

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

Compte-rendu intégral
Réunion d'information générale
du samedi 10 mars 2018 à Saint-Pierre

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

PARTICIPANTS : 16 personnes

DÉBUT > FIN : 10 h 10 à 12 h 50

QUESTIONS-RÉPONSES : 19 questions

En tribune

CNDP

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

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

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

Maîtrise d'ouvrage

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

M. Félix LACPATIA, Chargé d'Opérations

M. Jean-Philippe BAYART, Chef du service Prospectives

COMPTE-RENDU DE RÉUNION :

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Bonjour à tous. Nous allons pouvoir commencer. Nous sommes peu nombreux. À la précédente réunion, nous n'avions pas non plus attiré beaucoup de monde. J'espère qu'avec le bouche-à-oreille, nous aurons plus de monde lors des réunions qui viendront.

Aujourd'hui, nous avons une réunion de présentation générale. Nous allons d'abord vous rappeler l'organisation du débat qui va se tenir jusqu'au mois de mai. Ensuite, le maître d'ouvrage, c'est-à-dire la Région Réunion, dont les services sont présents aujourd'hui, vous présentera le projet. Nous aurons des espaces de discussions, questions/réponses. Je vous invite à vous manifester, prendre la parole soit pour donner un avis soit pour poser des questions.

Pour la première partie, je vais passer la parole à ma collègue Dominique de LAUZIERES. Je souffre d'un refroidissement et ma voix est un peu fatiguée. Je préfère que ce soit elle qui prenne cette partie-là. Elle le fera au moins aussi bien que moi.

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

Merci beaucoup d'être venus. Je vais vous exposer un petit peu la façon dont ce débat est organisé. Nous avons prévu un certain nombre de réunions de présentation générale qui vont exposer le projet et qui vont ouvrir la discussion. Nous avons des réunions thématiques, sur la politique de l'aménagement, la politique des transports, les paysages, l'agriculture et l'environnement et les impacts sur l'environnement. Nous avons par ailleurs des dispositifs de participation qui sont sur internet, sur Facebook, sur Twitter. Vous pouvez aussi vous déplacer à notre permanence qui est située en face de la mairie du Tampon. Vous pouvez participer par écrit en envoyant un courrier. Vous pouvez envoyer une contribution. Tous ces moyens de participer sont identiques, traités à égalité, et vous permettront de donner votre opinion sur le projet.

Nous allons d'abord replacer ce débat dans son contexte général. La Commission nationale du débat public a été créée en 1995 par la loi Barnier, a été renforcée ensuite par la loi relative à la démocratie de proximité en 2002. Sa mission est de veiller au respect de la participation du public au processus de tous les grands projets d'aménagement du territoire. Il y a eu ensuite la loi Grenelle II qui a élargi les missions de la Commission nationale du débat public. Dernièrement, en août 2016, un décret a encore renforcé les compétences de la Commission nationale.

Je suis désolée, mais je n'arrive pas à passer à la slide suivante. Pouvez-vous me mettre sur « les objectifs du débat public », s'il vous plaît ? Merci. Voilà.

Le débat public dans son sens large, tel qu'il est conçu par la Commission nationale de débat public, est d'informer, et particulièrement, ce débat-là porte sur le projet de la Route des Géraniums, son opportunité, ses enjeux, et ses principales caractéristiques. Le débat public devra notamment répondre à la question de savoir quels sont les grands enjeux de transport dans le périmètre sud de l'île, et si ce projet répond à ces enjeux-là et à ces besoins.

Le débat public doit permettre à toutes les personnes intéressées de s'exprimer, en formulant des observations, des critiques et des suggestions, et des propositions également, et à toutes les personnes de pouvoir éclairer. À la fin, tous les éclairages seront pris en compte par le maître d'ouvrage pour apprécier son projet et éventuellement le modifier.

La Commission nationale du débat public nomme une Commission particulière pour organiser ce débat. En l'occurrence, la Commission est composée de cinq membres, dont Monsieur PAVARD, qui en est le Président, Daniel GUERIN, Renée AUPETIT ainsi que Bernard VITRY qui n'est pas présent aujourd'hui. Nous sommes donc cinq. Notre mission est d'organiser ce débat. Tous les membres sont neutres et indépendants de toutes les parties qui sont liées au projet.

Nous veillons au respect de trois grands principes :

- la transparence de l'information, c'est-à-dire que nous nous assurons que le maître d'ouvrage met à la disposition du public tous les éléments nécessaires à l'élaboration de votre avis ;
- l'équivalence des intervenants, c'est-à-dire que tous les gens ont le même droit à s'exprimer et à participer à ce débat, quel que soit leur statut, qu'ils soient élus, simples citoyens ou associatifs ;

- l'argumentation des propos, c'est-à-dire qu'en fait, on va prendre en compte tous les avis et les observations, mais à condition qu'ils soient argumentés. Il ne s'agit pas de dire « Non, ce n'est pas bon » et de ne pas proposer autre chose par exemple. Il faut dire pourquoi.

À l'issue du débat, la Commission particulière du débat public établit un compte-rendu, et la Commission nationale, un rapport. Ce compte-rendu et ce rapport vont servir de base à la décision définitive du maître d'ouvrage.

Dans ce calendrier, ces différentes étapes s'inscrivent comme suit.

Le 3 mai aura lieu la réunion de clôture. Nous avons ensuite deux mois pour faire un compte-rendu et la CNDP pour faire son rapport.

Vous avez sous les yeux le calendrier depuis le début. Le 7 juin 2017, nous avons eu la décision de la CNDP d'organiser un débat. Le 4 octobre 2017, les membres de la Commission ont été nommés. Le 7 février, le dossier du maître d'ouvrage qui est soumis au public a été approuvé. Nous avons donc démarré le débat public le 26 février. Et, comme je vous le disais, la réunion de clôture aura lieu le 3 mai. Du coup, deux mois après, la CPDP édite son compte-rendu et la CNDP, son bilan, ce qui laisse ensuite trois mois au maître d'ouvrage, c'est-à-dire jusqu'au 3 octobre 2018, pour publier sa décision.

Le maître d'ouvrage a plusieurs possibilités. Il peut tenir compte de tout ce qu'il a entendu aux débats de plusieurs façons, et ensuite, il peut décider s'il poursuit son projet, s'il le modifie ou s'il l'abandonne. S'il poursuit son projet, il doit annoncer comment il va poursuivre l'information et la participation du public, puisqu'ensuite – c'est une nouveauté de 2016 – le projet va être accompagné jusqu'au début des travaux par une concertation.

Comment participer ?

En assistant aux réunions publiques, c'est ce que je vous disais tout à l'heure : cinq réunions d'information générale, quatre réunions thématiques. En envoyant une contribution sur le site internet, sur Facebook ou sur Twitter. En vous rendant sur rendez-vous à la maison du débat qui vous accueille à l'adresse qui est indiquée : 253, rue Hubert Delisle au Tampon, c'est-à-dire juste en face de la mairie.

L'information sur ce débat public a été faite de la manière suivante : nous faisons une campagne d'affichage dans les commerces de Saint-Pierre, des distributions de tracts sur vingt points, il y a l'ouverture d'une permanence depuis déjà deux mois, l'ouverture du site, du compte Facebook et du compte Twitter.

Je vous remercie de votre attention. Je vais passer la parole à Monsieur LACPATIA, qui va vous présenter le projet.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Bonjour. Je m'appelle Félix LACPATIA. Je travaille au service des Routes de la Région Réunion, que la Commission particulière du débat public appelle le maître d'ouvrage. Je travaille au service Prospectives de la Direction des Études et grands chantiers de la Direction générale adjointe Grands chantiers, transports et déplacements. Je vous remercie de m'accorder les quinze prochaines minutes dans la première présentation, c'est-à-dire la présentation du contexte dans lequel va s'inscrire le projet Route des géraniums.

Pour ce faire, je vais vous faire quelques rappels. Je pense que nous sommes tous au courant du contexte de La Réunion. Je vais simplement pointer du doigt certains éléments importants pour la conception d'un projet routier.

Dans le sommaire, nous allons parler d'abord de la microrégion sud, ensuite des perspectives, c'est-à-dire... Comment dire ? Je perds mes mots, je suis désolé. Je vais les retrouver, ne vous inquiétez pas.

Si l'on prévoit une route, c'est à quinze ans. On ne peut donc pas déterminer les caractéristiques d'une route simplement par ce que l'on sait, en 2017 ou en 2018, mais il faut se projeter dans l'avenir. Ensuite, nous allons mettre en lien ce projet par rapport à la politique générale de la Région sur les transports à La Réunion. Enfin, je vais vous rappeler les différents enjeux qui sont importants sur la microrégion elle-même et non pas sur La Réunion.

Ce projet a été lancé en 2010 en étude. Nous sommes en 2018 maintenant. Il a été réalisé par beaucoup de bureaux d'études, ce sont des groupements : SECTEC International, INCOM, SEGREA, ARTELIA, SOTEC Organisation et Techné cité.

Sur la scène, vous avez Nicolas MORBE, qui est le Directeur général adjoint en charge des routes ; Jean-Philippe BAYART qui est le chef de service du service Prospectives ; Monsieur EYSSERIC, qui est dans la salle, qui est le Directeur de Techné cité Sabrina RODRIGUEZ qui est dans la salle aussi, qui est chargée d'études.

La microrégion sud.

Il y a plusieurs définitions de la microrégion sud. L'étude s'est portée principalement sur ce que l'on appelle le tripôle Sud, c'est-à-dire la liaison entre Saint-Pierre, Saint-Louis et Le Tampon. Dans le Schéma d'aménagement régional de la région (SAR), c'est une des zones qui est amenée à se développer le plus dans les dix, quinze prochaines années. On appelle cela le tripôle dans beaucoup de textes administratifs, si vous n'en avez pas entendu parler. Le tripôle, c'est donc Saint-Louis, Saint-Pierre, Le Tampon.

Si on analyse la situation, il y a dix ans, on pensait que le tripôle allait beaucoup se développer. C'était le SAR de 2005. On s'est rendu compte évidemment que cela s'est beaucoup développé, notamment au niveau de la Ravine des Cabris, et Le Tampon qui s'est beaucoup étendu des deux côtés, à l'Est et à l'Ouest. Cela se confirme aussi au niveau du trafic, que vous verrez plus tard, qui a fortement augmenté depuis.

Les enjeux généraux qu'il y a sur la microrégion sud, vous le voyez sur la diapositive, c'est la démographie. Vous avez, dans la région sud, une très forte démographie, avec une population très jeune. Deuxième problème qu'il faut traiter : l'urbanisation. Même s'il y a eu beaucoup d'efforts pour concentrer les populations dans certains endroits en forçant les gens à faire du R+5, R+4, etc., on voit bien que les cases à terre sont vraiment l'aspiration de beaucoup de Réunionnais, notamment dans le sud. Et puis, on ne le voit pas très bien parce qu'on est tôt ce matin, mais vous savez bien que la circulation dans le sud est tout aussi problématique que la circulation qu'il y a dans le nord et dans l'Est ou dans l'Ouest. Il y a aussi beaucoup de problèmes dans le sud au niveau de la circulation. Enfin, depuis une quinzaine d'années, la politique de la Région, et la politique en général sur toute la métropole aussi, est de favoriser les transports en commun et aujourd'hui, nous proposons un projet routier. Il faut donc quand même que je vous explique comment cela s'articule de faire un projet routier par rapport à la politique de la Région de favoriser le transport en commun.

Vous avez une vision générale de la population à la Réunion. Les zones les plus foncées sont là où il y a plus de concentration de population, là où il y a le plus d'évolution. Vous voyez que sur la microrégion sud, c'est-à-dire le tripôle, l'évolution qui se rapproche de 1 % (0,7 %) est très problématique au niveau des déplacements, des transports et de l'organisation structurelle de cette région. Depuis pas mal d'années, on sait que cela ne peut pas continuer comme cela. Cela dépend de beaucoup de maîtres d'ouvrage, cela dépend des communes, cela dépend des communautés de communes, cela dépend des départements, de la Région, cela dépend des politiques nationales aussi. *A priori*, nous avons quelques coups partis sur des transports en commun en sites propres dans cette région, mais il y a beaucoup d'infrastructures qu'il faut aménager en dessous.

L'économie de l'île.

Quand on projette le développement de La Réunion, de grands pôles sont visés. C'est le port de La Possession pour la zone du port, toutes les zones d'aéroport dans le nord, et la microrégion sud qui a tous les atouts pour se développer. Un des atouts majeurs est sa jeunesse, sa population. 30 % de la population du tripôle sont des jeunes de moins de 20 ans, qui vont arriver sur le marché du travail, qui vont s'acheter une voiture, qui devront se déplacer, qui devront aller au supermarché, etc. C'est une zone qui ne peut que devenir de plus en plus importante pour la Réunion. Pour rappel, au tripôle, il y aura 250 000 personnes en 2030. 2030, c'est tout près. Ce sera donc plus d'un quart de la population dans pas longtemps.

J'essaie à chaque fois de zoomer sur la région par rapport à La Réunion parce qu'on reproche quelquefois aux ingénieurs de la Région Réunion, qui sont tous à Saint-Denis, d'oublier le sud. Ce n'est pas le cas. Nous regardons toute la Réunion à chaque fois et nous avons tout le temps les cartes de toute la Réunion sous les yeux. Si on regarde le tripôle Sud, on se rend compte d'une

caractéristique qui est un peu différente du reste de la Réunion, même de l'Europe carrément. En gros, en Europe, on a 71 % de la population qui se déplace en véhicule particulier. À la Réunion, on descend un peu, on va dire. Cela dépend des régions. Si on zoome sur le tripôle, on est à plus de 80 % à chaque fois en véhicule particulier. Il y a beaucoup de raisons, sûrement des raisons historiques, il y a surtout sûrement des raisons de relief, mais il y a beaucoup plus de véhicules particuliers dans cette zone.

Si vous regardez la carte des trafics – qui est la carte 2016 ; ils n'ont pas encore sorti la carte 2017, c'est une production de la Direction des Routes de la Région – vous voyez que tout ce qui est en foncé sont des problèmes de trafic, des problèmes d'embouteillage et des problèmes qu'il faut résoudre. Si vous parlez aux gens de l'Est de la Route des géraniums, ils vous disent : « // faut absolument améliorer les 4 voies de l'Est ». Si vous parlez aux gens de l'Ouest, ils disent qu'il faut améliorer les 4 voies de l'Ouest. Et évidemment, quand on vient ici, les gens sont bien au courant qu'il y a beaucoup de problèmes aussi dans le Sud. Pour des raisons historiques, il faut se souvenir que les premières grandes 4 voies, même les 3 voies et les 2x3 voies, c'est dans le sud qu'on les a faites. Ensuite on a fait les 4 voies de l'Est. Ensuite on a fait la route des Tamarins. On a presque fait toutes les 2x2 voies de l'île. Il y a quelques points durs au niveau de Saint-Denis, évidemment, mais on a fait à peu près le programme qui a été lancé par la Région lors de la présidence de Lagourgue à la Région ; c'était il y a longtemps. Il nous avait donné comme objectif de faire une liaison 2x2 voies entre Saint-Pierre et Saint-Benoît.

Dans le sud, vous voyez qu'il y a deux gros points noirs : on a la RN1 qui arrive à Saint-Pierre et la RN3 qui monte vers le Col de Bellevue. Ce sont deux axes prioritaires. Pour la RN1, il y a beaucoup de projets en ce moment, des petits projets, mais qui s'accordent ensemble pour faire des voies en transport collectif, et de nouveaux échangeurs et de nouvelles connexions. La Route des géraniums ne s'est pas positionnée par rapport à la RN1. Nous avons plutôt zoomé sur la RN3 et la liaison entre Saint-Pierre et Saint-Benoît.

Si vous regardez à l'horizon 2035, par rapport à la carte d'avant, ce n'est pas un miracle, cela continue à être problématique. Il faut simplement se rendre compte qu'aujourd'hui, dans Le Tampon, nous avons des trafics qui sont équivalents à ceux qu'il y avait sur les embouteillages de la Saline de Saint-Leu avant qu'il y ait la route des Tamarins. Normalement, cela devrait même être bien pire. C'est simplement qu'avec Le Tampon, on a beaucoup de voies secondaires et il y a plein de gens qui trichent, qui passent dans les zones urbanisées, des zones où ils ne devraient pas passer, pour essayer d'éviter la RN3.

La logique de faire des routes alors qu'une des grandes politiques de la Région est le transport collectif, c'est le réalisme d'abord, et les vraies orientations. Quand on fait de la communication sur les transports à la Réunion, on ne veut pas transformer la Réunion avec des trains et des bus partout. Il faut être réaliste par rapport au relief, par rapport aux petits bourgs qui sont dans les Hauts, par rapport aux difficultés de circulation dans les centres-villes. Des études assez importantes ont été faites sur les transports, et les objectifs que la Région a, c'est que les Réunionnais utilisent 15 % de leurs trajets en transport en commun. Cela, c'est le premier objectif. Un objectif qui, je pense, est possible. Nous devrions être en ce moment aux alentours de 7 %. Le deuxième objectif est de réduire de 10 % l'utilisation des gaz à effet de serre d'ici 2030. Cela, je ne sais pas si c'est possible. C'est très compliqué de se projeter sur les gens qui achètent des voitures électriques, des voitures hybrides, du diesel. C'est un objectif. Donc, attendez-vous à des taxes.

Pour rappel aussi, la microrégion sud, dans le contexte, a vécu plusieurs périodes dans l'histoire. Typiquement, toute cette zone du tripôle était de la forêt, de la forêt primaire d'ailleurs, et tous les arbres ont été coupés. Je crois qu'il en reste une dizaine seulement sur toute la pente. Tous ces arbres ont été utilisés pour faire des cases créoles. Après avoir fait toute la déforestation, ce qui s'est passé, c'est que des gens importants, comme Monsieur Kerveguen, ont lancé la culture du café pendant deux siècles. Ils ont eu beaucoup de mal avec le café parce que les cyclones ravageaient complètement la terre et sous la terre, il y a du basalte, ce qui n'est pas facile à cultiver. Vers la fin du 19^e siècle, on a lancé la canne pour remplacer complètement le café, et maintenant que l'on est au 21^e siècle, on est plutôt en train de se demander ce qui va arriver à l'agriculture, comment elle va se développer.

Nous sommes donc devant un constat par rapport à cette route. Nous avons un paysage qui, sûrement, va changer, mais un paysage qui est complètement différent par rapport à l'histoire. Dans la zone qui est près de la mer, pas vraiment à Saint-Pierre, mais qui est plutôt plate, on a

l'urbanisation, de la ville. Au-dessus, on a les cannes. Au-dessus, au départ, on avait Le Tampon, qui était un peu relié à Saint-Pierre – au départ, Le Tampon faisait partie de Saint-Pierre – qui s'est étendu, étendu, et est devenu maintenant une ville importante pour le tripôle. Au-dessus, vous avez les paysages d'élevage qui sont non seulement une activité économique, mais qui ont beaucoup d'influence sur la mémoire des Réunionnais puisque c'est un endroit que les gens aiment beaucoup quand ils traversent par la RN3.

Le problème majeur que nous avons est de relier l'urbanisation, les gens. Les espaces agricoles sont assez grands pour que l'on ait des chemins d'exploitation. On sait comment les relier entre eux. Mais les petites maisons un peu partout sur une pente qui est très importante, cela demande une réflexion qui n'est pas la même que sur une ville. Un des principes de la Route des géraniums est de hiérarchiser le réseau pour que l'on n'ait pas toutes les personnes qui utilisent la même route pour plein de choses différentes.

La première chose qui est importante ici est l'agriculture qui aussi souffre de l'urbanisation diffuse. Cette carte montre, en bas, la canne, en haut, l'élevage. Vous voyez que si vous voulez tracer une route quelque part ici, vous passez obligatoirement sur les cultures en bas et en haut.

Cette première partie est très courte. On pourrait parler pendant des heures du contexte économique, socioéconomique de La Réunion, des perspectives économiques, de l'aéroport, du port, etc. Vous pouvez poser des questions si vous ne connaissez pas La Réunion.

Le plus important pour moi, c'est que les gens comprennent l'intérêt d'une route comme instrument de développement de La Réunion. On fait une route, ce n'est pas pour mettre des voitures particulières, ce n'est pas pour mettre des bus, ce n'est pas pour mettre des camions, ce n'est pas pour mettre des poids lourds, ce n'est pas pour mettre du transport agricole. C'est vraiment pour offrir un outil et savoir si la population, si les gens qui vont l'utiliser vont l'utiliser au mieux. C'est pour cela que nous faisons un débat public au départ. C'est pour avoir votre avis, pour savoir si nous n'avons erré en voulant simplement nous dire : il y a plein de voitures, on va donc les mettre sur un grand axe assez large avec assez de voies pour aller vite. Mais il y a aussi : est-ce que c'est utile de faire une nouvelle RN3 ?

Cette première partie est une vision générale. Il y a une deuxième partie après les premières questions où nous allons zoomer sur le projet, nous allons vous montrer les premiers tracés que nous avons et vous donner le contexte de ces tracés. C'est ce qu'on appelle des études préliminaires et ce ne sont pas des tracés extrêmement précis, c'est simplement pour savoir si c'est possible de faire des tracés. Là, ce sera possible. Nous allons vous montrer des tracés qui sont faisables et dans quelles conditions on peut réaliser ce type de route.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Merci, Monsieur LACPATIA. Nous avons prévu une première séquence d'échanges avec la salle. Si vous avez des questions à poser soit sur l'organisation du débat lui-même, soit sur les tenants et aboutissants du projet qui viennent de vous être exposés, nous vous donnerons la parole. C'est mon collègue Daniel GUERIN qui va animer cette séquence-là.

Je voulais juste rappeler deux, trois principes de prise de parole. Nos débats sont enregistrés. Ils donnent lieu à l'élaboration d'un verbatim, c'est-à-dire que les débats sont transmis et ensuite publiés sur le site internet du débat. Les hôtes vont vous donner un micro si vous voulez prendre la parole de façon à ce que l'on puisse d'abord vous entendre et ensuite vous enregistrer. La deuxième chose, vous pouvez également poser des questions par écrit. À l'entrée, vous avez des petits papiers sur lesquels vous pouvez poser des questions si vous le souhaitez, soit que la réponse soit donnée en séance si nous le pouvons, soit qu'elle vous soit donnée ultérieurement *via* le site internet.

D'autre part, nous avons un photographe qui prend des photos. Il vous photographie si vous voulez parler. Si vous ne souhaitez pas que la photo soit utilisée, faites-le savoir et le fichier sera effacé. Nous ne l'utiliserons pas. Dans le cas contraire, nous pouvons l'utiliser, non pas pour le mettre dans une banque d'images ou quoi que ce soit, mais simplement pour illustrer notre rapport le moment venu. Voilà.

Daniel GUERIN, membre de la Commission particulière du débat public

Bonjour. La parole est à vous. Quinze minutes pour parler un peu du contexte, des objectifs avant d'aborder la définition exacte des différentes options.

Si ce n'est pas utile, nous passons à la phase suivante.

Catherine TOULLEC, retraitée

Madame TOULLEC. J'habite Ravine des Cabris. Monsieur LACPATIA tout à l'heure a répondu aux questions que je me posais déjà, mais il a dit qu'il fallait étudier aussi suivant la population l'usage qu'on allait faire de la route. Est-ce qu'on peut faire une étude là-dessus, savoir ceux qui prennent la route pour leurs loisirs, ceux qui la prennent pour le travail, ceux qui la prennent pour les petites distances ? Est-ce que c'est possible, cela ?

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Oui, c'est possible de faire ce genre d'études. En fait, cela a été fait. Vous avez ici des chiffres sur des comptages uniquement, mais une étude a été faite fin 2016, des enquêtes « Ménages déplacements » sur toute La Réunion sur les raisons pour lesquelles les gens se déplaçaient dans l'île, par microrégion, mais c'est vraiment sur toute La Réunion.

Nous aussi, nous avons fait des études de trafic sur site. Un des problèmes que l'on a, c'est que 30 % des gens se déplacent pour le domicile – travail ou bien pour déposer les enfants à l'école, et que pour les autres, les raisons sont tellement diverses qu'on ne peut pas les classer.

C'est donc à nous de nous déterminer par rapport à cela. La détermination, c'est simplement une des grandes parts de la façon dont on construit une route, c'est où les gens passent sans savoir pourquoi ils y vont. Nous avons des comptages sur toutes les branches, sur les départementales, sur les communales et sur les nationales. Nous voyons que plein de gens vont dans certains endroits et nous faisons simplement de grandes flèches pour voir s'il y en a 10 000 qui passent par là le matin, 20 000 qui passent par ici, donc, à cet endroit, il y a un nœud et il faut faire plus de voies, moins de voies, des échangeurs grands, pas grands, plus d'insertions à certains endroits. Il y a beaucoup de problèmes sur les échangeurs par exemple. C'est aussi la longueur des branches d'échangeur. C'est donc par rapport à un comptage qui est fait par branche et par route. Nous avons des enquêtes « Ménages déplacements ». Les enquêtes se font par téléphone par des bureaux d'études.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

C'est bon, Madame ?

Je vais peut-être apporter une précision. Je pense que vous faites allusion à l'étude qui a été faite par l'AGORAH. Non. Alors, il existe aussi une étude sur les mobilités à La Réunion, qui a été faite par l'AGORAH, qui est une agence d'urbanisme si je ne m'abuse, qui est à Saint-Paul. Elle a donné lieu à des résultats très intéressants. Nous allons peut-être pouvoir vous adresser le quatre-pages qui synthétise les résultats de cette étude, mais retenez que l'AGORAH a fait une étude sur les mobilités à La Réunion, sur l'ensemble de l'île, pas seulement sur le cône sud.

Daniel GUERIN, membre de la Commission particulière du débat public

Y a-t-il d'autres interventions ?

Nicolas MORBE, Directeur général adjoint Grands chantiers transports déplacements

Mesdames, messieurs, bonjour. Juste pour préciser, l'enquête « ménages déplacements » à laquelle faisait référence Monsieur LACPATIA est une grande enquête qui a été réalisée en 2016, dont les résultats ont été rendus publics en 2017, réalisée par le Syndicat mixte des transports de La Réunion. C'est un organisme auquel participent la Région et les établissements publics intercommunaux, CINOR, CIVIS, CASUD, TCO et CIREST. L'enquête a été cofinancée par ces organismes *via* le SMTR et par l'État et l'Union européenne. Ses résultats peuvent aussi être portés à la connaissance du public assez facilement.

Michel TELMEN, retraité

2035, ce n'est pas maintenant, c'est moyen terme. La voiture sera-t-elle le moyen primordial pour se déplacer (l'intensité) étant donné que cela va se raréfier ? L'énergie fossile, on en est au bout. La voiture s'est un peu beaucoup déplacée. Est-ce que sur ce réseau routier, il y aura le même potentiel actuel ? Il est vrai qu'actuellement, il se vend 32 000 à 34 000 voitures neuves à l'année. On incite aussi la population réunionnaise à acheter, à acheter, à acheter, mais je pense que cela va se tarir. Premièrement, le prix de l'essence, du gasoil, va augmenter d'une façon exponentielle. Donc, est-ce que vous avez fait des calculs en tenant compte de cela ?

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Dans les études préliminaires, nous essayons de nous projeter dans l'avenir. C'est difficile de se projeter dans l'avenir sans voiture, pour l'instant, parce qu'il n'y a pas de ralentissement des achats de voitures, mais il y a plusieurs autres possibilités. C'est l'augmentation des transports en commun et le passage des voitures fossiles aux voitures électriques. Ce sont deux orientations possibles. On ne voit pas vraiment une explosion des voitures électriques. Il y a quand même de plus en plus d'hybrides, mais on ne voit pas d'explosion des voitures électriques. S'agissant des transports en commun, le problème que l'on avait sur cette route, c'est qu'il y a beaucoup de pente, et les transports en commun sont des véhicules qui ont des difficultés à monter les pentes. Il y a plus de consommation d'énergie sur les transports en commun. Ce que nous avons essayé de faire quand nous avons fait la route, c'est que nous avons réduit la pente pour que, si un jour on devait basculer vers du transport en commun par rail par exemple, ce soit possible sur cette route, sur cette infrastructure. Est-ce que cela vous va comme réponse ?

Michel TELMEN, retraité

Oui, cela me va. Vous venez de dire quelque chose, vous parlez de voie ferrée. Voilà une solution. Voilà une super solution !

2035, les travaux commencent. Quand les travaux vont-ils se terminer ? Quand la route sera-t-elle ouverte avec son petit ruban bleu, blanc, rouge ? En 2040 ? En 2050 ?

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Je crois que vous faites allusion au document que nous vous avons distribué. 2035, c'est la livraison.

Michel TELMEN, retraité

La livraison ? Très bien. Merci.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Je prends la parole juste une minute. Vous allez avoir une présentation par Monsieur LACPATIA tout à l'heure du projet lui-même et de son phasage en tranches. Vous aurez donc peut-être des éléments de réponse plus détaillés tout à l'heure.

Je voulais vous signaler que nous devons faire la semaine dernière une réunion consacrée à la politique de mobilité dans l'île de La Réunion. Nous avons été obligés de la décaler à cause des conditions météorologiques, comme vous avez vu. Elle est reportée au 4 avril. Je vous invite à y participer. Elle aura lieu au Campus pro, à Saint-Pierre, pas très loin d'ici. La question que vous avez soulevée est parfaitement légitime et nous avons prévu d'évoquer lors de cette réunion l'ensemble des modes de transport et leur évolution telle qu'il est possible de la prévoir à terme. Donc, rendez-vous le 4 avril. Nous parlerons non seulement Route des géraniums, mais également politique de transports en commun, réseau de transports guidés, qui est également dans les cartons. Tout cela sera abordé lors de cette réunion du 4 avril.

Daniel GUERIN, membre de la Commission particulière du débat public

Des interventions ?

Aurore BEGUE, avocate

Bonjour. Madame BEGUE. Je voulais savoir, l'objectif général de cette nouvelle route, c'est de désengorger seulement la ville du Tampon, c'est cela ? Quand on regarde les tracés, je vois que cela s'arrête juste avant Saint-Pierre.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

L'objectif est de faire une tranche. Le nom de la route initiale était : la liaison Col de Bellevue – Saint-Pierre. Nous avons essayé de trouver toutes les solutions de liaison entre Saint-Pierre et le Col de Bellevue, c'est-à-dire que l'on dépassait Le Tampon et on descendait jusqu'à Saint-Pierre. Nous avons donc essayé de trouver toutes les options possibles routières et nous sommes arrivés aux tracés que nous allons vous présenter tout à l'heure. On a l'impression que ces tracés sont des déviations du Tampon. Au départ, quand nous les avons étudiés, nous avons étudié la liaison entre Saint-Pierre et le Col de Bellevue et les meilleures solutions ressemblent à des déviations.

Si vous voulez aller plus loin, cela fait quand même vingt ans que l'on parle d'améliorer les liaisons entre Saint-Benoît et Saint-Pierre par les plaines et non pas par la route du littoral. Les études qu'on a faites il y a une dizaine d'années sur la liaison entre Saint-Pierre et Saint-Benoît avaient fait sortir deux priorités : la déviation de Saint-Benoît et le passage du tripôle Sud. Et le tripôle Sud et Saint-Benoît posaient de gros problèmes de circulation parce que c'était plein. Il fallait d'abord lancer des études là-dessus. Nous avons donc terminé les études de la déviation de Saint-Benoît. Nous sommes en train de vous présenter maintenant le passage du tripôle Sud. Il restera, dans une dernière phase, à trouver les bonnes solutions pour rejoindre Saint-Benoît et Saint-Pierre entre le Col de Bellevue et le Haut de Saint-Benoît.

Aurore BEGUE, avocate

Là, quand on voit le projet, de Saint-Benoît au Col de Bellevue, cela ne me dérange pas trop, mais après, quand on arrive à la fin de la déviation jusqu'à Saint-Pierre, finalement, par exemple, pour Pierrefonds, qui est embouteillée le matin, cela ne change rien du tout. Quand on arrive sur Saint-Pierre, finalement, cela va faire un entonnoir et on va arriver sur Saint-Pierre avec les mêmes embouteillages.

Nicolas MORBE, Directeur général adjoint Grands chantiers transports déplacements

Je pense que la question que vous posiez était plutôt : qu'est-ce qui se passe ensuite, au-delà de la déviation du Tampon pour les problèmes de circulation dans le Sud ? Effectivement, d'autres dossiers sont à l'étude, la déviation Nord-Est de Saint-Pierre, qui a d'ailleurs fait l'objet d'une concertation publique l'année dernière. Il y a aussi des projets qui seront à l'étude, dont vous avez peut-être entendu parler, sur des problématiques de transports urbains au sein du périmètre de la CIVIS qui a prévu d'aménager des transports collectifs en site propre entre Saint-Louis et Saint-Pierre. La Région mène aussi des réflexions et a adopté des tracés pour ce que l'on appelle le Réseau régional de transports guidés. C'était des études globales à l'échelle de l'île qui vont de l'est au sud en passant par le nord, et découpées en plusieurs tronçons, qui font l'objet maintenant de sections opérationnelles à l'étude, sur Saint-Benoît – Saint-Denis, Saint-Denis – Saint-Paul et ensuite Saint-Paul – Saint-Pierre. Il y a donc plusieurs projets qui sont à l'étude, et qui d'ailleurs, comme le disait Monsieur PAVARD, pourront être évoqués à l'échelle de l'île dans les problématiques globales de mobilité, de transports et de déplacements, puisque toutes les solutions ne sont pas que routières, et les seules solutions routières ne régleront jamais les problèmes de déplacement à La Réunion. Il y a donc d'autres projets que celui-là qui est vraiment sur une problématique de contournement du Tampon pour la circulation automobile.

Aurore BEGUE, avocate

Donc, tout le monde va arriver sur la 4 voies de Saint-Pierre en fait. Cela contourne et revient sur la 4 voies de Saint-Pierre. Donc tout le monde va passer par là.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Il y a deux façons de voir les choses. Déjà, il n'y a pas tout le monde qui passe par la RN1 ensuite. Il n'y a pas tout le monde qui passe à Saint-Pierre. Il y a des gens qui vont vers Saint-Joseph, il y a des gens qui vont vers Saint-Louis. Sur la partie qui a été étudiée, c'est-à-dire entre le début de la Route des géraniums et la fin de la Route des géraniums, nous offrons un nouvel itinéraire où nous pensons qu'il n'y aura pas de problèmes de trafic pendant pas mal de temps, sur la partie qui est en dessous du projet qui est proposé. Nous avons constaté qu'il y avait des problèmes, mais nous savons aussi que ces problèmes ne peuvent pas être réglés uniquement par une route nationale.

Vous avez beaucoup de trafic local à l'intérieur du tripôle. Il y a ce que je vous ai dit tout à l'heure, c'est-à-dire des hiérarchisations à faire : qu'est-ce que la route nationale doit prendre comme trafic, qu'est-ce que Saint-Pierre doit prendre comme trafic, qu'est-ce que Le Tampon doit prendre comme trafic, qu'est-ce que la microrégion doit prendre comme trafic, pour la distribution des voitures, des bus et de tous les transports ?

Sur la RN1, c'est-à-dire là où il y a aussi des problèmes, c'est la desserte de Pierrefonds et la desserte de l'aéroport, il y a un passage de 2x2 voies à 2x3 voies sur la montée. Sur la 2x3 voies, il y a déjà des problèmes parce que l'échangeur qui est au niveau de Bassin Plat à peu près, un peu en dessous, est mal dimensionné et mal fait. D'accord ? Au début de la RN3 en bas, vous avez déjà des problèmes de circulation. Ce problème de circulation va être traité par la Route des géraniums et la déviation de Saint-Pierre. Cette remontée de file que vous avez le matin va être résolue par ce projet.

Ensuite, au niveau de Pierrefonds jusqu'à Saint-Pierre, je vois au moins quatre ou cinq projets, que nous pourrons vous présenter à la prochaine réunion, mais ce n'est pas le projet de la Route des géraniums. Plusieurs projets sont prévus sur cette zone pour absorber le surplus de voitures qui est déjà sur la route nationale. Quand on vous montrera la carte, je vous montrerai ces projets. Ce sont des projets de transports en commun, qui suivent la même route, et ce sont des projets de transversales qui permettent de rejoindre les zones industrielles qui sont tout autour, qui sont des bassins d'emplois, pour que les gens n'aient pas obligatoirement à passer à chaque fois sur la route nationale. Puisqu'à chaque fois, tous les midis, tous les soirs, les gens sont obligés de passer par la route nationale alors qu'ils n'en ont pas vraiment besoin.

Est-ce que cela vous va ?

Daniel GUERIN, membre de la Commission particulière du débat public

On vient d'atteindre le quart d'heure de questions. Si nous passons à la présentation des trajets, des options, peut-être que cela permettra d'affiner un peu la réflexion et de relancer, sauf si...

Emmanuel DOULOUMA, agent territorial

Bonjour. Emmanuel DOULOUMA. J'étais en train de regarder par rapport à la question de Madame BEGUE, juste à côté, le Schéma d'aménagement régional qui prévoit effectivement la création de nouvelles voies entre la Ligne des 400 et la route nationale n° 1, notamment une voie qui passerait transversalement depuis la Ligne des 400 jusqu'à Étang-Salé. Pourquoi ce projet n'est-il pas mis en évidence également dans ce projet de Route des géraniums qui permet de désenclaver un peu Saint-Pierre également ?

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Aujourd'hui, nous ne présentons que la Route des géraniums, pas l'ensemble des routes qui sont prévues sur le SAR. Je crois que la Ligne des 400 est prévue au prochain PLU. Je ne pourrai pas vous en parler parce que ce n'est pas encore voté. C'est déjà prévu dans le PLU de Saint-Pierre.

Ce que nous avons mis sur les cartes du document, c'est pour nous des routes qui, à terme, auront un très fort transit. Nous souhaitons que les routes nationales soient utilisées pour faire du transit et non pas du trafic local. Nous pensons que la Ligne des 400 sera du trafic local. C'est de la desserte de petits quartiers tout le long. Les gens qui vont aller par exemple à Étang-Salé vont avoir des problèmes. Ils vont avoir des difficultés. Il vaudra mieux qu'ils passent sur la route nationale. Par contre, il faudra que tous les gens qui vont dans les petits quartiers prennent cette route.

Maintenant, qui doit faire ces routes ? *A priori*, cette liaison, ce n'est pas la Région qui va la faire. Par contre, nous devons en tenir compte. Il faut que vous ou bien que les communes nous disent : il faut un échangeur à cet endroit pour faire une liaison avec la route nationale, ou alors il faut une liaison, parce qu'elle trop loin de la Route des géraniums. C'est donc plutôt dans ce cadre-là. Vous n'êtes pas le premier à nous signaler cette route. Nous sommes au courant de cette route, il n'y a pas de souci. Il faut simplement que nous puissions l'accueillir dans le cadre d'un grand transit.

Daniel GUERIN, membre de la Commission particulière du débat public

C'est bon, Monsieur ? Cela va ?

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Je peux revenir sur ce que j'ai dit tout à l'heure, c'est-à-dire que normalement le 4 avril, l'ensemble des projets sur la zone à plus ou moins long terme sera présenté par les maîtres d'ouvrage. Nous attendons notamment les maîtres d'ouvrage des collectivités locales, des intercommunalités qui opèrent sur la zone pour qu'elles nous présentent leurs projets, parce qu'effectivement, c'est complémentaire du projet de la Route des géraniums. Le projet de la Route des géraniums n'est pas un projet hors sol. Il se développe dans un territoire où des collectivités travaillent et ont leur propre politique de transport. Notre ambition, le 4 avril, est d'avoir une vision un peu complète de l'ensemble des sujets sur la zone.

Emmanuel DOULOUMA, agent territorial

En fin de compte, c'est sur le principe de continuité puisqu'on va faire des choix sur différents itinéraires. Si on fait un contournement par l'est du Tampon en tenant compte également de la voie que la collectivité ou l'intercommunalité doit créer entre la Ligne des 400 et la route nationale, le

schéma qui serait un contournement par l'est n'aurait pas d'intérêt dans le sens qu'il n'est pas dans la continuité du tracé qui sera sur cette partie-là.

Nicolas MORBE, Directeur général adjoint Grands chantiers transports déplacements

Je préfère que nous présentions les options parce que c'est vrai qu'il faut voir les options avant de répondre à cette question.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Dans cette deuxième partie, nous allons vous présenter les projets qui sont sortis des études préliminaires. Pour information, les études préliminaires pour les gens qui font des routes, c'est la première phase des études. Pour faire une grande route, il faut à peu près quinze ans – cette route fait une vingtaine de kilomètres – il faut à peu près quinze ans, et sur ces quinze ans, il y a douze d'études et trois, quatre ans de travaux. Une bonne partie est du papier, du réglementaire, et une autre partie est des études techniques. Les études techniques sont les études préliminaires, les avant-projets et les projets. Il y a une étude préliminaire d'habitude, il peut y avoir plusieurs avant-projets, et à partir des avant-projets, on commence à étudier techniquement les ouvrages d'art.

Pour rappel de ce que nous venons de voir : une zone attractive, une population dynamique, des possibilités de croissance assez importantes, puisqu'il y a toutes les bases, les administrations, le port, l'aéroport. Les activités de services existent. Il y a un hôpital, une université. Il y a le paysage, il y a la mer, il y a le climat, chaud en bas, frais en haut. Il y a donc pas mal de choses qui font que cette région peut quand même réussir.

Le point noir que nous abordons aujourd'hui est le point noir des infrastructures en général. Nous n'allons pas parler des logements, nous allons parler plutôt des routes et nous allons parler d'une proposition que la Région a d'améliorer les infrastructures routières, et les infrastructures en général, de la zone. Pourquoi « en général » ? Parce que souvent, les routes nationales impliquent des schémas mentaux dans les gens qui font les plans d'aménagement des communes et des communautés de communes, où tout le monde pense aux connexions avec les échangeurs, pensent aux zones industrielles, aux zones d'activité par rapport aux routes nationales. C'est le cas à La Réunion.

J'ai sauté le sommaire. Peut-être que vous pouvez suivre quand même sans sommaire. Les objectifs, c'est relativement évident sur une route. Vous savez à quoi sert une route. Nous, à la Région, nous avons du mal à savoir à quoi sert une route parce que souvent, nous sommes surpris par des activités qui naissent ou des zones de logements qui apparaissent et qui n'étaient pas prévues au départ. Souvent, nous sommes donc obligés d'avoir une vision vraiment large pour que les gens puissent ensuite s'approprier l'infrastructure. Dans le projet lui-même, vous verrez qu'il y a plusieurs scénarios généraux. Ensuite les impacts qu'il peut y avoir sur le trafic et sur l'aménagement du territoire en général. Je vous parlerai du montant du projet, qui est important, et de ce que l'on attend de la suite.

Les objectifs généraux.

La première chose était de soulager Le Tampon. Ce n'est pas l'objectif initial, c'est un résultat. Normalement, les transports dans une ville sont la responsabilité de la ville, sauf qu'au Tampon, la ville est très embêtée parce qu'elle a une route nationale qui passe au milieu et qui désorganise complètement ce qu'elle voudrait faire. Donc, il y a une route nationale qui passe en plein milieu de la ville. La route ne peut pas rendre piétonne par exemple la rue du centre-ville qui passe devant la mairie. Elle ne peut pas organiser son système de bus parce qu'il y a des embouteillages partout. Les gens débordent de la RN3. De toute façon, même si on mettait un bus ailleurs, les gens prendraient la voie bus pour éviter les embouteillages. C'est donc un objectif que nous avons en tête, mais le grand objectif au départ était de faire cette liaison, une liaison grand transit entre Saint-Pierre et le Col de Bellevue.

Les bassins de vie.

L'étude préliminaire nous a montré que les bassins de vie sont multiples au Tampon. Ces bassins de vie ne sont pas uniquement sur la côte, il y a beaucoup de projets, pas uniquement de la commune, mais aussi des projets privés, qui sont dans les Hauts. Ces projets sont évidemment empêchés par les embouteillages. Si vous pouvez faire un aller-retour par jour ou si vous pouvez faire trois ou quatre allers-retours par jour entre les Hauts et les Bas, il y a une très grande différence, une autre vision du territoire que l'on peut avoir.

En dernier lieu – cela, par contre, faisait partie des objectifs du départ, c'était un peu normal – la liaison Hauts-Bas à La Réunion fonctionne difficilement parce qu'il y a des lacets, parce qu'il y a des petites routes. Il y a beaucoup de soucis structurels dans les Hauts à La Réunion. À chaque fois que l'on essaie d'imaginer un réseau de transports ou un réseau de mobilité à La Réunion, on arrive très facilement à l'imaginer sur la côte, tout est plat, tout est visible. Par contre, à chaque fois que l'on monte, il y a plein de ravines à traverser, plein de grands ponts à faire, il y a des investissements énormes et on est un peu démuné par rapport à cela.

Nous avons la chance ici d'avoir la RN3, qui est déjà une préfiguration d'une grande voie de transit. Maintenant, il faut l'améliorer. Nous aurions voulu l'améliorer sur place, cela aurait été plus simple et moins cher. Les caractéristiques géométriques de cette route actuelle, qui traverse Le Tampon, font qu'il y a beaucoup de lacets, qu'on ne peut pas les rectifier en faisant des lignes droites dans ces lacets parce qu'on aurait de très fortes pentes. Peut-être que les petites voitures ou les voitures de sport pourraient passer, mais les gros camions ne passeront pas sur les fortes pentes. Nous sommes donc amenés à faire ce que l'on appelle des géotracsés par rapport aux caractéristiques géométriques d'une route pour que l'on ait des virages assez larges pour pouvoir passer rapidement, pour qu'il n'y ait pas trop de pente, pour que, quand un bus ou un camion descend une pente, il ne perde pas ses freins. Il y a donc beaucoup de problèmes techniques que l'on doit aborder quand on fait la nouvelle RN3. Ce n'est pas le cas des routes qui passent en bord de mer, mais cela a été sûrement le cas quand on a fait la Route des Tamarins.

Nous avons cherché tous les tracés possibles et nous avons éliminé ceux qui étaient infaisables ou pas raisonnables.

Le premier tracé que vous voyez là est le tracé Ouest. Si vous partez du sud, vous avez l'agglomération de Saint-Pierre. Un peu en dessous de Bassin Plat qui est ici, vous passez là, vous allez vers l'ouest, et vous rejoignez ici la RD27. Pour information, cette route ne casse aucune route. C'est une route de grand transit. Nous ne remplaçons pas une route communale par une route nationale. C'est une route complètement nouvelle.

L'intérêt de cette route est qu'elle est à échangeurs, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de carrefour, pas de rond-point. Vous n'avez donc pas les problèmes que l'on a connus sur le boulevard sud ou sur le boulevard Bank, où vous avez des échanges à niveau qui posent beaucoup de problèmes au niveau du transit. Quand il y a beaucoup de gens, cela bloque tout, tous les carrefours sont bloqués. Là, nous avons prévu des échangeurs partout, donc vraiment un profil de route nationale, les routes nationales telles que nous les voyons de nos jours, pas les anciennes routes nationales qui passaient dans l'Est ou dans l'Ouest.

Les trois tracés sont à peu près de même longueur, d'une vingtaine de kilomètres. Il y en a qui sont à 24, il y en a qui sont à 22. Ils ont à peu près le même nombre d'échangeurs. À l'Ouest, il y en a six, à l'Est, il y en a cinq. La grande différence qu'il y a entre l'Ouest et l'Est, c'est qu'ici, on a très fort report de trafic local, à cause des échangeurs. Ce trafic local augmente de beaucoup le nombre de véhicules qui passent sur le côté Ouest. Le côté Ouest est à 2x2 voies. C'est très important. Il est à 2x2 voies depuis ici jusqu'ici, et après, il est à 2x1 voie, parce qu'il n'y a pas assez de trafic pour justifier une 2x2 voies.

Sur l'agriculture, on peut savoir quel est l'impact sur l'agriculture. Vous avez de petites exploitations et vous avez de très grandes exploitations. Il y a des exploitations avec des gens qui vivent au SMIC ou qui ne gagnent pas d'argent. Il y a de grandes exploitations qui, si on les coupe en deux, ferment, c'est fini. Ce qui se passe d'habitude, quand on choisit une option, c'est que l'on fait bouger un peu le tracé après avoir fait une étude agricole avec la Chambre d'agriculture, avec les agriculteurs pour voir par où il faut passer à peu près pour avoir le moins d'impacts économiques, parce qu'on a un impact foncier évidemment, mais pour qu'il y ait le moins d'impacts économiques sur l'agriculture.

Sur l'environnement, comme je vous ai dit tout à l'heure, tout a été coupé, tout a été brûlé, tout a été cultivé plein de fois depuis trois siècles. Il n'y a donc pas grand-chose en termes d'environnement dans le coin. Le seul impact que nous avons, c'est dans l'Est : à certains endroits, on traverse des ravines et les fonds de ravines sont des *hot spots* en termes d'environnement. Il faut donc faire attention à cela quand on fait le projet, quand on construit.

Il y a plusieurs façons de voir le report de trafic. Il y a une façon bête et méchante administrative : le rôle de la Région, le rôle des routes nationales est de faire du transit. On pourrait donc dire : on s'en fout de ce qui se passe dans la ville du Tampon. Malheureusement, nous avons des politiques

qui dirigent la Région et qui ne veulent pas que l'on dise cela. On va donc réagir en tant que Région et quand on réfléchit avec la casquette tourisme, économie, développement du territoire, vision de l'avenir, etc., on pense quand même que de relier tous les bourgs, toutes les activités économiques qui sont à l'ouest, est plus intéressant que de passer au milieu de nulle part et de faire une liaison comme la liaison entre Sainte-Rose et Saint-Joseph par le volcan, où il n'y a rien, où tout est vide. C'est pour cela qu'il y a plus de vert sur le report de trafic que sur l'Est.

Sur le coût – je repasserai après à la diapositive d'avant – cela, c'est le coût par option, Ouest, Est et Ouest-Est. Vous voyez que cela va entre 400 et 600 millions d'euros. Je l'ai déjà dit à la première réunion, ce sont des estimations d'études préliminaires, donc gros doigts. Il y a des aménagements qui ne sont pas prévus, comme les parkings relais que l'on peut faire au niveau des échangeurs pour qu'on puisse ensuite relier avec des TC à l'intérieur de la ville. Cela n'a pas été chiffré, parce qu'il y a du foncier, il y a des négociations, etc., et puis ce n'est pas le même maître d'ouvrage.

Il y a aussi l'économie de La Réunion qui peut exploser. Si l'économie de La Réunion continue à avancer comme elle avance, les prix doublent à peu près tous les dix ans ; par contre, si nous avons une crise économique, cela ne coûtera pas cher du tout, ce sera beaucoup moins cher que cela. C'est une première vision.

Deuxième vision, qu'est-ce que cette route apporte à l'économie de La Réunion ? Ce sont des effets induits qui sont difficiles à imaginer. On peut, gros doigts, se dire que l'on passe à l'Ouest, il y a aura beaucoup plus d'impacts économiques, beaucoup plus de créations d'emplois indirects après livraison. On ne va pas mettre un supermarché par exemple sur l'Est, mais on va peut-être en mettre de l'autre côté, ou quelque chose qui livre du bois ou des choses comme cela. Il y a plein d'activités que l'on peut faire du côté Ouest que l'on ne pourra probablement pas faire du côté Est.

Sur le coût, si l'on réfléchit simplement, le moins cher, le plus intéressant économiquement est l'Est et l'Ouest 1.

Sur le maillage du réseau routier, c'est à peu près la même chose. Les routes nationales ont un côté « aspirateur à voitures ». Ce qui se passera si nous faisons cette route, c'est qu'au lieu de passer dans les petites routes communales et les départementales, la D27, etc., toutes les voitures vont passer sur la RN. Quand elles passent sur la RN, cela libère complètement les communes et les communautés de communes pour faire des projets d'amélioration de leurs voies, faire des boulevards en perpendiculaire, faire des transports en commun en sites propres. Plein de choses sont possibles à partir du moment où on enlève les voitures du réseau secondaire. L'intérêt du maillage routier est que les choses qui sont possibles et qui sont probablement intelligentes sont de faire des transports en commun à l'endroit où les gens ont besoin de transports en commun, donc plutôt du côté des villes. La variante Ouest est plus intéressante de ce côté-là pour le maillage.

Je vais sûrement me répéter, mais l'intérêt d'une voie est de desservir le territoire. Desservir le territoire, cela peut être le territoire uniquement de la microrégion, mais une route nationale, c'est pour desservir le territoire de La Réunion. Donc, si des gens qui sont à Étang-Salé ou à Saint-Leu veulent aller à La Plaine des Cafres, ils ne veulent pas obligatoirement passer par Le Tampon ou Saint-Pierre. Donc, c'est sûr que cette route va mieux desservir le territoire. Elle va donner d'autres options, d'autres possibilités. Nous pensons que ce sera la nouvelle RN3, mais l'ancienne RN3 sera peut-être déplacée en voie communale. Mais elle restera, donc il y a plus d'offres pour que les gens puissent sortir. Mieux desservie : évidemment, il y a un impact. Le plus gros impact qui est visible quand on fait des études – quand on a livré l'opération, plus personne ne s'en rend compte – est le gros impact sur le foncier.

Les pôles urbains, on les voit maintenant se dessiner et je pense qu'il n'y aura pas de grosses surprises. Il y a Saint-Pierre, il y a la Ravine des Cabris et il y a la conurbation du Tampon. Les bourgs étaient avant de vrais bourgs éloignés de la ville et maintenant, cela se rejoint. Je pense que le Col de Bellevue ne va pas se développer non plus. Nous savons donc que la vision que nous avons des échangeurs et de la nouvelle RN3, la Route des géraniums, devrait desservir les pôles qui sont dans la microrégion.

D'ailleurs, je n'en ai pas vraiment parlé : sur la carte, vous avez vu que dans la première présentation, je parlais du tripôle. Dans le tripôle, il y a aussi Saint-Louis. On ne parlait pas trop de l'Entre-Deux, parce que cela a été développé : un tripôle Saint-Louis – Saint-Pierre – Le Tampon.

Pour Saint-Louis, vous avez d'abord la RN3. À terme quand même vous aurez la liaison avec le pont de l'Entre-Deux et le futur pont vers la Rivière-Saint-Louis. Vous aurez donc deux voies qui rentrent dans le tripôle et qui desservent le tripôle. Par exemple, si vous avez la variante Ouest, ce sera vraiment intéressant que cette liaison rejoigne la Route des Géraniums. Par contre, si c'est la variante Est, cette nouvelle voie va rejoindre la RD27.

La répartition. C'est ce que je vous disais tout à l'heure avec la hiérarchisation. Quand vous avez une route qui sert uniquement pour les transits et pour des gens qui vont vite, pas simplement pour aller chercher du pain, vous pouvez avoir ensuite un réseau secondaire de départementales et de voies de transports en commun. Ce que nous imaginons sur ce type de secteurs, c'est une grosse artère, et après, on distribue. On distribue avec du transport en commun et avec des petites routes par rapport à ces grosses artères. Sur un territoire comme la microrégion, comme il y a des pentes, vous voyez bien que les artères sont des parallèles qui sont sur les courbes de niveau pour ne pas qu'il y ait trop de pente quand on monte ou quand on descend.

Même si j'ai dit qu'il avait une urbanisation diffuse sur Le Tampon et sur la Ravine des Cabris, il y a quand même des centres urbains dans la microrégion sud. Typiquement, ce que l'on fait partout c'est que l'on essaie d'éviter qu'il y ait des voitures sur ces centres urbains, et même que l'on enlève complètement les voitures parfois. Ce n'est pas possible en ce moment sur Le Tampon parce qu'il y a la RN3. Ce sera possible à terme d'avoir un vrai aménagement de centre-ville au Tampon si on arrive à dévier le maximum de voitures, c'est-à-dire celles qui n'ont rien à faire au Tampon.

J'ai gardé cette diapositive. J'ai beaucoup de mal à l'expliquer, mais je trouve que c'est joli parce que... C'est parce que je n'arrive pas à l'expliquer. Donc, je la garde. Un jour, j'y arriverai.

L'impact socioéconomique.

Qu'est-ce que c'est qu'un impact socioéconomique ? C'est vraiment beaucoup de facteurs. C'est des créations d'emplois, la croissance économique qui est très forte déjà, les bassins d'emplois, l'accès à l'emploi. À La Réunion, nous avons de la chance, nous avons aussi le tourisme. On a vraiment beaucoup de chemin à faire, mais on a déjà fait beaucoup de choses sur le tourisme à La Réunion. Vous, vous êtes une porte. Le tripôle est une porte d'entrée vers les Hauts, très importants pour le tourisme. Vous avez toute l'activité, par exemple les restaurants, les boîtes de nuit. Vous avez des parcs, le Parc des palmiers par exemple. Vous avez plein de choses exotiques, plein de choses qui font que, dans cette région de l'île, le tourisme est central. Cela peut devenir central, mais il faut que les opérateurs, par exemple les bus qui prennent les gens au port des paquebots, sachent qu'ils sont capables de faire un aller-retour ou deux allers-retours vers le Volcan, ou un aller-retour ou quinze allers-retours vers la forêt de Bébour. Toutes ces choses-là vont permettre aux gens d'avoir plus d'idées et d'être plus ambitieux dans leurs projets. Donc, le développement de l'industrie, le développement de l'économie et le développement du tourisme.

En même temps, c'est ce que je vous disais tout à l'heure, beaucoup de gens disent que la voiture fait du bruit, sent mauvais, pollue, il y a le réchauffement climatique, etc., mais cela rend énormément de services, notamment à La Réunion, où même pour aller chercher du pain, quelquefois on est obligé de prendre une pente énorme pour faire même pas 100 mètres. Le véhicule particulier est donc très important. Ce qui se passe, c'est qu'il a dépassé la vision de l'aménageur. L'aménageur ne peut pas lutter contre un afflux d'autant de voitures qui sont achetées tous les ans. Cette vision peut redonner cette forme de planification ou de projet en ayant une vision claire de : comment les gens se déplacent, comment les gens vont se déplacer. Je vous l'ai dit, c'est 15 % pour le transport en commun, ce n'est pas 100 %. Il faut donc vraiment que l'on organise tout et que l'on ne laisse pas une grande partie de la population qui est en véhicule particulier se débrouiller, passer à droite, à gauche. Ce que nous avons vu sur la Route des Tamarins est quelque chose de totalement nouveau : des gens qui se garaient aux échangeurs pour faire du covoiturage. Il y a donc vraiment une évolution de la vision des gens, de comment on peut se déplacer et comment on va se déplacer dans l'avenir. Il faut que nous produisions une infrastructure qui soit à même d'accueillir toutes ces nouveautés, toutes ces améliorations.

Nous avons parlé tout à l'heure de 2035. Je vous ai expliqué la suite logique dans les études techniques. En même temps, en parallèle, il y a les suites réglementaires, comme en 2019, les études qui sont juste après les études d'avant-projet, qui sont les études de DUP. Vous avez donc ces deux trains d'actions à mettre en place, qui sont beaucoup de papiers que vous ne verrez

jamais. Ensuite, on a les expropriations, qui devraient commencer un peu après 2021. Quand on a assez d'expropriations, on commence les travaux.

Nous avons vu sur les diapositives que vous avez un échangeur ici, un échangeur ici, un échangeur ici, un échangeur ici. Vous avez plein d'échangeurs partout. Dès que l'on a un secteur qui est libre, exproprié, que l'on a toutes les autorisations réglementaires, tous les terrains, on peut commencer une partie. On peut donc aussi réfléchir en termes de phasage du financement, parce que la Région a quand même beaucoup de projets qui arrivent après la route du littoral. Ces projets sont tous aussi chers que celui-là, même plus chers. Phaser et faire en plusieurs morceaux, c'est aussi une technique que l'on peut utiliser pour pouvoir réaliser l'opération. Si l'on déroule en étant, disons, raisonnables au niveau financier, on pourrait livrer la route en 2035, que ce soit l'Ouest, l'Est ou la Ouest-Est.

Je pense que j'ai tout. J'espère que j'ai été clair. J'étais un peu paniqué à la première présentation. Cela arrive souvent quand on fait des présentations en public.

Je vous rappelle aussi – c'est ce que le public a dit aussi – que ce sont des opérations à long terme. Il faut donc toujours garder à l'esprit ce qui peut se passer dans le futur. De nouveau, je pense d'une certaine façon, les bureaux d'études pensent d'une autre façon, les techniciens qui ont beaucoup d'expérience pensent d'une autre façon. Aujourd'hui, et dans les autres réunions, c'est plutôt comment vous, vous voyez l'avenir aussi. Est-ce qu'il faut une nouvelle RN3 ? Quel intérêt il y a à cette RN3 ? Est-ce que c'est pour le tourisme uniquement ? Est-ce que c'est pour les cannes ? Est-ce que c'est pour préserver l'agriculture ? Qu'est-ce que vous voyez comme avenir pour la microrégion sud ?

Daniel GUERIN, membre de la Commission particulière du débat public

Merci, Monsieur LACPATIA. La parole de nouveau est donnée pour des questions ou des remarques.

Michel TELMEN, retraité

Vous avez parlé d'expropriation. Mais vous allez faire énormément de mécontents ! On ne leur demande pas leur avis. C'est vrai, ce sont des gens qui sont ancrés sur leur terre, qui ont une vue superbe ou ceci, cela, et ils vont être expropriés ? Vous vous rendez compte de cela ? Il va y avoir énormément de mécontents ! Est-ce qu'au bout de cela, il n'y aura pas des manifestations ou des gens qui vont s'associer pour, malheureusement ou heureusement, être contre ce projet ?

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Oui. Je m'en rends compte, bien sûr, mais j'ai travaillé sur le boulevard sud. J'ai exproprié plein de gens sur le boulevard sud. Toute la Route des Tamarins, c'est de l'expropriation. La déviation Saint-Joseph où il y a beaucoup d'urbain, la déviation de Grands Bois où il y a des cannes, toutes les routes de La Réunion, ce sont des expropriations. Oui, je vous confirme que les gens qui sont expropriés ne sont pas contents du tout. Maintenant, il y a un problème, c'est, on va dire, l'utilité publique. Est-ce que c'est utile pour La Réunion de faire une route ? Il y a des mécontents, il faut en tenir compte, il faut aussi tenir compte de l'intérêt de faire une route.

Malgré tout, ce n'est pas simplement : s'il y a un intérêt, on leur roule dessus avec des engins de chantier. Il y a tout un système de compensation des gens qui sont expropriés, que ce soit dans les bâtis ou dans l'agriculture, qui est mis en place, qui coûte très cher, pour qu'on ne jette pas les gens à la rue. Si ce sont des gens à revenus modestes, on peut même leur proposer de nouveaux logements. On peut racheter le logement et on les indemnise aussi. Pour l'agriculture, c'est un peu plus compliqué. C'est un système assez complexe où on peut fournir de nouvelles terres aux agriculteurs ou améliorer les terres qu'on leur laisse en faisant par exemple de l'irrigation sur leurs terres ou bien en installant des serres, ou bien, si les terres ne sont pas productives parce qu'il y a beaucoup de pierre, on fait de l'épierrage sur les terres qui restent. L'expropriation est un mot un peu brutal. C'est brutal. C'est ressenti comme de la brutalité par les gens, mais on ne met pas les gens sur la paille.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Je vais compléter. De par mon expérience du débat public, j'en ai fait d'autres, notamment sur un projet routier en Lorraine, et je peux confirmer que quand on vient voir les gens en leur disant : « Nous avons prévu de construire une voie rapide ou autoroutière dans un secteur où aujourd'hui, vous êtes tranquilles, vous avez construit votre maison », ils ne sont pas contents.

Je voulais dire deux choses. D'abord, l'un des objectifs du débat public est de porter l'information très tôt dans la vie du projet. Aujourd'hui, c'est un projet qui vous est présenté, mais qui n'est pas du tout décidé. On est encore dans une phase d'études préliminaires. J'espère que nous aurons de l'assistance quand nous irons notamment dans les zones du Tampon, parce que c'est plutôt au Tampon que l'on a les problèmes de voisinage que vous évoquez, que nous aurons vraiment du public pour que le public puisse être informé et puisse donner son avis. C'est le premier point. Deuxième point, sur l'aspect agricole, nous avons une réunion mardi prochain qui sera consacrée, cela a été dit par Monsieur LACPATIA, en particulier aux règles mises en œuvre dans cette île de La Réunion en matière de compensations de prélèvements de terres pour les infrastructures.

Vous aviez une question.

Michel TELMEN, retraité

Vous avez parlé de ce projet. À vous entendre : est-il souhaitable qu'il se fasse ? Mais dans ce petit fascicule, il y a écrit aussi « *Abandon du projet* ». Pour vous, si cet abandon devait se faire, est-ce que serait une grande déception, pour La Réunion ou pour maintes gens ?

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

Je vais vous donner la parole, mais je vais d'abord préciser une chose. Comme je l'expliquais tout à l'heure, à la fin du débat, le maître d'ouvrage a trois options. Il a celle de poursuivre le projet en l'état, c'est-à-dire comme il l'a présenté au public au début du débat ; il a le projet de le modifier en tenant compte de ce qu'il a entendu pendant le débat ; il peut aussi avoir l'option de l'abandonner s'il se rend compte à la fin du débat que les arguments qui lui ont été proposés étaient suffisamment valables. Mais je pense que Monsieur MORBE va pouvoir compléter.

Nicolas MORBE, Directeur général adjoint Grands chantiers transports déplacements

J'aurais tendance à vous répondre que nous n'avons pas à être déçus ou pas déçus. En tant que service chargé des routes, nous avons une mission qui nous est confiée. On nous dit : sur ce secteur-là, nous avons un problème, étudiez-nous des solutions. Nous avons étudié des solutions. Nous les présentons, nous les soumettons au débat. Je dirais que les conclusions du débat seront synthétisées et présentées au maître d'ouvrage, qui est représenté par les élus qui composent l'exécutif de la Région. C'est l'exécutif de la Région qui, dans ses commissions *ad hoc*, prendra la décision de poursuivre ou pas, et dans quelles conditions il compte poursuivre. Quand on dit « abandon », cela va être abandon de ces solutions qui ont été envisagées. Cela ne veut pas dire abandon de recherches de solutions au problème qui est posé. Il faut comprendre cela comme cela.

Si à l'issue du débat, on se rend compte que, manifestement – c'est vous-même qui le disiez – peut-être qu'à l'échelle du temps, on manque un peu de prospectives et qu'il faut chercher d'autres solutions que des solutions par la voiture à plus long terme, nous chercherons d'autres solutions, peut-être sous d'autres formes, ou, je ne sais pas, sous d'autres tracés. Si on dit que la bonne solution est finalement de réaménager complètement la RN3, et, pour régler le problème de transit, il faut faire un tunnel qui va de Saint-Pierre à Saint-Benoît, ma foi, pourquoi pas ? Je ne sais pas si on n'aura jamais les moyens de le faire un jour, parce que si on fait un tunnel, il n'y aura pas d'échanges avec Le Tampon, il n'y aura pas d'échanges avec La Plaine des Palmistes. Cela peut être des solutions. Des solutions, on peut en imaginer beaucoup, beaucoup. On peut dire : pour le transit, la voiture est une solution périmée à très long terme, projetons-nous beaucoup plus loin et cherchons un train, cherchons un téléphérique.

Pour nous, la commande était d'étudier une déviation. Nous avons donc étudié une déviation. Nous la soumettons au débat. Ensuite, les conclusions du débat permettront au maître d'ouvrage de se prononcer sur les suites qu'il y aura à donner. Nous n'avons pas d'état d'âme ni de déception mal placée si nous devons étudier autre chose. Si nous devons poursuivre, nous poursuivrons du mieux possible. C'est notre mission.

Daniel GUERIN, membre de la Commission particulière du débat public

D'autres interventions ?

Aurore BEGUE, avocate

Je réinterviens là-dessus parce qu'on parlait de l'intérêt du projet. De ce que je vois de votre projet et de ce que vous avez expliqué depuis le début de ce débat, c'est que l'objectif – je reviens à ce

que je disais tout à l'heure – c'est de faire une déviation par rapport à la RN1 qui passe, si je ne me trompe pas, sur la commune du Tampon. Du coup, toute la partie qui passe sur la Ravine des Cabris, on ne voit pas bien l'intérêt de ces tracés-là puisque cela ne permet pas de désengorger Le Tampon. En plus, pour ceux qui habitent à la Ravine des Cabris, je ne vois pas trop la plus-value que cela apporte par rapport aux embouteillages qu'il y a sur la zone de la Ravine des Cabris. Moi, par exemple, j'habite sur cette portion-là. Le matin, j'aurai toujours les embouteillages de Pierrefonds pour rejoindre l'Ouest ou les embouteillages de Saint-Pierre.

Ce que nous avons sur la feuille, c'est un tracé rouge et un tracé jaune, avec un bout de tracé orange. Nous ne voyons pas trop l'intérêt, l'utilité publique de ces tracés-là pour l'objectif qui est, d'après ce que nous comprenons, de ce qui est dit, de désengorger la ville du Tampon. Je ne vois pas trop l'utilité de ces tracés-là.

En plus, comme vous le soulignez, il y aura des expropriations importantes sur cette zone-là. Une 2x2 voies va être faite. Cela va être quand même assez large. Quand on regarde le tracé rouge et le tracé jaune, on voit bien que cela passe par des zones habitées. Vous allez donc forcément devoir exproprier des personnes qui ont des maisons dans ce coin-là, et surtout, la zone agricole qu'il y a dans ce coin-là aussi ne sera plus existante parce qu'elle n'est pas non plus très grande. On ne cerne pas très bien l'intérêt par rapport au coût financier de l'opération et par rapport à tout ce coin-là.

Nicolas MORBE, Directeur général adjoint Grands chantiers transports déplacements

Ce que l'on peut dire par rapport à cela, ce que l'on a essayé d'expliquer tout à l'heure, c'est que ce projet répond à une problématique donnée qui est la traversée du Tampon par les usagers de la route nationale 3. Je dirais que chacun voit un peu midi à sa porte. Pour les habitants du Tampon qui ont la circulation de la RN3 sous leurs fenêtres tous les jours, je pense que l'avis des habitants de la Ravine des Cabris sur leur problématique de traversée de leur cadre de vie par tout le flux de la RN 3 serait sûrement extrêmement différent. C'est aussi d'ailleurs les difficultés des débats publics, chacun s'exprime par rapport à sa problématique et ses problèmes personnels.

La réponse par rapport au point de vue que vous exprimez arrive par plusieurs projets, par différents projets, potentiellement d'ailleurs portés par différents maîtres d'ouvrage différents. Le Schéma d'aménagement régional tel qu'on l'a présenté présente un faisceau de différents aménagements qui sont à mettre en œuvre pour régler les problématiques de mobilité et de transport dans toute cette zone de la microrégion sud. Je dirais que Paris ne s'est pas faite en un jour. La Réunion non plus. Ces projets-là se mettront en œuvre. Il y a peut-être des priorités à définir, mais la Région est responsable de la traversée du Tampon et elle propose des solutions pour régler la traversée du Tampon. S'il y a des problèmes sur la route départementale n° 27, comme cela a été dit tout à l'heure, regardons ce que vont proposer la CIVIS, le département, faisons un schéma cohérent, et les projets se mettront en œuvre.

Alors il y a peut-être la population à s'exprimer sur des priorités. Peut-être que les habitants de la Ravine des Cabris préféreraient que l'on s'occupe de leurs problèmes de transport avant ceux des Tamponnais, mais il faut arriver à ce que tout le monde s'exprime pour que les maîtres d'ouvrage puissent, éventuellement en s'entendant entre eux, définir ces priorités. Mais il n'y aura pas un projet pour régler tous les problèmes de transport dans le sud. Il y aura plusieurs projets, qui ne se mettront pas tous en œuvre en même temps. Quand on a fait les réseaux de 4 voies qui vont de Saint-Denis à Saint-Benoît, qui vont de Saint-Denis à Saint-Pierre, cela s'est fait par petits bouts sur des échelles de temps très longues. On a fait la déviation de Saint-Benoît, on a fait la déviation de Bras-Panon avant d'avoir une liaison complète entre Saint-Denis et Saint-Benoît. Cela n'a pas empêché que c'était important de faire la déviation de Saint-Benoît, de Bras-Panon, de Sainte-Marie, même si on n'avait pas une 4 voies entière. Quand on a fait Saint-Denis – Saint-Pierre, le tronçon le plus compliqué, on l'a fait en dernier. C'est la Route des Tamarins entre Saint-Paul et Étang-Salé et pourtant, cela n'a pas empêché de faire la route du Littoral dans les années 1970, cela n'a pas empêché de faire la déviation de La Possession, du port, cela n'a pas empêché de faire la route digue à Saint-Paul, cela n'a pas empêché de faire la déviation d'Étang-Salé-les-Bains et la liaison Étang-Salé-les-Bains – Saint-Pierre.

Tout ne se fait pas non plus en un jour et là, nous sommes peut-être, par rapport à l'avis que vous exprimez, dans une question de programmation de priorités de différents projets. Aujourd'hui, nous vous présentons les solutions qui ont été envisagées pour régler la traversée du Tampon.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

En complément de ce que vient de dire Monsieur MORBE, je vais faire un peu de pub pour le débat. Nous avons prévu une réunion publique, vous le verrez sur les documents qui vous ont été remis à l'entrée, le 21 avril à la Ravine des Cabris. Faites-le savoir autour de vous. Tous les citoyens qui habitent dans cette zone-là pourront venir donner leur avis sur ces questions.

Guillaume BEGUE, agriculteur

Bonjour. Guillaume BEGUE. Je réside sur la Ravine des Cabris et justement, je ne me positionne pas en tant qu'habitant de la zone, mais je regarde vraiment le projet dans sa globalité. Je fais régulièrement la route de l'Est. J'ai cru comprendre au début de vos exposés que c'était un tracé qui avait pour vocation de proposer un tracé qui sera plus large que celui de la zone sud. Aujourd'hui, ma première question est : vous parlez de projets dans le long terme, j'entends bien les arguments de Monsieur MORBE, mais expliquez-moi comment vous prévoyez cette traversée de Bourg-Murat à Saint-Benoît, quand on connaît justement les difficultés de la zone. D'une.

D'autre part, vous parlez de vision à long terme. Comme le Monsieur devant l'a dit tout à l'heure, aujourd'hui nous sommes dans une réflexion – en tout cas pour ma génération et je pense que bien d'autres commencent un peu à rejoindre ces idées – c'est-à-dire : est-ce que l'automobile est bien la solution pour le futur de La Réunion ? Certes, la géographie, la façon dont La Réunion est composée, cela fait qu'on a effectivement de grandes difficultés à créer des routes. Je peux entendre que sur d'autres solutions que la voiture, c'est très compliqué. Mais quand vous parlez de vision à long terme, est-ce que ce ne serait pas bien que des autorités comme la Région et autres se penchent sérieusement sur ce sujet et que, plutôt que l'on ait systématiquement des réponses axées sur l'automobile, on ait à un moment et une bonne fois pour toutes un positionnement de la part des autorités publiques sur quelles sont les autres solutions alternatives que l'on peut avoir à La Réunion ? Arrêtez de nous proposer de la voiture.

Je fais au minimum deux fois le tour de l'île par semaine. Il n'y a pas un endroit sur La Réunion où je n'ai pas des embouteillages, quelles que soient les heures, de 5 heures du matin à 8 heures du soir. Vous parlez de solution de la Route des Tamarins. C'est super. Elle a permis de désengorger les Bas. Aujourd'hui, Saint-Paul, c'est quoi ? Saint-Paul, de 6 heures du matin à 9 heures du matin, c'est les embouteillages ; de 15 heures à 20 heures le soir, c'est des embouteillages. Vous trouvez cela des solutions sérieuses et durables ? Des centaines, des milliers de voitures qui sont engorgées dans des kilomètres de bouchon. Et je ne parle que de Saint-Paul. On a la même chose sur Saint-Pierre. Le matin, pour rentrer dans Saint-Pierre, c'est depuis L'Étang-Salé jusqu'au centre-ville de Saint-Pierre que cela bouchonne. À l'opposé, Saint-Joseph, c'est la même chose. Les bouchons qui vont de la Petite Île jusqu'à Saint-Pierre dépassent la Petite Île. À un moment, est-ce qu'il n'aurait pas d'autres solutions que la voiture ?

Je peux comprendre que d'un point de vue économique, il y ait de multiples intérêts pour différents transports, transport de marchandises et autres, mais quand je suis dans les bouchons, je vois des quantités de personnes seules dans leur voiture. On est là en train de faire des bouchons. Je ne prends pas cette voiture par plaisir parce que si j'avais un transport en commun, peut-être que pendant ce transport en commun, je prendrais mon ordi sur mes genoux et je pourrais continuer à avancer sur mon travail.

Aujourd'hui, quand je vous écoute tous ici, je ne vois qu'une seule solution : la voiture, la voiture, la voiture. Vous nous proposez plusieurs tracés. J'ai l'impression que ce tracé est déjà défini, que vous savez déjà lequel sera choisi et finalement, que nous sommes là en train de donner un avis, mais qui généralement n'est pas pris en compte et que les tracés se font quoi qu'il en soit. À un moment, écoutez peut-être un peu la population quand nous n'arrêtons pas de gueuler et de dire que nous souhaitons des solutions alternatives à la voiture. Vous parlez de long terme. Votre long terme, c'est quoi ? Quand viendra le tracé Bourg-Murat – Saint-Benoît ? À horizon de 2070, 2060 ? Est-ce que les voitures auront encore leur place ? Comme Monsieur l'a dit, les énergies fossiles sont en train d'être revues. On sait aujourd'hui que ce n'est pas inépuisable. Proposez-nous des solutions qui répondent aux besoins de la population et aux attentes de cette nouvelle génération. Voiture, voiture, voiture, mais jusqu'à quand va-t-on y aller ?

Merci.

Daniel GUERIN, membre de la Commission particulière du débat public

Deux choses dans cette intervention et une partie technique sur comment on traverse Bourg-Murat, Saint-Benoît. Ce n'est pas le sujet de cette présentation-là, mais on peut éventuellement l'évoquer. Le deuxième, on revient sur la place des voitures ou d'autres alternatives.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Avant de donner la parole aux techniciens de la Région pour ce qui concerne les tracés, je n'ai pas d'éléments pour ce qui me concerne – nous avons quand même pris un certain nombre de contacts, vu des gens, avant de commencer le débat – qui me permet de dire qu'un tracé est choisi à ce jour. Je n'ai pas du tout cette opinion-là. Selon les partenaires, il y a des gens qui pensent que c'est plutôt à l'Est, d'autres plutôt à l'Ouest, et d'autres qui pensent que peut-être, il faut trouver d'autres solutions. Honnêtement, aujourd'hui, nous sommes dans un stade où tout est encore sur la table.

Monsieur LACPATIA ou Monsieur MORBE, vous répondez sur les deux points. Oui. La traversée vers Saint-Benoît est un sujet qui a déjà été évoqué.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Je vais répondre sur le premier point, c'est-à-dire la suite de la Route des géraniums et Monsieur MORBE va vous répondre sur la vision globale des problèmes de mobilité à La Réunion. C'est très bien d'avoir votre vision et presque de vous énerver sur les problèmes. Oui, il y a des problèmes et nous essayons de vous donner raison, avec l'argent que nous avons.

Donc, avant de faire la liaison entre Saint-Pierre, le Col de Bellevue et la déviation de Saint-Benoît, il y a eu une étude, avant, qui s'appelle une APSI (avant-projet sommaire d'itinéraire). Cet avant-projet sommaire d'itinéraire a essayé de trouver toutes les solutions, mais les solutions, on va dire, gros doigts, de liaison entre Saint-Pierre et Saint-Benoît pour que ce soit une liaison économique. L'intérêt était que ce soit une liaison économique et non pas une liaison touristique, parce que pour l'instant, le touriste est très content de la RN3 telle que.

Les autres parties urbanisées que l'on traverserait sur la RN3, c'est La Plaine des Palmistes et le petit bourg qui est au-dessus de Saint-Benoît dont je ne me souviens plus du nom.

Daniel GUERIN, membre de la Commission particulière du débat public

Chemin de Ceinture.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Chemin de Ceinture. Il y a des tracés de déviation de ce Chemin de Ceinture. On passe juste à côté. C'est tout petit, comme bourg. On peut passer à côté et éviter la traversée de la partie urbanisée. Sur La Plaine des Palmistes, nous avons tracé deux déviations, d'itinéraires, où on ne passait pas à travers la ville, mais on passait ou à gauche ou à droite de la ville et on n'avait plus à la traverser.

Maintenant, il y a trois autres gros points durs, ce sont des lacets, la descente du Col de Bellevue et les deux autres parties où il y a des lacets. Sur le Col de Bellevue, nous avons tracé plusieurs solutions de tunnel qui nous permettraient d'éviter les lacets. Ce tunnel démarrerait à peu près là où on arrête la Route des géraniums sur le projet que je vous ai montré. Sur les autres tracés, nous avons ou des solutions tunnel ou des solutions de déviation des tracés. Le problème que nous avons sur ces deux autres solutions est qu'il y a des espèces protégées. On ne peut pas passer. Nous allons donc probablement vers des difficultés quand nous aurons à traiter ces problèmes-là.

Il y a donc eu des études. Nous savons à peu près vers quoi nous pourrions nous orienter. Maintenant, il faut aussi voir quel est l'intérêt économique de cette voie. C'est à vous de vous exprimer là-dessus, notamment vers les élus. Nous allons livrer la nouvelle route du Littoral. Plein de gens se demandent si maintenant que nous avons cette voie littorale qui est livrée c'est nécessaire d'avoir une grande voie de transit pour la liaison entre Saint-Pierre et Saint-Benoît.

Est-ce que cela vous va sur la vision que nous avons à long terme de la liaison Saint-Pierre – Saint-Benoît ?

Guillaume BEGUE, agriculteur

Non, parce que vous ne proposez toujours pas de solution alternative à la voiture.

Daniel GUERIN, membre de la Commission particulière du débat public

C'est la deuxième partie.

Guillaume BEGUE, agriculteur

J'attends. Je peux comprendre. Des solutions automobiles, OK, parce qu'il y a des raisons économiques comme vous le dites, mais ajoutez des solutions de transports en commun. Quand est-ce que cela sera systématiquement proposé dans vos solutions ? Vous présentez tout un projet sur Saint-Pierre. Il n'y a pas une proposition de transport en commun derrière. Vous nous parlez de bus pour venir faire des navettes, OK, très bien, mais on le voit sur Saint-Pierre, la moitié des bus électriques ne sont même pas en fonction. Ils sont tous en panne la plupart du temps. C'est cela, vos solutions alternatives ? Oui, je suis énervé, parce qu'en tant qu'utilisateur de vos circuits routiers – excusez-moi des termes, je n'ai pas les bons – usager de la route quotidien, je vois un système qui est complètement engorgé. Proposez autant de routes que vous voulez, je ne suis pas certain que cela proposerait.

Vous avancez d'un côté, vous, la Région, sur une solution qui traverse la région sud. D'un autre côté, vous nous dites qu'il y aura un autre débat pour le reste, j'entends très bien, mais, vous me direz simplement, mais je n'ai pas l'impression qu'il y ait de décisions communes. OK, il y a un projet plus global sur tout le coin sud, très bien, mais dans ce cas-là, proposez des solutions globales. Chacun travaille de son côté. La mairie de Saint-Pierre travaille de son côté sur de nouvelles solutions pour la route. La mairie du Tampon va travailler sur le sien. La Région travaille sur le sien. Proposez à un moment des solutions globales qui englobent justement tout, les différentes solutions pour les différentes mairies, pour les différents usagers, avec des solutions de transports en commun, mais qui soient durables et fiables. Là, on ne voit que des tracés de route. À quel moment allez-vous intégrer les transports en commun là-dedans ?

La nouvelle route du Littoral, vous en parlez, c'est très bien. Aujourd'hui, on ne sait même pas réellement si vous êtes en mesure de la finir. Vous parlez d'argent, et vous le dites vous-mêmes : si nous avons les moyens. Sur combien de routes va-t-on se lancer à La Réunion qui ne seront peut-être jamais finies ? Finissez d'abord ce que vous êtes en train de faire. Proposez-nous des solutions aux problématiques que l'on a aujourd'hui. Vous parlez de Saint-Paul et du viaduc : désengorgez-nous cette sortie de Saint-Paul, où il y a une espèce d'entonnoir. On sort de trois voies, on finit sur deux voies. Il y a des kilomètres de bouchons. Mais on n'avance pas ! Allez, on se lance sur un nouveau tracé de route pour le sud. C'est super ! Je comprends l'intérêt pour la mairie, pour toute la ville de Saint-Pierre et du Tampon. Je ne suis pas contre, mais avant de passer sur des projets suivants, terminez ce que vous êtes en train de faire. Sur cet argent, dont vous ne savez pas si vous l'avez, comme vous dites, en attendant, c'est nous, citoyens, c'est nous, usagers de la route qui payons ces routes. Sauf qu'en attendant, en tant qu'usagers, nous n'avons pas les réponses que nous attendons.

Merci.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Renée, tu voulais intervenir ? Avant Monsieur MORBE ?

Renée AUPETIT, membre de la Commission particulière du débat public

Oui. Juste un élément de précision.

Renée AUPETIT. Je fais partie de la Commission particulière du débat public. Je voulais justement intervenir sur deux choses. Dans la réunion que nous avons prévue sur les mobilités et transports, nous avons invité à la fois les services de la mairie, les services de la CIVIS, de la SEMITTEL, pour qu'ils vous présentent l'ensemble de leurs projets, développement, transports en commun. Cela vous permettra de mieux comprendre la liaison qu'il y a avec le projet de la Route des géraniums et les projets qui sont prévus sur les transports en commun. Au-delà des transports en commun, je pense qu'il y a aussi un élément sur lequel il y a à réfléchir, c'est aussi les modes doux comme les vélos électriques, etc., qui sont aussi des solutions.

Deuxième point, qui n'est pas en réponse à ce que vous avez posé, mais sachez qu'à partir de la semaine prochaine, nous allons avoir, sur notre site internet, une carte qui sera vraiment de meilleure qualité. Je vous voyais tout à l'heure sur vos Smartphones. Vous pourrez zoomer beaucoup plus largement et vous pourrez mettre chaque variante une à une. Il y a donc la possibilité de faire cela. Il y aura un petit tuto qui va vous expliquer comment on peut l'utiliser. Cela

vous permettra de mieux voir où passent les projets qui ont été présentés par Monsieur LACPATIA. Voilà. Merci. Monsieur MORBE va répondre.

Daniel GUERIN, membre de la Commission particulière du débat public

Est-ce qu'il peut quand même répondre quand même à l'avenir, à « est-ce qu'il y a d'autres alternatives ? » et après, on vous donne la parole ?

Nicolas MORBE, Directeur général adjoint Grands chantiers transports déplacements

Je voulais dire que le projet que nous présentons aujourd'hui, qui est effectivement un projet routier, s'inscrit quand même dans une réflexion plus globale. Chaque réflexion plus globale a fait l'objet de consultations du public. Le Schéma d'aménagement régional, qui comporte un volet transports/déplacements, a fait l'objet d'une consultation publique. Ce schéma un peu global a fait l'objet d'une déclinaison, qui s'appelle le Schéma régional des infrastructures de transport, qui a lui aussi fait l'objet d'une consultation publique. Il présente bien le schéma global qui est proposé à long terme à la population de La Réunion pour traiter le problème des transports.

Que dit ce Schéma régional des infrastructures de transport ? En résumé, cela vous a déjà été dit, le projet de développement des transports collectifs à La Réunion prévoit que, compte tenu de la configuration de l'île et surtout principalement de l'étalement urbain, l'objectif que l'on s'assigne dans un premier temps est qu'au moins 15 % des déplacements se fassent par les transports collectifs. 15 % seulement. Il faut savoir que 15 %, cela peut paraître un peu faible, mais c'est déjà énorme d'avoir 15 % des déplacements. Aujourd'hui, nous sommes peut-être à 5 %. Pour arriver à des taux qui s'approchent des 50, il faut être dans une ville très dense et avec un réseau de transports extrêmement organisé comme la région parisienne. Aujourd'hui, nous sommes très loin du compte. En région parisienne, on a des bouchons dans les transports collectifs et on a toujours des bouchons dans les transports individuels.

Donc, comment essaie-t-on d'atteindre ce taux de 15 % ? Nous avons plusieurs autorités organisatrices de transport. La Région est devenue depuis peu, depuis le 1^{er} janvier 2017, autorité organisatrice de transport puisqu'elle a repris la compétence du transport collectif interurbain. Le réseau Cars Jaunes lui a été transféré en compétence tout récemment. Les autres autorités organisatrices de transport sont les communautés d'agglomérations, la CINOR, la CIVIS, le TCO, la CASUD, la CIREST.

Par rapport à cela, que fait-on sur les projets routiers ? Aujourd'hui, une des orientations du SRIT (Schéma régional des infrastructures de transport) dit : on ne travaille pas sur un projet routier sans intégrer une dimension transports collectifs et autres modes de transport. Cela veut dire que dans tous les projets routiers sur lesquels je travaille, nous disons : qu'est-ce que ce projet routier va nous permettre de faire pour développer les transports collectifs ? Sur la nouvelle route du Littoral, vous en parliez, nous rétablissons une 2x2 voies sécurisée. Il y a une emprise pour un futur système de transport collectif, routier au départ qui peut évoluer vers du ferré léger. Il y a également des voies cyclables pour les vélos. On parle des transports collectifs, mais aujourd'hui, nous sommes dans une logique de développer les intermodalités, de faciliter aussi les transports alternatifs, à vélo, à pied. Personnellement, j'habitais à La Montagne, je travaillais à Saint-Denis, j'allais à pied à mon travail. J'habite maintenant Sainte-Marie, je vais à vélo à mon travail, en travaillant à Saint-Denis. C'est aussi un peu ce que chacun fait, de la façon dont chacun envisage de se déplacer qui fait que les transports sont saturés ou pas. C'est face à l'afflux de la demande que l'on réfléchira aussi à augmenter l'offre. C'est un peu l'histoire de l'œuf et de la poule. On ne va pas développer une super offre de transport pour n'avoir que des bus vides qui se déplacent. Il y a aussi un geste citoyen quelque part à faire. Si chacun monte systématiquement dans sa voiture parce que c'est plus facile pour lui, pour aller faire ses courses, pour aller déposer les enfants, pour faire ses déplacements fractionnés, cela rend plus difficile l'organisation du transport de masse. Vous voyez bien que nous sommes quand même dans un système en interaction avec vous pour essayer de développer les meilleures solutions.

Ensuite, autre exemple concret : vous parlez de la problématique de Saint-Paul. Notre projet de développement est d'offrir une voie bus de l'Éperon jusqu'à La Possession qui soit sortie de la congestion routière. Vous avez la première, qui fait d'ailleurs beaucoup réagir le public en disant : mais pourquoi prend-on une voie aux voitures dans la descente de l'Éperon vers Saint-Paul alors qu'il y a des bouchons ? Oui, nous avons pris une voie et nous avons dit que dessus, maintenant, il y aurait les bus et qu'il n'y aurait plus de voitures. Nous avons gagné 15 minutes sur le transport entre Plateau Caillou et la gare routière de Saint-Paul pour les usagers des transports collectifs.

C'est de la régularité et c'est énorme. 15 minutes gagnées sur un tel parcours sur les transports collectifs, c'est énorme. C'est cela aussi qui attire du monde vers les transports collectifs. Nous devons faire le petit bout manquant entre le stade olympique de Saint-Paul et l'axe mixte sur lequel il a été réalisé il y a déjà de nombreuses années, avec une voie dédiée aux transports collectifs. Nous sommes en train de faire le même travail entre Sainte-Suzanne et Ravine des Chèvres pour aménager la bande d'arrêt d'urgence pour que les bus roulent en dehors de la congestion routière. Nous allons prolonger cela de Ravine des Chèvres jusqu'à l'entrée de Saint-Denis où nous sommes en train d'aménager le pôle d'échange multimodal de Duparc, pour que les gens puissent arriver en voiture, trouver un parc relais, se garer, prendre le bus pour rentrer dans Saint-Denis, ou alors venir par les transports de Cars Jaunes de Saint-Benoît et ensuite rebasculer sur les transports de la CINOR. Nous remettons aussi à l'étude le réaménagement de la déviation de Saint-Benoît. Nous intégrons, dans l'aménagement, une voie pour les bus. J'oubliais de dire aussi que systématiquement, nous intégrons une voie pour les vélos dans nos réflexions et sur nos projets.

Tout cela, c'est des éléments très concrets sur le développement des transports collectifs, parce que tout le monde sait, que ce soit nous, que ce soit les élus, que ce soit vous, que traiter la problématique des déplacements à La Réunion ne pourra plus passer par le seul développement de l'offre routière. C'est impossible, inimaginable. Quand nous serons un million à l'horizon 2025-2030, on ne peut pas imaginer que tout le monde veuille se déplacer en voiture, ce n'est pas possible.

Autre point aussi, parmi les autres schémas dont nous disposons et sur lesquels nous travaillons, nous avons un projet de voie vélo régionale à la Région, qui fait le tour de l'île et qui se réalise par tronçons. Nous avons également le Plan régional vélo qui est mis en œuvre en partenariat avec le PCI pour développer les usages du vélo. Nous réalisons des aires de covoiturage à proximité des échangeurs autoroutiers. Tout cela, c'est une politique globale, qui ne se met sûrement pas en œuvre aussi vite qu'on le souhaite, mais qui se met en œuvre de manière très concrète. Cela n'empêche pas que sur certains sujets, quand cela paraît approprié, nous proposons une déviation. Cela répond à un problème donné, cela ne répond pas à tous les problèmes, mais la RN3, libérée de son trafic de transit, permettra aussi plus facilement aux bus de la CASUD de circuler jusqu'à Saint-Pierre. Cela aussi, c'est une réalité objective.

Daniel GUERIN, membre de la Commission particulière du débat public

Monsieur voulait intervenir.

Michel TELMEN, retraité

Vous avez parlé des transports collectifs. Sur cette photo, il y a un grand car, derrière, c'est un petit car sud. Vos projets vont entre 400 et 600 millions d'euros. À ce tarif-là, ne serait-il pas souhaitable d'augmenter le parc de transports collectifs et d'aller même jusqu'à la gratuité des transports collectifs ? Actuellement, dans le petit lieu où j'habite à l'Entre-Deux, beaucoup de personnes ne prennent pas le petit car sud parce que cela revient assez cher, comme les abonnements à l'année. Je pense que la population réunionnaise a assez de frais comme cela, et qu'avec une gratuité sur ces transports, on arriverait à désengorger et à réduire le nombre de véhicules particuliers sur les routes. Comme le disait Monsieur tout à l'heure, cela lui plairait, dans un bus, de continuer son travail en toute sérénité, parce qu'il ne faut quand même pas oublier non plus que nous avons un record départemental en accidents de la route. On ne va pas mettre des facteurs pourquoi, mais ils sont là.

Daniel GUERIN, membre de la Commission particulière du débat public

Nous prenons encore quelques remarques et nous verrons quelques éléments, si c'est possible de mettre les transports collectifs gratuits, si c'est possible d'en augmenter le nombre.

Nicole BOURGEOIS, retraitée

Je voulais simplement dire qu'il y a des routes qui sont très étroites, des bus qui sont beaucoup trop gros. Est-ce qu'il ne serait pas possible de mettre des bus plus petits avec un circuit plus abondant, avec une fréquence plus abondante ? À La Possession, il y a des bus énormes qui sont souvent vides d'ailleurs, enfin, pas vides, mais avec peu de monde. Faire plus fréquent, mais plus petit.

Daniel GUERIN, membre de la Commission particulière du débat public

Y a-t-il d'autres remarques, d'autres interventions ? On reste autour du transport collectif.

Jean-Claude LINTANT, retraité

Jean-Claude LINTANT. Je suis retraité. J'habite au Tampon. Je vais rester dans l'esprit du SAR et dans la question posée, l'itinéraire le plus adapté. Si je ne me trompe pas, mais vous l'avez rappelé, parle de liaison Saint-Pierre – Saint-Benoît. À l'époque, les travaux du SAR intégraient la nécessité d'un itinéraire alternatif à la RN1 et de délestage. Il peut l'être encore aujourd'hui. Dans mon esprit, je pense que la Route des géraniums qui sera choisie doit intégrer le prolongement le plus aisé et le plus rapide vers Saint-Benoît. *A priori*, ce serait un panachage de la liaison Ouest avec l'Est. Quand je parle de liaison avec Saint-Benoît, il s'agit de faciliter le transit non seulement des véhicules particuliers, mais également des transports publics, de marchandises, et de personnes, bien évidemment. Si j'ai bien compris, c'est l'itinéraire le plus coûteux. Je le déplore, mais d'ores et déjà je souhaiterais que l'on puisse également rester en 2voies sur tout le parcours, de façon à préserver les possibilités plus tard de transports publics de personnes, que ce soit sur roues ou sur rail, pourquoi pas ?

Daniel GUERIN, membre de la Commission particulière du débat public

2x2 voies, c'est cela que vous dites, ou 2 voies ? Je n'ai pas bien compris.

Jean-Claude LINTANT, retraité

2x2 voies.

Daniel GUERIN, membre de la Commission particulière du débat public

Vous souhaitez que cela en 2x2 voies.

Jean-Claude LINTANT, retraité

Oui, l'alternative la plus coûteuse, effectivement. Merci.

Daniel GUERIN, membre de la Commission particulière du débat public

Allez-y. Au fond et devant.

Catherine TOULLEC, retraitée

C'était juste pour m'assurer qu'au cours des réunions thématiques, il y a justement ces élus dont on parle maintenant, pour avoir un éclairage sur les enjeux véritables, économiques, politiques et de transport, qu'il y ait des spécialistes ou en tout cas, des gens qui pourraient éclairer le débat.

Renée AUPETIT, membre de la Commission particulière du débat public

Je vais vous répondre directement. Sur les différentes réunions thématiques, nous invitons à chaque fois un élu de la Région qui pourra apporter son éclairage, et des techniciens, que l'on appelle « experts » sur la thématique en particulier. Vous pourrez donc poser vos questions et vous aurez toutes vos réponses.

Thierry PIOTTIN, ingénieur

J'avais une question sur le financement. On parle de sommes assez importantes, de 400 à 600 millions d'euros. J'aimerais déjà un petit peu de précisions sur : d'où vient ce financement ? Premier point. Deuxième point sur le retour sur investissement : dans le tableau, on voit un petit carré rouge, un petit carré vert, un petit carré orange. C'est quand même assez vague. Est-ce qu'on a quand même des notions un peu plus précises du retour sur investissements pour les Réunionnais, pour l'économie locale ? Qu'est-ce que cela va donner aux gens et à l'économie locale ?

Daniel GUERIN, membre de la Commission particulière du débat public

Nous allons d'abord traiter la partie transports collectifs et on reviendra ensuite sur la partie du financement.

Nicolas MORBE, Directeur général adjoint Grands chantiers transports déplacements

Si je n'ai pas raté de question – mais vous reprendrez si j'en ai oublié une – il y avait une question sur la gratuité des transports et sur la taille des véhicules de transports collectifs. Sur la gratuité, il me semble que des gratuités sont déjà en place, mais cela dépend des différentes autorités

organisatrices. Je sais qu'il y a des gratuités pour les personnes âgées, il y a des gratuités sur le réseau CINOR pour les jeunes scolarisés. Après, je ne sais pas s'il y en a d'autres ici, je n'ai pas forcément connaissance de toute la tarification qui se pratique sur tous les réseaux.

Il faut savoir que, oui, en métropole, des fois, on a de la gratuité aussi pour les chercheurs d'emploi. Différents systèmes ont été étudiés. Je ne suis pas un spécialiste et sur ces questions-là, il faudra peut-être revenir à l'atelier mobilité. Mais j'ai entendu dire que la gratuité totale était globalement une fausse bonne idée. Des gens ont dit : « la gratuité aiderait à prendre le transport collectif plutôt que la voiture. Même payant, le transport collectif reste moins coûteux que la voiture particulière. Il faut le savoir. Si on fait un calcul consolidé, utiliser sa voiture reviendra toujours plus cher que d'utiliser les transports collectifs. Peut-être que les gens ont l'impression de ne pas payer, mais en utilisant leur voiture, au kilomètre, cela leur coûte plus cher que le transport collectif. Le ticket Cars Jaunes est unique, à 2 euros. Que vous fassiez La Possession – Saint-Denis, que vous fassiez Saint-Pierre – Saint-Denis, vous paierez 2 euros pour faire le trajet. En voiture ; Saint-Pierre – Saint-Denis, cela vous coûtera plus cher que 2 euros. Si vous intégrez l'amortissement de votre voiture, les frais de réparation, l'entretien, l'assurance, le carburant, etc., vous paierez plus cher que 2 euros. C'est globalement un fait objectif là aussi qui fait que peut-être, psychologiquement la gratuité attirerait du monde sur les transports collectifs, mais pour la personne, c'est plus cher de prendre sa voiture que de prendre le transport collectif.

Par contre, le bon argument pour prendre le transport collectif est plus la garantie de l'horaire, du temps de parcours qui sont importants, plus que la tarification globalement.

Ensuite, sur la taille des bus, là aussi, je ne maîtrise pas toutes les tailles de véhicules qui sont en service sur tous les réseaux, parce qu'il faut avoir des tailles de bus adaptées à la voirie sur laquelle on circule. Je sais que sur la RN5, les cars roses qui circulent ne sont pas les mêmes que ceux qui circulent en bas. On a ceux qui font de l'urbain, surbaissés, ceux qui font plutôt de l'interurbain, ce ne sont pas les mêmes modèles. Sur le réseau Cars Jaunes, nous sommes plutôt en train d'essayer d'augmenter la taille des bus parce que le réseau est saturé et que des fois, on refuse du monde sur le Car Jaune parce que le bus est plein. Nous avons même essayé de mettre en place et de voir comment, sur de l'interurbain, faire voyager les gens debout pour avoir plus de monde dans les Cars Jaunes et ne pas laisser des gens au bord du chemin quand le bus est plein, ce qui crée aussi des fois d'énormes tensions et des agressions de chauffeurs.

J'espère que nos collègues des EPCI font circuler les bons bus à la bonne taille par rapport à la voie sur laquelle il circule. Après, faire circuler plus de petits bus n'est pas non plus le même coût. Il faut voir les fréquences. Tout est étudié, puis négocié après dans le cadre d'une DSP. Cela peut souffrir des adaptations. Par exemple, une fois, à la Région, nous avons hérité de la délégation de service public négocié par le département avec un groupement qui s'appelle Cap'Run. Si aujourd'hui, nous voulions faire des changements de lignes, renforcer des lignes, mettre plus de véhicules, mettre d'autres véhicules, modifier la tarification, tout cela se négocie, c'est de l'argent à injecter.

Effectivement, il y a des orientations, des priorités budgétaires à faire. Vous dites : le projet coûterait 600 millions d'euros, est-ce qu'il ne vaut mieux pas injecter cela sur plus de bus, sur des tarifications adaptées ? J'aurais tendance à dire que vous pourrez mettre plus de bus, si le réseau est toujours congestionné, cela ne servira pas à grand-chose de mettre plus de bus s'ils n'avancent pas et qu'ils se retrouvent à la queue leu leu, les uns derrière les autres tout en étant pleins. Il faut trouver un bon équilibre entre la fluidification et l'offre de services de transport. Mais j'enfonce un peu une porte ouverte en vous disant cela. C'est un sujet très compliqué.

Après, sur le financement, sur les investissements en matière d'infrastructures de transport, il existe à La Réunion un fonds d'investissement des routes et des transports. La taxe intérieure sur la consommation des produits pétroliers en métropole reste ici affectée à un fonds local, que l'on appelle le fonds d'investissement des routes et des transports. C'est une taxe sur les carburants, sur le gaz, qui est collectée par la Région et répartie entre la Région, le Département, les 24 communes et les EPCI pour le volet organisation des transports urbains. Cela représente, dans les grandes lignes, vraiment en arrondi, de l'ordre de 200 millions d'euros par an, à peu près la moitié pour la Région, 50 % pour le Département et 50 % à répartir sur les 24 communes et les EPCI. Là, vous arrivez à 100 %, mais il y a d'abord à peu près 5 % pour les EPCI et le reste est réparti comme je vous l'ai dit. Ce sont vraiment les grandes lignes et c'est gros doigts pour simplifier.

C'est ce budget-là qui alimente les collectivités pour leurs dépenses relatives souvent au réseau routier. Les EPCI, pour l'organisation des transports urbains, ont en plus droit au versement transports par la Région pour les transports interurbains. Je n'en connais pas précisément le mécanisme ni le montant. Ensuite, pour investir, une collectivité a ce fonds d'investissement, mais elle peut aussi recourir à l'emprunt. C'était le cas à l'époque sur la Route des Tamarins. La Région Réunion a eu aussi recours à l'emprunt pour financer la Route des Tamarins. Sur la nouvelle route du Littoral, la Région a aussi recours à l'emprunt.

Ensuite, les autres ressources sont des subventions. Les fonds européens peuvent subventionner des infrastructures, sur leur volet transport collectif. L'Europe a subventionné la Route des Tamarins, l'axe mixte, le boulevard sud. Aujourd'hui, elle est plutôt axée sur le financement du volet transport collectif et du volet vélo. Nous avons donc aussi des subventions de l'Europe sur les aménagements dont je vous parlais de voies bus le long des routes nationales et sur les voies vélos.

Nous avons également l'État, de manière un peu particulière puisque, par exemple, la nouvelle route du Littoral bénéficie de subventions de l'État. Ce sont des choses qui ont été négociées au moment où, au 1^{er} janvier 2008, l'État a transféré la compétence routes nationales à la Région. Cela s'est fait moyennant des transferts de moyens financiers. Nous avons donc aussi des subventions de l'État sur certains projets, mais on va dire que c'était plus pour le passage de relai et qu'aujourd'hui, l'État ne subventionne plus les routes, mais peut subventionner les transports.

Je ne sais pas si j'ai répondu à la question ou s'il faut compléter un peu.

Renée AUPETIT, membre de la Commission particulière du débat public

Il y avait aussi une question que posait Monsieur sur la liaison de Saint-Benoît à 2x2 voies pour prévoir les transports en commun, les camions. Avez-vous quelque chose à ajouter par rapport à ce que vous avez déjà dit tout à l'heure ?

Nicolas MORBE, Directeur général adjoint Grands chantiers transports déplacements

Aujourd'hui, dans tous les schémas dont je vous ai parlé (SAR, SRIT) il n'y a pas de besoin qui a été identifié de systèmes de transport à très forte capacité entre Saint-Pierre et Saint-Benoît. Cela veut dire que les schémas dont nous vous parlons évoquent effectivement l'aménagement de la RN3, mais pas de Saint-Pierre à Saint-Benoît, de lignes de transport à très haut débit et très haut niveau de service. Nous sommes sur un système routier sur le long terme tel que cela est pensé dans les schémas de planification.

Par contre, à terme, on peut penser que CASUD et CIVIS fusionneront. On sera donc dans une problématique de besoins de transports urbains à haut niveau de services entre Saint-Pierre, Le Tampon et Saint-Louis. Sur le périmètre de la CIREST de l'autre côté, on a déjà prévu de faire un certain nombre d'aménagements en faveur des transports collectifs, le repositionnement de la gare routière. Mais là aussi, on est dans une réflexion qui est une conduite sur déviations nouvelles, réaménagement de la déviation existante et, dans ces projets-là, quelle place pour les transports collectifs. À ma connaissance, personne ne porte de projet de développement de systèmes de transport sur toute la distance entre Saint-Pierre et Saint-Benoît.

Quant à la nécessité d'aménager une liaison rapide à 2x2 voies sur tout cet itinéraire, là aussi, cela n'a jamais été envisagé sur les études à long terme. Il n'y a que sur les fins de parcours, c'est-à-dire Le Tampon, Saint-Pierre et Saint-Benoît, que, vu les niveaux de trafic, des tronçons de 2x2 voies peuvent être envisagés. Il faut savoir qu'aujourd'hui, au Col de Bellevue, nous devons avoir entre 4 000 et 5 000 véhicules/jour au maximum. Cela veut dire que la fonction de transit, telle que nous la voyons et telle que les modèles la projettent sur le long terme, ne nécessite pas une 2x2 voies, peut-être une géométrie améliorée pour, comme vous le disiez, des raisons de fluidité, de sécurité, mais pas pour des raisons de capacité.

Emmanuel DOULOUMA, agent territorial

Juste une petite question. Quand sera construite la voie de déviation qui sera mise en place au nord de Saint-Pierre en passant par Bassin Plat ?

Nicolas MORBE, Directeur général adjoint Grands chantiers transports déplacements

Aujourd'hui, il n'y a pas de programmation arrêtée pour ce projet-là fermement. L'horizon de réalisation se situe à peu près dans les mêmes horizons de réalisation que ce qui vous est exposé.

Puisqu'on parlait recettes et modes de financement – je ne vais parler que des projets que je connais et qui sont en cours d'étude à la Région Réunion – la déviation Est de Saint-Pierre est aujourd'hui évaluée aux alentours de 150 millions. Là, on est en train de parler d'un projet qui est évalué aux alentours de 360 millions à 580 millions d'euros. Nous travaillons également sur la route nationale 5 qui est estimée pour une première tranche entre 80 et 100 millions d'euros, mais pour la sécurisation complète à peu près à 300 millions d'euros. Nous avons également la déviation de Saint-Benoît, qui avait été étudiée, qui est estimée aux alentours de 80-100 millions d'euros. Nous avons la première tranche du réseau régional de transports guidés entre Sainte-Marie et Saint-Denis qui est évaluée à 300-400 millions d'euros. Nous avons l'entrée Ouest de Saint-Denis, qui est estimée à 450 millions d'euros.

Vous voyez que nous avons un volume en portefeuille de projets très large, qui dépasse d'ailleurs probablement les seules ressources potentielles du fonds d'investissement des routes et des transports. Cela veut dire que pour les collectivités, nous sommes à l'échelle de plusieurs mandats au niveau de la seule Région Réunion. La programmation pluriannuelle peut donc évoluer dans les ordres de priorité qui sont définis. Pour nous, l'important est d'avoir ce portefeuille de projets, d'avoir des projets prêts, d'avoir des projets bien étudiés, des projets bien concertés, dans l'idéal aussi des projets réservés dans les documents de planification et d'urbanisme, tels que, le jour où on veut les réaliser et les accélérer, je dirais presque que l'on n'ait plus qu'à lancer les appels d'offres travaux pour pouvoir les mettre en œuvre. Donc on est aussi dans un exercice de planification, de programmation et de préparation de l'avenir quand on travaille sur ces projets-là, même si on sait que les travaux ne vont pas commencer dès demain.

Emmanuel DOULOUMA, agent territorial

Est-ce que vous avez conscience que le point noir du sud n'est pas Le Tampon, mais Saint-Pierre ? Dans le sens où simplement, si on fait la Route des géraniums, les gens sortent de Saint-Joseph, ils ont l'embouteillage de Saint-Pierre. Si on sort d'Étang-Salé, les gens ont l'embouteillage de Saint-Pierre. La priorité, comme disait Madame BEGUE, était peut-être aussi de voir un prolongement de cette route qui ne passe pas obligatoirement par la 4 voies Saint-Pierre – Le Tampon, avec également cette déviation extériorisée de la ville. Actuellement, la contournante de Saint-Pierre est *out* puisque tout le monde, quand il sort du nord, du sud, de l'est, arrive sur cette contournante qui est totalement bloquée aux heures où les gens vont travailler ou qu'ils quittent leur boulot.

Là, on parle d'accélérer. Oui, parce que le temps, c'est de l'argent. On propose aux gens de rejoindre plus facilement l'est de l'île en passant par le centre. D'accord. Mais tout en sachant que l'on n'évite pas les embouteillages qui sont au niveau de Saint-Pierre. Je pense quand même qu'il y a, dans le prolongement de ce projet, cette contournante de l'Est qui évite aux gens de venir de Saint-Joseph. Petite île, c'est 15 000 habitants. 30 000 pour Saint-Joseph, voire 40 000. Vous avez Saint-Philippe. Par où vont passer ces gens-là pour rejoindre cette nouvelle route ? Par Saint-Pierre. Saint-Pierre est le point noir.

Si on ne met pas en place des études immédiates pour dire qu'il y a lieu de réussir à contourner la 4 voies du Tampon, à proposer une déviation ou une contournante de Saint-Pierre beaucoup plus large pour éviter le centre-ville ou le centre immédiat de Saint-Pierre, l'objectif du projet, c'est bien sûr de relier plus rapidement le nord de l'île. Mais là, pour l'instant, on est bloqué. C'est Saint-Pierre qui bloque. Les gens d'Étang-Salé passent par Saint-Pierre, les gens de Saint-Joseph passent par Saint-Pierre. L'embouteillage du Tampon, c'est quand ? C'est le soir, 4 heures, en entrant à côté de la Tour des Azalées. Mais il n'y a pas d'embouteillage à part cela quand on monte au Tampon, on va dans l'est où il y a l'embouteillage. L'embouteillage est à Saint-Pierre, il n'est pas au Tampon.

Nicolas MORBE, Directeur général adjoint Grands chantiers transports déplacements

C'est pour cela que je vous disais que nous menions également ce projet de contournement Est de Saint-Pierre, qui a fait l'objet d'une concertation publique en 2016, dont le bilan a été tiré en 2017, et dont les études se poursuivent. Après, on parlait de difficultés probables et futures liées aux expropriations. Je peux vous dire que le projet de contournement Est de Saint-Pierre rencontre exactement les mêmes difficultés avec soit des habitants, soit la profession agricole. Ce sont des projets qui sont à l'étude, qui doivent prospérer en concertation et en procédure. Le temps des grands projets est un temps assez long. Nous ne vous avons jamais dit qu'il y avait une priorité entre la Route des géraniums et le contournement Est de Saint-Pierre. J'ai plutôt dit que nous

étions à peu près dans les mêmes échéances de réalisation. Et puis, il y a d'autres secteurs de l'île où il y a de grosses difficultés. La Route de Cilaos aujourd'hui fait partie de nos grosses préoccupations et grosses difficultés. Nous ne sommes pas sur des problèmes de congestion, mais sur des problèmes de sécurité. Cela aussi, c'est un critère qui est pris en compte et qui est apprécié par les élus pour définir leurs priorités et leur programmation. Je le disais tout à l'heure : quelle priorité dans les projets ? Nous sommes là sur un débat qui est plus à l'échelle de l'île qu'à l'échelle de la seule microrégion sud, parce que les recettes et les budgets ne sont pas extensibles à l'infini. Nous n'avons pas de planche à billets à la Région pour faire tous les projets et tous en même temps, et il faut définir des priorités.

Emmanuel DOULOUMA, agent territorial

Non, pour moi, c'est un projet sudiste. C'est un projet du sud. Aujourd'hui, on a une liaison, un programme qui dit : Saint-Pierre – Col de Bellevue. On n'a pas Tampon – Col de Bellevue. Nous sommes bien d'accord ? Donc, Saint-Pierre – Col de Bellevue, cela veut dire un tracé qui prend en compte à la fois Tampon dedans, mais Saint-Pierre également. Sauf qu'aujourd'hui, on a un point noir, qui est au niveau de l'agglomération saint-pierroise. La seule déviation contournante de Saint-Pierre ne supporte plus les trafics routiers. Il faut peut-être étudier une possibilité de prolonger cette Route des géraniums jusqu'à la route nationale 1 et 2, parce qu'il y a une fourche à mettre en place, justement pour réussir à faire en sorte que les gens qui viennent de l'Est, les gens qui viennent de l'Ouest ne soient pas contraints d'utiliser obligatoirement la contournante de Saint-Pierre.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Désignation sur la carte.

Je n'ai pas une grande carte de la microrégion pour vous expliquer, mais en gros, vous êtes en train de dire qu'ici, il y a des embouteillages, les gens qui viennent de Saint-Joseph, et qu'ici, il y a des embouteillages, les gens qui viennent de L'Étang-Salé ou bien de Saint-Louis. Ce qui va se passer, c'est qu'il y a une déviation que nous voulons faire, qui se connecte sur la Route des géraniums ici. On dévie donc toute la traversée de Saint-Pierre de ce côté-là. C'est ce qu'on appelle la déviation Est de Saint-Pierre, qui est à peu près au même niveau d'étude que la Route des géraniums. Ici, on aura un gros échangeur.

Ce qui se passe de ce côté-là, c'est que vous avez beaucoup de circulation. Il y a donc deux choix : où vous passez en 2x4 voies, 2x3 voies, et on va encore vous accuser de faire du « tout voiture », ou bien, ici, quand on récupère la D27, il y a un projet de liaison route nationale depuis Saint-Louis, qui monte ici, avant le pont de Saint-Étienne, et vous avez un maillage avec une route comme cela et une route comme cela à la fin. OK ? Ensuite – je ne sais pas si c'est CIVIS – on a des voies perpendiculaires qui sont ici, entre la Croix du Sud et Le Tampon. Vous avez de grands boulevards qui permettent de récupérer ici la Route des géraniums ou bien de récupérer en bas la RN1 actuelle.

Au lieu d'améliorer cela, à terme, vous aurez des choix, vous aurez plus de choix de ce côté-là et de ce côté-là aussi, vous aurez le choix du front de mer, le choix de la déviation ou le choix de passer par le boulevard Bank.

Donc oui, il y a beaucoup de problèmes. Je pense que nous avons des solutions. Nous ne pouvons pas tout faire d'un coup, et surtout, nous sommes à niveau d'étude où il faut au moins dix ans pour que l'on puisse commencer quelque chose.

Je termine avec une chose. En plus de ces voies routières, il faut savoir ce qui passe dessus. Normalement, un TCSP, un transport en site propre, devrait un jour passer par là et tout un système de liaisons entre Le Tampon et Saint-Pierre devrait se mettre en place petit à petit.

Emmanuel DOULOUMA, agent territorial

Pour moi, aujourd'hui, nous sommes dans un débat public. Quand vous nous proposez ce projet, je ne disconviens pas, je sais que l'on a besoin de ce projet. Nous sommes citoyens, nous voulons participer. Il n'y a pas énormément de monde dans cette salle aujourd'hui qui est venu, qui s'est déplacé. Nous faisons l'effort, nous venons. Ce que nous souhaiterions, quand on nous présente un livret, c'est qu'on nous dise : « *A horizon de 2025, nous allons livrer cette portion de voie qui va peut-être dévier, ce qui explique pourquoi on va reprendre la route à ce niveau-là pour repartir, à horizon de telle date, nous avons ce projet qui va être livré* ». Sauf que nous arrivons, on nous

donne une portion du schéma, mais on ne nous donne pas la globalité du schéma. Pour que nous apprécions et que nous vous disions « *Oui, nous sommes d'accord. Oui, nous apportons telle réflexion. Qu'est-ce qu'on fait pour le transport en commun dans tout cela ?* », il faudrait que nous ayons tous ces éléments pour que nous apprécions valablement le projet que vous nous proposez. Je pense que ce sont des éléments qui manquent. Cela manque de nous expliquer : « *Dans ce projet, voilà ce qui va arriver quand nous aurons fini tout le projet. Voilà ce qu'il y aura quand nous aurons fini tout le projet.* » C'est important pour nous, citoyens, de savoir où on va. C'est juste de nous expliquer plus clairement, que ce soit marqué, que ce soit clair.

Je regrette quelque chose aujourd'hui. Vous êtes de la Région. Où est la mairie de Saint-Pierre ? Où est l'intercommunalité aujourd'hui à vos côtés ? C'est la question que je me pose parce que : compétences transports en commun, CIVIS, CARSUD ; compétence réseau communal, mairie. Nous ne parlons qu'à la Région. Nous ne parlons pas à l'ensemble des acteurs. Peut-être que nous ne viendrons qu'une seule fois parce que nos plannings ne nous permettent pas de suivre tout le temps les réunions. Cela aurait été bien que pour répondre, nous n'ayons pas que la Région. On parle de l'intercommunalité. Ce serait bien que l'on nous dise : l'intercommunalité aura prévu un boulevard qui sortira de tel endroit pour partir à tel endroit. C'est important. Ce sont toutes les institutions réunies ensemble, ce n'est pas qu'une seule institution. Même si c'est une route nationale, elle s'inscrit dans un schéma d'aménagement routier, et dans le schéma d'aménagement routier, il n'y a pas que la Région. Il y a les communes, les intercommunalités. Je regrette que ces institutions ne soient pas là aujourd'hui pour nous expliquer clairement ce qu'elles vont faire.

On parlait du PLU tout à l'heure. Il y a un PLU qui va être validé. Peut-être que s'il y avait eu un élu de Saint-Pierre, on aurait pu nous dire : « *Effectivement, dans ce projet, le PLU va prévoir cela à tel endroit.* » Voilà.

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

Effectivement, vous avez raison. C'est d'ailleurs pour laquelle nous avons programmé la réunion du 6 mars qui a été annulée à cause du cyclone. Elle est reprogrammée le 4 avril. Là, vous aurez des éléments de réponse plus complets. Cela dit, nous regrettons aussi que les élus ne viennent pas aux autres réunions. Nous aurions préféré aussi.

Renée AUPETIT, membre de la Commission particulière du débat public

Pour compléter ce que vient de dire ma collègue, effectivement lors de la réunion du 4, nous aurons toutes ces présentations, une par une. Ce que nous allons pouvoir faire si tout le monde est d'accord, c'est de mettre ces projets sur la cartographie sur le site internet. Cela vous permettra de voir les différents projets de la commune, puisque le PLU de Saint-Pierre a été validé. Pour l'ECO-PLU, il y a eu l'enquête publique. Il est peut-être en cours, mais en tout cas, il devrait être validé incessamment sous peu.

Emmanuel DOULOUMA, agent territorial

Il n'est jamais passé au conseil municipal pour la présentation...

Renée AUPETIT, membre de la Commission particulière du débat public

J'ai peut-être une mauvaise information, mais en tout cas, la commune de Saint-Pierre présentera les différents projets de route qu'elle a sur Saint-Pierre, notamment la liaison que Monsieur LACPATIA évoquait, depuis le bas de la route nationale vers ce qu'on appelle la Croix du Sud. Il y a effectivement ce type de projet qui permet de remonter. Tous ces projets vont être présentés, à la fois la CIVIS, la SEMITTEL, Cars Jaunes. Il y a des routes départementales aussi. Nous allons essayer de mettre ces différents projets sur la cartographie du site, ce qui vous permettra d'avoir cette vision globale. Nous comprenons tout à fait qu'il est nécessaire pour les citoyens de comprendre comment on met cette route-là en perspective sur l'ensemble des projets du territoire. De même, il a été évoqué le réseau guidé qui sera présenté aussi par la Région ce 6 avril. Peut-être n'est-ce pas possible pour vous, mais je vous invite fortement à y participer.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Vous voulez ajouter quelque chose ?

Nicolas MORBE, Directeur général adjoint Grands chantiers transports déplacements

Je tenais à rajouter quand même que le PLU, c'est une chose, mais dans le PLU, on ne verra que les projets saint-pierrois. La dimension qui nous manque aujourd'hui peut-être vu que nous travaillons sur la microrégion sud, c'est ce fameux SCot (Schéma de cohérence territoriale) Grand Sud qui, malheureusement, à ma connaissance, n'avance pas beaucoup. Il permettait de faire la synthèse entre CASUD et CIVIS sur les perspectives d'aménagement et de développement à long terme qui intégraient un schéma global à l'échelle de ces deux grands bassins sur les perspectives de projets de transports et de déplacements. Aujourd'hui, il nous manque aussi clairement cet échelon-là qui permet de faire la traduction un peu concrète en termes de planification et qui traduit à l'échelle du territoire ce que prévoit à très grande échelle le schéma d'aménagement régional.

Renée AUPETIT, membre de la Commission particulière du débat public

Pour compléter ce que dit Monsieur MORBE, le SCot Grand Sud, comme on l'appelle, est en cours de finalisation. Dans notre réunion thématique sur l'aménagement du territoire, nous aurons la personne qui est en charge de la mise en place du SCot Grand Sud. Cette réunion aura lieu le 17 avril, à l'université du Tampon. Pareil, nous aurons aussi là des gens qui sont spécialisés dans l'aménagement du territoire. Nous pourrions voir quels sont les grands enjeux et les grands objectifs du Grand Sud. D'autant plus que, comme l'a dit Monsieur MORBE tout à l'heure, les deux communautés de communes vont devenir une seule et même agglomération et ce sera la plus grande agglomération de la Région Réunion. Cela doit se faire en cours d'année dans le cadre de la loi NOTRe, qui fait que les deux communautés vont devoir travailler ensemble. Cela va aussi faciliter la compréhension globalement de notre territoire du sud.

Daniel GUERIN, membre de la Commission particulière du débat public

Sauf s'il y a vraiment des interventions, nous avons dépassé le temps d'échange de 45 minutes. Une question.

Djeems GUFFLET, photographe

Bonjour. Excusez-moi. J'habite au Tampon depuis quelques années déjà et aussi à Saint-Pierre. Je fais la route tout le temps avec mon travail. Là, sur cette route-là, je ne comprends pas. C'est une route qui partirait de Saint-Pierre, qui irait après détourner Le Tampon pour aller vers La Plaine des Cafres, c'est cela ? Le problème des embouteillages au Tampon, c'est à la Tour des Azalées. On a une 2x2 voies qui arrive. Il y a des milliers de véhicules et ils arrivent, boum, dans un rond-point en centre-ville. C'est là le problème. Je passe là tous les jours. On peut avoir des embouteillages de ce rond-point des Azalées jusqu'au Mac'Do au boulevard Bank facilement, tous les soirs. Si on fait à partir de Saint-Pierre, je ne sais pas si ce problème va être résolu parce qu'il y a quand même des gens qui doivent aller au centre-ville, il y a quand même des gens, qui dans cette grande partie de la ville, vont devoir y aller. Cela va peut-être apporter une solution pour ceux qui vont aller plus haut, je ne sais pas si c'est La Plaine des Cafres ou quelque chose comme cela, mais toutes les personnes qui sont dans ce centre du Tampon, que ce soit Tour des Azalées, 11^e, 12^e, 14^e, 17^e, etc.... Traverser la ville du Tampon prend 15 minutes. Pour moi, par exemple, je suis juste au-dessus de la ville du Tampon, je prends une demi-heure pour aller à côté de Jumbo Score à Saint-Pierre, mais je prends 15 minutes pour traverser la ville du Tampon. C'est impossible. Alors que si on y va tôt le dimanche matin, on fait en 12 minutes le même trajet.

Est-ce que c'est quelque chose qui va vraiment servir à quelque chose pour ceux qui sont vraiment dans Le Tampon ? Si c'est juste une déviation pour relier, entre guillemets, La Plaine des Cafres et Saint-Pierre, je ne sais si pour tous les gens qui sont au centre-ville du Tampon, cela va vraiment changer quelque chose.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

L'intérêt de cette route est d'enlever du trafic qui ne devrait pas être dans le centre-ville du Tampon, mais vous, qui êtes dans le centre-ville du Tampon, c'est normal que vous soyez dans le trafic de la RN3 actuelle. Ce qui se passe au niveau du trafic, c'est que dans toute cette partie-là du Tampon, les gens vont prendre la Route des géraniums. Ceux qui sont dans le centre-ville ici vont continuer par la RN3. On répartit donc les flux, on donne de la liberté. S'il y a un accident de voiture ici et que vous êtes bloqué pendant trois jours, vous passerez par là ; s'il y a un accident de voiture ici, ici, qui bloque la route, vous passerez de l'autre côté. Cela vous donne donc beaucoup plus de possibilités à terme, d'un côté pratique.

Maintenant, si vous êtes en centre-ville, pour l'instant, en ce moment, nous en avons parlé avec la commune, ils ont beaucoup de projets, beaucoup de choses qu'ils veulent faire pour la ville du

Tampon. Un des gros freins qu'ils ont pour faire des aménagements chez vous, c'est la RN3. Si la RN3 devenait une voie communale, ils en feraient quelque chose de beaucoup mieux, de beaucoup plus qualitatif et de beaucoup plus intéressant pour les habitants.

Djeems GUFFLET, photographe

Mais est-ce qu'en termes de flux de voitures, cela va vraiment faire un changement ? On sait qu'au-dessus, il n'y a pas énormément de personnes.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Si. Vous avez raison, cela bloque ici, au niveau du rond-point des Azalées, mais quand on fait l'étude de trafic, on voit qu'il y a beaucoup de trafic tout le long. Même ici, on a 20 000 véhicules qui passent. Quand vous avez beaucoup de voitures qui sont bloquées ici, vous ne vous en rendez pas compte parce qu'ensuite, cela part en goutte-à-goutte. À La Plaine des Cafres, vous avez 20 000, ici, vous avez 50 000. De là jusqu'ici, on perd 30 000 véhicules, mais 30 000 véhicules tout le long, vous ne vous en rendez pas compte parce que les gens sortent à chaque fois. Vous êtes en train de vous focaliser sur le point noir, le point dur qui est le rond-point des Azalées. Si on arrivait – mais on ne peut pas y arriver – à faire sauter ce point noir, vous auriez quand même d'autres points noirs plus tard. Le rond-point des Azalées vous sauve un peu en ce moment. C'est comme quand nous avons livré la Route des Tamarins. Maintenant, c'est Saint-Paul qui explose. C'est parce que le point noir était avant. Il n'y avait pas de problème à Saint-Paul.

Daniel GUERIN, membre de la Commission particulière du débat public

Il y avait une autre intervention ici.

Aurore BEGUE, avocate

Je voulais voir par rapport à l'arrivée des tracés sur la commune de Saint-Pierre. On va passer d'une 2x2 voies sur la 4 voies de Saint-Pierre, quel que soit le tracé, de l'Ouest ou celui de l'Est. Mon inquiétude est : est-ce que cela ne va pas faire comme à Saint-Paul justement où plusieurs voitures vont débarquer sur la 4 voies et finalement, même si l'objectif est de désengorger en amont Le Tampon – et pas que Le Tampon parce que le tracé va bien au-delà du Tampon, comme on le soulignait tout à l'heure – est-ce que finalement on ne va pas bien rouler comme on le fait sur la route des Tamarins et puis on arrive à un entonnoir ? Je cite le cas de Saint-Paul, mais est-ce que là, on ne va pas retrouver ce cas-là ici, c'est-à-dire qu'on va rouler, très bien, et puis d'un coup, c'est le gros bouchon ? Après, c'est vrai qu'il y aura d'autres tracés, d'autres choses qui vont être faites à côté, comme vous l'expliquez, mais les gens qui seront sur une 2x2 voies ne vont peut-être pas forcément la quitter pour aller prendre des petits chemins. Des fois, ils ne savent pas non plus et quand ils vont avoir l'habitude de cela, ils vont passer par là.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Désignation sur la carte.

Quand on fait une route, on résout le problème pour cette route. On ne résout pas un problème qui est en dehors de la route. On peut même en créer, vous avez raison, aux extrémités. Sur cette route, nous avons fait des études de trafic sur l'ensemble du secteur, c'est-à-dire tout cela. Sur l'autre diapositive, il y avait une étude de trafic pour bien montrer que là où il y a des problèmes en ce moment, c'est-à-dire en bas, ici et ici, il y en aura toujours. Par contre, nous allons régler un problème qui est existant ici, au niveau de l'échangeur, où tous les matins vous avez une remontée de file importante, où les gens débordent sur les raies. Quand ils descendent, ils n'arrivent pas à rentrer au nord de Saint-Paul. Je pense que vous savez de quoi je parle. Celui-là va être résolu par l'échangeur qui sera ici.

Nicolas MORBE, Directeur général adjoint Grands chantiers transports déplacements

Si vous permettez aussi une petite précision, je vois que c'est comme à Saint-Denis. On va travailler à améliorer et à fluidifier l'entrée. Là, nous pouvons travailler à améliorer et à fluidifier l'entrée de Saint-Pierre, mais quand la bouteille est pleine, elle est pleine. Vous avez beau prendre un plus grand entonnoir, vous arriverez peut-être à la remplir plus vite, mais cela va déborder. Vous pouvez augmenter la capacité du tuyau, vous arrivez toujours au bout d'un moment dans un système qui est plein et qui est saturé. Une fois que vous serez en ville, vous avez des rues, du stationnement. Au bout d'un moment, c'est ce que je disais tout à l'heure, si tout le monde continue à arriver dans ces endroits-là partout en voiture, au final, cela coïncera toujours. Le seul moyen est

d'avoir des systèmes de transport collectif qui arrivent dans des gares routières, qui permettent d'éclater l'interurbain sur l'urbain, avec des systèmes qui fonctionnent bien. C'est une bonne répartition entre les différents modes de déplacement qui fera que l'on arrivera à une situation fluide.

Mais effectivement, chaque projet routier améliorera ponctuellement une situation, mais conduira à reporter un petit coup plus loin les difficultés parce que tout ne se fera pas d'un coup et d'un seul tenant. Quand nous avons fait la Route des Tamarins, qu'est-ce qui s'est passé ? Effectivement, nous avons fait sauter le problème de la traversée de Saint-Paul. La déviation de la Saline ne marchait pas trop mal. Il y avait le littoral de Trois Bassins, la traversée de Saint-Leu. Tout cela coïncidait, c'était saturé. Du coup, nous avons mis en service la Route des Tamarins. Tout le littoral ouest a été bien désengorgé, mais ce qui s'est passé en prime, c'est que comme nous avons désengorgé, tous les gens qui ne se déplaçaient plus parce que c'était complètement saturé ont repris leur voiture. En fait, nous avons eu une augmentation quasi immédiate de 20 % du niveau de trafic au nord de Saint-Paul. À la mise en service de la Route des Tamarins, entre les moyennes annuelles de trafic au premier semestre 2009 et les moyennes annuelles de trafic au deuxième semestre 2009, sur la section Savannah – Cambaie, nous avons eu 20 % d'augmentation du trafic d'un coup en six mois.

Fluidifier un tronçon génère aussi un nouvel appel d'air, une augmentation de la demande, un trafic induit, et cela peut conduire à re-saturer un peu plus vite les tronçons qui sont en attente de la deuxième phase d'aménagement.

Aurore BEGUE, avocate

Pour finir sur mon intervention, d'après ce que vous venez de dire, qui était pertinent, je pense que l'intérêt du projet que vous nous proposez aujourd'hui tel qu'il est conçu, avec tous les tracés que vous proposez, est très limité. Son utilité est limitée par rapport aux inconvénients qu'il va générer et aussi par rapport aux coûts qu'il va entraîner. On va mettre entre 300 et 500 millions d'euros dans une construction de route qui va fluidifier une certaine partie, mais pour déboucher sur un entonnoir qui va être résolu on ne sait pas quand. Je pense que si vous faites le bilan, vous verrez que, tel qu'il est conçu aujourd'hui, ce projet n'est pas utile ni pérenne, et surtout, il ne répond pas aux attentes de la population qui sont plutôt vers du transport en commun. Voilà. Merci.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Merci. Y a-t-il une dernière intervention ? Il n'y a pas d'autre question. Bien, je crois que nous allons pouvoir conclure notre réunion de ce matin.

Je voulais dire quelques mots. Vous n'étiez pas très nombreux dans la salle, mais ce n'est pas pour cela que l'ensemble des sujets qui se rapportent à ce projet n'ont pas été évoqués. Je voulais vous remercier d'abord pour le nombre de questions et d'interventions que vous avez formulées. Vous avez abordé l'ensemble des grands sujets qui tournent autour de ce projet. Vous avez anticipé sur un certain nombre de réunions qui vont se tenir dans le futur. Je retiens quelques idées.

D'abord, partant du plus haut vers le plus bas, est-ce que la voiture a encore un avenir au terme de ce projet ? Est-ce qu'en 2035, nous pourrions encore circuler ? Est-ce que nous aurons encore du carburant à mettre dans nos réservoirs ? Dans cette question de prospective on peut avoir effectivement des interrogations là-dessus. Bon, l'avenir est difficile à prévoir. On s'aperçoit qu'il y a toujours des ruptures qui apparaissent, que l'on n'a pas vu venir, qui peuvent apporter des changements importants.

La place des transports en commun dans l'île de La Réunion et par rapport à ce sujet est un aspect très important qui a été relevé par la Commission nationale lors que le projet lui a été présenté : « *Mais les transports en commun dans tout cela ?* » C'est donc un vrai sujet. Moi qui ai le malheur de vivre à Paris, je peux vous dire que je sors très rarement en voiture. C'est un cauchemar d'aller en voiture à Paris. Je ne sais pas qui il faut remercier, si c'est Madame HIDALGO ou les conditions de la vie parisienne. Par contre, j'ai des transports en commun qui sont très fréquents, très bien cadencés, très commodes et qui me permettent d'aller partout.

Il y a l'aspect financement, qui a été évoqué.

Après, de façon plus directement proche du projet, il y a la priorité de ce projet par rapport à d'autres sujets ou d'autres soucis de circulation, notamment dans la région de Saint-Pierre. Je

commence à connaître un peu le secteur pour y circuler beaucoup. Effectivement, l'entrée de Saint-Pierre est compliquée, mais au sein de la commune du Tampon aussi. Quand je vais dans nos bureaux qui sont en plein centre-ville, il y a la montée par la nationale 3. Le matin, je vais à contresens, donc, cela ne passe pas mal. Une fois qu'on arrive dans le centre-ville du Tampon, ce n'est pas facile du tout. On a donc des sujets aussi dans la ville du Tampon.

Et puis, très important, je crois, c'est l'ensemble des projets des collectivités sur la zone. Depuis que nous préparons ce débat, nous nous sommes efforcés d'associer les collectivités, notamment les intercommunalités de la région sud, la CIVIS et la CASUD. Notre espoir et notre souhait sont que la réunion, qui est à mon avis très importante, qui se tiendra le 4 avril, permette d'avoir une vision globale de l'ensemble de ces sujets, non seulement sur la microrégion sud, mais plus généralement sur l'île de La Réunion. Nous attendons beaucoup de cette réunion.

Nous vous avons donné quelques éléments au début de cette réunion. Vous avez la liste des réunions qui vont suivre. Il y a des réunions publiques, des réunions d'information générale un peu sur le format de celle-ci, également des réunions plus orientées sur des thématiques. Nous avons la thématique des transports, la thématique sur les enjeux socioéconomiques, qui ont été soulevés tout à l'heure. C'est un vrai sujet : est-ce que cette route peut développer l'économie ? Quelle est la rentabilité de l'investissement ? La question a été posée. Nous essaierons de traiter tout cela mardi prochain, à la Maison du Volcan, avec une forte dimension agricole, parce que l'agriculture est en général le grand pourvoyeur des emprises pour ces projets routiers. Une réunion qui, à mon avis, sera aussi importante, celle du 17 avril, sur l'aménagement du territoire, l'urbanisme et les paysages, parce qu'un projet de route comme celui-là a des implications très fortes sur l'aménagement du territoire. Quel est l'avenir que nous voulons pour nos villes ? Est-ce que le cadre de vie que nous voulons pour nos enfants est celui-ci que nous avons aujourd'hui ? Est-ce que c'est un cadre de vie dans lequel la voiture a une place prépondérante ? C'est une réunion qui, je pense, devrait être également extrêmement intéressante.

Je vais terminer en vous remerciant encore, et en vous donnant rendez-vous, si vous le souhaitez et vous êtes bien évidemment cordialement invités, aux réunions qui viendront dans le futur. Nous serons également présents à Saint-Pierre au marché et sur le bord de mer à partir du mois d'avril pour essayer d'avoir accès à des gens qui ne sont pas forcément disponibles pour venir à des réunions comme celle-ci. Nous serons donc également présents sur un mode beaucoup moins organisé qu'aujourd'hui, mais en espérant toucher le plus grand nombre.

Voilà. Je vous remercie beaucoup de votre présence. À bientôt.