Oui, tout cela pour vous dire que pour nous, l'objectif est vraiment de pouvoir continuer à améliorer les variétés de canne pour améliorer le revenu planteur en lui permettant de produire un petit peu plus sur ses parcelles et un peu plus facilement.

Je confirme qu'il y a zéro insecticide sur la canne, déjà depuis les années 1980, puisque c'est de la lutte biologique avec un *Beauveria*, Madame. Venez, je vous invite à visiter.

Interventions dans la salle.

Les insecticides, non.

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

C'est une invitation à visiter.

Mme Aurore BURY, représentante du Syndicat du Sucre

Non, il n'y a pas d'insecticide. Il faut être précis. Nous n'allons pas faire le débat ici, mais effectivement, il y a des efforts à rechercher. Quand vous regardez l'indice de fréquence de traitement sur de la canne, nous sommes à 3. Effectivement, sur le maraîchage à la Réunion, nous sommes à 18, c'est-à-dire qu'il y a 18 passages de traitement sur du maraîchage à la Réunion. À un moment, il faut arrêter de taper toujours les mêmes parce que ce n'est pas la réalité. Nous avons des marges de manœuvre et nous avons de l'amélioration à rechercher, je suis complètement d'accord. Nous avons encore des choses à faire et à améliorer, c'est certain, par contre, il ne faut pas raconter n'importe quoi.

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

Attendez le micro, sinon, votre intervention est dans le vide.

Jean-Paul HOAREAU, sans profession [intervention en créole]

Juste sur la canne Madame, vous avez dit tout à l'heure que les quotas sont garantis pendant 5 ans. L'usine est aujourd'hui en train d'investir dans de nouvelles variétés, on est d'accord. Mais pour l'usine, de nouvelles variétés c'est bien, par exemple, si ce sont les dernières sorties et qui ont la fibre... Mais pour les agriculteurs, les pertes sont où ? Quand on prend les tonnes de cannes où la richesse est faible, le planteur va perdre de l'argent avec ces cannes. Il a toujours le transport, il a toujours la coupe, des choses à financer. Derrière tout cela, il y a les normes qui viennent aussi se rajouter. Chaque année, il y a une nouvelle norme, et l'agriculteur investit à chaque fois dans un nouveau matériel qui coûte cher. Pour finir sur la canne, vous me dites que depuis longtemps, il y a une volonté de faire de grandes exploitations. Mais ce qui pose problème aujourd'hui, c'est la main d'œuvre : d'où vient la main d'œuvre ? Car aujourd'hui, avec tout cela, on n'a plus de main d'œuvre : plus personne ne veut travailler. Et donc les agriculteurs font comment pour exploiter des dizaines d'hectares de terres et pour pouvoir être rentables ? Il faut au minimum 8 hectares, aujourd'hui, qui peuvent être rentables. Et encore, quand je dis rentable c'est vraiment prendre les gens pour des imbéciles. Et derrière tout ça, il y a aujourd'hui des agriculteurs qui n'ont plus de travail, ou qui sont seuls dans leurs champs pour travailler. Et il y a également les nouvelles normes qui arrivent tous les ans, qui demandent à chaque fois un investissement. Mais comment peuvent-ils investir, quand ils savent que dans 5 ans ils n'auront aucune garantie d'avoir des quotas ?

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

Il sera difficile de faire le débat sur l'agriculture ce soir. Par contre, il y a une réponse qu'on voulait demander à Monsieur GUEZELLO, c'est : est-ce qu'il n'y a pas d'agriculteurs dans la composition de la CDPENAF ? Juste là-dessus parce qu'il faisait cette remarque.

Albert GUEZELLO, Chef du pôle Protection des terres agricoles à la Direction de l'Alimentation, de l'agriculture et de la forêt

Pour répondre, cette commission administrative est composée de quatre collèges, un collège d'État, un collège associations de l'environnement, un collège élu, et un collège agricole où il y a la Chambre d'agriculture, la SAFER et un représentant des propriétaires.

Un intervenant

C'est toujours le même groupe qui siège dans toutes les commissions, que ce soit à la Chambre d'agriculture, que ce soit à la SAFER. Dans toutes les commissions, c'est le même groupe qui siège, les mêmes personnes.

Albert GUEZELLO, Chef du pôle Protection des terres agricoles à la Direction de l'Alimentation, de l'agriculture et de la forêt

Je ne participe pas au débat. Je rappelle juste.

Un intervenant

Les vrais acteurs, les groupes qui sont vraiment concernés ne participent jamais. Ce sont toujours les mêmes qui donnent un avis.

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

En tous les cas, ce soir, Monsieur GUEZELLO a pu donner son point de vue. En ce qui concerne ce débat, sur la route, le projet de route...

Un intervenant

Nous l'avons eu sur la route, mais le Président de la Chambre est là. Il n'a pas dit grand-chose dessus. Il n'a pas dit grand-chose sur les filières, excusez-moi.

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

Sauf s'il y a encore une remarque qui brûle la bouche de quelqu'un, juste pour finir, parce que dans un instant, on va nous mettre dehors, c'est cela le problème, nous avons un petit pot à l'extérieur. Par contre, après le pot, nous conseillons de ne pas aller sur le chemin qui va à l'extérieur parce qu'il est glissant, mais de revenir à l'intérieur du bâtiment pour sortir.

Albert GUEZELLO, Chef du pôle Protection des terres agricoles à la Direction de l'Alimentation, de l'agriculture et de la forêt

Je voulais rappeler que les déplacements rapides sont importants en termes de bilan CO₂. Quand j'évoquais le SAR, ce n'était pas du juridisme, mais c'est simplement une logique, comme pour l'agriculture, d'éviter, d'économiser, de compenser, donc limiter les déplacements, concentrer l'habitat près des endroits où l'on travaille, ce qu'a très bien expliqué un exploitant de gîtes touristiques de la Plaine des Cafres. Son intervention là-dessus était extrêmement claire, je l'en félicite. Il faut pouvoir avoir une activité à proximité. Des déplacements, il en faut, nous en aurons toujours, il faut qu'ils soient le plus économique possible, et en termes de rejet, donc de vitesse de déplacement, et plus économe sur l'espace. Cela coûte plus cher en investissements. Est-ce que c'est sur la durée d'une route que l'investissement se juge ou sur plusieurs générations ? Il me semble que c'est plusieurs générations, puisque les routes sur lesquelles nous circulons du littoral datent de bien avant. C'est celles qui sont toujours actives. À partir du moment où la route est créée. L'investissement peut effectivement être problématique à court terme, mais la force d'une collectivité publique est de pouvoir jouer sur le temps, des temps longs, d'aménagements compatibles avec l'aménagement du territoire. C'est cela qu'il ne faut pas oublier.

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

Monsieur le Président.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Je ne vais pas allonger la séance qui est déjà très tardive. Je voulais simplement me féliciter du nombre de participants et des interventions. Merci d'être venus. Restez connectés. Je constate que quand on parle d'agriculture, cela devient tout de suite très chaud. C'est un sujet qui passionne beaucoup. Je terminerai peut-être sur une citation de Mark Twain qui disait : « *Achetez de la terre, achetez de la terre, on n'en fabrique plus !* »

Voilà. Je vous souhaite une bonne soirée. Rendez-vous à la prochaine pour ceux qui voudront bien venir. Merci.

(Fin d'enregistrement)