

## Contribution

**Philippe Berne, vice-président du Conseil Régional, en charge de l'aménagement du territoire et des déplacements de 1998 à 2010**

Je remercie la commission du débat public qui a, dans des conditions difficiles, organisé des débats au sujet de "la route des géraniums" où tout le monde a pu s'exprimer librement.

Le projet proposé correspond à une partie de la R.N. 3 entre Saint-Pierre et le col de Bellevue. Une première analyse des trafics prouve qu'il y a 60000 véhicules jour entre Saint-Pierre et le Tampon (tour des Azalées) pour retomber à moins de 6000 véhicules jour au col de Bellevue. Le problème est bien celui de la traversée du Tampon. Je m'étonne que le Président de la Région, maître d'ouvrage, se soit opposé en 2008, en tant que maire du Tampon, au projet de la Rocade destiné à fluidifier la circulation dans la ville, alors que tout était réglé: DUP adoptée par le Préfet, régulation des expropriations (huit au total), achat des parcelles nécessaires et accord financier avec la commune qui n'intervenait qu'à moins de 20% du coût total de l'ouvrage.

Le projet de "la route des géraniums" propose deux groupes de variantes que je rejette. Les variantes "ouest" proposent beaucoup trop d'expropriations dans une zone urbanisée très contrainte. Les variantes "est" portent des atteintes inacceptables au milieu agricole : cannes vers les bas, cultures maraichères et horticulture dans les zones moyennes, élevage dans les hauts, ce qui est incompatible avec une démarche visant à l'autonomie alimentaire de l'île. De plus, ces variantes vont défigurer les paysages caractéristiques des hauts du sud et les ouvrages d'art franchissant les ravines, indispensables à la route, vont impacter des zones sensibles et riches, cartographiées dans le dernier SAR comme trames vertes et bleues.

La reprise d'un ancien projet d'aménagement : élargissement de la Ligne des 400 avec prolongement vers Dassy et la poursuite des travaux engagés par la commune actuelle comme la nouvelle route de Trois Mares devant se prolonger jusqu'à Bras-de-Pontho, seraient plus à même d'améliorer la fluidité du trafic dans l'agglomération du Tampon. Un maillage étant possible avec les nombreuses routes qui montent des 400 vers la Plaine des Cafres.

Les coûts des différentes variantes fluctuent entre 300 et 600 millions d'euros. Il me semble qu'il y a d'autres priorités à mettre en œuvre pour régler, en partie, les déplacements dans le sud et dans l'île. En 2010, la Région présidée par Paul Vergès, était sur le point de réaliser la première tranche du "tram-train" entre St-Paul et Ste-Marie, prolongée par la suite vers St-Pierre St-Joseph et St-Benoit. Ce projet, interconnecté avec les transports en bus venant des hauts et des zones moyennes, était cohérent avec l'urbanisation existante et les orientations du SAR, innovait par sa modernité et sa fiabilité pour proposer une alternative au "tout auto". Les propositions du Conseil Régional actuel n'offrent que la possibilité de transports en bus qui viennent s'ajouter aux dizaines de milliers de véhicules particuliers.

Sur l'île, d'autres aménagements routiers sont indispensables dans le sud : la sécurisation de la route de Cilaos, oubliée depuis 2010, la liaison "Asile Balance" à St-Pierre qui permettrait aux habitants de St-Joseph Petite Ile de rallier le Tampon en évitant St-Pierre et enfin la construction d'un ouvrage d'art sur le Bras de Cilaos, en continuité avec le pont sur le Bras de la Plaine permettant la poursuite de la ligne des 400 vers la Rivière Saint-Louis.

J'espère que cette analyse et ces réflexions permettront de faire avancer le débat sur les déplacements liés au développement durable de l'île.

Avec mes remerciements.

Philippe Berne Tampon, le 24 avril 2018