

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

Compte-rendu intégral
Réunion thématique - enjeux environnementaux
du vendredi 6 avril 2018 au CIRAD Saint-Pierre

SALLE / ADRESSE : CIRAD Saint-Pierre
7 Chemin de l'Irat
97410 Saint-Pierre

PARTICIPANTS : 18 personnes

DÉBUT > FIN : 9 h 22 à 12h30

QUESTIONS-RÉPONSES : 14 questions

En tribune

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

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

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

Maîtrise d'ouvrage

M. Félix LACPATIA, Chargé d'Opérations

Mme Natacha MOULTSON, Responsable cellule environnement

M. Jean Philippe BAYART, chef du service prospective

Participants

M. Christian LÉGER, Président, SEOR

Mme Paule GERVAIS DELMAS, forêt de Sainte-Thérèse

M Nicolas VITRY, Conservateur, GCEIP, Président NOI

M. Patrice PAYET, Directeur, GCEIP, Conservatoire des espaces naturels

M. Julien TRIOLO, Responsable du pôle écologie/ONF

M. Jean-Laurent DALGE, ONF

Mme Annie-Claude ABRISKA, Présidente, ADEFAR

M. Daniel BEGUE, agriculteur, ADEFAR
M. Serge GEORGER, Directeur, AVE2M
M. Didier GALLETI, Agriculteur
M. Gérard CANABADY, Président, FDGDON
M Daniel BEGUE, Agriculteur, Vice-Président, ADEFAR
M. Olivier URIEN, DEAL, Antenne sud
M. Bruno SIEJA, ATMO Réunion
Mme Sylvie BRUNO, CMAC974
M. Antoine FONTAINE, CMAC974
Mme Marie FONTAINE, CMAC974

COMPTE-RENDU DE RÉUNION :

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Bonjour. Nous avons pris un peu de retard, mais vous savez sans doute qu'il y a de grandes difficultés de circulation à Saint-Denis, car la route du littoral est une nouvelle fois basculée. De plus, dans l'autre direction, il y a un accident. Nous attendons nos collègues de la commission qui ont pratiquement une heure de retard, et d'autres participants que nous attendons également ne sont pas encore arrivés. J'espère qu'ils nous rejoindront, mais nous allons commencer notre réunion d'aujourd'hui.

Je me présente. Je suis Laurent PAVARD, pour ceux qui ne me connaissent pas, j'ai été désigné pour présider la Commission particulière du débat public, qui est la commission déléguée par la Commission nationale du débat public, pour organiser ce débat public à propos de ce projet de route des Géranioms, baptisé ainsi par la région Réunion.

Aujourd'hui, la réunion est thématique. L'objet d'un débat public est d'abord d'informer le public, mais c'est aussi de recueillir ses avis sur le projet. Et le projet lui-même est en discussion, les variantes, ses avantages et inconvénients, mais également son opportunité. Nous avons le droit de nous demander si nous devons faire ou non une route des Géranioms. Cela fait partie des choses qui sont sur la table. Pour cela, il faut discuter de l'ensemble des tenants et aboutissants du projet. C'est la raison pour laquelle nous avons prévu un débat qui prévoit des réunions d'information générale, car le public n'est pas informé. Beaucoup de personnes découvrent ce projet, et nous avons des réunions publiques qui n'ont pour seul objet que de présenter le projet, et de recueillir les avis du public. C'est la première catégorie de réunions, et nous avons également prévu des réunions thématiques sur de grands problèmes. Mardi soir, la réunion était consacrée aux politiques de mobilité dans l'île de la Réunion. Ce sont les stratégies du Conseil régional en matière de transports, mais également des collectivités territoriales concernées.

Aujourd'hui, notre réunion est en plus petit comité pour plusieurs raisons. La première, c'est que nous avons obtenu cette salle du CIRAD, mais elle s'avère relativement petite. Nous ne pouvons pas faire une réunion publique, et nous avons demandé aux personnes de s'inscrire. Nous avons sollicité un certain nombre d'entre vous pour participer à cette réunion. Les thèmes en débat seront principalement relatifs à l'environnement. Tous les sujets de l'environnement mis en cause par ce projet. Il y a en a plusieurs, et nous verrons cela tout à l'heure.

J'effectuerai un bref rappel de ce qu'est le débat et ce que nous attendons du débat et ce que la Région Réunion attend de ce débat. Ensuite, Monsieur LACPATIA, assisté de sa collaboratrice, Madame MOULTSON, vous présentera le projet de route et les enjeux liés aux espèces et aux habitats. Nous allons donc faire ces deux présentations, puis nous aurons une phase de discussions.

Nous sommes en petit comité, et nous avons tenu à avoir des spécialistes des différents domaines examinés aujourd'hui. Nous avons quelques espèces emblématiques non loin du projet. Il y a des habitats et des zones naturelles sensibles, c'est-à-dire une série d'enjeux environnementaux importants dans le secteur concerné par le projet. D'autres enjeux sont liés à la gestion des eaux et des pollutions. Les trois premiers mois de l'année ont montré qu'il y avait quelques problèmes en matière de ruissellement, par exemple, mais nous avons également des ressources en eau ou des captages d'eau potable. Chaque fois que nous faisons un ouvrage routier, nous avons des risques de pollution, des risques d'aggravation de ruissellement, et toute une série d'enjeux liés à la gestion des eaux. Nous allons essayer de développer cet aspect-là dans une seconde discussion. Nous essayerons d'aborder la pollution de l'air. Nous attendons une personne spécialisée sur ce point, mais il est bloqué dans les embouteillages. Il doit respirer de l'air pollué...

Le débat public est une procédure issue de la loi Barnier. Très souvent, lorsque l'on arrive au stade de l'enquête publique, le public considère que ce n'est pas forcément la peine de se mobiliser, car le projet est déjà entièrement solidifié, et il ne peut plus être modifié. Le débat public intervient dans une phase très précoce de la vie d'un projet, alors que les études sont réalisées, mais elles sont encore modifiables.

Cela renvoie à un certain nombre de concepts relativement importants à l'instar de la convention d'Aarhus, ou le sommet de la terre à Rio qui prévoit que le public a le droit d'accéder aux informations environnementales liées aux projets d'investissement. Ce sommet a établi le principe selon lequel la décision publique était sans doute mieux étayée et mieux calibrée si le public était associé à sa prise

de décision. Il y a globalement un certain sentiment de défiance vis-à-vis de la décision publique, et la CNDP a réalisé un certain nombre d'enquêtes montrant globalement que le public attendait une meilleure association aux prises de décisions en matière d'investissement. Nous avons vu sur un certain nombre de grands projets récemment, en Métropole, tous les problèmes générés par le fait de faire un aéroport, et je ne parle même pas du stockage des déchets nucléaires, mais à chaque projet d'infrastructure, il existe de grands débats. Le débat public est là pour recueillir l'avis du public, et permettre au maître d'ouvrage d'en tenir compte dans la définition de son projet.

Nous sommes mandatés et nous sommes une équipe de sept personnes, c'est-à-dire cinq membres de la commission et le secrétaire général, Benoît MOREL, ainsi que notre assistante, Lana GONTHIER. Nous avons été désignés par la Commission nationale du débat public. Notre caractéristique est d'être neutres et indépendants, c'est-à-dire que nous n'avons pas de partie liée avec le projet, et nous n'habitons pas sur la zone. De plus, nous n'avons pas d'engagement politique, et nous sommes indépendants du maître d'ouvrage. En effet, nous ne sommes pas mandatés par la région, mais nous sommes mandatés par la Commission nationale du débat public, et notre mission se borne à organiser le débat. Nous respectons trois principes.

- La transparence de l'information. Tout ce qui est dit, fait et écrit est consigné puis consultable par le public sur notre site internet. Nous pouvons trouver tout ce qui se fait.
- L'équivalence des intervenants. Dans une réunion publique, nous pouvons avoir un élu. Jusqu'à présent, il n'y en a pas eu beaucoup, mais nous pouvons avoir un élu ou une personne importante entre guillemets, mais le citoyen dispose du même droit à la parole que ses représentants. C'est la démocratie participative.
- L'argumentation des propos. Nous avons le droit d'être pour ou contre un projet, mais il est nécessaire d'argumenter. C'est bien ce que nous attendons. Sinon, il n'y a pas de débat. C'est un principe essentiel.

À l'issue de ce débat, nous établirons un compte-rendu. Il ne donnera pas d'avis sur le projet, mais il expliquera ce qui a été entendu et les avis recueillis, afin d'avoir une photographie, un état des lieux des propos énoncés lors de nos réunions et de nos rencontres auprès du public.

Le débat à ce stade devrait se terminer début mai. Nous avons encore plusieurs réunions publiques, et nous serons présents sur le marché de Saint-Pierre demain. À l'issue de cette séance de clôture, nous aurons deux mois pour rédiger notre compte-rendu, c'est-à-dire jusqu'à début juillet. Puis, le Conseil régional disposera de trois mois pour dire ce qu'il fait de ce rapport, et de ce qu'il décide pour la suite de son projet. Il peut dire qu'il continue en privilégiant telle ou telle variante, mais il peut aussi modifier son projet, voire l'abandonner. Néanmoins, ce dernier cas n'est pas le plus fréquent.

Concernant les réunions qu'il reste à organiser, mis à part le marché de Saint-Pierre, nous avons encore six réunions avant la fin du débat, mais nous n'excluons pas la possibilité d'en ajouter si nous n'avons pas recueilli suffisamment d'avis, et touché suffisamment de monde.

Par ailleurs, nous ne sommes pas dans une grande salle, mais ce que nous disons est enregistré, et pour pouvoir être enregistré il faut parler dans le micro. La parole est libre bien évidemment, mais attendez d'avoir le micro pour vous exprimer, car ce que vous direz ne sera pas enregistré ni retranscrit. De plus, nous avons un photographe, et l'objectif se limite à illustrer le débat. Vous avez tout à fait le droit, au titre du droit à l'image, de refuser à ce que votre image soit utilisée. Signalez-le alors au photographe et il effacera le fichier.

Je rappelle juste que nous avons un site internet, un compte Facebook et Twitter. Il y a beaucoup de réactions sur le compte Facebook en ce moment. Le compte Twitter tourne un peu moins bien. Cette présentation sera disponible sur le site internet. Vous avez déjà une présentation à peu près équivalente sur le site internet pour les réunions précédentes.

Je vous propose de céder la parole, sauf si vous avez des questions sur cette première partie générale, à Félix LACPATIA qui va nous présenter le projet de route.

Félix LACPATIA, Chargé d'Opérations

Bonjour. Je travaille au service Prospectives de la Région. Ce service fait partie de la Direction études et grands chantiers au sein de la Direction générale adjointe grands chantiers, transports et déplacements de la Région. Le service Prospectives a pour but d'avoir une vision au long terme des déplacements à la Réunion, et il permet de programmer les grandes constructions sur les quatre voies à la Réunion.

La vision générale ne concerne pas seulement les routes, mais c'est aussi le bruit routier, l'aménagement paysager, et ce que l'on peut faire et donner comme image de nos routes à la Réunion. Cela peut aussi être des transports en commun.

Le projet sera présenté en deux phases. Je vais vous présenter le projet routier ainsi que les options existantes en ce moment, puis nous passerons plus en détails sur les aspects environnementaux.

Le projet routier

Le projet routier a été initié en 2010 lors d'une délibération en fin 2010. Nous sommes actuellement à la fin des études préliminaires. Cela veut dire que nous avons exploré toutes les options et les tracés. Les tracés présentés aujourd'hui sont considérés comme les plus viables au regard de la commande. Le projet a été étudié par SETEC International, INCOM, SOGREA, ARTELIA, SETEC Organisation et TECHNE Cité. De nombreux bureaux d'études ont travaillé ensemble sur deux phases.

En outre, sont présents avec moi, de la Région et du bureau d'études, Natacha MOULTSON qui est au service environnement des services des routes, Jean-Philippe BAYART qui est le chef du service Prospectives, et SETEC Organisation qui a mis au point toutes les présentations et tous les dossiers de concertation pour le débat public.

Avant de passer les diapositives qui montrent les tracés, je vais vous présenter le contexte. Nous sommes à la Réunion, et toutes les personnes présentes connaissent à priori la Réunion. Je ne rentre pas dans les détails de toutes les expériences personnelles que nous pouvons avoir sur le trafic routier à la Réunion, mais vous savez que la Région construit des routes depuis environ 30 ans en deux fois deux voies ou deux fois une voie autour de l'île. La Région avait pour objectif depuis ces dernières années de faire l'arc Saint-Benoît – Saint-Pierre en deux fois deux voies, mais nous devons encore voir ce qu'il reste à faire pour améliorer le réseau en deux fois deux voies. La prochaine étape qui a déjà commencé depuis une dizaine d'années consiste à ajouter du transport en commun en site propre, afin d'avoir un réseau cohérent par rapport au mix que nous voulons avoir à la Réunion.

Sur l'histoire de la micro-région sud, nous avons une forêt primaire sur toute la pente qui a complètement disparu au profit d'une ville et de l'agriculture. Les caractéristiques à retenir pour réaliser un projet de transport d'infrastructure sont la population sur la zone Saint-Louis – Saint-Pierre – Col de Bellevue et le relief qui est très important. Nous essayons, en regard des routes de montagnes présentes à la Réunion, d'éviter de faire des lacets très pénibles pour la population. Il faut imaginer que la population fait déjà le trajet entre le domicile et le travail, c'est pénible pour eux, mais pour les transporteurs de poids lourds, c'est très très difficile d'avoir des routes montagneuses.

Le dynamisme de la population dans cette région est le premier problème détecté dans cette zone. Nous considérons qu'un quart de la population, en 2030, habitera sur cette zone, et un tiers de tous les déplacements de l'île se feront sur ce tripôle. Il s'agit bien d'une zone très importante en matière de transports, et elle est aussi très importante en matière économique, car un tiers de la population aura moins de 20 ans. Ces jeunes vont arriver rapidement sur le marché de l'emploi ainsi que du logement, et ils auront besoin de se déplacer. Ils vont arriver sur le marché dans pas longtemps.

La population est censée arriver à son maximum vers 2035/2040, mais cet accroissement de la population ne peut être accompagné que de deux manières : les transports en commun et la route. L'objectif de la région sur le SAR et le SRIT sur 15 ans est d'arriver à un mix de transports où les transports en commun vont atteindre 15 %. Si vous étiez présent à la réunion de mardi soir, les personnes en charge de ce dossier considèrent que ces 15 % en transport commun sont très ambitieux. Ils ne sont pas certains d'y arriver. Les plans sur cette zone sont plutôt de 6 à 7 % de transports en commun. Ce sont les plans de la CIVIS et de la CASUD. La population explose dans cette zone, et elle est très mal équipée en véhicule. Étant donné qu'on a quand même un accroissement de la richesse à la Réunion, il y a de moins en moins de pauvres, ces personnes vont s'équiper. Déjà, les personnes équipées en voitures, elles n'ont pas autant de voitures qu'en France métropolitaine, on est entre 1,2 et 1,3 %. Or, en Métropole c'est environ 1,70 %. Nous voyons arriver cette explosion de voitures, et on essaye de la traiter comme on peut, mais on pense que c'est quelque chose qui est inéluctable. On se donne comme objectif de faire des deux fois deux voies, mais on n'a pas pour objectif d'aller plus loin que des deux fois trois voies pour l'instant, mais la micro-région du sud est une zone où la démographie est explosive.

Concernant l'économie, un des intérêts de cette micro-région c'est que nous avons à peu près tous les atouts pour que cette zone se développe. Au lieu de développer partout dans l'île, les hauts, les bas, toute la côte, partout, on a des endroits où on peut concentrer l'économie de la Réunion, et cette zone est actuellement l'un des meilleurs endroits. Il y a un aéroport, une structure aérienne, une bonne structure RD déjà, et beaucoup d'entreprises sont créées dans le sud tout comme en haut du Tampon, dans le milieu ou en bas, dans la zone de Pierrefonds. On sait que dans cet endroit nous avons une grande chance d'avoir une économie qui pourrait prospérer, si nous pouvons faire le maximum d'investissement dans cet endroit. Il est déjà très habité et utilisé. Évidemment, la Région n'a pas mis toutes ses billes dans ce projet.

Pour le service des routes, nous faisons l'analyse qui consiste à dire que ce n'est pas un projet qui va résoudre tous les problèmes. C'est un grand nombre de projets, dont celui présenté aujourd'hui qui permettra de résoudre les problèmes.

Il y a déjà eu une réunion sur l'économie, il y a trois semaines, les éléments présentés sont disponibles sur le site internet de la CPDP.

S'agissant des voitures qui est le plus grand problème pour les routes, on voit bien aujourd'hui que l'on a des difficultés puisque certaines personnes ne sont pas là à cause des embouteillages. Pour les routes, en ce moment, la situation en bas du Tampon, on est au-dessus de 50 000 véhicules par jour, et entre Le Tampon et la plaine des Cafres le trafic descend jusqu'à 20 000 véhicules par jour. Quand nous arrivons à Bourg-Murat, nous sommes à 5 000 véhicules par jour. Cela veut dire que les personnes qui traversent la RN3 de Saint-Pierre vers Saint-Benoît sont un peu plus de 5 000. Quand nous avons étudié cette route, le but premier était de dire que nous voulons une route qui fasse la promotion du développement économique. Un des objectifs reste toujours l'emploi et l'activité économique ainsi que la croissance. Pour cela, la liaison Saint-Pierre — Saint-Benoît est très importante pour le développement économique. Pour l'instant, au regard du trafic actuel, nous pensons que nous devons nous concentrer sur les zones Saint-Louis-Le Tampon-Saint-Pierre et Saint-Benoît pour améliorer les transports, où nous avons de multiples études pour une déviation ou une traversée en boulevard urbain.

Sur la micro-région sud, nous sommes en ce moment entre 70 et 75 % de voitures et 5 % de transports en commun. Si les plans de développement s'avèrent justes, nous devrions passer de 5 à 15 %, au pire 10 %, dans les 15 à 20 ans. Cela veut dire que nous aurons 80 % pour les autres déplacements, mais cela ne concerne pas uniquement des véhicules, mais aussi les piétons, les vélos, etc. Les voitures, en ce moment, représentent environ 70 %, et dans 10 à 15 ans, nous allons tenter de réduire ce nombre de voitures avec l'offre de transports en commun, mais nous ne descendrons pas au niveau de Paris qui représente 10 % de voitures pour les transports.

Il y a un second objectif de la région dans le SAR et le SRIT qui est de réduire de 10 % l'utilisation des énergies fossiles. Nous devons attaquer cet objectif de plusieurs fronts pour tenter d'obtenir le résultat.

Quand nous analysons le trafic et la manière dont les personnes se déplacent sur cette zone, nous nous rendons compte d'un fait typique d'une zone délaissée, c'est qu'il n'y a pas de hiérarchisation du réseau. Les personnes passent n'importe où et c'est un peu la débrouille sur tout le secteur. Cela peut être intéressant quand on n'a pas beaucoup de circulation et de voiture, mais nous arrivons à des niveaux de saturation qui font dire que, dans 15 ou 20 ans, la situation sera inextricable. Elle serait probablement liée à la création de logements en de nombreux endroits différents. La Ravine des Cabris a explosé, et tous les bourgs autour du Tampon ont grossi rejoignant l'agglomération du Tampon. Or, de nouvelles routes n'ont pas été créées ni d'assainissement pluvial, soit l'accompagnement qu'il doit y avoir lors d'une urbanisation galopante comme ici. Sur le contexte, j'ai terminé. Je vais passer les diapositives.

Concernant l'agriculture, il y a déjà eu une réunion thématique. Les projets de transports nécessitent de créer de l'infrastructure et ont un impact très fort sur le foncier. Sur cette zone, il y a deux impacts, le bâti et l'agriculture. Dans les diaporamas, ce sera plus simple d'éviter les zones à fort enjeu environnemental du type habitat naturel.

Relativement au projet, nous arrivons parfois avec nos gros sabots routiers, et nous pensons parfois résoudre les problèmes routiers en faisant d'une deux fois deux voies une quatre voies. Ici, nous pensons qu'il y a beaucoup trop de problèmes pour qu'une simple infrastructure règle le problème. Nous avons une zone qui doit se développer le mieux possible au regard des investissements publics.

Je le répète, mais cette zone est très attractive avec une population dynamique. Normalement, nous devrions avoir une bonne croissance économique. Il y a des aéroports et des activités de services, ainsi que l'hôpital et l'université, c'est-à-dire tout ce qu'il faut pour que cette zone devienne un centre qui fonctionne. On pense toujours que Saint-Paul et Le Port sont un centre important par rapport à Saint-Denis, mais tout le monde se rend à Saint-Denis. Nous pensons que tout le monde ira à Saint-Pierre si nous arrivons à mieux le développer. En ce moment, les personnes qui se rendent à Saint-Pierre habitent autour, et y viennent y travailler. Le soir, ces personnes rentrent chez elles. Nous avons donc en ce moment un mouvement pendulaire autour de Saint-Pierre. Ceci n'est pas très bon pour le trafic.

Les objectifs principaux — qui découlent de l'étude, et qui servent à faire une voie rapide, à terme entre Saint-Pierre et Saint-Benoît — sont de soulager le cœur de ville du Tampon, car depuis quelque temps, nous pensons que les villes ne devraient pas avoir les fonctions anciennes qu'elles avaient. Ainsi, nous devons organiser des zones calmes, il faut organiser des rues piétonnes, et mettre des rues uniquement réservées aux transports en commun. Tout cela se fait si nous enlevons le surplus de véhicules. Les voitures ne devraient pas traverser la ville. Une voie rapide permet de prendre tout le trafic qui ne devrait pas divaguer ou essayer d'éviter les bouchons, ou de trouver des systèmes pour passer à travers la ville du Tampon. Si nous réussissons notre infrastructure, il y aura beaucoup moins de trafic dans Le Tampon, et celui-ci pourra réorganiser son trafic en fonction des véhicules à l'intérieur de leur ville, et non pas de véhicules de Saint-Louis, etc., qui passeraient par Le Tampon. C'est l'un des intérêts d'avoir un axe qui concentre les voitures qui souhaitent aller vite d'un point à un autre.

Notre second objectif porte sur les bassins de vie. Dans cette zone, de nombreux bassins de vie se sont créés et développés, mais les systèmes de routes et de transports n'ont pas suivi. Pour que le système de transports rattrape son retard, il faut qu'il y ait une vision hiérarchique de la façon dont le réseau se développe. Il faut une colonne vertébrale qui prend un maximum de trafic, mais il faut également des réseaux secondaires qui rejoignent ce réseau primaire. Ensuite, de petites rues doivent aller jusqu'aux habitations. Pour ce faire, il faut déjà savoir par où passe cette colonne vertébrale sur la micro-région.

En dernier lieu, c'est l'amélioration de l'accès au pôle économique et touristique. Nous avons beaucoup de demandeurs d'emploi. Dans le nord du Tampon, ces demandeurs d'emploi auront toujours des difficultés à obtenir les emplois sur la côte s'ils n'ont pas un bon accès. Autre perspective, c'est la liaison entre les hauts et les bas. Nous en parlons souvent dans les documents de planification il faut améliorer cette liaison, mais si nous améliorons la liaison entre Saint-Gilles et Bellemène, ce n'est pas la même chose que d'améliorer le trafic entre Saint-Pierre et Le Tampon. Là, nous avons vraiment une très forte raison de faire une liaison entre le bas et le haut qui non seulement dessert La Plaine des Palmistes et le centre de l'île, mais aussi tout ce qui peut se développer sur cette liaison dans ce secteur.

Concernant le tourisme, encore une fois vous connaissez la Réunion, les endroits les plus intéressants se situent sur la côte ouest et dans le centre de l'île, c'est-à-dire le patrimoine mondial de l'UNESCO et le parc national. Cette liaison entre ces zones-là est, par exemple, effectuée par les tour-opérateurs qui y amènent les touristes, pas seulement de l'extérieur, mais aussi les familles qui veulent faire un pique-nique, etc., et ils disent qu'ils ont des difficultés à faire des circuits, afin de découvrir l'île, pour qu'eux-mêmes fassent la promotion de l'île à d'autres touristes. Ces difficultés résultent de problèmes de liaisons. Une des liaisons les plus intéressantes est celle qui donne accès à l'intérieur de l'île, et pas seulement au volcan, mais aussi à Bebour...

Nous allons désormais aborder le cœur du sujet. Pour faire ces tracés routiers, nous avons d'abord cherché à trouver les meilleurs tracés géométriques, car nous avons beaucoup de pentes. Nous passons de 0 à 1 600 mètres d'altitude sur 25 kilomètres, et nous ne pouvons pas faire de ligne droite tout au long, mais si nous faisons des lacets nous avons toujours le même problème. Nous avons trouvé des caractéristiques de voies rapides en deux fois deux voies ou en deux fois une voie, dans certains cas, et nous devrions pour tous les linéaires faire du 90 et non du 110 en raison des pentes. Dans certains secteurs, il y a de plus de problèmes de voies lentes et de sécurité pour les camions ou les bus qui pourraient perdre leur frein, par exemple, où il a des améliorations que nous avons réalisées sur les tracés.

Nous avons trois familles de variantes que nous avons proposées. Une famille de deux tracés passent à l'ouest du Tampon, deux familles passent à l'est du Tampon, et une dernière famille est un mix entre l'est et l'ouest. Si vous voyez sur la carte, on voit ici le tracé Ouest, Les tracés ouest

représentent environ 24 kilomètres et six échangeurs. Si vous voulez vous repérer, vous avez ici Saint-Pierre, ici la grosse zone d'urbanisation du Tampon, ici vous avez La Plaine des Cafres, et ici Bourg-Murat. Cela veut dire qu'on part un peu en dessous de Mon Caprice, ici, on monte dans les champs de cannes, on arrive à la RD 27, qui est ici tout le monde connaît CANABADY. On a la RD 27 ici, avec une liaison avec le pont de l'Entre-Deux. Pour la première fois, l'Entre-Deux aura une liaison rapide vers la route nationale. Quand on monte on va desservir par des échangeurs. Quand je dis qu'on s'arrête, cela veut dire qu'on va faire une série d'échangeurs. Là, il y en a six. Ce sont de vrais d'échangeurs et non des ronds-points, avec une vraie voie rapide. On ne fait pas de boulevard urbain comme le boulevard Banks.

Après, quand on monte, on va desservir Bras de Pontho, on montera un peu plus haut, et on aura Pont d'Yves, et ensuite on aura la Plaine des Cafres, ici. Quand je dis ici, c'est parce que la Plaine des Cafres est ici, mais on fait l'échangeur en croisement avec la RD qui dessert La Plaine des Cafres à cet endroit. Idem, à chaque fois qu'on fait un échangeur, on est en liaison avec la RD qui traverse Le Tampon d'ici à ici. Puis, on arrive à Bourg-Murat tout en haut.

L'intérêt de ces deux variantes... la grosse différence que nous avons avec ces deux variantes, c'est qu'ici on est très près de la RN 3. La RN 3 actuelle est ici. Cela veut dire qu'on pourrait, par exemple, faire cette première partie, et ensuite faire une deuxième partie. Alors que celle-ci est beaucoup plus éloignée de la RN 3. On a fait cette variante, car on passe à travers une ZNIEFF ici. Une ZNIEFF coupe en deux endroits la route. Ensuite, c'est à avoir si cette ZNIEFF a une très grande importance, et si on peut faire des mesures d'accompagnement qui sont bien meilleures que simplement de préserver une ZNIEFF qui est plutôt en très mauvais état. C'est la grosse différence entre les deux variantes. On se colle beaucoup plus à la rivière Saint-Étienne qui est ici. L'autre caractéristique de la variante ouest, c'est que comme elle passe dans l'urbanisation, c'est de d'habitat diffus, ce ne sont pas des immeubles comme à Saint-Denis, ce sont des villas pour la plupart, on va attirer quand même beaucoup de personnes qui vont faire du trafic local à l'intérieur de la zone, et nous avons une hausse du trafic ici par rapport à ici. Nous avons plus de passages sur cette route que les autres variantes, cela veut dire qu'on est obligé d'être à deux fois deux voies à peu près jusqu'ici pour qu'il y ait un trafic fluide sur cette variante. C'est à voir ensuite si on essaie de mettre du transport en commun, car si on ajoute quatre voies pour garder deux voies en site propre. La caractéristique, c'est qu'on passe pas mal dans l'urbain. En foncier bâti, il y a beaucoup plus d'impacts sur les variantes Ouest.

Sur les variantes ouest, nous avons toujours la ville du Tampon qui s'étend, La Plaine des Cafres est ici, Bourg-Murat est ici, et Saint-Pierre est ici. On passe par l'ouest, ici là, près de l'endroit où en ce moment, tous les matins, vous avez des remontées de files sur l'entrée de Saint-Pierre quand vous descendez du Tampon. Si une variante Ouest était réalisée, nous referions toute l'entrée de ville de Saint-Pierre pour éviter des remontées sur la route nationale, mais cela ne veut pas dire qu'il n'y aurait pas d'embouteillages dans Saint-Pierre, mais nous allons tenter d'éviter les embouteillages sur la route nationale.

La variante Est passe au-dessus de Mon Caprice, mais en dessous des Azalées, c'est ici à peu près. On prend par l'est. Si vous voyez la ville est ici, et elle continue par là. Souvent, on nous demande pourquoi nous n'avons pas fait une droite comme ça, c'est parce que vous avez ici un bassin qui plonge. Il y a un relief, ce qui fait que la route devrait plonger avec une forte pente, et remonter avec une très forte pente, et ces pentes ne sont pas compatibles avec du trafic de poids lourds. Si vous voulez faire du développement économique, les voitures ne sont pas les plus importantes, mais ce sont les camions et les poids lourds.

On remonte ici, et là on trouve un moyen d'avoir un relief intéressant pour une voie routière, et nous sommes plutôt sur des zones d'élevage, et très peu d'habitations desservies par les échangeurs. Il y en a un de moins sur cette variante, et les personnes qui seront desservies directement, c'est Bérive qui est ici, et un peu plus haut c'est Petit-Tampon qui est cette petite bande habitée ici. On a un échangeur ici, et puis ensuite on va avoir La Plaine des Cafres. On arrive ensuite à Bourg-Murat.

La grosse différence entre ces deux tracés, c'est que ce tracé se rapproche beaucoup de la RN 3 actuelle. De nouveau, on a une possibilité de s'arrêter ici dans une première phase de chantier, et de continuer ensuite par là. Celle-là est beaucoup plus éloignée. Cela ferait beaucoup d'impacts si on voulait rejoindre la RN 3.

La troisième famille de variante, c'est la famille mixte. J'ai oublié de vous dire qu'ici on n'a pas deux fois deux voies dans la variante Est, parce que nous n'avons pas tout le trafic urbain qui va utiliser

cette route. On n'a pas besoin d'une deux fois deux voies sur le linéaire. Par contre, comme nous avons des pentes, nous avons besoin de voies lentes. L'intérêt de la voie lente, un peu comme on a fait sur la route des Tamarins, on a pris les voies lentes, et elles ont été dédiées aux bus. C'est une possibilité aussi.

La voie ouest, on avait l'intérêt d'une voie rapide qui fait la grande liaison de transit, mais aussi de l'urbain. Ici, on a plutôt exclusivement un trafic de grand transit, c'est-à-dire la grande liaison route nationale entre Saint-Pierre et Saint-Benoît, sauf si tout d'un coup nous avons beaucoup de lotissements créés dans le coin, ce serait étonnant au regard des pentes.

Sur la dernière famille de variante Est-Ouest, elle permet d'éviter de continuer la variante ouest de ce côté, où il y a aussi des zones d'activités économiques, des serres, de l'élevage, des prairies, et un très beau site aussi, mais de l'autre côté aussi c'est très beau. On partirait du même endroit que les variantes Ouest, puis arrivé ici, à peu près, on traverse la RN 3 qui est ici, et on rejoint le tracé Est. C'est pour cela qu'elle s'appelle Ouest-Est. On rejoint le tracé Ouest. Il y a aussi des impacts importants par rapport à cela. Il faut voir ce qui est le plus intéressant. Il y a aussi de nouveaux impacts qui sont ici, par rapport à l'ouest et l'est. Elle fait à peu près le même linéaire, entre 20 et 25 kilomètres selon les variantes. C'est un tracé en deux fois deux voies jusqu'ici et il y a une autre possibilité qui est de dire qu'en cette partie, pour l'instant, on a quand même 20 000 véhicules par jour, mais on peut dire que c'est une impasse. Est-ce qu'on veut continuer jusqu'à Saint-Benoît un jour ? On peut se dire qu'on arrête à La Plaine des Cafres, et un jour, quand on fera la suite, on partira de là, et on continuera. On peut s'arrêter avant. C'est une faisabilité économique, c'est pour éviter de se précipiter dans le temps aussi, en sachant qu'en arrivant au Col de Bellevue, là-haut, les travaux importants à cause du linéaire, deviennent beaucoup plus importants à faire. Il faut éviter plein d'espèces protégées, il faut faire des tunnels, il faut faire plein de choses qui ne sont pas pour l'instant d'actualité, car il n'y a que 5 000 véhicules par jour, mais à terme, probablement qu'on aura besoin d'une liaison économique dans le sud. C'est un mix entre l'Ouest et l'Est. Typiquement, ce tableau est mis dans les études suivantes. A ce stade, on est sur des études préliminaires.

Les études d'enquête publique sont sur la base d'un avant-projet. Nous réalisons, dans ce tableau, les avantages et les inconvénients entre chaque tracé. Sur le foncier bâti, les variantes Ouest ont beaucoup plus d'impacts qu'à l'Est, car nous passons beaucoup moins sur le bâti. Concernant l'agriculture, les variantes Est sont plus impactantes. Nous avons pris le critère de la taille des parcelles pour en arriver à cette conclusion. L'un des problèmes de l'agriculture c'est qu'elle doit apporter de l'argent. Si nous avons des personnes qui gagnent moins que le SMIC sur leur terrain, nous nous demandons si c'est mieux de passer chez eux plutôt que de passer sur de grandes propriétés viables économiquement. C'est une question que nous posons chaque fois aux agriculteurs, et ils ont deux avis différents. Ici, nous avons de petites parcelles, nous arriverons toujours à trouver des moyens de remplacer de petites parcelles, mais en passant sur les grandes parcelles, nous créons un risque qu'elles ne soient plus viables économiquement. Néanmoins, les agriculteurs ont des avis divergents.

Concernant l'environnement, une route provoque un impact. On ne peut pas mettre de vert nulle part. Il y a le bruit et la pollution ainsi que les riverains. Relativement à l'habitat naturel et des espèces, la variante de l'Est passe au-dessus de ravines. Ce sont des *hotspots*, c'est tout près du parc national. Il n'y a peut-être pas un impact permanent, mais pendant les travaux, il y aura un impact, et il faudra des mesures d'accompagnement, notamment pour les pétrels.

Concernant le report de trafic, il est important pour vider la ville du trafic de transit, du trafic parasite, et des personnes qui veulent aller dans les hauts du Tampon, et qui doivent passer par le bas du Tampon pour y arriver. Les variantes Ouest sont plus intéressantes, car elles captent plus de trafic parasite.

Pour le coût, le problème est de savoir ce que l'on chiffre. Est-ce que l'on chiffre le coût de l'infrastructure, combien on met sur la table pour faire la route ? Quel est le bénéfice pour tout le territoire en matière économique ? Vous voyez le coût direct, on nous demande souvent le nombre d'emplois créés et le nombre d'entreprises qui vont s'installer, ainsi que le temps de parcours pour chaque habitant. C'est très complexe de le savoir, car cela dépend. Si nous avons une crise économique majeure dans cinq années, il n'y aura plus du tout de trafic dans l'île. Par exemple, à Athènes, il y avait des pics de pollution tous les mois d'août, mais avec la grande crise économique en Grèce, il y a cinq ou six années, il n'y a plus de pics de pollution à Athènes. C'est donc très complexe d'avoir une vision à moyen et long terme.

Concernant le maillage routier, est-ce que la route permet ensuite aux autres collectivités — soit aux communes, communautés de communes et au département, maintenant que nous savons qu'il y a un retard dans les équipements publics dans la région — de développer ou d'améliorer leur propre réseau ? Il existe un maillage avec la ville du Tampon grâce aux variantes Ouest. La variante Ouest a aussi des accès vers la Ravine des Cabris, c'est-à-dire tous ces endroits où il n'y a pas vraiment de route de qualité. Malgré tout, nous sommes à la fin des études préliminaires, et aucun des tracés n'a été choisi.

Quand nous posons la question aux maires et aux conseillers régionaux, ils n'ont pas le même avis et la même vision du développement de la micro-région sud. L'intérêt du débat public est d'obtenir l'avis de tout le monde sur la vision de l'avenir. Certaines personnes disent qu'ils ont une belle vue, que c'est très calme, et refusent les voitures. Nous leur disons que nous avons une responsabilité vis-à-vis de la région, c'est que l'économie de la Réunion se développe. Nous avons une responsabilité vis-à-vis des chômeurs et des personnes enclavées dans les hauts. Est-ce que les élus vont écouter les personnes qui souhaitent rester au calme ? Est-ce que la région va préférer le développement économique ? Je n'ai pas pour le moment de réponse. Vous le saurez avant la fin de l'année.

Même si j'ai dit que le coût est relatif, il ne s'agit que d'un coût d'investissement, mais il faut savoir les impacts sur le développement économique. Les coûts s'étalent entre 400 et 600 millions en fonction des variantes, mais ce sont des coûts en études préliminaires. On prend des linéaires, et on applique des ratios par rapport aux ouvrages d'art et aux routes normales, deux fois deux voies et deux fois une voie. Quand on fait la concertation et que nous rencontrons les personnes pendant les débats, nous constatons une forte attente sur les parkings relais en matière de covoiturage, et sur les gares routières qui sont placées où les cars jaunes et les réseaux locaux pourraient se croiser. Nous avons d'ores et déjà pris en compte ces attentes pour la suite des études, et nous pourrions les intégrer quand nous aurons choisi la variante. Néanmoins, nous devons rediscuter sur la localisation des parkings relais et des gares routières. On nous a aussi parlé de parkings avec des recharges électriques. Les personnes peuvent laisser leur voiture pour recharger les batteries de leur voiture. Il y aurait des ajouts par rapport à ce coût. Il peut y avoir aussi des retraits, car lorsque l'on calcule le coût de l'opération, on calcule le plus largement possible afin d'éviter toute surprise. Malgré tout, parfois seulement, on dépasse le montant initial. En résumé, il est important que le territoire soit mieux desservi, mais il y a un impact sur la consommation des espaces en parallèle.

Concernant l'accessibilité au pôle urbain du secteur, ce n'est pas l'accessibilité par voitures, mais c'est l'accessibilité générale, et c'est l'amélioration du mix actuel de 5 % de transports en commun et 70 à 75 % de voitures. C'est aussi la hiérarchisation du réseau, pas adapté selon nous aux besoins de cette zone.

Une des conséquences de la construction d'une nouvelle route, vous l'avez déjà vu sur la route des Tamarins ou les quatre voies de l'est, L'Étang-Salé, on parle d'une désertification, mais ce ne sera pas le cas ici, car la commune du Tampon est très active commercialement, et il y a beaucoup d'activités économiques à l'intérieur de l'urbanisation. Néanmoins, il y a souvent un changement brutal, presque polaire, de la situation du trafic dans la zone lorsque l'on ajoute une quatre voies au sein d'un secteur. Sur l'Est, pendant quelques années l'ancienne route nationale était un peu à l'abandon, et maintenant on est en train de la requalifier et nous faisons des voies de vélos de chaque côté de la voie, et nous permettons aux personnes d'utiliser cette voie d'une façon différente que de la quatre voies qui est tout près. Sur L'Étang-Salé, c'est devenu une zone balnéaire beaucoup plus intéressante qu'avant tout le trafic de transit qui passait à travers L'Étang-Salé les bords.

À propos de l'amélioration de la qualité de vie des habitants, c'est aussi au détriment des personnes qui subiront la rotation juste à côté de chez elles.

En outre, le déroulement normal d'une opération est compris entre 15 et 20 ans. Parfois des opérations durent 40 ans. Le boulevard sud [de Saint Denis] c'est 25/30 ans. Si nous déroulons cette opération normalement, nous devrions terminer les études et la procédure réglementaire en 2025, et nous déciderons de la manière de faire cette route, en cinq ou six fois, en une fois, en deux fois ou d'abandonner le projet si ce n'est pas ce que nous voulons pour la zone. Nous avons réalisé une simulation de cette route par rapport à une construction de cette route en trois morceaux avec une livraison en 2035. C'est possible et réalisable.

Cette partie visait à vous expliquer le projet routier. Désormais, nous avons une présentation sur l'environnement du secteur. Je vais céder la parole à Natacha MOULTSON.

Natacha MOULTSON, Responsable de la cellule environnement au sein de la Direction des grands chantiers, transports et déplacements

Bonjour à tous. Je me présente, je suis responsable de la cellule environnement à la Direction des grands chantiers, transports et déplacements. Il s'agit d'une cellule environnement associée aux grands chantiers et aux transports. Celle-ci travaille sur les politiques d'aménagements paysagers, sur les problématiques de bruit lié au réseau routier, et nous travaillons également sur toute la partie réglementaire, lorsqu'il y a des études. Tel est le cas pour la route des Géraniums. Nous travaillons également sur la partie environnement, et nous veillons au suivi des chantiers ainsi qu'aux mesures compensatoires pendant et après le chantier. Il s'agit d'un panel d'actions relativement large.

Comme vous le savez tous, tout projet d'aménagement de grande ampleur a des impacts notamment sur l'environnement. Quand on parle de l'environnement, on parle de milieux naturels, mais aussi du milieu physique. Nous parlons aussi des aspects humains et des aspects sanitaires, avec l'écoulement des eaux et l'hydraulique, etc.

Aujourd'hui, l'idée n'est pas de vous brasser tous les aspects environnementaux potentiels dans un projet, car nous sommes sur des études préliminaires. Nous avons une zone très large avec plusieurs variantes, et nous n'allons pas encore dans le détail de l'impact environnemental de telle ou telle variante. Cela va se faire dans les études qui suivront dès qu'un choix de variante sera réalisé, ou que deux variantes subsisteront en regard des orientations décidées. Quoi qu'il en soit, l'idée aujourd'hui est d'avoir une idée large, et de vous laisser réagir en votre qualité d'expert. L'ONF aura sûrement un avis sur les différentes variantes d'un point de vue des forêts, et même les avis des particuliers, ou autre intervenant comme monsieur SIEJA, de l'observatoire de l'air.

Rapidement, je vais passer sur le diagnostic environnemental, car nous sommes dans les études préliminaires. Différents aspects vont être évoqués, et nous allons parler du projet vis-à-vis des contraintes environnementales. De plus, nous allons aborder les impacts en phase de chantier et d'exploitation.

Le diagnostic environnemental

Le diagnostic environnemental a été réalisé en 2012. Cela date un peu, mais ce n'est que le début, et les études, qui suivront, seront bien sûr plus précises. Nous avons un certain nombre d'enjeux naturels. Nous avons le parc national qui est à proximité, mais nous n'avons pas le cœur du parc, en tout cas pas dans la zone d'étude. Néanmoins, il y a l'aire d'adhésion. Malgré tout, nous sommes à proximité du cœur du parc. Il s'agit d'un enjeu à prendre en compte. Il y a également au niveau du Bras de La Plaine un arrêté préfectoral à caractère réglementaire de protection de biotope. Cet arrêté est souvent associé à des espèces protégées. Nous avons également des espaces naturels sensibles. Il y en a quatre avec un aspect réglementaire, et nous avons des zones naturelles d'intérêt écologique (ZNIEFF), faunistique et floristique. Ces zones n'ont pas d'aspect réglementaire, mais cela permet malgré tout un inventaire des espèces qui présentent un intérêt, et qui doivent permettre aux décideurs, aux aménageurs d'avoir une idée de l'espace qui sera impacté. Il y a 22 ZNIEFF de type 1 qui seront impactées. Ce sont, par exemple, les rivières, les fonds de ravine et nous avons une telle zone de type 2 située souvent sur des espaces beaucoup plus larges.

Comme l'a dit Félix Lacpatia, la zone d'étude est très anthropisée. Nous n'avons plus beaucoup de forêts, et il y a beaucoup d'agriculture et d'élevage. Bien entendu, il y a la ville. Néanmoins, il reste encore des reliquats de forêts indigènes. Il reste encore quelques zones de végétation indigènes, des reliquats qui seront bien sûr définis dans le détail dans la suite des études, mais il y a aussi des espèces animales remarquables comme les oiseaux marins, de l'avifaune nicheuse, qui peuvent être impactés. Ils se déplacent beaucoup dans les rivières et les ravines, et ils peuvent être impactés par des ruptures de continuité écologique, lors de la création de ponts ou d'ouvrages. Une zone peut être anthropisée alors qu'elle ne l'était pas avant à cause de lumière artificielle, des feux, etc. Il y a donc un impact même pour des oiseaux qui ne nichent pas forcément sur place, qui nichent plus haut, mais qui vont utiliser la zone en couloir de déplacement. C'est à prendre en compte, et nous savons que les oiseaux marins sont largement pris en compte à La Réunion.

Il existe aussi toutes les ressources en eau potable. Nous avons une représentation des zones d'AEP et des périmètres de protection associés. Cela doit aussi être pris en compte, et c'est très important. Il existe une réglementation autour des captages en eau potable. Ces éléments sont également inclus dans les études. Ils impactent plutôt le milieu humain, car c'est la qualité de vie qui entre en jeu.

De plus, toute la zone est en inondation importante, aléas forts et moyens, et ces éléments sont techniquement pris en compte, car la route doit être réalisée en fonction de ces aléas inondation pour protéger les usagers et les habitations aux alentours. Lorsque nous avons de très grands ouvrages d'art, nous avons moins cette problématique, mais quand nous avons des ouvrages hydrauliques, c'est pris en compte, et c'est souvent calibré pour des crues centenaires.

Je passe sur l'agriculture, car elle a déjà fait l'objet d'une réunion thématique.

Si nous plaçons les différentes variantes et que nous comparons avec les enjeux environnementaux, les variantes Est sont plus impactantes, car elles passent sur des secteurs comprenant des pentes très importantes. Cela veut dire qu'il y aura des ouvrages d'art qui seront beaucoup plus importants. Une rupture de continuité écologique est possible pour certaines espèces, avec les oiseaux marins, etc. Nous observons plus d'ouvrages à l'est qu'à l'ouest. Néanmoins, les variantes Ouest impactent un peu plus le milieu humain.

Les impacts en phase de travaux

Rapidement, lorsque nous avons un chantier, nous avons inévitablement des impacts en phase des travaux. Ces impacts sont pour la plupart résorbés, et ils disparaissent à la mise en service de la route, mais nous avons quand même des actions à mettre en place, afin de limiter ces impacts. Nous appelons cela des impacts temporaires, car ils ne sont pas censés perdurer.

Ce qui est mis en œuvre lorsqu'il y a des impacts en phase de chantier, c'est d'abord la protection du chantier par rapport aux habitations proches, mais c'est aussi la mise en place de procédures réglementaires avec les entreprises permettant d'éviter, par exemple, la pollution accidentelle. Ces procédures sont mises en place avec les entreprises lorsqu'elles sont sur le chantier. Il y a une charte de chantier vert comme le réemploi des terres excavées ou le tri. Au-delà des obligations réglementaires, il y a vraiment un travail avec les entreprises pour rendre ce chantier vert, je ne dirais pas cela, mais plus écologique.

Il y a aussi des mesures prises relativement à l'impact sur les populations. Cela peut être lié aux déplacements des camions, d'où le réemploi des matériaux du site qui peut être intéressant.

Les impacts en phase d'exploitation

Les impacts en phase d'exploitation sont permanents. À ce stade du projet, il est complexe de prédire ces impacts, car nous sommes encore en phase des variantes. Globalement, nous savons anticiper sur un projet routier des impacts liés, par exemple, au bruit. Si nous sommes proches d'un secteur habité, il y aura du bruit supplémentaire. Là, des mesures peuvent être mises en place, et nous connaissons les écrans ou les talus végétalisés. Il existe de nombreuses solutions qui peuvent être mises en place afin de limiter l'impact sur la population. Il y a également la qualité de l'air et la continuité hydraulique. Tous ces ouvrages doivent être dimensionnés afin d'éviter les inondations. Il s'agit d'une zone très inondée, et il ne faut pas aggraver la situation. Il conviendrait même de l'améliorer.

Concernant la biodiversité, il convient de rétablir les continuités écologiques lors d'une rupture, avec la création de passages pour la faune, et de nombreuses mesures peuvent être mises en place de manière intelligente.

Pour conclure, un projet routier ou un projet d'aménagement d'ampleur, comme ce projet de route des Géraniums, a inévitablement un impact sur l'environnement. L'idée est de travailler de manière responsable et intelligente pour limiter ces impacts. Il convient tout d'abord d'éviter les plus gros enjeux. Le cas échéant, nous réduisons ces impacts. Des actions doivent être mises en œuvre pour réduire ces impacts. Enfin, s'il existe encore des impacts résiduels, nous les compensons. C'est ce que vous connaissez tous, je pense. Éviter, réduire et compenser, c'est ce qui est mis en œuvre pour chaque projet, et l'idée est d'avoir le moins de choses à compenser. L'idée n'est pas d'avoir un panel de mesures compensatoires, car moins nous en avons mieux c'est. Cela voudrait dire que nous avons beaucoup évité, et que nous avons suffisamment réduit pour avoir très peu de mesures compensatoires. C'est dans cet objectif que nous pensons les projets d'aménagement.

Il s'agissait d'une rapide présentation, mais l'idée est bien de vous faire réagir, et d'avoir vos avis d'experts sur un projet de ce type. Nous vous laissons désormais la parole.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Merci pour votre exposé. Nous allons désormais commencer la discussion. Nous mettrons sur internet le diagnostic environnemental. Il s'agit d'un document relativement complet. Il y a beaucoup d'éléments et de cartes. On va le mettre sur le site du débat. Nous avons imprimé une dizaine de tirages, elles sont dans les chemises de couleur qui sont sur les tables. Il y a 50 pages et nous n'avons pas voulu en tirer trop, mais vous pouvez vous partager ce document. Vous y trouverez des cartes, des textes et des analyses sur l'ensemble des enjeux environnementaux détectés sur la zone du projet.

Je vous propose de scinder notre discussion en deux parties, car nous avons des problématiques relativement différentes, et de commencer par la problématique du milieu et des espèces. Nous sommes dans une phase qui alterne des zones urbaines et cultivées. Nous avons des cultures de cannes à sucre en bas, des polycultures au milieu, et de l'herbe en haut, mais les projets ne passent pas dans des zones forestières. Néanmoins, il effleure des zones très riches comme Notre Dame de la Paix. Nous avons également des ZNIEFF évoquées. Je ne pense pas que le projet touche de telles zones, mais il s'en approche. De surcroît, nous avons des espaces naturels protégés. Malheureusement, le Conseil départemental, invité aujourd'hui, ne peut pas être présent, mais je crois que nous avons une personne qui s'occupe de la gestion de ces aspects.

Je vais donc vous donner la parole.

Concernant les espèces, je ne suis pas un très grand expert de la faune et de la flore de la Réunion. Nous n'avons pas non plus pu avoir la participation du conservatoire botanique de Mascarin, en cours de réorganisation. Sur l'aspect flore, je ne sais pas si nous avons des experts présents. Je vois qu'il y a des collègues de l'ONF. Ils pourront sans doute nous dire un certain nombre de choses, et apporter des éléments sur les enjeux floristiques de la zone. Je vous passe la parole.

Je ne vais pas parler du pétrel, mais il y a des enjeux en matière d'avifaune. Les deux espèces de pétrels sont emblématiques, mais il y a certainement d'autres espèces d'oiseaux, peut-être des chiroptères. Tout cela est une série de sujets sur lesquels nous souhaiterions vous entendre, et éventuellement disposer de vos avis. Vous pouvez poser des questions à la maîtrise d'ouvrage.

Une hôtesse va vous donner le micro. Encore une fois, prenez le micro pour parler, afin que vos propos soient enregistrés puis retranscrits correctement. Pourriez-vous en plus vous présenter afin de connaître l'organisme que vous représentez ? Merci à vous.

Christian LÉGER, Président de la SEOR

Je suis Christian LÉGER, président de la SEOR, et vous venez de parler des pétrels, des pétrels noirs et de bourbon. Nous sommes aujourd'hui et pour encore 25 jours dans les nuits sans lumière, c'est-à-dire que nous sommes en pleine période d'envols des pétrels. La zone Tampon — Saint-Pierre est effectivement une zone particulièrement fragile dans ce domaine, et avec de nombreux échouages de pétrels. Pour avoir un ordre d'idée, en deux ans, en 2015 la proportion d'oiseaux échoués sur cette zone était de 15 % par rapport à l'ensemble de l'île, mais en 2017 il est de 26,8 %. Cela augmente en raison de l'urbanisation.

En écoutant ce premier exposé, je suis un peu dépité, car on nous propose un certain nombre d'hypothèses, mais elles sont toutes routinières. Avoir dit dès le départ que la voiture était quelque chose d'inéluctable, je pense que le postulat est déjà faux. Nous allons avoir du mal à débattre sereinement.

De plus, nous avons parlé d'urbanisation. Nous sommes obligés de faire des routes parce que l'urbanisation s'est développée de manière relativement anarchique, légale, mais anarchique quand même. Aujourd'hui, nous devons rattraper les dégâts. Je pense que c'est plutôt l'inverse qu'il faudrait faire. Si aujourd'hui nous devons avoir une prévision dans les 25 ou 30 ans, c'est certainement d'essayer de souder un système de transports en commun beaucoup plus important.

Quand on regarde l'ensemble des propositions qui sont faites, on s'aperçoit que nous avons 50 000 véhicules en bas et 5 000 véhicules en haut. Si tous les véhicules du haut traversent, cela représente 5 000 véhicules qui traversent, et 45 000 véhicules qui partent du Tampon pour aller à Saint-Pierre. Est-ce qu'il faut que le projet régional, le projet de développement de cette zone, soit de permettre à 45 000 véhicules de descendre à Saint-Pierre pour travailler, ou ne serait-il pas utile de développer économiquement Le Tampon et Saint-Louis pour éviter aux personnes de se déplacer, et de faire du Tampon et de Saint-Louis des zones-dortoirs ?

Pour revenir de manière plus précise aux problèmes de l'avifaune, il y a effectivement des pétrels, noirs ou de bourbon, mais il y a aussi tout type d'oiseaux. Bien que la zone soit relativement urbanisée, on trouve un peu de tout comme des papangues, des merles péi, de l'hirondelle, les différents petits oiseaux forestiers qui perdurent en bord de ravines, ou qui sont repoussés vers ces bords de ravines ou la forêt. On va retrouver un peu tout ce qu'on peut trouver, en particulier dans la partie la plus haute, au départ pas celle-là la plus utile, car ce n'est pas celle qui va récupérer le grand nombre de trajets et de véhicules.

J'ai noté une remarque relative au chômage. Pour combler le chômage, il faudrait une route pour permettre aux personnes d'aller travailler, ou il faut amener le travail là où se situent ces personnes... vous citez l'exemple d'une personne qui était très contente de se trouver dans un lieu très calme. Dans ce cas, il habite dans ce coin, mais il doit travailler, et il va peser le pour et le contre. Je ne suis pas certain qu'il faille toujours forcer l'idée que les personnes doivent nécessairement se déplacer pour travailler.

Globalement, pour la SEOR, nous avons étudié l'ensemble du dossier, nous avons réalisé des cartes avec des espèces d'oiseaux protégés qui ont échoué ou qui se situent dans les différentes zones. Il n'y a pas d'enjeux majeurs. En dehors de la période actuelle et d'envols des pétrels de Barau et des pétrels noirs, l'enjeu va davantage porter sur le chantier, car il existe un risque qu'il soit relativement éclairé et illuminé, et augmenter la circulation provoque un accroissement du nombre de véhicules roulants ainsi que le nombre de phares. De plus, il est fort possible qu'il y ait des lampadaires tous les 20 mètres sur une partie du trajet. C'est aussi quelque chose qu'il faut prendre en compte, parce que nous sommes dans une zone semi-urbaine.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Merci. Vous parlez de 15 % et de 26 % d'échouages, est-ce sur la population estimée ou est-ce le nombre d'échouages sur l'île de la Réunion ?

Christian LÉGER, Président de la SEOR

C'est le total.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Vous avez soulevé un sujet qui est celui de l'éclairage, je ne sais pas s'il est prévu que la route sera illuminée ou pas. Au-delà des lampadaires éventuels, il y a la lumière des phares. Vos collègues de Life+ pétrels ont dit mardi que les phares des voitures à Bois court peuvent avoir un effet perturbateur, jusqu'aux remparts, car ils se voient très loin. Est-ce qu'il faut envisager des mesures compensatoires ou de limitation des faisceaux lumineux pour les voitures qui circulent la nuit ? J'avais aussi une question sur la localisation des enjeux pétrels. Dans le dossier, vous avez identifié des zones de pétrels, du côté de Piton Ravine Blanche, et il semble qu'il y ait un désaccord sur ce point. Est-ce que l'on peut évoquer ce point ?

Christian LÉGER, Président de la SEOR

L'enjeu pétrel de Barau ou de bourbon se situe à l'ouest de la zone. Ce sont tous les envols qui vont du Piton des neiges et qui vont se diriger vers cette zone. En ce moment, le survol sera relativement permanent pendant une quinzaine de jours, voire un mois. On commence également à repérer des colonies de pétrels noirs, avec la possibilité aussi pour ces oiseaux d'utiliser ce cône d'envols. En page 64, vous avez le cône. Le pétrel de Barau se compte en milliers d'oiseaux, mais le pétrel noir malheureusement se compte en dizaine d'oiseaux. Bien entendu l'enjeu est différent du point de vue de l'impact sur le danger d'extinction de l'oiseau, mais il est très différent en matière de nombre d'oiseaux. Nous sommes certains pour le pétrel de Barau, que nous connaissons beaucoup mieux, qu'il va emprunter cette zone, et le problème de l'éclairage est un problème très important.

Félix LACPATIA, Chargé d'Opérations

Pour l'éclairage, je peux vous répondre tout de suite. Les voies rapides c'est-à-dire les quatre voies avec des échangeurs ne sont pas éclairées à la Réunion. En revanche, lorsque nous faisons des boulevards urbains, ils sont éclairés, car nous savons qu'il y a des traversées de piétons. Pour l'instant, selon la configuration géométrique de cette voie, ce ne serait pas éclairé, même en traversée du Tampon.

Christian LÉGER, Président de la SEOR

Le maire du Tampon est depuis quelque temps un fervent défenseur du pétrel de Barau et des nuits sans lumière, et j'espère qu'il continuera ainsi. C'est l'impact le plus important que nous pouvons avoir sur cette zone. Quand nous parlions de l'arrêté de protection de biotope, c'est le bras de La Plaine, c'est en haut, et ce n'est pas ailleurs.

Paule GERVAIS-DELMAS, forêt de Sainte-Thérèse

Nous représentons, avec Didier GALLETTI, la famille en fait, et nous sommes très impactés par la variante Est, surtout 1, nous sommes d'accord avec cela. Votre étude environnementale a apparemment été réalisée en 2012, si j'ai bien entendu, mais nous n'avons pas été associés à cette étude. Je vous signale que nous sommes très intéressés par ce projet, car la propriété est très grande, et il est très facile d'exproprier une famille que d'aller exproprier 500 ou 600 personnes de l'autre côté. Sur cette propriété, nous avons un espace naturel sensible que l'on appelle la forêt de Sainte-Thérèse qui est gérée par le GCEIP. Au sein de celle-ci, nous avons beaucoup d'arbres précieux, mais nous avons surtout un petit lézard endémique de la Réunion, et sur la propriété, non gérée par le GCEIP. Nous avons une autre forêt que nous appelons forêt de la source. En haut de la propriété, il y a autre petite forêt de tamarins. Cette propriété est précieuse aux yeux de la famille, car ma grand-mère en a hérité en 1930, et depuis nous faisons tout pour la conserver en l'état. Votre projet passe effectivement près de la forêt de Sainte-Thérèse, car un ouvrage d'art devrait traverser. La rivière d'Abord est très profonde. La commune a réalisé une étude de terrain il y a un mois, sans que nous soyons avisés, car ils ont un projet de faire la route des Mûriers entre le grand et le petit Tampon, et ils sont venus voir à quel endroit de la rivière ils pourraient faire un radier. Or, au niveau de la forêt, la rivière d'Abord est très profonde. C'est pourquoi ils ont renoncé à proposer à la DEAL de faire un radier pour relier le grand et le petit Tampon. Il semble que ce soit un vieux projet... pour le moment, nous ne sommes pas informés officiellement, mais le fermier qui avait reçu l'équipe communale croyait que nous l'étions. C'est pour cela qu'il a laissé passer l'équipe communale.

Votre projet, franchement, impacte beaucoup cette propriété où il y a des forêts à conserver.

Nicolas VITRY, Gestionnaire GCEIP, Président de l'association NOI

Je me présente et je prends la parole à plusieurs titres. Je suis conservateur d'espaces naturels, gestionnaire d'un espace naturel sensible très remarquable, c'est-à-dire la propriété de madame DELMAS, la forêt de Sainte-Thérèse, qui contient des espèces précieuses, et protégées par arrêtés ministériels. J'interviens donc en premier titre en qualité de gestionnaire, mais j'interviens également au titre de président de l'association agréée protection de l'environnement « Nature Océan Indien ». Cette association est spécialisée sur la conservation de reptiles endémiques de la Réunion. Je vais citer le lézard vert de Manapany, qui n'est pas concerné par le secteur, et le gecko vert de Bourbon, lui aussi protégé. Enfin, je suis passionné par la nature, et je suis très sensible à l'environnement. C'est pour cela que je me suis inscrit à cet atelier.

La variante Est a le plus d'impact sur les espaces et habitats naturels. En introduction, j'avais relevé le propos qu'il n'y avait plus de forêts dans le secteur, et que tout a été urbanisé. Non ! Il y a encore des reliques qui sont très remarquables, forêts de moyenne altitude, et qui contiennent en plus des espèces protégées par arrêtés ministériels. Il y a des sites qui sont impactés par l'urbanisation, mais ils sont bien là. Au niveau de l'éthique, ces sites mériteraient toute notre attention.

Nous parlons souvent d'aménagement du territoire et de développement économique, mais nous pourrions aussi parler de *ménagement* du territoire, car le développement appelle le développement. Il y a des besoins très légitimes de développement, mais il conviendrait de repenser l'aménagement du territoire et le ménager. Je pourrais vous raconter une petite histoire sur la forêt de Notre Dame de la Paix, la forêt de Mont Vert. À l'époque, il y avait eu un projet de liaison entre Petite-Île et La Plaine des Cafres. Un débat avait été initié entre les défenseurs de l'environnement et les aménageurs, et il y avait un vrai projet de route dans le secteur de Notre Dame de la Paix qui a abouti à la protection à terme de ce secteur. L'ONF pourrait éventuellement en parler.

Que dire sur le secteur ? Il y a des enjeux. Nous parlions tout à l'heure de coûts. Les deux variantes Est ont un coût économiquement plus faible. Exit la valeur d'une espèce qui est protégée. On ne prend pas en considération cette valeur qui est inestimable. Si nous devons rajouter cela dans le tableau le coût, on l'exploserait. On parle au titre d'espèces qui ne parlent pas tels les lézards, les papillons et les oiseaux. C'est peut-être naïf, mais je remercie de laisser la parole à nous qui sommes spécialistes de l'environnement, pour faire valoir la parole des espèces qui ne parlent pas. Merci.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Si je comprends bien, le projet de route traverse un espace naturel sensible. Est-ce administrativement possible et à quelles conditions ?

Paule GERVAIS-DELMAS, forêt de Sainte-Thérèse

D'après les plans et votre étude, l'emprise est d'environ 300 mètres.

Félix LACPATIA, Chargé d'Opérations

Oui c'est l'étude. Une route nationale à deux fois deux voies fait entre 30 et 35 mètres, mais lorsque nous étudions le projet, nous utilisons une bande d'étude de 300 mètres, car nous voulons pouvoir bouger, pour éviter les endroits les plus sensibles ou les plus intéressants à conserver. Vous avez un fuseau, et nous allons faire bouger le tracé quand nous ferons des études plus précises.

Paule GERVAIS-DELMAS, forêt de Sainte-Thérèse

C'est bien ce que j'ai compris, mais la forêt est bordée par la rivière d'Abord. Si vous devez bouger votre tracé, la forêt fait 20 hectares. En longueur, je ne sais pas exactement le long de la rivière d'Abord, je n'ai jamais pris la peine de mesurer. Je la parcourt, mais je ne sais pas en longueur ce que cela peut faire, mais elle est bornée par la rivière. Votre tracé touche la forêt, et je ne sais pas comment vous allez pouvoir déplacer ce tracé si vous maintenez la variante Est 1. D'après votre projet, je dis bien que c'est 300 mètres, je l'ai entendu, mais à ce niveau-là, la forêt est impactée.

Félix LACPATIA, Chargé d'Opérations

Ce qui est prévu pour les franchissements des ravines, ce ne sont pas des radiers, mais ce sont des ponts. Pour nous poser ce pont à cet endroit, c'est le meilleur endroit pour pouvoir replonger vers Bourg-Murat quand on vient du sud. Si vous signalez qu'il y a un problème qui n'avait pas été détecté, j'espère qu'il le sera lorsque nous aurons des études précises. Là, nous faisons des inventaires bibliographiques pour voir ce qui est faisable ou non, mais vous détectez quelque chose qu'il faut traiter, nous devons plonger sur ce détail pour trouver la meilleure solution possible. Est-ce qu'il faut déplacer le fuseau un peu plus à droite ou à gauche, si nous choisissons la variante Est ? Néanmoins, rien n'est décidé.

Paule GERVAIS-DELMAS, forêt de Sainte-Thérèse

C'est la moins onéreuse !

Félix LACPATIA, Chargé d'Opérations

Je ne pense pas que le Conseil régional pense en ce sens.

Paule GERVAIS-DELMAS, forêt de Sainte-Thérèse

Tant mieux ! L'autre forêt que j'ai nommée forêt de la source est également bornée par la rivière d'Abord. Elle est située quelques kilomètres plus haut, mais elle est également bornée par la rivière d'Abord. Or, cette forêt de la source n'est pas indiquée sur votre carte. Nous n'avons pas été associés à votre étude en 2012. Nous vous aurions dit qu'il existe un espace naturel sensible, la forêt de la source et la forêt de tamarins est à l'extrémité de la propriété, mais elle est proche de la rivière.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Sur les possibilités administratives de passer dans un espace naturel sensible, monsieur VITRY ?

Nicolas VITRY, Gestionnaire GCEIP, Président de l'association NOI

Nous sommes gestionnaires d'espaces naturels sensibles, et je pense qu'il faudrait en parler au département. Nous pouvons relever les questions et les diffuser auprès de la collectivité.

Patrice PAYET, Directeur CGEIP, conservateur d'espaces naturels [intervention en créole]

Bonjour. J'ai envie de mettre entre parenthèses pendant quelques instants mon statut de conservateur pour revenir à la dimension de Réunionnais. En tant qu'homme réunionnais, qui envisage de vivre ici et peut être de mourir sur cette terre, je l'espère. Je pense que le piège qui guette le débat, c'est de rentrer dans un regard sectoriel et sélectif en fonction de ce qui est important pour chacun de nous. Souvent nous restons dans notre canal, car il nous touche à un objet important pour ce que nous faisons, pour ce que nous voulons voir. Soit on est opposé soit on est pour. Mon

envie d'être pour ou contre se situe dans une dimension beaucoup plus large. Le carburant de la pensée et du raisonnement, depuis tout à l'heure, selon moi, mais je me trompe peut-être, est de savoir si la route est une réponse intéressante pour le développement économique. Si c'est cela l'objet du débat, nous devons l'élever un peu. Selon moi, nous devons nous interroger afin de savoir si la route est une réponse appropriée à la société réunionnaise et au reflet qu'elle souhaite avoir demain. C'est le fonctionnement de la Réunion, et le fonctionnement de cette société. Doit-elle se développer sur une logique de proximité ? Doit-elle faire du circuit court et produire sur place lorsque c'est possible ? Doit-elle avoir une connaissance interpersonnelle avec les personnes dans les quartiers pour que le fonctionnement social des quartiers, et protéger l'art de vivre réunionnais ? Voici une espèce endémique qu'il faut vraiment bien protéger. Lorsque nous installons des aménagements sur l'île, ils orientent forcément et canalisent les flux humains, culturels, économiques, etc. Forcément, il y aura un impact sur cet art de vivre réunionnais, loué dans le monde entier comme un exemple. C'est cet art réunionnais qui produit ce qui est aujourd'hui très fragile, le fameux vivre ensemble, et nous faisons difficilement, ou insuffisamment le lien entre le produit que l'on veut conserver, le vivre ensemble, considéré comme un exemple, et tous les aménagements qui ont un effet délétère sur la protection de ce vivre ensemble. C'est pour cela que si nous arrivons à élever le fond du débat et le carburant de la pensée, peut-être que demain nous nous rendons compte que le projet, aussi beau soit-il - il y a de belles études, et des personnes ont travaillé, nous avons du respect pour les techniciens la Région, le cabinet d'études, etc. ils ont fait un très bon travail, et ils posent sur la table les éléments pour permettre une bonne analyse. Pour moi ce n'est pas rien il faut respecter tout cela - ne prend pas encore en compte la vision politique. Au-delà de la vision technique, la Région doit encore réfléchir sur la vision politique, mais d'autres éléments doivent encore être sur la table, pour ne pas orienter obligatoirement la pensée vers cette route. Si cette route répond de manière appropriée au désir de la société de demain, il faudra alors la construire, même si nous aurons des désagréments.

Je reprends ma casquette de conservateur. Nous devons ménager au maximum ce patrimoine endémique que nous ne pourrons pas refaire si nous le détruisons. Si nous n'arrivons pas à refaire quelque chose que nous abîmons, nous n'avons pas le droit d'y toucher. Sauf en cas de nécessité, car elle a force de loi. C'est la dimension éthique et morale même si pour beaucoup de monde ce sont de gros mots, de la naïveté, j'assume cette naïveté, car j'ai envie de raisonner avec ces deux notions en arrière-plan. Merci et excusez-moi d'avoir été un peu long.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

En dehors du problème de fond que vous avez posé, qui est tout à fait au cœur du débat, sur les enjeux en matière d'espaces protégés, pensez-vous qu'il y a des variantes qui comportent plus d'impacts que d'autres ?

Patrice PAYET, Directeur CGEIP, conservateur d'espaces naturels [intervention en créole]

Je rejoins le point de vue de madame DELMAS. Par rapport au schéma, le niveau de détails ne nous permet pas de voir si le projet passe au cœur ou à côté des ENS, mais a priori on passe dedans. Forcément, cela nous pose un problème. Quand je parle de nous, ce n'est pas Patrice PAYET en qualité de directeur du conservatoire, mais c'est pour nous tous. On touche aux quelques reliques qui demeurent. Ils sont les témoins, l'indicateur et l'héritage de quelque chose qui nous dépasse tous, et très important pour nous tous. Lorsque nous touchons à cela, nous devons réfléchir à plus de deux fois. Ce projet demande une réflexion profonde, car nous sommes sur des témoins naturels de forêt où il reste un pourcentage de témoignages qui représentent des traces de la nature que nous ne pouvons pas effacer, car nous pensons que nous avons une bonne raison économique. Je suis aussi très attaché au bien-être des hommes. Si le bien-être de la population et le confort de vie des personnes dépendent d'une décision de ce type-là, nous l'assumerons. Nous devons revenir immanquablement à ce débat de fond, et nous devons nous demander si la visée est bonne. La visée c'est le développement économique pour le développement économique et le déplacement pour le déplacement. Ou la question est : est-ce que demain cela permettra à la société de s'épanouir ? Si la réponse est oui, nous devons le faire. Le cas échéant, il nous faudra encore débattre. Merci.

Félix LACPATIA, Chargé d'Opérations

Tout d'abord, je suis content du niveau de ce débat, car c'est ce que nous attendons de ce genre d'interventions. La vision politique de la région sera exprimée par les élus quand ils choisiront les

variantes. Deux variantes ont des impacts totalement différents. L'une impacte l'urbain l'autre l'agriculture. La vision de la région s'est inscrite sur le long terme. Cette liaison entre Saint-Pierre et Saint-Benoît est évoquée depuis 15 ou 20 ans. Les premières études ont plus de 20 ans. Cela a été très difficile pour nous d'engager ces études, car nous avons d'autres projets à l'instar de la déviation de Saint-Benoît ou la rocade du Tampon. Nous avons beaucoup d'hésitation, peut-être pas dans les bas où l'on sent vraiment qu'il y a une demande, mais entre Le Tampon et Saint-Benoît où l'impact sur l'environnement est relativement important. La réflexion existe, et jusqu'à maintenant je n'ai pas senti de la part des élus de droite ou de gauche de changements dans une vision d'une liaison économique entre Saint-Benoît et Saint-Pierre. Je pense que je ne me trompe pas en donnant cet avis. Il peut y avoir des nuances entre les présidents, mais ils ont toujours souhaité cette liaison.

Néanmoins, nous ne voulons pas d'impacts inacceptables. C'est pour cela que nous cherchons des variantes, et que l'on demande votre avis, mais c'est aussi pour cela que nous n'avons pas encore choisi de variantes, car il y a réellement des aspects positifs et négatifs pour chaque variante. Votre apport est de haut niveau, je suis ingénieur et je peux peut-être monter à un niveau supérieur, mais nous avons besoin de vos idées pour les intégrer dans la manière dont nous construisons nos routes. Quand on fait une route à Nice, dans les Alpes, ce sera la même façon de concevoir la route.

Natacha MOULTSON, Responsable de la cellule environnement au sein de la Direction des grands chantiers, transports et déplacements

C'est important de soulever l'existence de cette forêt. Les ENS sont règlementés, et nous ne pouvons pas impacter un ENS comme cela. Effectivement nous soulevons le débat, mais règlementairement cela ne fait pas ainsi. Ce sont des espaces que nous évitons de manière générale dans les projets d'aménagements, car c'est vraiment règlementé par des arrêtés.

Patrice PAYET, Directeur CGEIP, conservateur d'espaces naturels

En notre qualité de gestionnaire de la forêt de Sainte-Thérèse, de madame DELMAS, et du domaine Archambeaud, vu dans le projet, pressenti comme une zone peut-être impactée, l'ENS des Hauts de Mont-Vert. Nous gérons quatre ENS qui sont concernés par le projet. Ce sont des propriétés départementales, et ils nous appartiennent à tous. Il y a aussi l'ENS Coteaux de Brèdes.

Nicolas VITRY, Gestionnaire GCEIP, Président de l'association NOI

Il y a aussi des forêts privées que je connais moins, comme la Forêt Avril, dans la zone de la Pointe, Bérive, à La Plaine des Cafres. Il y a une myriade de petits bouts de forêts qui témoignent d'un massif qui était beaucoup plus grand, et qui aujourd'hui existe à l'état relictuel. Néanmoins, ils mériteraient toute notre attention.

Je profite d'avoir le micro, je suis un voleur, je suis un opportuniste, pour évoquer l'articulation des projets d'aménagements. Aujourd'hui, il y a la nouvelle route du littoral pour améliorer la circulation, non ?

Félix LACPATIA, Chargé d'Opérations

Le projet de la route du littoral vise à sécuriser la liaison.

Nicolas VITRY, Gestionnaire GCEIP, Président de l'association NOI

D'accord ! Merci. Est-ce que cette sécurisation va améliorer le flux ?

Félix LACPATIA, Chargé d'Opérations

Nous construisons une deux fois deux voies et deux voies de bus. Nous aurons une plus grande offre.

Nicolas VITRY, Gestionnaire GCEIP, Président de l'association NOI

Très bien ! Il y aura alors une amélioration des flux en plus de la sécurisation. Concernant l'articulation avec cette route des Géraniums et cette nouvelle route du littoral, lorsque je viens du sud pour aller vers Saint-Denis, j'ai trois options. Déjà je me lève très tôt. J'ai le choix, je passe par le Grand Brûlé, je passe par la route des plaines, ou je passe par l'ouest. Depuis la création de la route des tamarins, les Tamponnais, les Sudistes, etc. passent par l'ouest. J'y passe aussi. Avec l'amélioration des flux dans le secteur ouest et nord-ouest, est-ce que cette route des Géraniums trouvera encore toute sa légitimité lorsque nous améliorerons les flux sur les secteurs ouest et nord-ouest ? C'est une question pour un horizon de 30 ans, 40 ans, je ne sais pas. Entre le Col de Bellevue et La Plaine des Palmistes, aujourd'hui, il y a 5 000 véhicules, mais si nous faisons une route, cela

va appeler le développement qui est légitime en soi, et cela va appeler l'urbanisation. Nous allons arriver à une atrophie. L'aménagement appelle l'aménagement. Or, nous sommes sur une île, et le territoire est contraint naturellement.

Julien TRIOLO, Responsable du pôle écologie à l'ONF

Merci tout d'abord aux organisations pour l'invitation et pour les présentations de qualité de la Région. Cet axe pose moins problème que s'il fallait faire Plaine des Cafres — Plaine des Palmistes. Nous sommes vraiment sur des secteurs forestiers bien préservés et de grandes surfaces. La caractéristique de Saint-Pierre — Le Tampon c'est qu'il ne reste vraiment plus beaucoup de milieux naturels. Nous sommes sur des zones urbaines et des zones agricoles principalement. Il me semble relativement important de protéger les rares reliques de végétation comme la forêt de Sainte-Thérèse, forêt de moyenne altitude, qui a quasiment disparu de la côte ouest, qui est un milieu de très grande valeur avec énormément d'espèces protégées, avec des très vieux bois de fer par exemple. Ils font partie du patrimoine réunionnais qu'il est important de préserver, et il me semble complexe à compenser si nous devons passer en plein milieu. Il y a un statut de protection assez fort et une gestion depuis très longtemps. Cela est vraiment à prendre en compte. Par rapport à madame DELMAS, les terrains que nous gérons, où nous sommes usufruitiers, sont beaucoup plus éloignés, mais je comprends les préoccupations légitimes de nos voisins.

Ce projet est intéressant et il nous est présenté beaucoup en amont. Vous proposez aussi des variantes qui semblent crédibles. Nous sommes à priori dans de vraies variantes et il faut déjà le souligner. Cela peut permettre de prendre en compte l'environnement et d'éviter des secteurs à enjeux. Nous avons cité des secteurs forestiers tout à fait remarquables. Les milieux naturels sont représentés par les ZNIEFF de type 1, mais je pense que des compléments peuvent être apportés par des naturalistes sur d'autres zones à enjeux.

Maintenant, je voudrais aussi parler de l'autre rôle de l'ONF qui est d'assurer, pour le compte de la DAAF, l'interdiction générale de défricher à la Réunion. C'est une vieille mesure qui date de 1870 et décidée par le premier gouverneur créole de l'île. Il avait constaté qu'en défrichant les forêts... Cette mesure vise à préserver les zones habitées des inondations et des problèmes rencontrés par exemple lors du dernier cyclone. Là, il s'agit de conserver l'habitabilité générale de l'île en conservant le rôle de maintien des sols de rétention d'eau par les racines des arbres.

Il y a d'abord la forêt primaire, elle est zonée, et inscrite sur les cartes. Il y a aussi la forêt secondaire, occupée parfois des friches, avec de l'acacia, mais elle va jouer un rôle important pour éviter des catastrophes. À priori, dans le tracé Est, nous constatons que nous sommes globalement sur des états boisés beaucoup plus importants et un réseau ravinaire très dense. Le souci pour les personnes qui vont instruire les défrichements, c'est vraiment l'impact sur l'eau d'un aménagement. C'est vraiment primordial, et l'état boisé ainsi que les pentes méritent d'être beaucoup plus creusés dans les études à venir, car de fortes pentes et un impact sur le manteau forestier, même secondaire, peuvent avoir des conséquences relativement importantes. De plus, ce secteur est connu pour être concerné par les inondations.

C'était un préalable. Il y a les milieux naturels et cela semble impérieux, mais il ne faut pas oublier le rôle fonctionnel des forêts secondaires qui ne sont pas forcément en ZNIEFF. Vous dites qu'il n'y a plus de forêts, mais je suis réservé, et il y a des forêts. C'est un secteur forestier, car nous sommes en basse altitude. La végétation a tendance à se développer en forêts, dans les ravines, etc.

Il s'agira d'assurer le respect des servitudes de ravines, mais je ne suis pas inquiet. Là, il y a un réseau de ravines et de rivières très dense, et les petites ravines ont aussi un rôle à jouer.

Ensuite, je vais aborder les pétrels noirs. Il est mentionné sur les cartes qu'un APB [arrêté de protection de biotope] pétrels noirs a été pris historiquement à une période où l'on ne connaissait pas la situation des pétrels noirs. Il y a une partie de l'APB qui a disparu et qui est englobé dans le cœur du parc national. Nous sommes sur la rive gauche de Grand Bassin. Sur la rive droite, à Bois-Court, il est maintenant prouvé qu'il n'y a pas de pétrels noirs. Il est prouvé que dans la région de Bois-Court, toute la zone régulièrement éboulée, je peux en parler, car nous faisons la sécurisation de ce sentier, c'est un tracé large, il y a eu pas mal de prospections réalisées dans ce secteur, et il n'y a pas de pétrels noirs. Ils ont été découverts de l'autre côté, au niveau de la rivière des Remparts. Cela ne veut pas dire qu'ils ne sont pas en haut de Grand-Bassin. Sur vos cartes, cela mériterait de se rapprocher du Life+ Pétrels, par exemple, pour prendre en compte qu'il y a des pétrels noirs du côté de la rivière des Remparts. Visiblement, il y en aurait tout le long de la rivière des Remparts.

En effet, il y a l'impact à cause des lumières, et cela va concerner les deux espèces de pétrels. Je pense que la Région a pris le pas de cet enjeu en phase chantier et d'exploitation. En exploitation, vous avez répondu que ce ne serait pas allumé.

Pour les pétrels noirs, cela mériterait d'être complété, car nous avons l'impression, au regard de votre carte, que le tracé Ouest impacte directement des colonies. Il y a une excroissance bizarre sur la carte qui fait apparaître du violet. C'était une remarque, mais vous êtes réellement dans une phase exploratoire, et les études vous permettront d'avoir toutes les informations nécessaires.

Il est à noter qu'il y a une réglementation sur les espèces protégées qui vient de changer. Depuis décembre 2017, nous avons une nouvelle liste de 238 espèces. Il y en a dans les ravines. C'est souvent le dernier lieu de vie des milieux relictuels. Plus on passe dans les ravines, plus nous sommes susceptibles d'en croiser. Il y a des données existantes, même si elles ne sont pas présentées. Très rapidement, nous pourrions vérifier si votre tracé impacte directement des stations d'espèces protégées dans les ravines.

Avant dernier point, j'ai parlé des bois de fer centenaires, et ils sont réellement remarquables à l'échelle de l'île. Dans toute la région du Tampon, il y a vraiment une spécificité. Ce sont de très vieux arbres remarquables. C'est plus sur la partie patrimoniale, et vous avez un recensement effectué et piloté par le CAUE. Il permet de pointer sur une carte ces patrimoines encore vivants. Ils peuvent être des espèces exotiques. Il y a de très vieux eucalyptus et de très vieux camphriers. Ils ont une valeur importante aux yeux de la population. Je pense à la dernière station-service qui a été construite sur la RN 3, et elle a fait l'objet d'un grand débat pour abattre deux arbres. Or, ils n'étaient pas très vieux. Cela sera aussi à prendre en compte, car il y a des éléments d'information ainsi qu'une démarche de recensement des arbres remarquables. Côté Est, il y a pas mal de très beaux arbres dans des propriétés privées, mais qui font partie d'un patrimoine historique et naturel important.

Dernière remarque à propos du développement, je n'ai pas entendu parler de l'université du Tampon qui est mal desservie. Elle est complexe d'accès pour une personne qui ne connaît pas sa localisation, c'est long, et les aménageurs pensent qu'autour des universités peuvent être des lieux intéressants pour développer et faire rayonner. Il y a l'exemple de la faculté du Chaudron. Avec le recul, nous pourrions réussir à faire quelque chose d'intelligent. L'université pourrait être dans le tracé Ouest mieux desservie. C'est une zone qui serait intéressante dans un avenir durable.

Enfin, la route des Géraniums, je vais m'exprimer très personnellement, mais je ne connais pas beaucoup sur l'axe de terrains de géraniums. Je l'aurais plutôt nommée la route des Tamarins des Hauts. Il me semble même qu'il n'y a pas de géraniums, mais je ne voulais pas l'affirmer. C'était pour finir sur une petite note légère, mais le nom est très important.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

C'est un point qui a été abordé lors d'une précédente réunion par monsieur ARGUEN, directeur de la fédération du tourisme. Le géranium ne se voit pas en conduisant et il n'y en a plus, mais il y en a eu. De plus, il existe une rue des Géraniums au Tampon.

Paule GERVAIS-DELMAS, forêt de Sainte-Thérèse

La propriété familiale du 12^e kilomètre jusqu'au 23^e kilomètre ne comportait que des géraniums à l'époque de mon grand-père. Il y avait 18 usines (alambics) pour distiller le géranium. Il reste encore les fours que j'ai pris en photo, et répertoriés. J'ai demandé aux fermiers qu'ils ne soient pas retirés en souvenir, mais ce n'était que du géranium.

Julien TRIOLO, Responsable du pôle écologie à l'ONF

Je ne connais pas de champs de géraniums, mais ils peuvent être dans un coin.

Christian LÉGER, Président de la SEOR

Rapidement, ce n'est pas parce qu'il y a un petit bout de violet qu'il doit être vu comme une excroissance de l'APB du pétrel noir. Rien ne prouve qu'il n'y ait pas de pétrels noirs, car nous avons mis 150 ans pour arriver à trouver sa première colonie. Nous avons pensé pendant des années qu'il avait disparu, mais nous soupçonnons qu'il en reste ici. Il faudrait se rapprocher du Life+. Ils continuent à rechercher cela.

Je voudrais revenir aussi sur les propos de Patrice pour tenter d'élever un peu le débat. C'est très intéressant qu'on l'appelle la route des Géraniums, des ananas...mais cela ne changera pas

beaucoup le problème. J'ai récupéré une réponse à un questionnaire fournie par les citoyens d'outre-mer pendant les assises de l'outre-mer. Il leur a été demandé leur priorité pour développer ensemble les équipements publics sur le territoire. Il y a la Guadeloupe, la Guyane, je ne vous en parle pas, mais il y a la Réunion. Pour les citoyens qui ont répondu, le classement est le suivant :

- 1) les transports en commun dans les villes et entre les villes ;
- 2) les réseaux de télécommunication et internet ;
- 3) les équipements sportifs et culturels ;
- 4) les habitats sociaux ;
- 5) les routes ;
- 6) les ports et les aéroports.

Les routes sont classées à la cinquième position pour développer leur territoire. Je pense qu'il y a peut-être quelque chose à faire là-dessus, et à débattre, en dehors du fait, très intéressant, que si nous construisons quelque chose, il conviendrait d'épargner ces territoires naturels qui sont un patrimoine de la Réunion. Nous débattons dans un petit comité de spécialistes de l'environnement, mais il n'y a pas que cela. Il faut savoir ce que l'on veut, et il semble, au regard de ce questionnaire, sur 7 806 citoyens de l'ensemble des territoires d'outre-mer, n'oublions pas que la Réunion est parmi les îles les plus peuplées des TOM, proportionnellement, nous devrions être dans la majorité, mais ce n'est absolument pas la route qui arrive en avant, mais bien le transport en commun entre les villes et à l'intérieur des villes. C'est un postulat de base sur lequel il faudrait travailler.

Annie-Claude ABRISKA, Présidente de l'association ADEFAR

Je suis présidente de l'association de défense des agriculteurs de la Réunion. J'ai plusieurs remarques. Concernant la présentation, il est vrai qu'on dirait qu'il faut choisir un tracé, et je rejoins aussi les avis pour dire qu'en amont des débats publics, il aurait été intéressant d'avoir déjà un premier contact avec les zones de populations concernées. Je prends par exemple le cas de madame DELMAS intervenue avant. Je trouve dommage, je ne sais pas comment est réalisée l'information, mais il aurait été intéressant que les populations concernées soient informées, par une information dans leur boîte aux lettres, pour qu'elles soient présentes aux débats publics. Elles sont concernées. Où sont-ils ? Nous sommes un ensemble d'experts, c'est bien, mais où sont les paroles de ces populations ?

De plus, quand on parle d'environnement, nous parlons beaucoup de plantes, de pétrels, d'oiseaux, etc., mais l'homme fait aussi partie de cet environnement. Nous avons besoin de cet équilibre entre la terre, les plantes et l'air. Pour moi, le côté humain est important. Comment allons-nous prioriser ? Nous habitons dans une zone forestière, mais les personnes situées en bas qui ont leur maison doivent aussi être prises en compte. Cela a aussi une valeur pour ces personnes. Pour moi, il y a un questionnement par rapport aux personnes qui seront peut-être délogées.

Concernant nos problématiques, nous défendons depuis plus de 10 ans la situation de l'élevage réunionnais. Certains animaux sont contaminés tout comme les espaces agricoles sur la zone du Petit-Tampon, Notre Dame de la Paix, etc. Ils sont atteints de maladies et certaines sont transmissibles à l'homme. Nous avons parlé de défrichement pour faire ces routes. Selon certaines maladies, il y a des microbactéries qui restent dans le sol. Après la réalisation du défrichage, où partiront ces blocs de terre ? Quels seront les impacts dans nos sols ?

Ensuite, construire une route va atteindre les zones de pâturage. Nous ne sommes pas spécialistes, je ne sais pas si faire passer des voitures, dans des zones où il y a des animaux, peut avoir un impact. Est-ce que les animaux seront stressés ? Est-ce que les animaux donneront moins ou plus de lait ? Les personnes qui vivent en haut ont choisi d'y vivre en raison du cadre de vie. Ils ont cherché le calme, et je ne sais pas si faire traverser un flux de voitures va préserver ce cadre de vie.

Concernant la qualité de l'air, nous n'en parlons pas, mais il y aura quand même un stock de voitures qui va circuler. Qu'en est-il ? Quand nous passons par les Plaines, nous avons envie de respirer et de nous poser. C'est une route qui est différente de la route de l'Ouest où il y a un trafic immense. Nous avons envie de nous arrêter et nous émerveiller en passant par cette route, et nous n'avons pas envie d'être dans un flux de circulation. Nous nous interrogerons quant à la qualité de l'air ?

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Concernant la qualité de l'air, nous avons prévu, dans la seconde phase de notre réunion, de l'évoquer. Nous avons la présence de monsieur SIEJA qui est directeur de l'ATMO. Il nous parlera peut-être un peu de ces questions de qualité de l'air. À propos des maladies des bovins, il s'agit d'un

problème sanitaire et nous ne sommes pas en mesure de vous répondre. Il faudrait poser la question à la DAAF et aux services sanitaires. C'est le problème de la leucose, je pense. Est-ce que les vaches sont perturbées par le flux des voitures ? C'est probable, mais je ne sais pas. Ce sont vraiment des éléments sur lesquels je ne peux pas vous répondre.

Relativement à l'information du public, cette question est récurrente. Avant le débat public, c'est plutôt une question pour la Région, et depuis le débat public, compte tenu du fait que nos opérations de distributions de tracts n'ont pas rempli toutes leurs promesses ou tous les espoirs, nous avons décidé de distribuer dans toutes les boîtes aux lettres, au Tampon et à La Ravine des Cabris, une information relative aux réunions. Il s'agit d'un petit dépliant indiquant les dates des débats, les tracés, et quelques éléments sur le projet. Cela permet aux citoyens de savoir lorsque nous tenons nos réunions. Vous avez parlé des réunions sectorielles, et j'ai expliqué pourquoi nous avons prévu de telles réunions, mais nous avons encore trois réunions d'information générale, dont une, le 14 avril, importante, car le théâtre Luc Donat comporte 600 places. Nous pourrions ainsi accueillir toutes les personnes qui souhaiteront assister à la réunion.

Serge GEORGER, Directeur d'AVE2M

Bonjour. J'ai deux casquettes, car j'ai été invité en qualité de directeur de l'AVE2M et j'habite Le Tampon. Cette problématique de la circulation sur Le Tampon est vécue tous les jours. Il est complexe de nous positionner. En tant que citoyen, je me dis qu'il serait bon d'avoir un réseau routier qui permettrait d'éviter les embouteillages, la pollution que nous avons en ce moment, ce serait vraiment bien, mais nous pensons aussi à l'impact environnemental. Beaucoup de personnes en ont parlé. Qu'est-ce qu'il y a d'important dans le respect de l'humain et de l'environnement ? Trouver les bonnes réponses à tout cela n'est pas facile.

J'habite le Petit-Tampon. Quand je vois la variante Est, je suis interpellé à cause de mon métier. Il vise à préserver la biodiversité de nos milieux naturels. Comme évoqué ce matin, nous avons beaucoup perdu de ce patrimoine naturel de la Réunion, et comme disait Patrice, si nous continuons à perdre, nous ne pourrions jamais remplacer ce patrimoine naturel. Pour moi, il est important de dire qu'il faut préserver ce patrimoine.

Je voulais aussi poser une question relative à la Forêt Avril. Lorsque madame DELMAS a parlé de sa forêt, nous sommes de l'autre côté. Je m'occupe de la forêt de Notre Dame de la Paix classée en ZNIEFF, et il y a deux ans elle aurait pu être rayée de la carte. Nous avons mis en place un projet pour stopper l'hémorragie, mais nous nous interrogeons sur l'impact de cette variante Est sur cette forêt. C'est une forêt qui comporte plus de 150 hectares de forêts primaires. Nous parlions des bois de fer, des tamarins, des tans rouges etc., et de vieux arbres qui ont plusieurs centaines d'années. Nous sommes interpellés sur le risque même si la route ne passe pas directement, mais quel sera l'impact sur ce patrimoine naturel important ?

Autre question que je me pose en qualité de citoyen du Tampon, quand nous voyons cette année toute la problématique des eaux qui ont débordé de toutes les ravines du Tampon et Saint-Pierre, quel sera l'impact des travaux effectués ? Nous allons encore mettre du bitume, et il y aura encore moins d'infiltration de l'eau. Est-ce que l'on a réfléchi, dans la partie basse, à l'endiguement ou autre chose ? Il y a aussi ces conséquences, et elles ne doivent pas être oubliées. Cela semble extrêmement important.

Je voulais aussi revenir sur le pétrel noir. Je vous conseille vraiment d'aller voir la cellule Life+ Pétrels. On me demande toujours d'intervenir sur Grand-Bassin pour faire de la protection, dans l'hypothèse où il y aurait des populations de pétrels noirs. Si je ne me trompe pas, je crois que l'année dernière, il y a eu de la part de Life+ une observation d'un terrier fréquenté par des pétrels noirs. Néanmoins, je n'en suis pas certain. Il faut le vérifier. Il y a quand même un impact important sur le pétrel noir, et quand nous savons tous les travaux réalisés, depuis plusieurs années, pour préserver cette espèce d'oiseaux, qui font partie des 10 espèces d'oiseaux les plus menacées à travers le monde, et nous commençons simplement à avoir des résultats du travail réalisé, grâce à la découverte d'une importante population sur Grand Bassin et la rivière des Remparts fin d'année 2016. Il faut vraiment que nous soyons très vigilants sur ce point. Beaucoup de travail a été réalisé, et c'est vraiment un oiseau emblématique de la Réunion. Voilà ma contribution au niveau de la réflexion.

Concernant les choix, pour moi c'est difficile, car il y aura un impact humain en raison des expropriations de leurs biens, et il y a l'impact environnemental. Si j'avais un choix à faire, je dirais

qu'on peut reconstruire une maison, mais quand une forêt est détruite on ne pourra pas la rebâtir. Je vais demander à éviter la variante Est. Merci.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Je vais vous proposer de passer à la seconde partie de notre discussion sur les thématiques de l'eau. Elle a déjà été abordée, et il y a des attentes sur ce sujet.

Didier GALLETTI, Agriculteur biologique

Le nouveau sentier botanique de La Plaine des Cafres comprend de nombreux tamarins, c'est une forêt de 30 hectares, et le tracé passe dessus. Là c'est le sentier botanique, et là c'est le parcours de santé avec plein de tamarins. C'est la forêt Tamaro et elle est toute neuve. De nombreux contrats aidés ont permis de rénover cette forêt, et quand je vois ce tracé je suis assez triste. Un peu plus bas, on passe par la forêt Sainte-Thérèse et l'on traverse la forêt de la Source. C'était pour le noter précisément dans vos notes.

Je voulais aussi parler des eaux de ruissellement pluviales. Cela va certainement assécher quelques ravines, et augmenter le débit d'autres ravines. Les personnes qui sont beaucoup plus bas de cette route vont payer les conséquences. On fait de l'agriculture ou on met sa maison un peu trop près de la ravine. Si le débit est trop important, c'est très problématique.

Je me demandais s'il y a la maison d'un fermier, il loue en dessous, et il continue d'habiter ici, car la route ne l'a pas exproprié, mais pour se rendre à son champ, il doit traverser cette route. Comment fait-il ? Je pense qu'il peut pointer au chômage. Le cas échéant, il trouve un autre terrain. C'est compliqué puisque c'est loué à d'autres fermiers.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Je vais introduire. Nous comptons sur le directeur de l'office de l'eau, mais il est absent, alors que nous pensions qu'il serait présent. Je vais simplement vous répondre sur l'aspect agricole. Quand j'ai commencé ma carrière, je me suis occupé de la préparation de la construction de l'A26. Elle commence à Calais jusqu'à Langres. J'étais en poste dans le département de l'Aube, et il y avait une infrastructure autoroutière à créer. Les techniques restent les mêmes. On coupait, on passait dans les propriétés agricoles. Les structures étaient certainement plus grandes qu'ici, mais des procédures prévoyaient le rétablissement des passages. Les parcelles étaient restructurées. Il était possible de faire du remembrement. Plusieurs techniques pouvaient être proposées. Cela ne remplace pas les terres qui sont prises, mais les accès sont rétablis, peut-être au prix d'un détour. Cela faisait partie des mesures compensatoires exigées lors de la réalisation d'infrastructures linéaires.

Sur l'eau, quand on crée une autoroute ou une voie routière, on génère un certain nombre de risques sur les écoulements et la pollution. On est dans un secteur pentu, et nous avons bien vu depuis le début d'année ce que cela peut donner lorsqu'il y a de fortes pluies. Cela ruisselle de façon explosive. Je n'ai aucun doute sur la capacité des ingénieurs à rétablir les passages hydrauliques. Ce sont des choses que nous savons calculer, et nous savons faire en sorte qu'une autoroute ne soit pas un barrage sur une ravine. Néanmoins, on imperméabilise une partie d'un territoire qui ne l'était pas. On génère des flux supplémentaires. C'est un premier point. Il existe des techniques — je ne sais pas si elles sont mises en œuvre dans le département de la Réunion — et nous commençons à faire des chaussées réservoirs, c'est-à-dire des chaussées qui ne sont pas étanches. C'est du goudron qui laisse passer l'eau. En dessous, il y a des couches de graviers qui permettent d'absorber une partie de l'eau, et de le restituer dans un certain délai. Cela élimine l'effet de pointe quand on a une grosse averse. C'est une première question. Je ne sais pas si ces techniques sont mises en œuvre ici.

Concernant la pollution, nous avons des ravines qui ont un intérêt patrimonial écologique, et il existe aussi des captages d'eau potable, notamment des captages d'eau de surface. En cas d'accident, je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de transports de produits chimiques à la Réunion, mais un camion-citerne peut se renverser, et il déverse une partie de sa cargaison sur la route, puis cela passe dans les écoulements pluviaux. Cela peut être du gasoil ou de l'essence, c'est extrêmement polluant, et cela peut dégrader quasiment définitivement une ressource en eau utilisée pour l'eau potable.

Pourriez-vous développer ces aspects-là ? Je suppose qu'il y a beaucoup d'autres questions sur ce sujet.

Ensuite, nous parlerons peut-être de la pollution de l'air. Cela pourrait être une partie Bis de la seconde partie.

Félix LACPATIA, Chargé d'Opérations

Sur le traitement de cette zone, je vais donner des exemples qui ont été réalisés ailleurs à la Réunion. Les pentes du Tampon ne sont pas très creusées vis-à-vis de l'écoulement des eaux pluviales. C'est le premier problème dans la zone. La rivière Saint-Étienne et la rivière d'Abord sont très creusées, et où il peut y avoir des écoulements très puissants, par contre sur tout le reste des pentes, il y a de tous petits chenaux, il n'y a pas de talwegs, donc on a des écoulements en lame sur l'ensemble de la pente. C'est vraiment un problème d'aménagement du territoire. Il y a eu une première action. L'État a classé de nombreuses zones en PPRI pour empêcher les constructions en zones inondables.

Nous arrivons sur cette scène, et nous allons construire une route. Le premier principe quand on construit une route, c'est le principe de transparence hydraulique. Tout ce qui arrive au-dessus de la route est rejeté en dessous de la route. Nous essayons de faire, tous les 20 ou 40 mètres, un canal hydraulique, une buse, pour que l'eau passe à travers. Nous savons qu'il y a des inondations, et nous n'allons pas inonder les personnes en dessous. Même si nous savons que ces personnes sont inondées, nous n'allons pas continuer à les inonder... nous faisons habituellement des seuils et des bassins d'orages qui permettent de laisser passer l'eau jusqu'à un certain seuil, puis nous tentons de rejeter l'eau dans des endroits où se trouvent des ravines, où il y a la rivière Saint-Étienne et la rivière d'Abord, c'est-à-dire des endroits qui peuvent prendre le surplus d'eau. C'est typiquement ce que nous faisons.

Concernant la pollution, toutes les routes sont traitées contre la pollution. C'est ainsi que la route des Tamarins a été faite. Quand il pleut sur la route, l'eau de pluie n'est pas rejetée directement dans la nature. Elle est rejetée dans des bassins parfois situés sous la route. C'est le cas à Saint-Paul. Parfois, il y a des zones avec de petits creux entourés de grillages, quand il n'y a pas la place, c'est là que nous rejetons l'eau qui est polluée, puis traitée ou filtrée pour éviter que la pollution parte dans la nature. Dans le cas où un camion d'hydrocarbure ou d'engrais se déverserait sur la route, nos équipes interviendraient pour tout vider des bassins qui existent le long des routes, pour éviter que la pollution ne reste sur place longtemps. Ce sont des déshuileurs des bassins de traitement. Nous savons réaliser des bassins d'orages ainsi que les seuils. Nous faisons aussi les déviateurs de surplus d'eau. Nous soumettons notre plan d'action sur l'eau de la zone dans un dossier qui se nomme Loi sur l'eau. Il est étudié par l'État qui va réaliser une enquête publique sur ce dossier, afin que tout le monde soit informé, et que tout le monde comprenne comment les eaux de pluie et de ruissellement sur la chaussée sont traitées. C'est la procédure Loi sur l'eau. Elle a lieu entre l'avant-projet et le projet.

Julien TRIOLO, Responsable du pôle écologie à l'ONF

J'avais une question relative à l'emprise du chantier en phase construction. J'imagine qu'il faut faire venir des engins. Qu'est-ce que représente l'emprise pour, par exemple, les échangeurs ?

Concernant le coût, est-ce que le franchissement des ravines à l'est entraînera des surcoûts ? C'est une zone où il y a plus d'écoulement des eaux qui vient de la montagne. Est-ce que les surcoûts ont été calculés ? Ce serait donc beaucoup moins cher que d'exproprier plus de monde...

Félix LACPATIA, Chargé d'Opérations

Il y a plus de ponts. En fait il n'y a que des ponts du côté Est, mais du côté Ouest, nous avons des ouvrages qui ne sont pas des ponts. Il y a beaucoup d'ouvrages hydrauliques, à cause justement de ce chevelu, qui est sur toute la zone. Je pense que vous l'avez aussi dans les cartes où vous voyez des traits rouges sur tout le long de la zone. Donc, c'est presque des ponts, que l'on fait aussi de l'autre côté. Ils sont moins hauts, mais nous avons quand même beaucoup de béton. C'est le béton, l'ouvrage d'art. On a quand même beaucoup de béton de l'autre côté, pour laisser passer l'eau à chaque fois, à cause de la multitude de petits passages, tout le long.

Sur l'emprise du chantier, c'est vrai que théoriquement lors de la construction d'une route nous devons construire une route à côté durant le chantier, afin que les engins de chantier puissent accéder à la route. C'est pour cela, que par exemple, sur la route des tamarins, vous avez une route à deux fois une voie tout le long, pour faire la route des tamarins. Ensuite, on la rend à la nature, on appelle souvent cela une cicatrice, et elle est censée se végétaliser à nouveau après. Néanmoins, si l'on détecte des espèces protégées ou des problèmes avec les habitations, nous allons tenter de

trouver des solutions, mais notre premier réflexe est de construire une route à côté. Elle n'est pas en béton ou en enrobé, c'est une route en terre pour les accès au chantier. C'est cela qui a le plus d'emprise. La route mesure entre 30 et 35 mètres, et habituellement on ajoute une bande de 15 à 20 mètres autour pendant la durée du chantier.

Sur notre manière de travailler par rapport à la détection des pétrels et des arbres importants, en étude préliminaire, comme nous avons beaucoup de variantes, on ne vous montre que les variantes retenues, car elles fonctionnent. On passe sur tout le territoire pour voir ce qui est important ou pas. Nous utilisons la bibliographie existante. Les bureaux d'études ne vont pas aller sur le terrain. Ils iront sur le terrain, de manière beaucoup plus précise, quand la variante sera choisie. Après ce choix, les bureaux d'études passent sur le terrain pendant un an, afin de réaliser l'étude d'impacts, et ils relèvent toutes les zones de nidification. Ils relèvent aussi par GPS la position de tous les arbres importants. Cette étude est ensuite soumise à la DEAL qui dispose d'une liste bibliographique de l'ONF, du CAUE, etc. L'ONF donnera un avis sur l'étude d'impacts réalisée afin de vérifier que nous n'avons rien oublié, et que tout a été pris en compte. Une étude d'impacts d'une route de 20 kilomètres dure environ un an, car certains sites sont périodiques.

Julien TRIOLO, Responsable du pôle écologie à l'ONF

Je pense qu'il y a matière à compléter les données. Vous dites que l'étude d'impacts analysera de manière très poussée sur une des variantes. Je pense que c'est une erreur, car l'étude d'impacts doit comporter l'étude de toutes les variantes. Il me semble. Je suis aussi membre du CSRPN où j'ai une autre casquette, et nous analysons les différentes variantes dans les études d'impacts. Il me semble que c'est la loi. Dans les études d'impacts, elles doivent creuser les principales variantes, et au moins les deux présentées aujourd'hui.

Félix LACPATIA, Chargé d'Opérations

Creuser les variantes se réalise la plupart du temps sur de la bibliographie. On ne va pas aller jusqu'à la précision de l'arbre qu'il faut éviter lorsque nous faisons l'étude. Je sais qu'il faut comparer les variantes dans l'étude d'impacts, dont la variante 0. Nous allons récupérer toutes les données existantes. Une étude d'une route qui fait ce linéaire, si vous étudiez plusieurs variantes, cela représente le coût d'une déviation routière. Je comprends, mais le détail à l'arbre près n'est sans doute pas raisonnable.

Par contre, si vous vous rendez compte que nous avons oublié quelque chose sur une autre variante, et que cela change tout, on prendra en compte vos remarques. Si vous insistez durant le débat public pour que nous réalisions l'étude de toutes les variantes, cela nous prendra 10 ans de plus, nous pourrions le faire sans problème.

Christian LÉGER, Président de la SEOR

J'ai une remarque sur le terme que vous avez employé tout à l'heure. Vous avez évoqué une cicatrice du chantier. Ce n'est pas si mal trouvé que cela en fait. La cicatrice s'infecte, et le problème ici, c'est lorsque nous faisons une cicatrice dans une zone naturelle, on y introduit, de manière assez systématique, des espèces exotiques envahissantes. Même en passant à proximité, l'impact sur l'environnement est certainement beaucoup plus important que ce que nous pouvons imaginer, car cette cicatrice va attirer, et l'importation d'espèces exotiques envahissantes générée par cette cicatrice est très importante. On ne l'imagine pas sur l'A26.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Il ne faudrait pas sous-estimer la qualité des milieux du département de l'Aube...

Christian LÉGER, Président de la SEOR

Quand on traverse de grandes plaines céréalières, on ne va pas transporter des espèces exotiques envahissantes dans des zones naturelles. Le problème est autre. Ici, c'est le plus grand problème pour la biodiversité en dehors de la destruction. Le plus grand problème c'est réellement l'introduction d'espèces exotiques envahissantes à l'intérieur de cette biodiversité.

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

Ce que vous introduisez monsieur LÉGER, c'est un peu la question posée tout à l'heure par madame ABRISKA à laquelle nous n'avons pas répondu. Qu'allons-nous faire des terres qui seront retirées ? Cela rejoint votre préoccupation.

Félix LACPATIA, Chargé d'Opérations

Vous avez deux questions. Comment traitons-nous la cicatrice ? Comment traiter l'extraction des terres ?

Concernant l'extraction des terres, je vous avoue que nous n'avons eu jamais de terres contaminées à traiter. S'il y a des terres contaminées, il est probable que l'on pose la question au ministère pour connaître la marche à suivre. Néanmoins, nous avons quand même eu des problèmes avec des enrobés qui étaient contaminés par de l'amiante. Dans ce cas, c'est vraiment très compliqué. C'est faisable. Cela veut dire qu'on le recouvre avec des bâches de plastique, et l'on travaille avec des cosmonautes. J'espère que nous n'arrivons pas à ce niveau sur cette route. Le principe, quand nous faisons le dessin, on fait un dessin d'une pente, et nous essayons de bouger la pente en hauteur, pour qu'aux endroits où l'on enlève, on puisse reboucher aux endroits où il manque de terre. Toute la terre utilisée sera toujours le long de la route, et l'on essaye de ne pas enlever de la terre pour la placer ailleurs. Nous essayons d'équilibrer les terres, pour boucher les endroits où l'on en a besoin grâce à la terre retirée à un autre endroit. C'est un des principes du développement durable de ne pas faire des apports de terre n'importe où en dehors de la route.

Relativement aux cicatrices, il y a deux possibilités. Si l'on est en terrain agricole, nous allons redonner la cicatrice à l'agriculteur. Si nous sommes en zone urbaine, il y a deux possibilités. On peut considérer que nous faisons de l'aménagement paysager, et nous allons faire un alignement d'arbres, par exemple, mais si nous devons faire 12 kilomètres d'alignement d'arbres pour un coût de 15 millions d'euros, on va probablement donner ces terres à la commune, afin qu'elle réalise l'aménagement qu'elle souhaite. À ce niveau d'étude, nous n'avons pas pris de décision, il nous faut un paysagiste, et nous devons connaître la variante pour connaître le type d'aménagement à réaliser.

Au sud, ce n'est pas le cas pour toutes les routes nationales, mais nous avons vraiment de beaux alignements d'arbres. Nous avons parlé de la station-service, nous avons des palmiers un peu partout. Nous avons planté des lataniers rouges. Probablement que nos bureaux d'études, qui sont des créateurs sur le look des routes, vont nous proposer des choses de ce genre, pour éviter des espèces invasives qu'on mette nous-mêmes des espèces sur la cicatrice que nous allons laisser. Sur le cas réel de la route des tamarins ou de la déviation de Sainte-Marie, les aménagements paysagers avaient été réalisés uniquement autour des échangeurs.

Gérard CANABADY, Président FDGDON

Bonjour je représente la FDGDON qui s'occupe des organismes nuisibles et de leur régulation. En France métropolitaine, nous sommes plus connus sous le sigle FREDON, mais la compétence reste inchangée. De plus, j'ai plusieurs casquettes. Je suis aussi monsieur CANABADY...

Sur la FDGDON et les nuisibles, si cette route se fait, je me place quelques instants après sa construction, et des précautions à avoir pour le transport involontaire de nuisibles. Il faudra bien trouver une solution... le ver blanc, qui a fortement marqué les exploitations cannières de la Réunion, est diffusé notamment par les radiateurs et les phares de voitures le long des axes routiers. Si nous faisons une route, je suppose qu'il y aura des automobiles sur la route... cela veut dire que des espaces, où des véhicules pourraient en plus rouler la nuit, relativement préservés par ces nuisibles, avec un facteur de nuisibilité important, je ne discute pas le mot pour le plaisir de la philosophie, vont être affectés par ces nouveaux dangers. Mon organisme, qui est le bras armé en sanitaire végétal, c'est ce l'on appelle un organisme à vocation sanitaire et végétal, dispose de parcelles témoins, nous travaillons notamment avec l'ONF, et nous voyons bien qu'il y a des éléments, pour ne parler que du ver blanc, qui sont présents alors qu'ils ne l'étaient pas avant. Ce n'est pas uniquement valable pour les axes routiers, mais ils sont incontestablement des vecteurs privilégiés de ces axes de pénétration. Nous avons des espaces sans route, mais des routes seront construites, et il faut déjà attirer l'attention sur ce point.

Cela suppose des méthodes alternatives de lutte, nous sommes dans le refus ou du moins dans l'allégement du tout chimique, et des choses existent, mais il va falloir travailler surtout dans la phase chantier. Il faudra mettre des cellules témoins. Des nuisibles absents apparaîtront, et ils s'installeront dans ces espaces sanctuaires que sont les forêts, par définition, puisqu'ils sont sanctuarisés.

Concernant la perspective privée, pouvons-nous faire un zoom sur Mon Caprice ? Que ce soit la zone basse ou haute, je ne suis pas loin d'être affecté. J'aimerais savoir, par pure curiosité, le morceau de la propriété concerné. C'est la variante Ouest en rouge. Laissez la rouge aussi ! La ligne Paradis est bien plus bas, ça c'est le village kilomètre 3. Ne dézoomez surtout pas ! Cela c'est le

rond-point. Entre les deux, tout se nomme Mon Caprice. Je connais évidemment... c'est vrai qu'elle a été replantée, pour un arbre, quatre ont été replantés. C'est la partie basse, et c'est quoi la partie haute ? C'est la bleue ? Et les 400 ? Pourriez-vous aussi zoomer, car j'ai aussi une propriété là. C'est par pure curiosité. Il est bon de savoir ce que nous allons perdre... c'est l'embranchement de la rivière d'Abord. Je dois avoir un verger dans le coin ! La maison doit s'y trouver aussi...

Pour le moment, je me garderais bien d'avoir une préférence, mais ce point était à voir. Je voudrais que l'on insiste beaucoup sur les voies d'accès, voies routières et apports d'éléments nouveaux, nuisibles pour ces espaces naturels que nous avons voulu protéger. Si le combat a été perdu sur des espaces naturels, la situation est différente. C'est un autre combat à mener. Nous parlons d'îlots de biodiversité à maintenir. Nous entrons dans le sujet dans les deux versions, mais l'une plus que l'autre. Merci.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Je tiens à préciser que cette manipulation réalisée à l'écran peut être effectuée à votre domicile. Vous allez sur le site internet du débat, et vous avez dans la page d'accueil une carte sur laquelle vous pouvez zoomer tant que vous voulez. Vous avez des fonds de carte qui sont adaptés à l'échelle. Vous pourrez faire cela à tête reposée.

Concernant le ver blanc, le hanneton, est-ce une espèce introduite ou endémique de la Réunion ?

Gérard CANABADY, Président FDGDON

Cette espèce a probablement été introduite probablement par erreur lors de l'expulsion des forces armées françaises de la terre malgache, et revenant dans les chenillards des matériels du génie militaire. Ensuite, l'espèce s'est adaptée. Les conditions réunionnaises sont particulièrement adaptées, et surtout l'absence de prédateurs, la guêpe, ont permis son développement. La FDGDON a développé une méthode de lutte alternative à base d'un champignon qui parasite le parasite. Ce n'est évidemment pas nocif pour l'environnement. Il a fait l'objet d'une batterie d'études et de suivis ainsi qu'un agrément. Le bétel. Je passe sur les aspects purement techniques. L'espèce arrivée chez nous est une espèce de Madagascar, et le champignon mis en place existait à l'état naturel à Madagascar.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Je vous propose d'aborder les questions relatives à la qualité de l'air, mais monsieur souhaite prendre la parole depuis quelques temps déjà.

Daniel BEGUE, Agriculteur, Vice-président ADEFAR

Nous parlions tout à l'heure des terres contaminées, et vous disiez que vous alliez interroger le ministère de l'Agriculture. Celui-ci va dire qu'il n'y a pas de problème sanitaire à la Réunion, car même les maladies réglementées sont déclassées pour notre département. Néanmoins, je vais vous parler d'une maladie qui s'appelle la paratuberculose bovine. Il n'y a pas d'assez d'études pour affirmer la durée de vie de la microbactérie dans le sol. Elle peut être sous forme sporadique quand le milieu ne lui convient plus, et elle peut rester des dizaines d'années, puis repartir quand le milieu est bon. Son milieu favorable est un sol acide. Dans les hauts, nos sols sont généralement très acides. Cette microbactérie, reconnue aujourd'hui, est une des composantes de la maladie de Crohn chez l'homme. Vous pourrez prendre la littérature scientifique, ce n'est pas moi qui le dis. Cette microbactérie peut se fixer sur les légumes. Ce problème n'a pas été reconnu par le ministère de l'Agriculture, comme le problème de la leucose bovine, et comme tous les autres, mais si vous prenez le bulletin épidémiologique de l'ANSES, nous sommes le département français où il y a le plus de maladies animales. Déplacer la terre rend, c'est reconnu au niveau de la paratuberculose, au moins un animal positif souvent sous forme clinique dans nos élevages. C'est avec les analyses les moins fiables. Pour la paratuberculose, nous faisons des analyses de fèces, on les fait sans prise de sang de notre département. Ce problème concerne tous les Réunionnais, car nous mangeons tous de la viande et des légumes, et il faut faire très attention avec le transport de ces terres. C'est ce que je voulais vous dire.

Patrice PAYET, Directeur CGEIP, conservateur d'espaces naturels

Dans la logique de santé évoquée par Daniel à l'instant, il faut vraiment que nous attirions l'attention des citoyens en général sur le rôle fondamental des sols forestiers et naturels sur la qualité des eaux.

Nous sommes sur une île en topographie avec un cône volcanique, et les eaux partent d'en haut pour aller vers le bas. Cette trajectoire provoque une épuration par les sols forestiers. Lors de projet d'aménagement, il faut bien faire en sorte que ce rôle de filtration, d'épuration ne doit pas être empêché d'être mené par les sols forestiers, car s'il y a bien quelque chose d'essentiel pour nous tous c'est la qualité de l'eau. Nous ne devons pas transiger sur ce point. Si nous buvons de l'eau néfaste pour nous, elle entre dans notre organisme, et les jours sont comptés. Je pense que ce qui est important pour ce chantier, mais qui n'a pas encore été évoqué, c'est la santé de nous tous.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Je pense que vous pouvez avoir confiance dans l'eau potable qui est l'un des produits les plus surveillés que nous consommons. Le risque est de perdre une ressource si elle s'avère polluée. Nous aurions une perte sèche d'une ressource manquante pour alimenter la population.

Olivier URIEN, DEAL

Je représente la DEAL aujourd'hui. Malheureusement, je ne suis pas accompagné de notre spécialiste du service de l'eau et de la biodiversité. Il devait être présent, mais il n'a pas pu se déplacer. J'ai une vision relativement généraliste de la thématique. Sur les PPRI, on peut simplement dire que l'État pourvoit à la mise en place sur tout le territoire, et pas seulement à la Réunion, à la lumière d'événements récents et anciens, qui sont des catastrophes liées aux inondations. Les PPRI sont des documents qui ont pour objectif d'éviter l'activité humaine et le logement au sein de zones bien identifiées, calculées et à la topographie particulière. Du jour au lendemain, le PPRI rend des terrains inconstructibles alors que nous pensions qu'ils étaient constructibles. Sur de grands projets routiers tels que celui proposé par la région, les PPRI ne s'appliquent pas de la même manière, car nous sommes sur un objet d'intérêt général, notamment les déplacements des populations. Néanmoins, on a aussi une thématique qui rejoint un peu ces projets d'ampleur, et ils constituent un peu des digues et des tranchées face à l'écoulement des eaux. Vous parliez tout à l'heure d'un écoulement en nappes, on parle de la planèze du Tampon et qui image cet écoulement en nappes sur les sols et en ravines. Vous allez avoir un certain nombre d'ouvrages d'art à réaliser.

Je voudrais attirer l'attention sur la nécessaire prise en compte que vous mettez en avant aujourd'hui, mais qui n'est pas de toute évidence sur l'ensemble des projets, à la lumière d'événements récents, sur Cilaos en particulier, il est légal pour vous de suivre les procédures règlementaires. Je parle de procédures environnementales, et de la constitution d'un dossier Loi sur l'eau qui sera d'une grande ampleur. L'étude d'impacts accompagnera l'ensemble du projet, et ces impacts seront analysés par le service instructeur. Une enquête publique sera également réalisée. Le public sera évidemment associé à ce projet. C'est très important d'autant que le projet s'inscrit pour 2035. Nous en avons assez peu parlé. C'est un temps relativement long. Nous voyons que nous avons un débat public qui s'inscrit presque 20 ans avant la réalisation d'un projet. En 20 ans, l'évolution de la réglementation sera effective, et aujourd'hui, ce que nous pouvons dire, le sens de l'évolution de cette réglementation, c'est qu'il y a des enjeux de société. Il faut que les populations vivent sereinement dans un territoire, mais aujourd'hui, j'ai entendu parler tout à l'heure de préservation de l'environnement, du triptyque ERC [éviter, réduire, compenser], et de *ménagement* du territoire. Je pense que nous devons aller beaucoup plus loin, il faut viser beaucoup plus loin, c'est-à-dire que nous ne sommes plus dans cet état de préserver l'environnement, nous sommes plutôt dans l'état d'esprit de reconquérir la biodiversité. Nous ne sommes pas simplement là pour parquer la biodiversité, nous sommes là pour veiller à ce que cette biodiversité continue à s'exprimer, évolue, et s'étende. À une échéance de moyen à long terme, nous parlons aujourd'hui de transition écologique, ce qui veut dire que nous nous dirigeons vers la transition écologique, et l'on se dirige vers l'écologie.

Les spécialistes au niveau mondial parlent aujourd'hui de sixième extinction de masse, ce n'est pas par hasard. Il y a des enjeux primordiaux à viser en matière d'environnement et de protection des espèces, et au-delà même de la reconquête de cette diversité sur le territoire.

Il ne faut pas non plus occulter les besoins d'une société qui doit continuer à vivre, et à évoluer dans les meilleures conditions. C'est tout le jeu d'un équilibre qu'il va falloir trouver, mais tout en visant une prépondérance à la thématique environnementale et écologique.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Je propose de donner la parole à monsieur SIEJA sur la thématique de la qualité de l'air. Pour introduire le sujet, dans le dossier du maître d'ouvrage, l'un des arguments en faveur du projet consiste à dire que la pollution de l'air sera allégée dans le centre du Tampon, car nous attendons un report de trafic. La question qui se pose malgré tout, c'est de savoir s'il ne s'agit pas simplement d'un déplacement de la pollution. Est-ce qu'il y a gain net ? Est-ce qu'on ne va pas polluer ailleurs des zones qui ne l'étaient pas au bénéfice des personnes du centre-ville ? Avez-vous d'autres éléments ? Je sais qu'une étude sera initiée, mais vous n'en êtes pas l'auteur. Cette étude porte sur le centre du Tampon lié à la rocade urbaine. Avez-vous des éléments sur la pollution de l'air dans le secteur ?

Bruno SIEJA, ATMO Réunion

Ce que nous pouvons regretter, dans l'étude préliminaire, c'est l'absence de point sur la qualité de l'air. Nous annonçons qu'au centre du Tampon il y a des problèmes de qualité de l'air, mais c'est tout à fait normal, je rassure les personnes, ces études n'existent pas en raison d'absence de financement. Je suis franc avec certaines collectivités du sud, qui pour l'instant ne font pas partie de notre association, et nous ne pouvons pas avancer sur des études sur la ville notamment du Tampon et de la CASUD

La seule station qui existe sur ces deux collectivités est située à Bourg-Mura. Elle ne surveille pas les problématiques du trafic, mais elle surveille le volcan. Nous avons peu d'informations sur la qualité de l'air de cette zone, mais rien n'est perdu, et nous pourrions en faire si nous devons en faire, dans l'hypothèse où il y a du financement.

Je vais plutôt parler de problématiques de pollution de l'air de façon générale. J'ai entendu que la route serait une réponse au développement économique. Je n'en sais rien. La route est peut-être une réponse aux déplacements. Je me pose la question de savoir si la route est une réponse à l'amélioration de la qualité de l'air. Nous n'avons pas d'études, mais on s'en doute bien... dès qu'il y a des embouteillages, des ralentissements de trafic ou des pointes de trafic, il y'a forcément des problèmes de pollution de l'air. Est-ce que la route ou les différentes variantes seront des réponses à l'amélioration de la qualité de l'air sur Le Tampon et le tissu urbain ? Quand on parle de qualité de l'air ATMO Réunion, anciennement observatoire réunionnais de l'air, on parle de l'impact sur la population en matière de santé. J'ai entendu plusieurs fois le mot « santé ». Nous sommes vraiment sur la problématique de la santé et exposition de la population. Nous ne sommes pas sur la problématique CO2 ou du réchauffement climatique. Nous sommes vraiment sur la santé et la qualité de l'air. Cela touche vraiment le Réunionnais très précisément. Je ne suis pas là pour dire que tel ou tel tracé est meilleur, car il faut faire des études plus pointues et précises. Il y a des outils pour faire ces études, des outils de modélisation, de dispersion en fonction du trafic automobile, en fonction de l'affluence, etc.

Vous avez cité une étude qui sera menée. Malheureusement, nous n'avons pas eu le marché pour la faire. C'est une structure privée qui a remporté le marché sur la voie interurbaine du Tampon. Il y aura déjà des données de qualité de l'air, un point 0 sur cette zone. C'est sur le pourtour du Tampon côté ouest. Ils auront, et j'espère que vous aurez, ces informations pour la fin de l'année. C'était dans le cahier des charges. Ces informations portent sur les concentrations en dioxyde d'azote. C'est un des polluants traceurs du trafic automobile. Ce sont les données en monoxyde de carbone. C'est le petit copain du CO2, mais c'est celui qui a le plus d'effets sur la santé. Ce sont des données sur les composés organiques volatils qui sont aussi des traceurs du trafic automobile. C'est vraiment une étude sur le trafic automobile. Ces données seront, j'espère, mises à la disposition du public pour la fin de l'année.

Des généralités, pour qu'il y ait des problèmes de pollution atmosphérique, il faut qu'il y ait des émissions et de la population. Émission importante, dispersion et population. S'il n'y a pas ces deux facteurs, pour moi, il n'y a pas de problème. S'il y a de la pollution sans population, il n'y a pas d'impact sur la santé directement. Pour qu'il y ait des émissions, il faut qu'il y ait un trafic important. Il faut que ce trafic ait des vitesses qui vont générer de fortes émissions. La vitesse de 80 km/h est une vitesse pour laquelle les émissions sont au minimum. En dessous ou au-dessus, on va avoir plus d'émissions, car on consomme davantage. Le seuil de 80 km/h est le seuil pour lequel un véhicule va moins polluer. Lors d'embouteillages ou des vitesses rapides, on est dans des conditions d'émissions importantes. Il y a aussi des problèmes quand il y a de fortes pentes. On a souvent parlé de pentes depuis ce matin. La pente est aussi génératrice de surconsommation et d'émissions. Il suffit de prendre régulièrement la double voie Saint-Pierre — Le Tampon, quand on est du côté

pentu, on se rend bien compte que les pots d'échappement sont plus émetteurs que dans l'autre sens. Une pente va générer des émissions.

Relativement à la vitesse et le fait d'avoir des portions deux fois deux voies ou une seule voie, si l'on se retrouve sur une portion une voie avec des véhicules lents, on va avoir de plus grandes émissions que sur une portion deux fois deux voies où la fluidité est plus grande.

Concernant la proximité avec les habitations, des embouteillages dans de petites rues, comme celles au Tampon, qui sont habitées, vont avoir plus d'impacts que des embouteillages sur une deux fois deux voies éloignée de la population. Cela semble évident. C'est aussi un critère qu'il faut prendre en compte. Il faut réfléchir sur la proximité de la population.

Ce sont des généralités. Sur cette route, j'y vois l'intérêt de désenclaver le tissu urbain du trafic local. Elle est aussi intéressante, car nous arriverons à désenclaver plus facilement s'il y a un nombre important d'échangeurs. S'il y a peu d'échangeurs, il y aura peu de possibilités pour les personnes d'emprunter cette voie de contournement, afin d'effectuer de petits déplacements. Je suis ouvert pour répondre à vos questions, mais je ne peux pas en dire plus sur cette problématique avec ce que nous avons.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Merci. Je retiens que pour régler les problèmes de pollution urbaine, il suffit d'augmenter la vitesse de circulation à 80 km/h en ville. Il faudrait suggérer cela à nos maires et au gouvernement...

Félix LACPATIA, Chargé d'Opérations

Dans l'étude préliminaire, nous ne faisons pas d'études sur l'air. Nous ferons une étude sur la qualité de l'air pour l'étude d'impacts. Vous avez raison, car parfois nous faisons des études d'impacts où nous prenons la littérature par rapport aux données existantes. Si dans ce secteur, nous ne trouvons pas de données existantes, il faudra faire des mesures pour réaliser l'étude d'impacts.

Annie-Claude ABRISKA, Présidente de l'association ADEFAR

Je reviens quand même sur la problématique de l'eau. Dans la zone où il y a des tracés, on parlait tout à l'heure de l'eau, du ruissellement de haut en bas, mais est-ce que vous avez une carte des nappes phréatiques ? Ce serait bien que l'on voie s'il y a des choses en dessous des routes. C'était une question.

Félix LACPATIA, Chargé d'Opérations

Je ne sais pas si vous en avez connaissance, mais il y a deux cartes intéressantes par rapport aux nappes phréatiques et à l'écoulement des eaux. Les captages d'eau potable viennent d'une seule nappe, c'est-à-dire la nappe Entre- Deux/Cilaos. Elle descend et s'élargit. Cette nappe est très sensible, et il faut absolument la protéger, car elle alimente tout le secteur en bas. Il y a vraiment une nappe qui est très sensible. En page 94, vous voyez le chevelu, c'est-à-dire une multitude de petites ravines tout le long, et contrairement à d'autres espaces où nous avons une ravine et quelques cours d'eau qui reviennent sur la ravine, là il y en a des centaines tout le long. C'est une façon de traiter l'hydraulique qui est différente des autres régions. Vous voyez les cours d'eau, et l'importance de l'hydraulique dans le secteur. Vous comprenez alors les raisons pour lesquelles il y a autant d'inondations dans le secteur.

Nicolas VITRY, Gestionnaire GCEIP, Président de l'association NOI

Juste une opportunité, pour la prise en compte des problématiques environnementales. La Région va porter le projet de création d'une agence régionale de la biodiversité, qui pilote également, on va peut-être me contredire, la stratégie régionale de la biodiversité. C'est peut-être une belle occasion, par rapport à ce projet de route des Géraniums, pour que les données environnementales soient réellement prises en compte. Dans tous les cas, nous serons vigilants, et nous pourrions accompagner le maître d'ouvrage sur ce projet.

Daniel GUÉRIN, membre de la commission particulière [Intervention en créole]

Je voulais revenir sur un point que j'ai entendu. On nous dit qu'il faut préserver et respecter la biodiversité. Je voulais préciser qu'il me semble important de mettre au pluriel, il faut aussi prendre en compte l'humain et la culture dans cette biodiversité. Nous avons quelque chose à faire, et à mon avis nous ne l'avons pas fait. Nous n'avons pas mis dans cette Commission un temps de réflexion ou un atelier sur les enjeux culturels ou les enjeux sur les modes de vie. Comment vit une population

dans son environnement, son milieu par rapport à son histoire ou son patrimoine ? Ces aménagements viennent impacter tout cela.

De plus, lors de la dernière réunion, on nous a accusés de tous les maux, et de mal communiquer. Je parle de la Commission et non du maître d'ouvrage. Le maître d'ouvrage il va prendre aussi. Il y a un collectif contre le projet, il y aura de l'agitation dans les prochains débats. On nous accuse de mener un faux débat, un débat non démocratique, et de faire une comédie. Ce mot a été cité.

C'est la première fois, donc je voulais vous remercier de nous remercier de mettre en place ce débat. Dans une période de disette la moindre goutte d'eau est importante. Nous prenons vos remerciements, merci.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Je pense que je n'ai pas grand-chose à ajouter. Je voulais vous remercier pour votre présence malgré les difficultés de circulation. Je vous remercie également pour vos contributions qui sont nombreuses et très intéressantes. Vous avez tous apporté des éléments intéressants au débat. Je vous rappelle que nous avons, la semaine prochaine, deux réunions générales importantes. Ce sont des réunions qui n'ont pour seul objectif que d'informer le public sur le projet. Nous n'aurons pas de focalisation sur une thématique particulière. La première a lieu à l'université du Tampon mardi à 18 heures, et la seconde aura lieu samedi matin au théâtre Luc Donat à 10 heures. Ces deux réunions se tiendront au Tampon. Merci de faire passer le message autour de vous. Le bouche-à-oreille fonctionne finalement mieux que tout ce que nous pouvons dépenser en communication, afin que le maximum de personnes puisse participer, s'informer, et donner leur avis sur ce projet.

Je vous remercie et je vous souhaite un bon weekend.